



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 18 février 2013 — Vol. 43 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**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 lundi 18 février 2013 — Vol. 43 N° 4

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Adoption des crédits	37
Documents déposés	37

Intervenants

Mme Fatima Houda-Pepin, présidente

M. Sylvain Gaudreault

M. Scott McKay

Mme Julie Boulet

Mme Jeannine Richard

M. Éric Caire

Mme Kathleen Weil

Mme Lorraine Richard

M. Daniel Goyer

* M. Nicolas Girard, Agence métropolitaine de transport

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le lundi 18 février 2013 — Vol. 43 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

(Quatorze heures deux minutes)

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : À l'ordre, s'il vous plaît! Bonjour, madame. Bonjour, Mme la députée. Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

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

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

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente, Mme Richard (Duplessis), en remplacement de Mme Beaudoin (Mirabel); M. Goyer (Deux-Montagnes), en remplacement de M. Ferland (Ungava); et Mme Boulet (Laviolette), en remplacement de Mme L'Écuyer (Pontiac).

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Parfait. Alors, nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes incluant les questions et les réponses. Nous avons commencé avec, à peu près, cinq minutes de retard, donc je sollicite votre consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit à 17 h 35. Est-ce que ça vous convient? Est-ce que j'ai le consentement? Merci beaucoup.

Alors, je vous invite, aux fins de l'exercice de l'étude des crédits, à poser des questions courtes et à fournir des réponses courtes pour pouvoir avoir des échanges beaucoup plus intéressants et permettre aussi de poser le plus de questions possible.

Alors, avant de poursuivre nos travaux, je vous informe du temps approximatif qu'il reste à chaque groupe parlementaire pour l'étude de ce volet : pour le gouvernement, il reste environ 1 h 30 min; pour l'opposition officielle, environ 1 h 30 min; et pour, le deuxième groupe d'opposition, environ 20 minutes.

Discussion générale (suite)

Et, pour le premier bloc d'échange, nous allons aller du côté du gouvernement, et je suis prête à reconnaître le prochain intervenant. M. le député de Repentigny, vous avez la parole.

M. McKay : Bien, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je resouhaite la bienvenue à notre bien-aimé ministre des Transports, et à toute sa suite, et à nos collègues de l'opposition officielle, et surtout à nos collègues du parti gouvernemental.

Écoutez, moi, d'entrée de jeu, aujourd'hui, je voudrais vous parler d'un projet de transport collectif qui me tient particulièrement à cœur, mais tient particulièrement à cœur à des dizaines de milliers de citoyens et citoyennes. Et en particulier les gens de ma circonscription de Repentigny, mais, je pense, de l'ensemble du sud de la région de Lanaudière et aussi des gens de Montréal, et, bien sûr, je parle du fameux projet du Train de l'Est. Le Train de l'Est, vous savez, ce n'est pas d'hier qu'on en parle. En fait, à l'origine, on pouvait parler des trains de l'Est, puisqu'il y avait deux tracés qui avaient été discutés, qui avaient été élaborés à l'origine, et, éventuellement, on est arrivé à un moment où on a annoncé un seul et unique projet. Ça, je ne reviendrai pas sur cette période-là, mais c'est sûr qu'elle a fait couler beaucoup d'encre à l'époque parce que, dans le fond, on avait deux projets.

Les raisons exactes pour lesquelles les deux projets ont été fusionnés en un seul, à mon sens, demeurent un peu nébuleuses. Il y a une réponse officielle qui est venue du précédent gouvernement. Et, comme ça fait quand même plusieurs années, je ne reviendrai pas là-dessus, mais je voulais quand même le mentionner parce que, de la façon dont ça a été fait au départ, ça a laissé beaucoup croire — en tout cas, à bien des gens — qu'il s'agissait d'une décision d'ordre politique et que, dans le fond, c'était peut-être le bureau du premier ministre d'alors qui était intervenu de façon un peu intempestive parce que ce projet-là d'un seul train de l'Est est arrivé de façon quand même un peu subite et difficilement expliquée. Les gens de ma région se sont ralliés au projet de train unique pour éviter, essentiellement, de retarder la réalisation d'un projet de transport collectif qui est tellement nécessaire dans notre secteur. Vous savez, si je parle de la ville de Repentigny, bon, dans ma circonscription de Repentigny, il y a Repentigny et Saint-Sulpice, mais à Repentigny comme telle... Dans les 15 plus importantes municipalités, les 15 plus importantes agglomérations au Québec en termes de population, c'est Repentigny qui dépend le plus de l'automobile individuelle à ce moment-ci. Et ce n'est pas sans raison, ça s'explique assez facilement, la desserte en transport en commun est plutôt minimale. Alors, ce projet-là de Train de l'Est, ça soulevait et ça soulève toujours beaucoup, beaucoup d'attentes, beaucoup d'intérêt, voire de passion. Et, pour éviter de retarder le projet, l'ensemble des intervenants dans le sud de Lanaudière, bien que le fait de n'avoir qu'un seul train plutôt que deux dans la couronne nord... bon, on s'est ralliés à cause de cette nécessité de pouvoir enfin avoir un projet qui viendrait se réaliser.

Par contre... enfin, il y a toute la question des délais. Mais je voudrais vous rappeler que ce projet-là, à l'origine... Une des raisons qui a été avancée pour expliquer le fait qu'on allait fusionner les deux projets de train ensemble,

c'était pour économiser des fonds publics. Alors, ça aussi, c'est un objectif auquel, d'emblée, on souscrit. Le projet, à l'origine, sous le gouvernement du Parti libéral, était évalué... les coûts de réalisation étaient évalués autour de 300 millions de dollars.

• (14 h 10) •

En juillet 2011, je crois — et le ministre pourra me le confirmer — il y a eu une demande de l'AMT pour augmenter le budget du projet autour... Ils étaient rendus dans les 400 quelques millions, jusqu'à une augmentation, je pense, autour de... un peu en bas de 700 millions à ce moment-là. Et, à ce moment-là, on n'en a pas entendu parler dans le public. Là où on en a entendu parler, c'était en janvier 2012. Et, au moment de tirer la sonnette d'alarme, le coût du projet avait plus que doublé puis était rendu à plus de 700 millions de dollars à ce moment-là. Et, si je comprends bien, notre gouvernement l'a ramené à 671 millions, donc un peu plus bas.

L'ancien P.D.G. de l'AMT, on s'en souvient, M. Gauthier, l'ancien directeur général du Parti libéral du Québec, je crois, donc une nomination partisane libérale, a été grandement critiqué pour sa gestion du projet. Puis, en fait, lorsque la présidente du Conseil du trésor de l'époque est sortie publiquement par rapport à l'explosion des coûts, bien, M. Gauthier a démissionné, je crois, deux jours plus tard.

Donc, si je résume le projet, au départ nous avions deux lignes de train, on s'est fait vendre l'idée d'en accepter une seule pour qu'enfin que ça se réalise, pour que ça coûte moins cher, donc 300 millions de dollars aux contribuables québécois. On apprenait, il y a un peu plus d'un an, que les coûts étaient rendus à 700 millions de dollars. Alors, on aimerait bien savoir, là... connaître l'heure juste enfin sur ce projet-là. Alors, qu'en est-il aujourd'hui des coûts de réalisation du projet de Train de l'Est?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Repentigny. Alors, M. le ministre, comme vous avez constaté, c'était une question courte.

Des voix : Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, je vous inviterais à y répondre éloquentement.

M. Gaudreault : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je profite de l'occasion pour saluer les collègues qui sont présents autour de la table, les collègues de l'opposition également et vous-même, Mme la Présidente, et, évidemment, toutes les équipes qui m'accompagnent, que ce soient les équipes du ministère et les équipes du cabinet. Alors, c'est très important d'être bien entouré pour les fonctions que j'occupe.

Effectivement, la question du député de Repentigny, Mme la Présidente, est hautement pertinente à plusieurs égards. D'abord, je dois rappeler la pertinence, l'importance d'investir et de faire en sorte qu'on a du transport collectif disponible sur le territoire, fluide, accessible, fiable. Vous savez qu'un des critères fondamentaux du transport collectif, de sa pérennité et de son utilisation, c'est, évidemment, la fiabilité pour les usagers. Évidemment, je suis très conscient des très grandes attentes, avec raison, des concitoyens du député de Repentigny et de toute la couronne nord de Montréal. Et je suis également très conscient — et vous en êtes la première informée, Mme la Présidente, également, étant députée de la Rive-Sud — de l'importance également du transport collectif pour la Rive-Sud.

Tout ça pour dire, d'entrée de jeu, que, désormais, pour le gouvernement, on ne peut pas envisager d'infrastructures de transport dans le futur sans nécessairement inclure des volets, je dirais, ou des passages de transport collectif. Je pense que c'est la voie de l'avenir, et c'est un incontournable. D'ailleurs, dans la réflexion que nous entamons, qui conduira à la prochaine politique de mobilité durable, il y aura également, évidemment, tout un chapitre très, très important sur le transport collectif. Et, d'une manière ou d'une autre, il faut arrêter de voir les deux volets de transport, transport routier et transport collectif, comme étant deux silos qui ne se touchent pas. Il faut plutôt entrevoir l'avenir des transports au Québec sous l'angle de l'utilisateur qui part de chez lui le matin. Il peut faire un bout à pied pour aller prendre l'autobus, après ça, faire un bout en covoiturage qui va se rendre dans une gare... dans un stationnement incitatif pour prendre ensuite un transport collectif qui va le mener à son travail. Alors, ce n'est pas d'avoir une vision en tuyaux d'orgue de chacun de ces modes de transport, mais plutôt en mode intégré parce que ce qui compte et ce qui est au cœur, finalement, de toute politique de transport, c'est, d'abord et avant tout, l'utilisateur.

Alors, c'est dans cet esprit-là qu'on travaille. Mais on aura d'autres occasions pour y revenir, Mme la Présidente. Mais je m'égare. Parce que je veux revenir sur l'essentiel du propos du député de Repentigny concernant le Train de l'Est, le Train de l'Est, Mme la Présidente, qui, en soi, est une autre preuve de la mauvaise gestion du précédent gouvernement. Ai-je besoin de vous rappeler, Mme la Présidente, que quatre ministres, quatre ministres de ce précédent gouvernement ont autorisé à tour de rôle des dépassements de coûts jusqu'à ce qu'on arrive aux affaires et que nous puissions enfin être capables de «caper», je dirais, ou de limiter le plan de match et le budget quant à la réalisation du Train de l'Est? Et le député de Repentigny avait tout à fait raison quand il a mentionné que, d'un coût de départ... ou d'un coût de projet de départ de 300 millions, bien on est rendu avec les libéraux... on s'est rendu jusqu'à au-delà de 700 millions, et là on le ramène un peu plus bas, à 671 millions.

D'ailleurs, vous me permettez, Mme la Présidente, d'illustrer... Ici, il y a un graphique très clair qui démontre l'explosion des coûts sous le précédent gouvernement. À partir de 2006, vous voyez ici sur la... Moi, je ne me souviens plus si c'est l'abscisse ou les ordonnées, là, la... Alors, celle-ci, l'abscisse...

Une voix : ...

M. Gaudreault : C'est ça. Alors, ici, à partir de 300 millions en 2006 et jusqu'en 2011, écoutez, on a défoncé le plafond, là, à quasi 700 millions. Alors, cette ligne rouge — c'est un hasard que la ligne soit rouge — indique les dépassements de coûts et la croissance, en fait, des coûts à partir du plan initial de 2006 à 300 millions pour se rendre à 700 millions. Ça, c'était la politique de transport collectif du précédent gouvernement, Mme la Présidente. Ça, c'était la politique du transport collectif du précédent gouvernement. Et, quand je vous parlais, la semaine passée, vendredi, des projets routiers, par exemple, qui sont non budgétés ou sortis du budget, bien là, ici, c'est un autre genre de problème, c'est les dépassements de coûts énormes du Train de l'Est sous les libéraux. Et, je vous rappelle, quatre ministres qui sont passés sur ce projet-là et qui ont autorisé successivement — dont la députée de Laviolette qui a été ministre à travers ça — les dépassements de coûts du Train de l'Est, Mme la Présidente. Alors, je pense que c'est très important de faire cette première démonstration pour répondre aux questions du député de Repentigny. Donc, c'est... Oui, je termine là-dessus en disant que c'est...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Non, non, je ne veux pas vous enlever la parole. Je voulais juste vous dire que je vous ai autorisé à utiliser le graphique parce que c'était une illustration des propos que vous avez tenus, mais vous pouvez aussi le déposer pour que tous les membres de cette commission puissent y avoir accès.

M. Gaudreault : Oui. Si la demande est faite, ça va me faire plaisir de le déposer. Mais il reste une chose, c'est qu'il y a vraiment des dépassements de coûts très importants. Alors, c'est la situation dans laquelle nous sommes plongés à l'heure actuelle, et sans compter les délais. Parce que, s'il y a eu des dépassements de coûts, il y a eu aussi des dépassements de délais, de sorte qu'à l'origine le Train de l'Est devait être inauguré en 2012, ensuite à l'automne 2013, et là nous sommes en 2014 pour l'inauguration du Train de l'Est. Alors, c'est le scénario dans lequel nous sommes à l'heure actuelle. Merci.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, je redonne la parole à M. le député de Repentigny.
• (14 h 20) •

M. McKay : Oui. Alors, je ne voudrais pas corriger le ministre, mais c'est parce qu'il part de... Nous, dans notre coin, comme on l'attend depuis très longtemps, le train, on se souvient que la première promesse qu'on nous a faite, c'était 2010. Alors, 2010, ensuite 2012, ensuite 2013, et là c'est 2014. Alors, j'espère que le ministre, aujourd'hui, est en mesure de nous dire à quel moment est-ce que les citoyens de ma circonscription de Repentigny, les citoyennes de Repentigny pourront enfin prendre le Train de l'Est.

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

M. Gaudreault : Oui. Alors, juste pour rappeler... D'abord, pour compléter ma réponse de tout à l'heure, j'aimerais citer le rapport Secor-KPMG, Mme la Présidente, qui a fait vraiment... Il y a même une annexe du rapport Secor-KPMG sur le Train de l'Est. Puis je pense que ça va être vraiment éclairant pour les citoyens de Repentigny qui se posent des questions, et les raisons pour lesquelles on doit expliquer également les dépassements de coûts importants que les libéraux ont fait connaître à ce projet. Alors, le rapport Secor-KPMG nous dit que l'annonce du projet et de son coût en mars 2006 était prématurée. La définition de l'envergure du projet, au niveau de l'avant-projet préliminaire, n'était pas suffisamment précise et détaillée. Les outils de suivi budgétaire... Alors ça, c'est important, hein? On en a parlé vendredi, comment c'était important d'avoir des outils de suivi budgétaire pour ne pas se retrouver avec des sommes qui sont sorties du plan budgétaire. Alors, les outils de suivi budgétaire du projet ne permettent pas de fixer en temps opportun les montants engagés et ceux déboursés. L'AMT, à l'époque, avait délégué une trop grande partie de la gestion à des mandataires externes. Alors, c'est majeur. Et l'échéancier de mise en service en septembre 2012... Le député nous rappelle que le premier scénario était 2010. Alors, l'échéancier de mise en service en septembre 2012 était irréaliste. Ça, c'est le rapport Secor-KPMG qui nous apprend ça.

Pour également que tout le monde comprenne bien l'ampleur, quand même, du projet, on parle d'un train de l'Est qui aura 16 passages par jour et qui transportera 16 000 passagers. Alors, c'est quand même des données importantes à connaître. À l'heure actuelle, M. le député... Mme la Présidente, à l'heure actuelle, on évalue qu'environ 65 % du projet est complété, ce qui représente des sommes d'environ 518 millions qui ont été dégagées à ce jour pour le projet. Et moi, je peux dire avec confiance que, dans le courant de l'année 2014 — nous souhaitons, le plus tôt possible — les citoyens de Repentigny, comme ceux de toute la région de la Rive-Nord, qui sera desservie, là, par le projet, seront en mesure d'embarquer dans le train, c'est le cas de le dire. Dans le courant de l'année 2014. Nous souhaitons le plus tôt possible, Mme la Présidente.

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

M. McKay : Oui. Bien, d'ailleurs, merci pour... Bien, premièrement, merci pour cet engagement ferme parce que, vous savez, le député de Louis-Hébert, lorsqu'il était ministre des Transports, l'avait promis aux gens de chez nous pour 2012. Le député de Châteauguay aussi, quand il était ministre des Transports. Maintenant, il est un des candidats à la chefferie du Parti libéral, il pourra sûrement faire état du fait qu'il s'était engagé auprès des gens. Si jamais la circonscription de Repentigny, au Parti libéral, était en mesure d'envoyer une délégation à leur congrès, ce dont je ne suis pas certain parce qu'il ne reste pas beaucoup de membres dans notre coin, à ce moment-là il pourra leur expliquer, là, pourquoi il avait promis ça pour 2013 et que ce n'est pas le cas, et on pourra... Moi, je vous dirais, j'avais déjà un petit

pressentiment comme quoi ce serait un ministre du Parti québécois qui inaugurerait ce train-là, de la façon dont allaient les choses.

Je voudrais juste rappeler en terminant... Parce que vous savez qu'il y a un citoyen de Charlemagne, qui s'adonne à être quelqu'un que je connais, là, depuis longtemps — c'est un ami d'adolescence — Richard Cardin, qui a été victime...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : C'est terminé. C'est terminé.

M. McKay : ...de cette improvisation-là, qui a été exproprié absolument pour rien jusqu'à maintenant.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : C'est terminé. M. le député de Repentigny, j'apprécie votre collaboration. Alors, je vais aller du côté de l'opposition officielle pour le prochain bloc de 20 minutes et je cède la parole à Mme la députée de Lavolette. Mme la députée de Lavolette.

Mme Boulet : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, Mme la Présidente, j'ose espérer que nous réussirons, cet après-midi, à avoir des échanges cordiaux, constructifs et qui permettront aux gens qui nous écoutent et à tous les parlementaires d'avoir des précisions sur des dossiers, d'avoir des états de situation qui nous permettent de savoir comment évoluent ces dossiers-là. Je pense qu'on est ici, d'abord et avant tout, pour ça, et on devrait, Mme la Présidente — je pense, ça serait tout en notre honneur — s'élever au-dessus de la partisanerie parce que je pense qu'on n'est pas payés pour faire de la partisanerie. À la limite, quand on est en commission...

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

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, M. le député de Repentigny, quel article?

M. McKay : Article 35. Je pense que la députée nous prête des intentions. Les gens de ma circonscription attendent depuis très longtemps ce train-là...

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

M. McKay : ...ils ont le droit de savoir et de se souvenir comment ça a évolué.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le député de Repentigny, vous n'avez pas la parole. Je vous ai entendu, ce n'est pas une question de règlement. Je vous ai laissé toute la latitude pour exprimer votre opinion, même si, par bouts, vous n'étiez pas du tout dans la pertinence. J'estime que c'est important, M. le député, que les députés s'expriment jusqu'à la limite du respect de l'autre. Mme la députée ne s'est pas adressée à vous, elle ne vous a pas visé, elle parle en général. Je suis prête à l'écouter.

M. McKay : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Non, non, mais vous n'êtes pas le seul à parler de ce projet, il est dans l'opinion publique depuis des années. Mme la députée de Lavolette, je vous prie de vous adresser à la présidence.

Mme Boulet : Mme la Présidente, je ne m'adressais pas du tout au collègue...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bon, d'accord. J'ai compris. Vous vous adressez à la présidence, vous restez dans le sujet, et on continue la conversation dans l'harmonie. Merci.

Mme Boulet : C'est ça, tout à fait. Alors, ce que je disais, c'est que j'espère que nous pourrions avoir des échanges, une très belle collaboration dans un esprit constructif et objectif. Alors, je le souhaite de tout coeur parce que, vendredi, ce n'est pas ce qu'on a eu droit.

Alors, le ministre... je vais juste, pour répondre au ministre... et, après, je vais demander au ministre si on peut parler au président-directeur général de l'AMT, vu qu'il est avec nous cet après-midi, si on peut lui poser des questions concernant notamment les dossiers de Montréal, alors, si le ministre me donne la permission.

Et je vais me permettre juste une parenthèse parce que le ministre a sorti un diagramme ou une ligne rouge, comme il nous a montré... Alors, moi, je vais lui montrer ce que c'étaient, les investissements en transport collectif sous son gouvernement, qui sont les lignes bleues, et ce que c'est maintenant, aujourd'hui, les lignes rouges. Alors, je pense qu'en matière de transport collectif, que ça soit la première politique de transport collectif qu'on a mise en place, notre gouvernement, les investissements sont six fois plus importants que ce que le précédent gouvernement mettait pour les usagers du transport collectif. Alors, que ça soit pour l'offre de services, que ça soit au niveau de l'achalandage, de l'ajout de services, alors je pense qu'il y a des grandes choses qui ont été faites au cours des dernières années. Et les gens qui sont derrière vous sont en mesure... ont tous vécu ça, des investissements importants, majeurs qui ont été investis dans le transport collectif au cours des dernières années. Et, si on regarde, avec la contribution de la SOFIL, c'est 1,6 milliard de dollars par rapport à une moyenne de 200 millions sous les neuf années de gouverne péquiste.

Alors, Mme la Présidente, je veux juste démontrer que ce n'est pas vrai que tout est blanc ou tout est noir, notre gouvernement a investi considérablement et croyait beaucoup au transport collectif. Et les gestes ont été posés, l'argent a été investi, et il y a de beaux projets structurants qui ont été réalisés.

Alors, Mme la Présidente, moi, j'aurais des questions à poser, si vous me permettez, si le ministre me permet, au président-directeur général de l'AMT, M. Girard, s'il veut bien venir répondre à nos questions. J'apprécierais énormément que M. le ministre nous permette...

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

M. Gaudreault : Oui. Le président-directeur général de l'AMT s'en vient. Vous comprendrez, Mme la Présidente, que...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Juste un moment, M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bienvenue à M. le président-directeur général de l'AMT. Soyez le bienvenu, vous êtes chez vous.

M. Girard (Nicolas) : ...plaisir de vous revoir...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Tout le plaisir est pour moi.

M. Girard (Nicolas) : ...revoir les parlementaires.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Maintenant, j'ai besoin d'avoir le consentement des députés. Est-ce que vous consentez à ce que M. le P.D.G. de l'AMT puisse répondre aux questions?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : D'accord. Alors, allez-y, M. le ministre, vous aviez la parole au moment où...

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, simplement pour dire que nous allons recevoir les questions, évidemment, de la députée. On verra... Sûrement qu'il y a certaines que je pourrai répondre avec plaisir pour énoncer les orientations de notre gouvernement en matière de transport collectif principalement. Et, au besoin, évidemment, le P.D.G. de l'AMT se fera un plaisir de répondre également et de compléter. Alors, on va se partager ces temps de réponse sans aucun problème.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Les questions s'adressent d'abord et avant tout à vous, M. le ministre. À charge pour vous d'y répondre complètement ou en partie et de céder la parole à M. le P.D.G. de l'AMT quand vous le souhaitez.

M. Gaudreault : Vous l'expliquez mieux que moi, Mme la Présidente.

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

• (14 h 30) •

Mme Boulet : Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour, M. Girard. Bienvenue chez nous ou chez vous, là, mais ça nous fait...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Vous vous adressez à la présidence, s'il vous plaît.

Mme Boulet : Oui, d'accord.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci.

Mme Boulet : Bien, je lui souhaitais la bienvenue, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, bien sûr.

Mme Boulet : Alors, évidemment, c'est des questions plutôt techniques, et je comprends que, quand il y aura... à savoir quelle est la pensée ou la philosophie gouvernementale, je comprends que M. le ministre pourra compléter.

J'ai beaucoup de questions puis je vous demande peut-être plus des états de situation. Où est rendue l'AMT? Et quelle est sa vision? Et je vais y aller, dans un premier temps, sur la desserte de l'ouest. On sait qu'au cours des dernières années, bon, il y a la navette aéroportuaire, il y a la desserte pour les citoyens de l'ouest. Il a été question d'un seul projet. Après ça, on a parlé de deux projets avec des coûts qui étaient plus importants. Il y a une étude qui a été réalisée par l'AMT, et je pense qu'on devait avoir les résultats, là, ils disaient, fin de l'année 2012, je pense. Est-ce que vous êtes en mesure de

me dire, bien, c'est rendu où techniquement dans les étapes et dans ce que les études vous ont apporté comme éclaircissement? Et, à la limite, bien, quelle est, je vais dire, la recommandation? Parce qu'évidemment il peut y avoir une volonté gouvernementale d'aller soit vers un ou soit vers l'autre, mais qu'est-ce que l'AMT, elle, privilégie ou qu'est-ce qu'elle recommande? Assurément, moi, je crois profondément qu'une navette, c'est correct parce que, dans les grandes villes comme Montréal, il y a des navettes. Par contre, j'ai toujours cru que c'était très important de bien desservir la population de l'ouest, et comment on réussit à faire en sorte que, ces deux objectifs-là, qu'on les atteigne et qu'on soit performant, que cette infrastructure-là, elle soit efficace, performante et rentable? Est-ce que... D'accord?

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

M. Gaudreault : Oui. Avant de laisser la parole au P.D.G. de l'AMT, Mme la Présidente, je dois dire que je comprends des propos de la députée de Laviolette qu'elle est favorable à deux infrastructures sur... Parce qu'elle vient de nous dire : C'est important d'avoir une desserte pour les citoyens de l'ouest, mais qu'il doit y avoir aussi une navette pour l'aéroport. C'est ce que j'ai compris, alors que le 5 mai 2010...

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

M. Gaudreault : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Non, non, excusez-moi. Avant de partir sur un malentendu, vous permettrez que Mme la députée explicite sa question? Comme ça, vous répondrez à la bonne question. Quelle est votre question, Mme la députée de Laviolette?

Mme Boulet : Bien, écoutez, je n'ai jamais dit que j'étais pour le fait qu'il y en ait deux, et il va lire une citation qui va dire que j'étais d'accord avec un seul projet. Je la connais, la citation, c'est moi qui l'ai dite, mais j'ai...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Mme la députée de Laviolette, s'il vous plaît, adressez-vous à la présidence.

Mme Boulet : Oui, d'accord, Mme la Présidente. Je n'ai jamais prétendu que j'étais pour deux projets dans mon introduction ni dans ma question, j'ai demandé au président-directeur général de l'AMT la suite des études. Parce qu'il y a eu des études dont les résultats ont dû être remis dernièrement à l'AMT. Alors, quels sont les résultats de ces études-là? Et quel est le choix que va recommander l'AMT au gouvernement en fonction, peu importe, des coûts, de l'efficacité, de la rentabilité de la desserte pour l'ouest de Montréal, qui, pour moi, est un impératif d'abord et avant tout dans ce projet-là?

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, je suis heureux de voir que la députée précise que, pour elle, c'est une infrastructure seulement qui compte parce que ce n'est pas clair du côté de l'opposition officielle, parce qu'encore récemment, en janvier, le député d'Outremont a plaidé pour les deux infrastructures, que ce soit la navette et le Train de l'Ouest. Alors, on voit que, du côté de l'opposition officielle... Dans la *Gazette* du 24 janvier, là, le député d'Outremont a très clairement dit que ça prenait les deux infrastructures. Alors, la députée de Laviolette, qui est la porte-parole en matière de transports de l'opposition officielle, nous confirme que sa déclaration du 5 mai 2010 qui disait : Ça ne prend pas deux infrastructures, la rentabilité ne sera pas au rendez-vous si on fait deux infrastructures en parallèle... nous confirme de nouveau qu'elle pense ça.

Alors, c'est juste, Mme la Présidente, que, pour moi, c'est bien important de savoir où loge l'opposition là-dessus parce qu'on a, d'un côté, le porte-parole en matière de finances, quand même, qui est candidat au leadership aussi, par ailleurs, du Parti libéral, qui, lui, plaide pour les deux infrastructures, alors que la porte-parole officielle de l'opposition sur les questions de transport, elle, nous ramène à une infrastructure. Alors, vous comprenez qu'on est un peu entre deux chaises en ce qui concerne la position du Parti libéral. Mais ça, ça leur appartient de régler ça entre eux, ce n'est pas à moi.

Moi, maintenant, j'aimerais laisser la parole à M. le P.D.G. de l'AMT pour faire le suivi un peu plus technique sur les rapports qui sont faits, là, concernant l'AMT sur le Train de l'Ouest.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci beaucoup, M. le ministre. M. le président-directeur général de l'AMT, je vous prie de vous identifier pour fins d'enregistrement, s'il vous plaît.

M. Girard (Nicolas) : Alors, Nicolas Girard, P.D.G. de l'AMT. Merci, Mme la Présidente. Pour répondre à la question de la députée de Laviolette, vous savez à quel point l'Ouest-de-l'Île a fait face à des défis importants. D'abord, il y a une croissance démographique qui est importante dans l'Ouest-de-l'Île et il y a plusieurs, également, travaux d'infrastructure, par exemple, bon, l'échangeur Turcot, l'échangeur Saint-Pierre, Dorval, il y a plusieurs enjeux qui font en sorte qu'il faut trouver des solutions pour favoriser la fluidité et offrir des alternatives aux citoyens de l'Ouest-de-l'Île.

C'est pour cette raison-là qu'en septembre 2012 l'AMT a mis sur pied un bureau des partenaires de la mobilité de l'ouest, qui regroupe 13 partenaires qui veulent travailler sur des solutions communes pour l'Ouest-de-l'Île, là. Je vous nomme les principaux représentants. Alors, vous avez les gens d'Aéroports de Montréal, du CP, du CN, de Via Rail, de la STM, de l'ACTIM, des municipalités de l'ouest, de la cité de Dorval, de la ville de Montréal, de la CMM, d'Infrastructure Québec, du MTQ et, bien sûr, de l'Agence métropolitaine de transport. Notre objectif, c'est de travailler tous ensemble à

trouver des solutions concrètes qui vont améliorer les services en transport collectif pour les citoyens de l'Ouest-de-l'Île. Notre objectif, c'est de pouvoir présenter, d'ici la fin 2013, au gouvernement du Québec des propositions concrètes qui vont améliorer la qualité des services. On pense qu'en développant une vision commune on va être en mesure de convaincre le gouvernement de débloquer des sommes d'argent pour réaliser des projets importants. Évidemment, il faut tenir compte de la capacité de payer de l'État.

L'autre aspect... Puis vous faites référence à votre question, vous dites qu'il y a des études de préingénierie qui ont été lancées dans le cadre des travaux liés au Train de l'Ouest. Nous avons reçu en décembre les résultats des études de préingénierie détaillées. Évidemment, c'est des documents qui sont extrêmement volumineux. On est en train de procéder à des analyses de ces documents-là. Le rapport n'est pas encore final, et ce qui est prévu, c'est qu'une fois qu'on aura analysé ces documents-là on va faire une présentation au bureau des partenaires de l'Ouest-de-l'Île parce qu'on a décidé de travailler tous ensemble autour de la même table. Donc, dorénavant, la démarche du Train de l'Ouest va s'inscrire dans le cadre des travaux du bureau des partenaires de l'Ouest-de-l'Île.

D'ailleurs, il y a quelques-uns de vos collègues, notamment le député de Jacques-Cartier, que j'aurai l'occasion de rencontrer sous peu avec d'autres collègues de votre formation politique, qui souhaitent avoir un peu une mise de jour sur les enjeux liés aux préoccupations qu'ils ont pour l'Ouest-de-l'Île. Donc, on va intégrer les résultats de l'étude à cette démarche-là, présenter ça au bureau des partenaires et le présenter aussi aux différents intervenants qui sont préoccupés par les enjeux de transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île. Donc, il n'y a pas de retard, on est dans les délais qui avaient été fixés par l'Agence métropolitaine de transport.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. Girard. Je cède maintenant la parole à Mme la députée de Lavolette.

Mme Boulet : Alors, Mme la Présidente, je pense que je vais vous faire une fleur ou un petit plaisir, j'aimerais ça, qu'il nous parle du pont Champlain. Alors, j'aimerais ça, que vous nous disiez... Parce qu'on dit également, là, qu'il y avait l'AMT qui a fait une étude au coût de 1 million de dollars et que c'était une étude sur le mode de transport qui serait le plus approprié ou le plus pertinent, là, sur... Parce que le fédéral a dit : Nous, on va construire le pont au coût de 5 milliards de dollars puis on va laisser l'espace approprié pour un mode de transport collectif. Bon, ce que je comprends, M. le président, c'est que le fédéral ne paiera pas le mode de transport, mais il va préparer l'infrastructure pour le recevoir. Alors, c'est là-dessus que j'aimerais vous entendre. Et, par la suite, peut-être, le ministre, s'il veut me parler de la possibilité d'imposer un péage, comment le gouvernement voit ça pour les citoyens, alors, Mme la Présidente.

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

M. Gaudreault : Oui. Le ministre va commencer parce que c'est tellement un dossier majeur, là... Puis je ne dis pas ça en critiquant l'AMT, là...

M. Girard (Nicolas) : ...

M. Gaudreault : ... — c'est ça — pas du tout. Mais ce que je veux dire, c'est qu'il y a un enjeu fédéral-provincial, un enjeu politique qui est fondamental, qui est en arrière-train, c'est le cas de le dire, ou en toile de fond et qui s'impose, d'abord et avant tout, parce qu'il est hors de question pour le gouvernement du Québec que le gouvernement fédéral construise un pont dans un entrepôt puis qu'il arrive avec deux grues, là, puis qu'il le place au-dessus du fleuve sans tenir compte des besoins des Québécois et Québécoises et de ce lien absolument fondamental entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Alors, c'est pour ça que, très rapidement — puis je pense que c'est une donnée absolument essentielle que la députée connaît, mais que je lui répète — le 18 janvier dernier, j'ai relancé le bureau des partenaires du pont Champlain pour, justement, travailler de concert, se donner le même modus vivendi, le même mot d'ordre pour réclamer du fédéral sa contribution, plus que, comme le disait la députée, qu'il laisse l'espace approprié. Mais il faut que le fédéral, comme ça se fait ailleurs au Canada, contribue financièrement au choix de transport collectif qui sera fait par les Québécois et les Québécoises sur le pont Champlain, c'est incontournable.

Comme je l'ai répété à plusieurs reprises, il n'y a pas une infrastructure routière ou de pont qui va se faire à partir de maintenant sans qu'il y ait de l'espace et qu'il y ait de l'intégration de transport collectif. D'ailleurs, je constate que, depuis cette réunion du bureau des partenaires, qui ne s'était pas réunie depuis le mois de juin l'année passée, on a obtenu également une déclaration dans le même sens et très forte de la ville de Montréal, mais aussi, aujourd'hui même, Mme la Présidente — c'est ce qu'on vient de m'annoncer — la CMM demande un soutien financier du gouvernement du Canada pour le transport collectif sur le nouveau pont Champlain. Alors, c'est tout chaud, là, ça vient de sortir en début d'après-midi de la part de la CMM. Alors, je dois vous dire qu'on est passé à la vitesse grand V en ce qui concerne le pont Champlain et cette infrastructure absolument essentielle. Je sais que vous êtes très, très préoccupée par le pont Champlain, Mme la Présidente...

• (14 h 40) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Dans le comté de La Pinière...

M. Gaudreault : C'est ça, sur la Rive-Sud, là, l'emprise est dans le comté de La Pinière. Alors, je ne sais pas s'il faudra tenir compte de votre bureau de comté pour ne pas l'exproprier, là, pour faire un pilier, mais ça va prendre absolument du transport collectif sur ce pont-là, et soyez assurée... D'ailleurs, vous savez que la première ministre, lors

d'une rencontre avec le premier ministre du Canada, a manifesté exactement les mêmes propos que je viens de vous tenir à l'égard du premier ministre du Canada et que, désormais, le gouvernement du Québec est très présent sur cet enjeu pour s'assurer d'avoir du transport collectif.

Pour l'aspect un peu plus technique, sur les études, là, je laisserais M. Girard... à moins que...

Mme Boulet : C'est le ministre qui avait la parole, il y a un volet qu'il n'a pas touché. Parce que le fédéral, le ministre Lebel a bien dit qu'eux étaient... avaient une vision... ou, en tout cas, il y avait une orientation positive à l'égard d'un péage.

M. Gaudreault : Oui.

Mme Boulet : Et juste si vous pouvez toucher ce volet-là, puis, après, peut-être venir avec le volet plus technique, s'il vous plaît, là.

M. Gaudreault : Évidemment, je l'avais en tête, mais, vu que la députée avait dit : À la fin, on parlera du péage... Mais ce n'est pas grave, là, on va en parler tout de suite. Alors, écoutez, sur la question du péage, Mme la Présidente, c'est évident qu'on ne peut pas travailler, encore une fois, en vase clos dans ce dossier-là en ce qui concerne le péage parce que ça a des impacts absolument majeurs. On ne peut pas avoir un péage qui est juste sur un pont, pour entrer sur l'île, à 7 \$, sans tenir compte des impacts sur le reste des autres infrastructures, que ce soit le pont Victoria, le pont Mercier, le pont Jacques-Cartier, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, etc., les autres entrées sur l'île de Montréal. Alors, il faut qu'on ait une vision globale là-dessus, et moi, j'aimerais savoir ce qu'en pense la députée, d'ailleurs, de Laviolette, ça pourrait nous aider. Parce que son candidat au leadership du Parti libéral est contre le péage. Alors, moi, j'aimerais savoir où loge le Parti libéral, en plus que ça concerne plusieurs comtés sur la Rive-Sud, dont celui que vous représentez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bien sûr. Alors, il reste très peu de temps. Si vous permettez, j'aimerais bien entendre M. Girard sur les études.

M. Girard (Nicolas) : Donc, nous avons reçu un... l'AMT a reçu un mandat en 2011 de faire une mise à jour des études sur le lien de transport collectif dans le corridor de l'autoroute 10 et le centre-ville. Les options qu'on a étudiées, il y en a trois : celle de maintenir le système actuel, les voies réservées — vous savez que ce système-là a été créé en 1978, où on installe les cônes orange matin et soir, qui devait être une solution temporaire, et, 30 ans plus tard, ça existe encore; la solution d'autobus améliorés, où il y aurait un meilleur rabattement d'autobus; et la solution d'un système léger sur rail. Nous avons donc présenté les résultats de ces études au bureau des partenaires du pont Champlain. L'enjeu, c'est qu'actuellement il y a 22 000 déplacements par jour à l'heure de pointe du matin au niveau du transport collectif sur le pont Champlain. Donc, plus d'un déplacement sur deux se fait en transport collectif le matin sur le pont Champlain. C'est un autobus à toutes les 25 secondes, c'est 450 autobus à l'heure de pointe du matin. En termes d'achalandage, c'est supérieur à la ligne jaune du métro le matin.

Donc, notre objectif, c'est de trouver une solution qui va être performante, qui va être rapide, qui va être fiable et qui va permettre de répondre à la croissance de l'achalandage et qui va également favoriser le développement urbain dans la grande région métropolitaine, d'où la conclusion de l'étude, donc, qui en vient à la conclusion que le mode de système léger sur rail est une avenue qui est intéressante. Ce serait un mode qui permettrait de voyager, de se rendre de la Rive-Sud au centre-ville, on parle, en l'espace... entre 17 et 19 minutes, avec sept à huit arrêts. Donc, c'est un projet qui est important pour la grande région métropolitaine. Dans le reste du Canada, il y a d'autres projets d'infrastructure de cette ampleur qui ont eu du financement de la part du gouvernement fédéral. Je pense au Canada Line à Vancouver. Il y a également le projet... Récemment, le gouvernement fédéral a annoncé un projet de 600 millions de dollars pour un SLR à Ottawa, également le métro à Toronto. Donc, il y a des précédents, et j'imagine que ça fera sans doute l'objet de discussions entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Mais c'est un enjeu qui est majeur pour la grande région métropolitaine.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. Girard. Vous avez dépassé par une minute ce bloc, et quelques poussières. On va les soustraire du reste. Je retourne vers l'aile parlementaire du gouvernement. Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Merci, madame la...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Avez-vous un SLR par chez vous?

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Il y a des tempêtes aujourd'hui par chez nous. Oui, nous sommes dans la tempête aujourd'hui aux Îles-de-la-Madeleine. Alors, Mme la Présidente, je vous salue et j'en profite pour saluer mes collègues parlementaires, M. le ministre. Et je voudrais souligner aussi la présence d'un Madelinot ici bien important, M. Georges Farrah, qui est président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, qui est un

Madelinot, mais qui est aussi chez lui ici, puisqu'il a été député des Îles-de-la-Madeleine pendant plusieurs années. Alors, M. Farrah, bonjour.

J'aimerais que nous abordions le sujet de l'agence des transports dans ce bloc de 20 minutes, d'une part, parce que Mme la première ministre a donné ce mandat à notre ministre des Transports et ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire de créer et de mettre sur pied une agence des transports. Cela venait du fait qu'il y avait eu un rapport de l'Unité anticollusion qui avait identifié une perte d'expertise à l'intérieur du ministère des Transports qui a causé, entre autres, de la collusion dans l'octroi des contrats gouvernementaux. Également, nous en avons parlé à quelques reprises ici, il y a eu le rapport Secor-KPMG qui a identifié des lacunes très importantes au niveau de la planification des projets de transport au Québec et des dépassements de coûts, comme on l'a vu, de 78 % dans une vingtaine de projets majeurs en transport. Alors, j'aimerais connaître de la part du ministre ce que pourrait être l'agence des transports, quelle serait sa mission, les objectifs et les bénéfices anticipés par la création de cette agence.

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

• (14 h 50) •

M. Gaudreault : Oui. Alors, Mme la Présidente, il me fait plaisir de saluer aussi la députée des Îles-de-la-Madeleine. Et, effectivement, Mme la Présidente, dans les quelques mandats qui m'ont été confiés par la première ministre lors de la nomination du Conseil des ministres, j'ai obtenu le mandat de présenter et de mettre sur pied une agence des transports. Première chose qu'il faut mentionner, Mme la Présidente, c'est que l'agence des transports ne remplacera pas tout le ministère des Transports, hein? Première chose à comprendre, là, c'est que le ministère des Transports continuera d'exister pour ce qui est de son rôle de la planification des grandes orientations en matière de transport. Son pouvoir réglementaire, son pouvoir législatif sera sous la responsabilité, évidemment, du ministère des Transports. Mais l'idée de l'agence réside dans la partie opérationnelle du ministère des Transports. Donc l'agence viendrait remplacer, si on veut... ou l'agence se verrait confier, plutôt, les mandats opérationnels des transports actuellement sous la responsabilité du ministère des Transports.

D'ailleurs, j'ai publié dans les journaux une lettre ouverte à cet égard un peu avant les fêtes. On vous fournira la date précise. Ah! vous voyez, ça prend deux secondes, puis ça apparaît. Alors, dans *Le Devoir*, *Le Journal de Québec* et *Le Journal de Montréal* — alors, on vise toutes les clientèles — le 1er décembre dernier — vous allez pouvoir la retrouver facilement, Mme la Présidente — j'ai publié une lettre ouverte intitulée *Les vertus d'une agence des transports*. Évidemment, le débat fait présentement l'objet de multiples interventions dans l'opinion publique, et nous avons plusieurs appuis à cet égard, notamment Roger Nicolet, ingénieur bien connu qui a présidé plusieurs commissions d'enquête à travers le Québec sur des questions d'infrastructures ou de gestion de nos infrastructures.

L'objectif, essentiellement, il est de deux ordres. Premièrement, de mettre un voile très épais entre la gestion politique des transports et l'administration, l'opérationnalisation, la construction, la gestion des chantiers dans les transports. Alors, ce voile permettrait vraiment de séparer... ou de se donner plus de garanties d'indépendance entre l'opérationnalisation, la réalisation des chantiers et l'influence politique ou le monde politique. Alors, ça, c'est un objectif central, un objectif fondamental, un objectif qui est au coeur de la création d'une agence des transports.

Deuxièmement, c'est par une agence qui est autonome, qui jouit de son autonomie comme organisation... Nous souhaitons ainsi recréer ou soutenir davantage l'expertise, recréer une masse critique d'expertise à l'intérieur de l'appareil public qui serait chargée de la planification, des estimés, des surveillances des chantiers, etc. Donc, une expertise beaucoup plus forte. Et vous savez que la question de l'expertise a été notamment pointée du doigt par le rapport de l'UPAC qui a été rendu public l'année passée, l'importance de recréer cette expertise dans les transports du côté de l'appareil public. Alors, un des objectifs de l'agence est justement de recréer cette expertise au sein de l'appareil public par une agence qui est autonome, une agence qui est indépendante de toute influence politique. Alors, ce sont les deux gros objectifs que nous poursuivons par la création de cette agence, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Alors, Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Oui. J'aimerais savoir ensuite, est-ce que l'agence sera présente dans toutes les régions du Québec? Est-ce qu'on aura les effets dans chacune de nos régions? Bon, on peut y aller avec cette question-là peut-être.

M. Gaudreault : Oui. Bien, je sais que cette question-là est très importante pour une région comme celle de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine parce que, présentement, le ministère des Transports a une organisation qui est déconcentrée avec des directions territoriales dans chacune des régions administratives du Québec. Alors, l'objectif, évidemment, est d'avoir une agence des transports qui sera également présente, active dans chacune des régions du Québec de la même manière. Donc, c'est très important qu'il faut... Il ne faut pas créer une agence qui viendrait défaire ce qu'on souhaite recréer par ailleurs. C'est-à-dire par une centralisation excessive dans la capitale ou à Montréal et qui n'aurait pas d'antennes dans les régions, je pense qu'on n'atteindrait pas notre objectif. Alors, l'objectif est de vraiment mettre sur pied une agence qui sera présente dans toutes les régions du Québec pour s'assurer de la surveillance des chantiers dans chacune des régions du Québec. Je sais qu'il y a des défis particuliers du côté de la Gaspésie. Alors, c'est très important d'avoir cet objectif-là, d'être présent, mais, évidemment, toujours avec le souci, Mme la Présidente, qu'il n'y aura pas de dédoublement, là, on ne commencera pas à chevaucher les structures l'une par-dessus l'autre. Alors, l'agence des transports sera présente dans toutes les régions du Québec.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Merci. Alors, ça pourrait être avec les centres de services qui sont là présentement du MTQ qu'il y aurait division des tâches et des mandats pour les mêmes employés?

M. Gaudreault : Oui. C'est-à-dire qu'il faut envoyer un signal très clair à l'effet que nous voulons sécuriser les employés, qui, légitimement, peuvent se poser des questions dans une phase de structuration ou de transformation d'une partie du ministère en agence. Alors, il n'est pas question ici d'insécuriser les employés, au contraire. Mais, vous savez, sur la répartition et sur le fonctionnement plus fin de l'agence, évidemment nous aurons l'occasion de faire tous les travaux parlementaires appropriés quand on sera en mesure de déposer un projet de loi. Si l'Assemblée nationale, évidemment, accepte d'en être saisie, on déposera un projet de loi sur la création de l'agence, et là on fera les consultations auprès de tous les groupes représentatifs des travailleurs et des travailleuses, par exemple, ou toutes les associations, les régions qui seront intéressés de se prononcer pour qu'on soit capables de produire la meilleure agence des transports qui puisse exister, là.

Alors, on est en train d'élaborer cela. Mais je veux rassurer, évidemment, tous les parlementaires, Mme la Présidente, qu'il n'y a rien qui va se faire en vase clos ou quoi que ce soit, nous allons travailler étroitement avec les parlementaires, particulièrement, évidemment ceux et celles des régions, pour s'assurer que nous allons avoir une loi qui couvrira l'ensemble des régions du Québec.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Toujours Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Alors, peut-être en terminant sur ce sujet, quel est l'échéancier qui est prévu? Quelles démarches ont déjà été entreprises? Puis est-ce qu'il y a des coûts déjà qui sont reliés à cette discussion ou élaboration?

M. Gaudreault : Oui. Présentement, Mme la Présidente, nous avons, à l'intérieur du ministère, un bureau de coordination, là, une équipe qui travaille sur le projet d'agence. Alors, je vous dirais que les coûts actuels de mise en place ou de préparation sont internalisés, si je peux m'exprimer ainsi, là, à l'intérieur ministère des Transports.

Contrairement au précédent gouvernement, nous, on ne veut pas faire les choses sur le coin de la table. Alors, nous prenons le temps de bien faire les projets, nous prenons le temps de bien élaborer nos décisions et de bien travailler. Alors, nous sommes en train de préparer un projet d'agence. Nous sommes en consultation. D'ailleurs, nous avons mis en ligne à l'intérieur de l'intranet, là, du ministère un service de communication, je dirais, ou un lien de communication avec les employés, qui ont des suggestions tout à fait légitimes. Je veux dire, ce sont eux et elles, là, les employés du ministère qui sont directement concernés. Je peux vous dire que, jusqu'à maintenant, là, et c'est un... La boîte, on l'appelle la boîte à suggestions, là, dans l'intranet du ministère, qui a été mise en ligne à partir du 8 janvier 2013. Et, jusqu'au 29 janvier, on avait reçu 69 courriels des membres des différentes équipes du ministère. Donc on avait... Bon, on voit qu'il y a différentes catégories de travail, là, qui portaient... Autant des cadres, des ingénieurs, des ouvriers, des professionnels se sont intéressés à la création de l'agence en déposant des questions ou des suggestions. Nous avons également des sujets qui ont porté sur la gouvernance, les objectifs, la structure organisationnelle, le déroulement des travaux, les ressources humaines et financières. Alors, ça, c'est, grosso modo, les sujets qui ont été abordés par les travailleurs et les travailleuses du ministère qui nous ont soumis leurs idées. Je dois dire que nous suivons ça, nous nous assurons d'une réponse. Nous prenons en considération, nous prenons en compte chacune des recommandations qui nous est faite.

Et nous souhaitons, dans le courant de l'année 2014, déposer un projet de loi sur l'agence des transports. Évidemment, je ne veux pas présumer ici de l'acceptation par l'Assemblée nationale d'étudier le projet de loi, mais nous souhaitons, dans le courant de la présente session, être capables de déposer le projet de loi pour une adoption éventuelle dans l'année 2014. Alors, c'est sur ces scénarios-là qu'on travaille. Mais je veux dire à la députée, Mme la Présidente, que mon objectif, c'est d'avoir vraiment la meilleure agence, la meilleure structure, la meilleure organisation. Alors, pour ça, je veux qu'on prenne le temps nécessaire pour le faire, pour ne pas qu'on arrive avec quelque chose de fait tout croche sur le coin de la table. Et c'est pour ça que je prenais la peine de vous citer un peu les sujets et le nombre de courriels qu'on a reçus de l'interne, pour vous montrer comment on porte une attention aux commentaires qui viennent de l'interne sur le dossier de l'agence. Merci.

• (15 heures) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres questions? Toujours Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine. Il vous reste à peu près six minutes.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Oui, Mme la Présidente. Six minutes, alors on va changer de sujet. J'aimerais que l'on discute d'un problème au volant. Ce sont les textos au volant, et j'aimerais aborder ce sujet avec le ministre des Transports. Je pense que la SAAQ n'est pas ici aujourd'hui, mais on peut aborder ce sujet quand même. C'est un véritable fléau. On a combattu et on combat encore — malheureusement, ce n'est pas réglé — l'alcool au volant. Ensuite, il y a eu des lois sur le cellulaire au volant. On se dit : C'est très dangereux de parler avec le cellulaire à la main. Et, maintenant, on est aux prises avec un nouveau phénomène qui est le fait d'envoyer des messages textes ou de lire des messages textes au volant.

Encore une fois, malheureusement, c'est la jeunesse qui est touchée par ce fléau, principalement parce que ce sont les grands utilisateurs de messagerie. Et je ne sais pas s'ils savent à quel point, les enfants... bien, les jeunes... les enfants... ce n'est plus des enfants s'ils sont au volant. Mais, les jeunes, je ne sais pas s'ils savent à quel point on tient à eux et qu'on voudrait qu'il n'y ait jamais de distraction possible qui pourrait les blesser, ou pire encore. Alors, j'aimerais

savoir ce qui est en vue du côté du ministère pour régler ou, à tout le moins, en tout cas, essayer de sensibiliser les gens qui textent au volant.

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

M. Gaudreault : Oui. La députée pose une question extrêmement pertinente, Mme la Présidente, et qui me préoccupe quotidiennement parce que qui, au Québec, est au volant et qui a aussi un téléphone cellulaire n'a pas déjà été tenté... je ne dis pas que tout le monde le fait, évidemment, mais n'a pas déjà été tenté de texter tout en conduisant? Et moi, avant d'être ministre, Mme la Présidente, imaginez, j'avais une voiture manuelle. Alors, je vous dis que je ne l'ai pas fait, là, mais hein, ça... J'imagine, là, conduire manuellement et texter en même temps, là, là c'est vrai qu'on manque de main. Alors, la tentation est grande.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : ...l'avez-vous fait? Au moins, confessez-vous.

M. Gaudreault : Je vous dis que j'ai été tenté par le diable, Mme la Présidente, mais je ne l'ai pas fait. Alors, la tentation est forte. Tout ça pour dire qu'il fallait agir absolument rapidement, et nous avons, avec la Société de l'assurance auto du Québec, lancé une nouvelle pub en octobre dernier à laquelle j'ai participé — pas dans la pub, mais au lancement — une pub que vous avez sûrement vue à la télé, Mme la Présidente, et qui nous a permis de rejoindre, imaginez, 81 % de la population.

Cette pub a un succès boeuf parce qu'elle a un taux de notoriété de 91 %. Vous savez, il y a des normes là-dedans, là, dans l'industrie de la pub, là, et, selon la norme Léger Marketing, une pub similaire au Québec a un taux de notoriété qui varie entre 45 % et 60 %. La pub sur les textos au volant a un taux de notoriété de 91 %. Mais, au-delà de la publicité, évidemment, qui est importante parce qu'elle vise à sensibiliser pour changer des comportements, ce qui compte au-delà de la publicité, c'est vraiment aussi le fond des choses. Et la Société de l'assurance auto a lancé la possibilité de télécharger une application gratuite sur nos téléphones qui permet de bloquer les appels et les textos entrants. Ça veut dire que, si vous traversez le parc des Laurentides, par exemple, vous partez de chez vous ici, à Québec, vous dites : Je m'en vais dans la plus belle région du Québec, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, et, en partant, je bloque les textos et les appels avec cette application gratuite téléchargeable, et, rendu au Saguenay, là ça se désactive pour ensuite continuer à recevoir les appels... Je peux vous dire, s'il me reste encore un peu de temps...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, il vous reste plus de deux minutes.

M. Gaudreault : Ah oui? O.K. Alors, mode conduite. Elle s'appelle mode conduite. C'est une application Android, là, téléchargeable sur les plateformes Android gratuitement, sur *Google Play*. Alors, j'en profite pour passer le message, Mme la Présidente, auprès des collègues qui, je sais, peuvent être tentés, comme moi je l'étais quand je conduisais, de texter tout en conduisant, alors ce qui n'est vraiment pas recommandable. Je peux vous dire qu'en date du 4 février dernier la Société de l'assurance auto nous informe que 7 549 conducteurs ont téléchargé l'application, 3 693 l'utilisent activement et 30 336 heures ont été effectuées en mode conduite, là. Donc, l'utilisation de cette application a été utilisée pendant 30 336 heures. Alors, c'est un bon début, je pense, qui permet, évidemment, de sauver des vies.

Mais la députée avait tout à fait raison de faire le parallèle avec l'alcool au volant parce que, souvent, ça prend des publicités un peu plus chocs, un peu plus coups-de-poing pour être capable de changer des comportements comme ceux de texter au volant, qui sont absolument dangereux et très... c'est ça, dangereux, qui mettent à la fois la vie du conducteur en danger, mais la vie des autres usagers des routes, là, en danger forcément. Alors, voilà, Mme la Présidente, pour la question des textos au volant.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Alors, je vais aller du côté de l'opposition officielle pour un autre bloc de 20 minutes.

M. Caire : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, M. le député de La Peltre, vous allez venir plus tard sur ma liste. On a un échange...

M. Caire : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Non. Bien, écoutez, ce qui est prévu, c'est cela. Maintenant, par consentement, si vous voulez lui permettre, la présidence serait tout à fait d'accord. Il n'y a pas de problème, M. le député de La Peltre. Allez-y, vous avez un 20 minutes qui vous attend.

M. Caire : Merci, Mme la Présidente. Donc, je vais revenir, Mme la Présidente, à la question que j'avais posée au ministre vendredi dernier, à savoir : Le plan d'embauche au niveau des ingénieurs, donc combien d'ingénieurs vous voulez embaucher, sur quel horizon? Et même chose au niveau des techniciens en travaux publics.

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

M. Gaudreault : Alors, d'abord, c'est important de dire, Mme la Présidente, que, pour la période qui va de 2012-2013 à 2016-2017 — donc, on est sur une période de cinq ans — nous estimons que nous aurons 938 retraites au ministère des Transports, 938 retraites. Je pense que le député s'intéresse particulièrement aux ingénieurs?

M. Caire : Ingénieurs et techniciens en travaux publics.

M. Gaudreault : Techniciens en travaux publics. Alors, les ingénieurs, écoutez, c'est : pour 2012-2013, 18; 2013-2014, neuf; 2014-2015, 14; 2015-2016, 14; 2016-2017, 15. Ce qui nous fait un total de retraites, là, sur une période de cinq ans, de, écoutez, là, à peu près 70, oui.

Et, chez les techniciens de travaux publics — c'est ce qui vous intéresse également — on a des chiffres un petit peu plus importants de retraites estimées : 2012-2013, 36; 2013-2014, 24; 2014-2015, 22; 2015-2016, 27; et 2016-2017, 20. Ça fait à peu près 120 techniciens travaux publics qui sont estimés prendre leur retraite pour cette période-là.

Et, pour l'ajout d'effectif dans le ministère, on parle de...

Une voix : ...nouveaux postes sur cinq ans.

M. Gaudreault : Pardon?

Une voix : Les nouveaux postes sur cinq ans.

M. Gaudreault : Les nouveaux postes sur cinq ans, là, qui nous ont été autorisés, 332 ingénieurs et 564 techniciens.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci...

M. Caire : Ça, ça inclut... Ça, c'est seulement des nouveaux postes où vous comblez les départs à la retraite, évidemment. Donc, est-ce que c'est 70 pour combler les départs à la retraite plus 332, les nouvelles embauches?

M. Gaudreault : 332, les 332 ingénieurs, c'est les nouveaux postes, c'est l'ajout d'effectif. Effectivement, c'est de l'ajout d'effectif. C'est bien important de le préciser.

M. Caire : 402 ingénieurs au total. Et, M. le ministre, vous me rappelez combien pour les techniciens, c'est 132 départs à la retraite à combler plus 532...

M. Gaudreault : 564 ajouts d'effectif.

M. Caire : 564 ajouts.

M. Gaudreault : D'ailleurs, il y a une campagne de promotion qui est lancée, là, pour le recrutement d'ingénieurs et de techniciens, là, qu'on appelle Bâtisseurs recherchés. Alors, une campagne qu'on a lancée en octobre dernier pour recruter des ingénieurs, pour combler à la fois les départs à la retraite, mais les ajouts d'effectif au ministère.

M. Caire : Je vais revenir sur la campagne...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Allez-y, M. le député de La Peltre.

• (15 h 10) •

M. Caire : ...des bâtisseurs. Bon, vendredi dernier, Mme la Présidente, je me suis intéressé avec le ministre, là, plus particulièrement au FAR parce que je voulais voir un peu, là, dans les prévisions budgétaires, comment le ministre entendait financer le comblement des postes et l'ajout de nouvelles ressources. Parce que je disais qu'au niveau des budgets du ministère je voyais une diminution de la rémunération de 2 millions, à l'exception du transport terrestre, où je voyais une augmentation de 900 000 \$. Donc, j'essaie de voir, en 2013, comment le ministre va financer ces embauches-là. Est-ce que c'est par le ministère? Est-ce que c'est exclusivement par le FAR? Parce que le ministre faisait une distinction aussi, Mme la Présidente, en disant que, bon, certains types de travaux, notamment l'entretien, c'était financé à même les budgets du ministère. L'amélioration et le développement, à ce que je comprends, là, c'est plus financé par le FAR. Donc, je voulais voir dans sa répartition... Parce qu'on parle de rebâtir l'expertise, là, toujours dans cette perspective-là, je voulais voir la répartition budgétaire, où le ministre allait prendre les fonds pour combler ces postes-là.

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

M. Gaudreault : Bien, écoutez, Mme la Présidente, les budgets pour les ajouts d'effectif sont pris, effectivement, à l'intérieur du FAR. Et, pour ce qui est des remplacements à la retraite, là, en bonne partie à l'intérieur même des crédits du ministère, là, on peut faire les remplacements à la retraite. Mais, pour les ajouts d'effectif, effectivement on est dans le FAR.

M. Caire : O.K.

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

M. Caire : Merci, Mme la Présidente. Je voulais voir aussi... Parce que, bon, on a regardé les chiffres, là, de l'Institut de la statistique au niveau des ingénieurs, au niveau des techniciens en travaux publics particulièrement, l'écart salarial, il est extrêmement important. Je pense que le ministre n'est pas sans le savoir, Mme la Présidente, autant quand on considère le secteur privé que les autres sociétés d'État, que les municipalités, on parle d'écarts salariaux qui peuvent aller dans certains cas jusqu'à 40 %. Juste peut-être donner quelques... bien, une idée au ministre, là, quand on parle par rapport au secteur privé, des ingénieurs 1 qui vont... un écart de 18 %, ingénieurs 3, un écart de 22 %. Quand on parle avec les... Bon, pour les techniciens, on parle d'écarts de 40 %, de 51 % par rapport au secteur privé. Si on va dans les autres... les sociétés publiques, là, on parle d'écarts qui sont du même ordre. C'est-u ici, les sociétés publiques?

Une voix : Ça, c'est le privé.

M. Caire : Ça, c'est le privé?

Une voix : Ça, c'est le public.

M. Caire : O.K. Le public, ici, bon, on parle d'écarts de 24 %, 17 %, 23 %. Bon, quand on parle de public, là, on parle des autres sociétés d'État. Et, si on compare avec le municipal, c'est des écarts qui sont aussi importants. Les directions territoriales nous parlent de 15 000 \$ à 20 000 \$ de plus pour un technicien en travaux publics. Donc, je voulais voir avec le ministre quel était son plan de match pour rattraper cet écart-là. Parce que, s'il veut bâtir son expertise, oui, il faut aller chercher des jeunes, mais il faut garder nos ingénieurs expérimentés. Je veux dire, il ne faut pas que le MTQ devienne une école qui sert à former les jeunes puis, après ça, qui s'en vont ailleurs, là, où c'est plus rentable. Donc, je voudrais voir avec le ministre c'est quoi, son plan de match pour garder son expertise.

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

M. Gaudreault : Oui. Alors, le député a raison, hein, on a des défis de main-d'œuvre au Québec.

Une voix : ...

M. Gaudreault : Il n'a pas toujours raison, on l'a vu vendredi dernier. Mais, Mme la Présidente, ce qui m'intéresse surtout, c'est la question de fond qu'est le recrutement puis le renouvellement de la main-d'œuvre, c'est des défis très importants au Québec. Oui, au ministère des Transports, chez les ingénieurs et chez les techniciens en travaux publics, mais c'est un défi qu'on a à la grandeur du Québec dans tous les secteurs d'activité. Je peux vous dire, d'un point de vue un peu plus technique — puis j'insiste sur le plan technique parce que je veux revenir sur autre chose — on a des mesures, par exemple, comme l'octroi d'une prime d'attraction qui est offert aux ingénieurs. On peut majorer le taux de traitement en fin de carrière. Il y a une prime supplémentaire pour les régions où il y a une pénurie plus importante. On cible huit régions à travers le Québec où il y a une pénurie plus importante d'ingénieurs au ministère des Transports. On peut également majorer l'horaire de travail à plus de 35 heures par semaine selon les besoins du service. Il y a, évidemment, les avantages sociaux qui sont reliés au fait d'appartenir à la fonction publique ou avoir un emploi qui est à l'intérieur de l'appareil public.

Mais, vous savez, on fait face à une génération aussi qu'on appelle la génération Y, même après les Y, la génération Z, j'imagine, là — en tout cas, les plus jeunes qui sortent des universités — et les études démontrent très clairement que n'est pas que des questions salariales qui motivent ces jeunes-là, hein? Je pense que ça, là, c'est très clair. Puis j'en ai dans ma famille, là, des neveux et des nièces, là, visiblement, ce n'est pas que la question salariale et le char neuf, là, qui les motivent à aller travailler, mais c'est beaucoup les défis, c'est beaucoup les défis. Et, quand nous regardons l'orientation dans laquelle on s'en va comme gouvernement dans notre plan de transports et notre plan de mobilité durable, quand on envisage — et on en a parlé tout à l'heure avec l'AMT — tous les défis qu'on a en matière de transport collectif au Québec, que ce soit sur le pont Champlain, que ce soient les nouvelles lignes de métro — parce qu'on pourra en reparler éventuellement — que ce soit sur les lignes de trains de banlieue, que ce soit l'intégration des transports collectifs ici, à Québec, quand on parle de tramway, quand on parle des voies réservées pour les autobus dans des secteurs où ce n'est pas évident de faire un peu de place parce que c'est très dense, c'est très urbanisé, il y a beaucoup de résidences, ça, là, c'est des défis qui mobilisent, qui attirent les jeunes.

Écoutez, là, Mme la Présidente, faire l'échangeur Turcot... refaire l'échangeur Turcot, hein, on a-tu besoin d'un dessin pour comprendre que ce n'est pas un défi qui se présente à tous les jours? Et, pour des jeunes qui souhaitent intégrer la fonction publique... C'était quoi, le slogan, là? La vie...

Une voix : *Si la vie vous intéresse.*

M. Gaudreault : *Si la vie vous intéresse*, là, hein, au ministère des Transports, avec les défis de transport qui interpellent le Québec pour les prochaines années, c'est absolument fascinant. Et je pense que, sur le fond même des projets, c'est en soi extrêmement attirant. Puis moi, je vais vous dire, oui, on peut parler des primes, oui, on peut parler de la majoration du taux de traitement, de l'horaire de travail, des primes pour les régions où il y a encore un plus grand problème, puis les avantages sociaux, mais je sais que ce qui intéresse les jeunes également, c'est l'ampleur des défis,

l'autonomie d'action à l'intérieur de la machine, la confiance qui est faite également. Et moi, je peux vous dire que, comme gouvernement, avec les plans qu'on a en matière de transport collectif, d'intégration du transport collectif dans les prochains grands projets de transport ou de chantiers, avec la politique de transport intégré... d'intégrer le transport qu'on va annoncer, la politique de mobilité durable, les jeunes vont avoir tout un défi au ministère des Transports et à l'agence qui s'en vient éventuellement.

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

M. Caire : Oui, Mme la Présidente. J'entends ce que le ministre me dit, mais, si on se colle à la réalité, d'abord il sait très bien que les primes se terminent en 2015, d'une part. D'autre part, les primes sont modulées en fonction de l'expérience, et, plus le salaire augmente, plus les primes diminuent. Donc, pour garder les ingénieurs plus expérimentés, ce n'est pas efficace. Et des ingénieurs qui savent que leurs primes vont se terminer en 2015 n'ont pas tendance à penser que c'est un plan de match à long terme. Donc, je ne suis pas convaincu, moi, que ces mesures-là peuvent être qualifiées d'attractives, puis encore moins au niveau de la rétention, d'une part.

D'autre part, au niveau des défis, j'entends ce que le ministre dit. Le discours est intéressant, mais la réalité ne colle pas... c'est-à-dire qu'il ne colle pas à la réalité parce que la réalité, c'est que la sous-traitance, le premier motif de sous-traitance, c'est le manque d'effectif. Or, comme on n'est pas capable de réaliser les travaux au MTQ, on les fait faire en sous-traitance, ce qui veut dire que le personnel du MTQ passe justement à côté des défis en question.

Donc, je repose ma question au ministre, puis là j'aimerais avoir une réponse peut-être moins poétique, mais plus concrète. Puis je pense que le ministre va être d'accord avec moi pour dire que les ingénieurs, c'est des gens, cartésiens, rationnels. Je...

M. Gaudreault : ...des ingénieurs très créatifs et très artistiques.

M. Caire : Sûrement. Sûrement. Mais, quand il vient le temps de négocier, en tout cas, moi, ceux que j'ai rencontrés à date, je peux vous dire qu'ils étaient très cartésiens et très rationnels.

Le plan de rétention, à mon avis, ce que j'ai entendu, ce n'est pas un plan de rétention qui va permettre au ministre de rebâtir son expertise, d'une part. D'autre part, si on exclut, effectivement, les primes, parce que je pense que, lui et moi, on va s'entendre que, de la façon dont c'est modulé actuellement... Je ne dis pas qu'il n'y a pas quelque chose à faire avec ça, mais, de la façon dont c'est modulé actuellement, ce n'est pas de nature à attirer et à garder les ingénieurs.

Et, d'autre part, l'écart salarial... Je pense que le ministre va être conscient, Mme la Présidente, que ses directeurs territoriaux perdent à tous les jours des bons techniciens, des bons ingénieurs. Et, moi, ceux que j'ai rencontrés à date, c'est ce que j'entends, on perd nos bons techniciens pour les municipalités, pour Hydro-Québec, pour le privé, et donc... Et là les primes sont en place, là. Puis, avec les ingénieurs, les primes sont en place depuis déjà un certain temps, et, pour les techniciens, la condition que le ministre exprime, elle est en place, et ça ne fonctionne pas, ça ne fonctionne pas présentement. Donc, qu'est-ce que le ministre entend faire pour attirer et garder son expertise et, d'autre part, peut-être même aller en chercher?

Parce que c'est bien, le recrutement, mais ce n'est pas vrai, Mme la Présidente, que le ministre va donner l'échangeur Turcot à quelqu'un dont l'encre du bac n'est pas encore sèche. Je pense que le ministre sait très bien que ça prend des jeunes qu'on doit former, qu'on doit faire graduer dans l'école du MTQ, mais ça va lui prendre des ingénieurs d'expérience aussi. Alors, moi, je veux savoir, concrètement, là, qu'est-ce que le ministre va faire en 2013 pour rebâtir son expertise parce que ce que j'ai entendu, moi, je ne pense pas que ça fonctionne.

• (15 h 20) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, merci, M. le député de La Peltre. M. le ministre, concrètement.

M. Gaudreault : Donc, je comprends du député de La Peltre qu'il est d'accord avec l'idée de créer une agence des transports, il vient de faire un superbe plaidoyer. Et ce n'est pas ce que laisse entendre la valse-hésitation de son parti parce que l'autre porte-parole en matière de transports, le député de Saint-Jérôme, il nous dit qu'il est contre l'agence des transports alors que lui-même disait dans son rapport qu'il fallait recréer une expertise au sein de l'appareil public. Alors là, moi, j'aimerais juste essayer de comprendre où s'en va le deuxième parti d'opposition, là, parce qu'il nous fait une démonstration de l'importance de recréer une expertise au sein de l'appareil public en surveillance de chantiers, en conception, en transport, en conception-réalisation de transport, et c'est exactement les raisons pour lesquelles on veut faire une agence des transports, Mme la Présidente. Alors, moi, j'essaie de comprendre où s'en va la CAQ, là, à l'heure actuelle parce que, les jours pairs — là, aujourd'hui, on est le 18, c'est un jour pair — ils sont favorables à l'agence puis à l'objectif de créer l'agence, puis, les jours impairs...

M. Caire : ...Mme la Présidente, on va faire une question de règlement. Si le ministre n'est pas capable de répondre aux questions...

M. Gaudreault : Le jour où le député de Saint-Jérôme a été interrogé sur l'agence, il a dit non. Alors, j'essaie de comprendre où s'en va la...

M. Caire : Si le ministre n'est pas capable de répondre aux questions, qu'il ait au moins la décence...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : À l'ordre! À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! On ne s'interpelle pas, s'il vous plaît. On ne s'interpelle pas. M. le député de La Peltre! M. le député de La Peltre, j'ai quelque chose à vous dire : Vous pouvez ne pas être satisfait de la réponse du ministre, mais c'est sa réponse. Alors donc, je vous donne la parole pour reposer votre question, s'il vous plaît.

M. Caire : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci.

M. Caire : Bien, d'abord, sur le cas de l'agence, le ministre est incapable de nous expliquer en quoi il est nécessaire d'avoir une agence pour rebâtir l'expertise du ministère, de son ministère. Le jour où il sera capable d'amener des arguments logiques, rationnels et concrets pour nous expliquer qu'il a absolument besoin de l'agence pour rebâtir l'expertise de son ministère, bien je n'ai pas de problème. Mais le ministre, dans le fond, répond quoi quand Serge Deslières disait qu'une agence des transports, c'est un lieu de favoritisme, qu'il y a une perte de transparence? Serge Deslières parlait-il en son nom personnel ou était-il, effectivement, le critique en matière de transports du PQ pour l'opposition officielle? Parlait-il au nom de son groupe parlementaire?

Mais, Mme la Présidente, nous parlerons de l'agence lorsque le ministre aura déposé son projet de loi et qu'on aura l'ensemble des arguments dans un texte législatif, nous en reparlerons. Pour l'instant, il n'y en a pas, d'agence, et il y a un besoin d'expertise maintenant. L'agence n'existe pas, mais le besoin d'expertise, lui, il existe. Que va faire le ministre demain matin? À part un site Web sur lequel vous n'annoncez aucun poste, sinon gestionnaire de projet, puis qui est en ligne depuis le mois d'octobre à 45 000 \$, pas un poste d'ingénieur affiché sur le site des *Bâtisseurs* du ministère au moment où on se parle depuis le mois d'octobre, alors qu'Hydro-Québec en affiche, alors que la ville de Montréal en affiche, alors que l'Ordre des ingénieurs en affiche. Et l'Ordre des ingénieurs affiche tous les postes disponibles. Combien en affiche-t-il pour le gouvernement du Québec? Aucun.

Alors, quand je disais que, si le ministre prend le besoin des Québécois de rebâtir l'expérience au MTQ en otage pour nous faire passer son projet d'agence, je trouve ça déplorable... Mais, si le ministre est sérieux dans sa volonté de rebâtir l'expertise de son ministère avec les outils dont il dispose maintenant, qu'est-ce qu'il va faire? Parce que, là, je l'entends éviter la question, je vois un ministre qui ne sait pas où il s'en va. C'est ça que je vois présentement. Qu'est-ce que vous allez faire?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député, merci. M. le ministre, il reste à peine... moins de trois minutes, alors...

M. Gaudreault : Bien, moi, je vois un deuxième parti d'opposition qui n'ose pas se prononcer, hein, sur notre idée très claire de créer une agence des transports. Il vient de dire, le député de La Peltre, là : Ah! bien, quand vous allez déposer votre projet de loi, on s'en reparlera. Il est-u pour ou il est contre une agence des transports? Le Parti libéral, au moins, eux, ils ont eu la décence d'essayer de le présenter en 2008, puis ils ont reculé. En tout cas, on sait un peu plus où ils s'en vont. Mais, du côté du deuxième parti de l'opposition, là, les jours pairs, ils sont favorables, puis, les jours impairs, ils sont défavorables. Il y a un jour, il nous dit : Oui, il faut recréer l'expertise et ainsi sortir de la Loi sur la fonction publique pour se donner une plus grande marge de manœuvre. Puis, le lendemain, ils disent : Bien là, on est contre. Puis là il ajoute même une autre... il emmène même une autre variante dans sa valse, là, où il dit : Bien, on va attendre... Nous, on s'en lave les mains. On aime mieux ne pas se prononcer, on va attendre que vous déposiez votre projet de loi...

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

M. Gaudreault : ...alors que l'autre porte-parole en matière des Transports de la CAQ, là...

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

M. Gaudreault : ...le député de Saint-Jérôme, nous a clairement dit à Radio-Canada qu'il était contre une agence. Alors, moi, je me demande où la CAQ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le... D'accord.

M. Gaudreault : Bien honnêtement, je me demande où la CAQ s'en va.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien, vous avez fait votre point. Maintenant, seriez-vous assez gentil de répondre à la question précise de M. le député — il reste moins de deux minutes — s'il vous plaît, sur les postes? S'il vous plaît.

M. Gaudreault : Bien, c'est parce que, Mme la Présidente, vous-même, vous venez de dire au député de La Peltre qu'il n'a pas à juger de la réponse que j'ai donnée. Je considère que j'ai répondu à sa question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Mais est-ce que vous voulez poursuivre sur ça? Je croyais que vous...

M. Gaudreault : Mais j'y ai répondu amplement, à sa première question, en disant c'est quoi qu'on avait comme plan de match.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : O.K. D'accord. Alors, dans ce cas-là, je vais retourner à M. le député de La Peltrie. Vous avez une minute, M. le député.

M. Caire : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le député de La Peltrie, vous avez une minute.

M. Caire : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Est-ce que vous m'entendez, M. le député? Je vous donne la parole, une minute.

M. Caire : Bien, Mme la Présidente, ce que je comprends, ce que le ministre vient de nous dire — puis je vais conclure là-dessus — c'est qu'il ne fera rien pour rebâtir l'expertise au MTQ tant qu'il ne sera pas capable d'éviter la Loi sur la fonction publique. Dans le fond, son plan de match, c'est de dire : Il faut qu'on évite la Loi sur la fonction publique, ce qui est extrêmement malheureux, Mme la Présidente. Parce que moi, j'ai parlé avec des officiers syndicaux, autant des ingénieurs que des techniciens en travaux publics, puis les deux disent : Dans le contexte actuel, on peut faire des choses pour garder le ministère au ministère, rebâtir l'expertise sans que ça ait des impacts négatifs. Ça fait que je suis extrêmement content, effectivement, de la réponse parce que, maintenant, on sait que le chat est sorti du sac présentement, le ministre, il veut se sortir de la Loi sur la fonction publique. C'est ça, sa stratégie.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député. Alors, la parole est à l'opposition officielle. Oui, tout de suite.

Mme Weil : Très bien. Bonjour, M. le ministre. Je salue aussi les collègues du parti ministériel. Je salue aussi les députés de la deuxième opposition et, évidemment, ma collègue la députée de Lavolette pour me donner quelques minutes pour poser une question.

Donc, il s'agit d'un dossier qui est vraiment... C'est à titre de députée de Notre-Dame-de-Grâce que je suis ici. Donc, c'est un dossier local, mais, en même temps, régional et, je dirais même, national. Comme vous savez, M. le ministre, il y a le centre hospitalier... le CUSM ou le CUSM, le Centre universitaire de santé McGill, qui devrait ouvrir ses portes sur le site Glen qui est dans le comté de Notre-Dame-de-Grâce. C'est prévu pour 2015, et on prévoit à peu près 12 000 personnes qui vont arriver sur ce site chaque jour, dont au moins la moitié par métro, bus ou train, et, donc, ça concerne la STM, l'agence de transport métropolitaine...

Une voix : L'AMT.

Mme Weil : ...l'AMT. Évidemment, il y a aussi le CUSM qui est dans le dossier. Et, actuellement, il y a ce qu'on appelle un édifice, donc un tunnel qui relie la station de métro... Beaucoup de gens viennent par métro. Comme vous le savez, l'achalandage est en croissance phénoménale. C'est une bonne chose, Montréal se démarque parmi les villes en Amérique du Nord où le transport en commun est utilisé vraiment de façon importante, et je pense que c'est prévu que ça sera en croissance au fil des prochaines années. Donc là, il y a un tunnel qui reliera le site, donc la station de métro où tout le monde débarque, au site Glen. Évidemment, là, il y a comme une prise de conscience collective de tout le monde, et notamment — j'oublie toujours le nom, le «borough» — l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce qui vient d'adopter une motion pour demander au gouvernement, essentiellement, de prévoir un financement. Je n'ai aucune idée du déparage entre les différents partenaires, mais de trouver un financement. Je sais qu'il y a un rapport qui est en branle actuellement, un rapport qui est... et du travail qui est fait avec l'AMQ et...

Une voix : L'AMT.

• (15 h 30) •

Mme Weil : Non, l'AMT, excusez-moi, l'AMT, la société de transport aussi, le CUSM et le ministère des Transports. Je pense, c'est pour le mois de mars que ce rapport vous sera transmis. M. Lisée a eu l'occasion d'en dire un mot, essentiellement pour rassurer les gens à titre de ministre responsable de la région de Montréal, où il a dit : Bon, il va falloir trouver l'argent.

Donc, essentiellement, je vous dirais que tous les acteurs de la communauté, actuellement, sont inquiets parce qu'il y a des questions de sécurité. Si vous avez déjà visité cette station de métro, on peut imaginer vraiment l'effet d'entonnoir avec l'arrivée de tous ces gens-là le matin et l'après-midi. Moi, je suis déjà allée, et, déjà là, quand les trains arrivent, c'est quelque chose à voir. Et là il y a des rails additionnels qui seront... Je pense qu'il est prévu être construite une quatrième voie. Tout ça pour dire que c'est problématique, il va falloir trouver une solution. Je pense qu'il y a des questions de sécurité aussi là-dedans, questions d'accès, de rapidité, d'efficacité, d'efficience, tout ça, par rapport...

Alors donc, ma question est vraiment toute simple, c'est de... J'ai eu l'occasion de glisser un mot il y a quelques mois. Là, je sais que des travaux sont en branle et que ça sera bientôt sur votre bureau. Alors, je voulais savoir si vous aviez une vision sur cette question ou une réflexion sur cet enjeu très important, évidemment, pour...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, Mme la députée de Notre-Dame-de-Grâce. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui, Mme la Présidente. Ça me fait plaisir de répondre à la question de la députée de Notre-Dame-de-Grâce, qui fait référence, évidemment, à la station Vendôme de la STM, du réseau de métro, qui deviendra, si on veut, la station d'accueil pour le futur CUSM avec toutes les questions que ça pose en termes d'achalandage, de fluidité, même, éventuellement, d'accès pour les personnes à mobilité réduite qui auront à circuler, quand même, dans un hôpital. Alors, ce n'est pas rien. Donc, nous sommes très, très conscients de cela.

Il y a, comme ça arrive souvent en ces matières, Mme la Présidente, deux types de solutions. On a une solution temporaire ou transitoire et une solution permanente. Et chacune des solutions a des coûts. Évidemment, la solution temporaire est moins chère, et c'est celle qui nous sourit à l'heure actuelle pour être capables de répondre le plus rapidement possible aux demandes, là, du milieu et à l'achalandage anticipé du CUSM. Alors, nous, nous sommes favorables pour aller plus rapidement à la construction, ou à la mise en place, ou à l'amélioration du tunnel Vendôme pour une solution temporaire, dans un premier temps, pour être capables de répondre à la demande lorsque le CUSM ouvrira ses portes.

Nous sommes présentement en discussion à la fois avec la STM, à la fois avec le CUSM et, évidemment, l'AMT quant au développement de cette solution-là. Mais je dois vous dire que nous sommes en attente d'une réponse quant à l'achat de terrains. Parce qu'il y a une question de terrains qui sont en cause présentement, il y a des propositions d'offre d'achat qui ont déjà été faites en juillet 2011. Alors, je vous avoue, Mme la Présidente, que je souhaite que ces discussions-là se concluent le plus tôt possible pour mettre en place la solution temporaire, ce qui n'exclut pas, évidemment, qu'on peut... qu'on envisagera la solution à long terme. Mais là on ne peut pas mettre tout de suite en place la solution à long terme, nous souhaitons mettre en place la solution temporaire.

Moi, j'aimerais que la députée de Notre-Dame-de-Grâce nous dise, comme députée du coin, députée de ce terrain-là, de ce secteur-là, si elle nous appuie dans cette démarche de solution temporaire, ce qui ajoutera au dossier. Parce que moi, je ne connais pas la position de la députée précisément là-dessus. En tout cas, si elle l'a énoncée publiquement, j'avoue candidement que ça m'a échappé. Mais j'aimerais connaître cette question-là parce que l'idée, au fond, par la solution temporaire, c'est de prolonger le tunnel qui existe déjà de quelques mètres pour pouvoir accéder au CUSM. Alors, je voudrais savoir ce que la députée en pense quant à cette possibilité de solution temporaire.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors donc, Mme la députée de Notre-Dame-de-Grâce.

Mme Weil : Toutes les discussions que j'ai eues avec les différents partenaires, avec le milieu, les organismes communautaires, tout le monde qui est dans ce dossier-là — évidemment, il y a aussi l'arrondissement, et je pense que vous avez peut-être reçu la motion — ce qui, vraiment, est envisagé, c'est un deuxième tunnel, un deuxième accès. Et, donc, je pense que le rapport va faire une analyse de ça, justement. Vous parliez de fluidité, mais il y a aussi cette question de sécurité. Parce que, l'effet d'entonnoir, le prolongement ne va pas vraiment s'adresser à ce problème d'entonnoir. Donc, je vous dirais vraiment que ma position refléterait, donc, tous les acteurs du milieu, qui parlent d'un deuxième tunnel, vraiment un deuxième tunnel, parce que c'est comme ça qu'on va être capable de garantir un accès rapide et sécuritaire. Donc, c'est vraiment une question d'argent, de trouver l'argent, et c'est à cette question que M. Lisée... le ministre responsable de la région de Montréal, il s'est prononcé... bien, s'est prononcé... Alors, je voulais savoir à quel titre est-ce qu'il reflétait, donc, l'opinion du gouvernement lorsqu'il a dit : Il va falloir trouver l'argent. Donc, c'est dans un quotidien local, un hebdo.

Je sais que le rapport sera déposé... J'imagine que le rapport va faire état de tout ça, la question du nombre de personnes. C'est vraiment... c'est plus de 10 millions par année qui rentrent par là, et c'est en croissance. J'ai regardé des statistiques, et il y a... juste 2006, le nombre de personnes qui transitent par là, par ce noeud intermodal, a doublé. Donc, c'est... Et je pense que c'est tout simplement en croissance. Et c'est une partie locale, évidemment, mais beaucoup à cause de ce site hospitalier qui est vraiment d'envergure, de très, très, très grande envergure.

Donc, c'est vraiment pour vous sensibiliser, j'imagine... vous sensibiliser à la problématique, qu'il y aura des analyses qui sont faites, qui sont actuellement faites, un rapport qui est en préparation — les gens de votre ministère sont là — et de bien regarder la question, de bien regarder le rapport, les recommandations qui sont faites. Moi, je suis là pour transmettre la volonté des acteurs du milieu, qui ne voient pas d'autre solution qu'un deuxième édifice pour la sécurité, la fluidité, toutes les questions que vous avez mentionnées.

M. Gaudreault : Oui, Mme la Présidente. Je suis très sensible, je suis très sensible à cette question. Je sais que la députée, sûrement, se chargera de continuer de me sensibiliser à la question. Je veux lui dire que je souhaite que ça marche. Moi, mon objectif, là, c'est que ça marche. Mais on a le court, le moyen et le long terme. Moi, je lui dis, à la députée, Mme la Présidente, que, dans le court terme, pour être capable de répondre le plus rapidement possible aux besoins immédiats, il y a une solution temporaire qui est possible, qui nécessite quelques millions — ça a l'air drôle de parler comme ça, là — quelques millions seulement, 2, 3 millions peut-être, pour une solution temporaire. Alors, moi, je souhaite être capable de réaliser ça rapidement. Pour ça, on a besoin de la collaboration, évidemment, du CUSM, de l'AMT, qui est déjà sur le dossier, de la STM, qui... Donc, on travaille ensemble, et je souhaite être capable d'arriver à cette solution temporaire, ce qui n'exclut pas des scénarios pour la solution permanente, avec le deuxième édifice, mais qui est plus pour le moyen terme parce qu'on parle ici, Mme la Présidente, d'investissement de l'ordre de 70 à 75 millions de dollars. Alors, vous comprenez les enjeux des finances publiques au gouvernement du Québec. Nous, on n'est pas comme l'ancien gouvernement, on ne fait pas des annonces sans qu'elles soient budgétées. Alors, le jour qu'on va faire l'annonce de l'édifice pour Vendôme, c'est qu'il sera budgété, puis on sera capables de le faire.

Moi, ce à quoi j'invite la députée et ce à quoi j'invite l'ensemble des intervenants du milieu, incluant, évidemment, les gens du CUSM, c'est de regarder pour la solution temporaire, qui nécessite 2, 3 millions, qui ne sera peut-être pas satisfaisante en totalité, mais qui nous permettra de désengorger, d'éviter un bouchon, là, à la sortie du métro, si on veut, pour aller au CUSM. Alors, on a besoin de temps supplémentaire. On ne peut pas, tout de suite, enclencher le processus de l'édicule à 70 millions, on a besoin d'un peu de temps supplémentaire pour ça. Alors, moi, je souhaite répondre... Quand je dis que je veux que ça marche, là, je souhaite répondre le plus rapidement possible aux besoins des usagers, aux besoins des gens de Notre-Dame-de-Grâce, aux besoins des employés du CUSM aux besoins des patients qui iront au CUSM et, pour ça, on a une belle solution, temporaire, j'en conviens, mais qui permettrait, dans un premier temps, de faire un pas, tout en envisageant, évidemment, puis se donnant du temps pour être capable de faire, à moyen terme, la solution permanente. Alors, moi, c'est — mais qui est plus chère, évidemment — vers quoi je travaille à l'heure actuelle.

Je ne sais pas si ma réponse est suffisamment claire pour la députée. Mais, si elle veut m'accompagner et me supporter dans cette démarche-là, dans cette optique-là, la porte du deuxième édicule et de la solution permanente n'est pas fermée. Mais ce que je souhaite, c'est être capable de répondre aux besoins des passagers le plus tôt possible. Pour ça, on a besoin de la collaboration de tout le monde, incluant celle du CUSM, incluant celle de la députée de Notre-Dame-de-Grâce, pour être capables de faire en sorte qu'on prolonge de quelques mètres un tunnel. Je comprends que ça va être de façon temporaire, mais, considérant l'état des finances publiques, on a une solution qui est facile à faire... tout étant relatif, là, mais qui est facile à faire, qui nécessite peu de moyens — encore une fois, tout étant relatif — et qui nous permet de se donner du temps pour mettre en place l'édicule, pour mettre en place la solution permanente, qui sera plus complexe.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Est-ce que je retourne à Mme la députée...

Mme Weil : Bien, juste un petit mot, je pense que... moi, parce que je passe par là souvent, c'est vraiment une question de sécurité. Et j'imagine que vos fonctionnaires, vos spécialistes vont vraiment bien regarder ça avec des simulations et des prévisions. Au-delà de l'efficacité, le temps que ça prendrait, c'est vraiment un bouchon. Actuellement, c'est un bouchon lorsque tout le monde arrive le matin, et là d'essayer d'imaginer 12 000 personnes qui arrivent de plus par jour... Donc, tout ce que je vous demande, c'est d'être bien sensible à cette question-là — je sais que les experts vont le faire — mais qui va faire en sorte que c'est peut-être plus tôt que plus tard que vous allez vouloir envisager, pour ces raisons d'accès et d'accessibilité à un centre hospitalier majeur... Bon, ça complète.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il reste six minutes. Mme la députée de Laviolette.

Mme Weil : Merci, M. le ministre.

Mme Boulet : Alors, merci, Mme la Présidente. Je vais me permettre de revenir sur le dossier du pont Champlain peut-être avec le ministre, mais, après ça, je vais retourner à M. Girard, de l'AMT.

Sur le pont Champlain, on a parlé un peu de péage, et, finalement, je vais y revenir. La philosophie de notre gouvernement était, finalement, de mettre un péage sur une voie, une nouvelle route qui était construite comme la 30 ou le pont de la 25. On croyait que c'était correct de mettre un péage en autant que les gens avaient le choix entre utiliser la nouvelle infrastructure payante ou, à la limite, utiliser une voie publique qui est accessible, non payante, et, bon... Maintenant, dans le cas du pont Champlain, là, on ne peut pas dire : Bien, elle, elle est nouvelle. C'est vrai qu'elle est nouvelle, mais il n'y a pas de... les gens ne peuvent pas prendre une autre avenue, ne peuvent pas prendre une autre route, c'est le seul accès qu'ils ont de la Rive-Sud vers l'île de Montréal.

Alors, je veux entendre le ministre, est-ce qu'il va s'opposer à ce que le fédéral impose un paiement? Et mon autre question également c'est : Qu'est-ce qu'on fait pour les gens, là? Est-ce que, si on dit : Bien, il y a un péage, puis, bon, c'est le fédéral... Est-ce qu'on peut... Il y en a qui suggèrent d'avoir une zone franche puis faire en sorte que les gens qui travaillent matin et soir, qui circulent régulièrement, les riverains, qu'eux pourraient être exemptés, là. Une question d'équité, finalement. Comment le gouvernement voit ce péage-là? Et comment il pense intervenir pour qu'il y ait une équité entre les citoyens de la Rive-Sud et de l'île de Montréal, pour que ces gens-là ne paient pas, puis qu'ils soient pénalisés pour cette infrastructure neuve là?

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

M. Gaudreault : Oui. La question que pose la députée de Laviolette est très bonne, nous amène à toute une réflexion sur le péage et, oui, cette question interpelle, je dirais, plus directement les citoyens de la Rive-Sud qui doivent prendre le pont Champlain pour aller travailler. Mais moi, je veux qu'on élargisse le dossier du pont Champlain. Oui, à sa première vue, c'est un dossier qui touche les Montréalais, les Montréalaises, les gens de La Pinière, les gens de la Rive-Sud immédiate, et j'en suis conscient. Mais je veux démétropoliser le dossier du pont Champlain, c'est un dossier qui touche l'ensemble des Québécois. Quand je pars du Saguenay pour aller à Dorval, je passe par le pont Champlain. Quand la députée des Îles-de-la-Madeleine va à Montréal ou que des homards partent en bateau puis, ensuite, en camion pour aller desservir le Marché Atwater, ça passe probablement par le pont Champlain. Alors, les échanges économiques, le commerce, les échanges commerciaux, sont très touchés par l'infrastructure du pont Champlain. C'est une question qui est nationale, qui touche l'ensemble des Québécois et des Québécoise. Alors, c'est pour ça qu'il faut avoir une stratégie qui est forte, qui est globale, et je suis content voir que l'opposition va nous appuyer dans nos revendications face à Ottawa. Parce

que ce n'est pas vrai que seuls les utilisateurs du pont Champlain, à coups de 7 \$ du passage, vont payer un pont. Dans le fond, c'est ça, hein? C'est comme si le pont Champlain se repayait par le péage que veut y mettre le fédéral, et on ne financera même pas le transport collectif, outre le fait d'y laisser peut-être quelques mètres de large pour faire passer on ne sait trop quoi, selon le fédéral.

Alors, c'est très important qu'on puisse très bien s'entendre et qu'on ait une vision d'ensemble. On ne commencera pas à faire du cas par cas quand on touche le péage dans la grande région métropolitaine parce que, si on met du péage à quelque part, ça a un effet forcément sur un pont un peu plus loin ou sur une autre route, ou sur une autre infrastructure un peu plus loin, et c'est très important d'avoir une vision d'ensemble. Il n'y a pas que le péage, il y a d'autres moyens de financement du transport collectif aussi dont il faut tenir compte. C'est pour ça qu'à ce moment-ci le message très clair qu'il faut envoyer, comme le disait le P.D.G. de l'AMT tout à l'heure, il y a d'autres infrastructures à travers le Canada en transport collectif qui ont été financées par le fédéral. Les Québécois contribuent aux impôts fédéraux comme n'importe quel Canadien et méritent d'avoir des retours sur les impôts qu'ils paient en matière de transport collectif, de sorte que, pour moi, il est absolument essentiel que le financement du pont et le financement du transport collectif soient assumés à la fois par le fédéral pour l'infrastructure sur le pont Champlain.

Et toute la question du péage, de façon plus globale, bien, elle devra être traitée d'une façon intégrée, je dirais, pour ne pas que, par un péage qu'on fait en silo, que ça ait un impact sur une autre infrastructure routière autour de l'île de Montréal, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, je vais aller du côté du gouvernement pour le petit bloc de 20 minutes, et je cède la parole à Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis) : Merci, Mme la Présidente. Je tiens à vous saluer, M. le ministre, ainsi que tous les gens qui vous accompagnent. Salutations également aux collègues parlementaires. M. le ministre, comme adjointe parlementaire aux transports, responsable du transport maritime, c'est sûr que la question du transport maritime m'interpelle particulièrement. Par le passé, j'ai été critique pour notre formation politique pendant plusieurs années au niveau du transport maritime. Avec le chantier hydroélectrique de la rivière Romaine, que j'ai dans mon coin de pays, j'ai fait plusieurs sorties publiques également pour qu'on valorise davantage le transport maritime. C'est notre autoroute bleue. Donc, plus elle sera mise à contribution, moins, écoutez, au niveau du transport routier, on aura de dégradation de notre réseau routier, moins on aura de sommes importantes à injecter sur mon réseau routier. J'ai une seule route, 138, dans ma circonscription.

Mais, tout le transport maritime en général, le transport maritime de courte distance, on réduit les gaz à effet de serre, ça crée des milliers d'emplois. Vous savez, quand j'étais arrivée comme nouvelle critique au transport maritime, à mes tout débuts, ce que j'étais fière particulièrement, c'était de dire au gouvernement libéral de l'époque : Vous savez, c'est sous un gouvernement du Parti québécois qu'est née la Politique de transport maritime et fluvial avec une personne, M. Baril, qui avait vu que cette industrie-là, il fallait lui donner un petit coup de pouce, et de là est née cette politique.

Moi, j'aimerais savoir, M. le ministre... Nous sommes arrivés au gouvernement, le Parti québécois, il y a à peine quelques mois, mais j'aimerais quand même savoir de votre part... J'en suis convaincue, mais j'aimerais que ceux et celles qui nous écoutent puissent vous entendre également : Qu'est-ce que vous entendez faire avec la politique maritime et fluviale que, nous, notre gouvernement, avons mise de l'avant en 2001? On vient d'arriver, comme je l'ai dit précédemment, mais quelle orientation vous comptez lui donner?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le ministre, sur le transport maritime.
• (15 h 50) •

M. Gaudreault : Oui. Mme la Présidente, je tiens d'abord à saluer la collègue de Duplessis et, surtout, souligner avec quel bonheur j'ai été informé, un petit peu avant les fêtes, de sa nomination comme adjointe parlementaire au transport maritime parce que je connais sa passion pour ce dossier, sa connaissance fine de ce dossier, l'importance que ce dossier, également, revêt pour sa région, qui n'a qu'une route effectivement, la 138, mais qui a une autoroute, hein, en matière de transport fluvial et maritime. Sûrement la plus grande autoroute au Québec, sinon au monde, là, passe dans son comté en matière de transport fluvial et maritime ou, en tout cas, sur les rives de son comté, et, pour moi, c'est vraiment une richesse de pouvoir compter sur elle comme adjointe parlementaire en ces matières.

J'ai eu l'occasion, l'automne dernier, à l'occasion d'une allocution devant les acteurs du milieu maritime... Vous savez, Mme la Présidente, à chaque année, on a ce qu'on appelle la Journée maritime ici, à l'Assemblée nationale. C'est extrêmement intéressant, on rencontre des représentants de l'industrie à différents niveaux, de toutes les régions du Québec, dont la région de la députée de Duplessis, et j'ai eu l'occasion de manifester à ce moment-là notre appui comme gouvernement à l'égard de la politique maritime et de ce mode de transport. Parce que vous savez, Mme la Présidente, qu'on a des objectifs très élevés comme gouvernement de réduction des gaz à effet de serre, de l'ordre de 25 % en bas des niveaux de 1990, pour 2020. Alors, ce sont des efforts très, très importants que nous devons faire, nous avons rehaussé la barre par rapport à l'ancien gouvernement. Et, pour ça, bien on ne peut pas faire autrement que de compter sur le transport maritime.

Nous avons, effectivement, une politique de transport maritime, une politique maritime qui est, comme la députée le disait... qui date de l'époque des ministres Chevette et Baril, du gouvernement précédent, là, du Parti québécois, et moi, je crois que nous sommes rendus au moment où nous devons actualiser cette politique dans les prochains mois parce que c'est une politique, quand même, qui date d'une dizaine d'années. Aujourd'hui, les défis des changements climatiques, de la réduction des GES, ces défis-là se posent de façon beaucoup plus accrue qu'auparavant, et nous devons absolument actualiser cette politique parce que nous avons le plus beau moyen de transport maritime. Le plus beau

moyen de transport, point, nous l'avons au Québec, et c'est le fleuve Saint-Laurent. Et, s'il y a eu la colonisation de la Nouvelle-France, c'est parce qu'il y avait un fleuve, hein, puis les explorateurs ont pu pénétrer à l'intérieur du territoire par le fleuve, même par le Saguenay également. Alors, c'est ce qui a mis la Nouvelle-France au monde. Alors, vous savez, il n'y a pas de raison de ne pas poursuivre sur l'inspiration de l'époque de la Nouvelle-France et de ne pas actualiser aujourd'hui, moi, ce que je crois être la nécessité d'avoir une utilisation beaucoup plus accrue du fleuve Saint-Laurent.

Alors, moi, je suis un tenant de cela, notre gouvernement est un tenant de cela. Et nous devons poursuivre sur la lancée de la politique maritime qui a été initiée par nos prédécesseurs, Chevrette et Baril entre autres, mais nous devons la poursuivre, l'actualiser. Je compte sur l'appui, sur la collaboration de la députée de Duplessis pour, justement, mettre sur pied et actualiser cette politique du transport maritime au Québec. D'ailleurs, je vous annonce, Mme la Présidente, si vous avez le temps jeudi... Je suis sûr que vous aurez le temps de venir assister à mon allocution que je vais faire devant les gens de la SODES, la Société de développement économique du Saint-Laurent, donc ce jeudi, où j'aurai l'occasion d'élaborer un peu plus sur notre vision en termes de politique des transports. Alors, votre comté, Mme la Présidente, qui longe le fleuve Saint-Laurent aussi, pourrait être très interpellé par cette allocution fleuve que je ferai devant les gens de la SODES.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Alors, merci beaucoup. Je considère que c'est une invitation à tous les membres de la commission. C'est bien ça?

M. Gaudreault : Oui, bien sûr.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : C'est une invitation à tous les membres de la commission?

M. Gaudreault : Oui, oui, à tout le monde ici présent, oui.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : D'accord. Très bien. Et vous prenez la facture pour les frais d'inscription.

M. Gaudreault : Ah! bien, ça, on s'en reparlera à micro fermé, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, je donne la parole à Mme la députée de Duplessis à nouveau.

Mme Richard (Duplessis) : Merci, Mme la Présidente. Merci, M. le ministre. C'est pour moi aussi un honneur de pouvoir contribuer un petit peu à vous aider dans cette immense tâche comme ministre des Transports. Je n'ai pas beaucoup d'expérience comme mes prédécesseurs qui ont mis cette politique au monde, comme MM. Chevrette et Baril, mais toute, écoutez, la volonté, le désir de vraiment faire du transport maritime au Québec... c'est-à-dire le remettre de l'avant un petit peu, dépoussiérer cette politique. Soyez assuré que je vais travailler avec vous avec toute la fougue que vous me connaissez et cette passion.

Vous l'avez dit, il faut actualiser cette politique. C'était une politique qui date déjà de 2001. Nous avons des acteurs dans le domaine maritime qui se prennent en main. Nous avons aussi des lieux d'échange, exemple le forum. Le forum, c'est un outil extrêmement important pour les gens du maritime où, oui, il y a de la concertation qui se fait entre les différents acteurs, mais c'est un outil qui veille aussi à comment le gouvernement en place fait en sorte de toujours aller de l'avant, de toujours mettre des politiques qui font en sorte qu'on continue ce que nos prédécesseurs avaient fait avec la politique maritime et fluviale. Ils regardent qu'est-ce qui se fait au niveau des gouvernements, ils regardent qu'est-ce qui se fait entre eux pour toujours favoriser... Parce que c'est difficile dans le monde maritime. Le transport maritime n'est pas compétitif avec le transport routier. Oui, on réduit les gaz à effet de serre, oui, ça fait en sorte qu'on a moins de trafic lourd sur nos routes parce que, si on a plus de marchandises qui prennent moins de camions parce qu'on prend le transport maritime... Mais ce n'est pas compétitif. Ça fait que, des fois, il faut être un petit peu audacieux au niveau de nos politiques, il faut écouter les gens qui proviennent du maritime, les armateurs et autres. Mais le forum, c'est, je vous dirais, un outil indispensable pour les gens de l'industrie maritime, et moi, j'aimerais savoir qu'est-ce que vous, vous en pensez. Pour moi, c'est ça, mais vous également, et si on peut les aider au niveau du forum également.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le ministre, vous voyez qu'elle est très passionnée par le transport maritime, hein?

M. Gaudreault : Ah! je le sais, Mme la Présidente.

Mme Richard (Duplessis) : Dans tout.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Dans tout.

M. Gaudreault : Alors, sur la question du forum, effectivement, le Forum de concertation sur le transport maritime a été mis sur pied par un précédent gouvernement du Parti québécois. C'est vraiment un important lieu de concertation, de veille, d'échange, de bonification de la politique maritime, de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec. Moi, là, écoutez, mon intention est très, très, très claire, il faut pérenniser le Forum de transport maritime. Je suis favorable à cela. Je pense même, Mme la Présidente, que c'est un modèle à travers le Canada. Je pense qu'on a fait des envieux à travers le Canada parce qu'on est capables de se concerter, de faire un lieu de discussion,

d'échange qui permet de voir venir en matière de transport maritime, et moi, j'entends continuer de soutenir, d'accompagner, de bonifier, s'il le faut, le forum. Je veux manifester ici à l'endroit de tous les parlementaires ma volonté de travailler, de continuer de travailler en étroite collaboration avec ce forum, qui représente les principaux acteurs du milieu. Alors, c'est eux qui sont les mieux placés pour nous dire ce qu'ils en pensent, ce qui est le mieux à faire dans le domaine maritime et dans le domaine du transport maritime en particulier.

Alors, je peux rassurer la députée que mon objectif est de pérenniser le Forum sur le transport maritime. Nous sommes en préparation de toute la réflexion sur la Politique québécoise de mobilité durable. Je pense que nous aurons à questionner, effectivement, à l'intérieur de cette réflexion tout ce qui est la question du transport maritime. Et moi, je le répète, là, je ne peux pas croire qu'on a la plus belle voie maritime intérieure d'un même pays, si on veut, le Québec, là, on a la meilleure voie maritime au sens large, là, du nord au sud, au monde puis qu'on ne la bonifie pas plus, puis on ne l'utilise pas plus. Alors, moi, je vous le dis, là-dessus, je suis un convaincu, et nous allons tout faire pour que le forum soit pérennisé, soit utilisé, soit outillé et soit surtout écouté par le gouvernement par ces consultations.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, c'est toujours Mme la députée de Duplessis?

Mme Richard (Duplessis) : Oui.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Allez-y.

• (16 heures) •

Mme Richard (Duplessis) : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, bon, je suis très contente. Même si moi, je connaissais l'orientation que vous alliez donner au transport maritime, moi, je n'avais aucun doute quant à cette importance que le Parti québécois va donner au transport maritime, actualiser la politique, en faire davantage, aider les gens de l'industrie pour qu'ils se fassent connaître, pour que ceux qui sont portés souvent... Des fois, des grands donneurs d'ordres, d'ouvrage donnent aux entrepreneurs, et les entrepreneurs prennent le téléphone et ils vont vers le transport routier parce que, bon, ils se disent que c'est plus facile, puis ils ne connaissent pas... Il y a une méconnaissance du transport maritime au Québec. On le dit, ça, hein? Ça fait un petit peu cliché, notre autoroute bleue. Mais c'est vrai que c'est une autoroute bleue, ils sont capables d'aller vous livrer à la maison ou dans votre entreprise le colis que vous avez besoin, la marchandise que vous avez besoin.

Pour tout ça, par contre, M. le ministre, de plus en plus, pour être capables d'accroître notre capacité quant au transport maritime, vous savez l'importance du transport maritime sur de courtes distances. Ça, c'est vrai dans ma région, c'est vrai dans d'autres régions, hein, on arrive avec des bateaux qui viennent livrer une marchandise x, malheureusement ils partent vides, des fois, pour un autre point. Moi, si je prends chez moi différentes rives, ils peuvent arriver avec de la marchandise qui vient de la rive, hein, de la rive sud, on appelle Matane, Rimouski. Mais, des fois, ils ne s'en vont pas avec quelque chose ou c'est l'inverse.

Donc, le transport maritime est extrêmement important. Il va falloir, moi, je pense, qu'on regarde de façon plus attentive. Le transport maritime, au Québec, est capable de se donner les moyens, vraiment, d'y arriver. Parce que, si on veut réduire les gaz à effet de serre, on veut aussi réduire la dégradation de tout notre réseau routier... Ce n'est pas juste sur la Côte-Nord. Moi, j'en parle parce que c'est ma région. Je suis passionnée quand j'en parle parce que je suis née sur le bord du fleuve, hein, comme on dit chez nous, j'ai de l'eau salée dans les veines. Mais, pour que ça soit profitable à tout l'ensemble des Québécois et des Québécoises, on doit aller aussi vers du transport courte distance. J'aimerais vous entendre. Je pense qu'il nous reste quelques minutes, Mme la Présidente?

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

Mme Richard (Duplessis) : Je vous les laisse, M. le ministre, pour nous parler du transport courte distance.

M. Gaudreault : Oui. Alors, Mme la Présidente, la députée de Duplessis a tout à fait raison. Je voudrais ajouter quelques éléments parce qu'elle faisait référence aux impacts positifs, aux bénéfices — je voulais dire les deux choses en même temps — aux bénéfices et aux impacts positifs du transport maritime sur les gaz à effet de serre, mais aussi sur les coûts concernant le transport ou les modes de transport plus traditionnels ou les modes de transport routier. Juste pour vous donner une idée, là, pour chaque voyage de camion qui est transféré au service du transport maritime, les gains sont de 109,22 \$ en coûts de construction des chaussées, 43,03 \$ en sécurité routière, 55,42 \$ en gaz à effet de serre. Alors, c'est quand même des sommes importantes qui sont transférées.

L'autre chose que je dois dire à la députée — et nous allons travailler étroitement ensemble là-dessus — vous savez, Mme la Présidente, qu'on est en renouvellement du plan d'action pour les changements climatiques, qui vient à échéance en 2013. Alors, nous sommes en renouvellement du plan d'action sur les changements climatiques, ce qu'on appelle le PACC, pour 2013-2020, et nous devons faire un travail, effectivement, et je suis déjà en concertation avec nos collègues du ministère du Développement durable et de l'Environnement à cet égard pour déterminer la part, là, qui pourra venir du plan d'action en changements climatiques sur le transport maritime pour assurer son développement, pour assurer sa croissance et pour mesurer encore plus étroitement les bénéfices qui découlent, je dirais, du transfert modal, là, vers le transport maritime quant aux gaz à effet de serre et à l'impact carbone que nous gagnons, là, grâce au transport maritime.

Alors, je veux rassurer la députée là-dessus. Je veux lui dire qu'elle a toute ma collaboration. Et, encore une fois, vous savez, Mme la Présidente, vous allez apprendre à me connaître comme ministre, mais moi, je travaille beaucoup en

concertation avec les gens du milieu, je travaille beaucoup à partir des besoins exprimés par la base. En ce sens, pour moi, la présence du forum sur le transport maritime est très importante. J'entends les consulter et continuer à travailler avec eux. Je sais que la députée de Duplessis est en lien aussi avec les gens du forum. Et, considérant l'enjeu plus immédiat qui nous interpelle avec le renouvellement du plan d'action sur les changements climatiques, là on aura un rôle encore plus étroit et encore plus immédiat parce que nous sommes dans cette période de renouvellement du plan d'action sur les changements climatiques, et là ça nous interpelle encore plus directement. Alors, je souhaite que la députée continue de m'accompagner dans ce travail essentiel, et nous aurons ensemble, là, à... Une fois qu'on saura un peu plus où le plan d'action sur les changements climatiques... une fois qu'on saura un peu plus dans quel sens que ça s'oriente, bien là on aura le travail ensemble de faire atterrir ça à travers le forum, mais à travers une politique actualisée sur le transport maritime et aussi à travers la Politique québécoise de mobilité durable.

Moi, je ne veux pas qu'on travaille, encore une fois, en vase clos, ou en tuyaux d'orgue — trouvez les expressions qui vous conviennent le mieux — il faut qu'on travaille de façon transversale, de façon intégrée. Si l'objectif de notre gouvernement est d'atteindre l'indépendance énergétique en contrôlant nos sources d'énergie, en réduisant l'impact carbone, en réduisant la consommation de carburants fossiles, ça passe beaucoup par le transport, et là le rôle du transport maritime a un rôle clé dans cet objectif d'atteindre l'indépendance énergétique. Moi, je vous le dis, Mme la Présidente, ce qui me passionne à tous les jours que je me lève, là, comme ministre des Transports et ministre des Affaires municipales aussi, évidemment, parce que c'est très relié, c'est justement ce défi de faire atterrir dans le concret cette idée de l'indépendance énergétique. Et ça passe par toutes sortes d'actions très concrètes, dont le soutien au transport maritime. Et, avec le plan d'action sur les changements climatiques, avec la politique de mobilité durable, l'année 2013 est une année charnière là-dedans, puis je sais que la députée va travailler de concert avec moi. Je sais que ça va sûrement interpeller la députée aussi des Îles-de-la-Madeleine, surtout sur le transport à courte distance... bien, dans la mesure où la courte distance est de Cap-aux-Meules à Montréal, là...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Conclusion.

M. Gaudreault : ...mais c'est quand même des enjeux qui sont extrêmement importants, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons passer à l'opposition officielle pour un bloc de 20 minutes. Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Merci, Mme la Présidente. Alors, si c'est possible de parler à M. Girard, M. Girard, pour le pont Champlain, là, bon, on a parlé d'un SLR, c'est ce qu'on a toujours parlé depuis de nombreuses années. Est-ce qu'on regarde d'autres types de modes de transport avec des nouvelles technologies? Et, si oui, est-ce que le fédéral attend après le Québec pour savoir, là, qu'est-ce qu'on veut? Parce que le design du pont ne sera pas le même si c'est un SLR ou si c'est un autre mode de transport qui est plus nouveau puis qui ne demande pas les mêmes infrastructures. Est-ce qu'on est en lien avec le fédéral? Et comment l'AMT voit ça?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, je cède la parole à M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Mme la Présidente, je vais répondre un premier bout sur cette question-là, et le président-directeur général de l'AMT, M. Girard, je pense, pourra poursuivre davantage. Alors, d'abord, sur la question des relations avec le fédéral, effectivement, nous sommes et nous souhaitons être en relation encore plus étroite, je vais vous dire, avec le gouvernement fédéral. Je répète qu'on ne peut pas accepter que le gouvernement fédéral fasse un pont dans un entrepôt puis qu'il arrive avec deux grues pour l'installer au-dessus du fleuve. Alors, je peux vous annoncer que nous aurons prochainement une rencontre de travail entre le ministre fédéral des Transports et moi-même. Alors, ça adonne qu'on est, tous les deux, du Saguenay—Lac-Saint-Jean, donc on n'aura pas de misère à se comprendre. Je le souhaite. Donc, nous allons nous rencontrer très bientôt, et, effectivement, comme l'ancienne ministre le sait probablement, la députée de Laviolette, nous avons reçu au ministère des Transports... En fait, comme ministre, j'ai reçu une lettre de M. Lebel, qui souhaiterait qu'on puisse communiquer le choix du mode de transport collectif pour le mois de juin. Alors, vous comprenez — juin 2013 — vous comprenez qu'on est dans des délais assez rapprochés. C'est pour ça que nous avons accéléré le tempo. Le bureau des partenaires, comme je vous dis, il a été relancé sous mon impulsion et s'est réuni rapidement après les fêtes, et nous sommes présentement, je dirais, en contact avec le gouvernement fédéral pour s'assurer qu'on parle le même langage, avec toutes les questions qui vont avec, là, ça veut dire sur le financement, etc.

Maintenant, sur les différents modes de transport collectif possibles, je les connais, mais j'aimerais mieux que le P.D.G. de l'AMT puisse s'exprimer un peu plus là-dessus à la demande, évidemment, de la députée de Laviolette.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Sur le choix technologique, M. Girard.

• (16 h 10) •

M. Girard (Nicolas) : Oui. Alors, Mme la Présidente, pour répondre à la question de la députée de Laviolette, dans le mandat qui nous a été confié, on a étudié trois options : celle de maintenir le système d'autobus actuel, que vous connaissez, avec la voie réservée, avec les cônes orange qu'on installe matin et soir; on a également étudié une deuxième option qui est un système d'autobus amélioré, où on améliorerait les rabattements entre les différentes CIT, sociétés de transport de la Rive-Sud, pour faciliter... plus rapidement le déplacement des autobus vers Montréal; et le troisième mode, qui est un système léger sur rail. C'est les trois options que nous avons étudiées.

Dans le cas où ce serait, par exemple, un système léger sur rail qui serait retenu, ça serait en mode électrique. Il pourrait, par exemple, y avoir un partenariat avec Hydro-Québec. Donc, ça, c'est un modèle. On a présenté ces trois options-là au bureau des partenaires en janvier dernier. Le ministre était présent à la rencontre. Et, lors de cette rencontre, bon, la plupart des villes, des intervenants qui étaient sur place semblaient privilégier la voie du système léger sur rail. Cependant, il y a un impact, il y a des enjeux financiers. Selon les estimations très préliminaires, là, on parle d'un ordre de grandeur qui va entre 1,4 milliard et 2 milliards pour un projet de cette nature-là. Ce qu'il faut faire quand on choisit un mode de transport aussi important... C'est que, là, on a une opportunité, il va y avoir un nouveau pont Champlain. Donc, on sait que la construction, selon l'échéancier qui a été fixé par Transports Canada, doit débiter d'ici cinq ans et sera complétée d'ici 10 ans. Donc, la question, c'est : Quel est le mode qui nous permettra de faire face à l'augmentation de l'achalandage au niveau du transport collectif? Parce que notre objectif aussi, c'est d'augmenter le nombre de personnes qui vont délaisser l'auto solo pour opter pour le transport collectif. Et ce que les usagers du transport en commun vont dire ou ceux qui hésitent à prendre le transport collectif vous diront : Moi, si j'ai un système qui est rapide, qui est efficace, qui est fiable, qui est sécuritaire, je suis prêt à délaisser ma voiture pour opter pour le transport collectif.

Donc, c'est ces éléments-là qui nous ont guidés dans le cadre de la réflexion de cette étude-là que nous avons réalisée et que nous avons présentée les grandes lignes lors de la rencontre au niveau du bureau des partenaires. Évidemment, c'est la prérogative du gouvernement de choisir quel sera le mode retenu, mais vous avez déjà vu plusieurs maires de municipalités sur la Rive-Sud qui ont écrit des lettres ouvertes ou qui sont intervenus et qui semblaient favoriser, là, l'option du système léger sur rail. Ce sera la décision du gouvernement, et, évidemment, bien, il y a des enjeux financiers, qui paiera la facture. Pour le moment, ce qu'on sait, c'est que c'est un pont qui sera en mode PPP et qui sera à payer en partie via le système de péage. C'est les informations qu'on a. Et, dans les discussions que l'AMT a eues avec Transports Canada, on nous a indiqué qu'on souhaitait que le gouvernement du Québec, comme le ministre l'a indiqué, fasse connaître le mode de transport collectif retenu d'ici le mois de juin. Donc, les échéanciers sont extrêmement serrés.

On doit travailler à l'intérieur de ces éléments-là, mais je pense qu'on reconnaît tous que le système actuel, où on a des voies réservées avec des cônes orange matin et soir, il y a un certain nombre de contraintes. Lorsqu'il y a une période de grands vents sur le pont Champlain... C'est arrivé récemment. Il est arrivé qu'on a été obligés de fermer la voie réservée avec toutes les conséquences que ça entraîne dans la grande région métropolitaine. Et, actuellement, aussi le terminus centre-ville, dont l'AMT est l'exploitant, est à pleine capacité, on ne peut plus entrer de nouveaux autobus. Quand je vous dis qu'il y a 450 autobus, là, à l'heure de pointe le matin qui circulent, un autobus à toutes les 25 secondes, c'est un volume qui est énorme, plus de 22 000 déplacements. Alors, il faut trouver une solution qui nous permettrait d'avoir une vision à long terme et de faire face à la croissance de l'achalandage au niveau du transport collectif et qui pourrait aussi avoir un impact important sur le plan du développement urbain dans la grande région métropolitaine. Et ce type de projet là, il présente notamment ces avantages-là, mais on aura des discussions au cours des prochains mois. C'est un dossier qui est suivi par l'ensemble des élus de la grande région métropolitaine et par plusieurs de nos concitoyens de Montréal et de la Rive-Sud.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. Girard. Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Merci, M. Girard, j'aimerais vous entendre sur le projet de Pie-IX. On sait que c'est un projet de voie réservée qui était... Bon, on parle de 14 kilomètres de voie réservée. C'est un projet qui pouvait permettre de transporter 70 000 personnes par jour. Les voies réservées sont une façon efficace de faire du transport collectif. C'est sûr qu'elles transportent moins de monde, mais elles sont moins coûteuses. Et il semblait y avoir une problématique également, le MTQ semblait préoccupé par l'impact du réaménagement, l'échangeur Henri-Bourassa Est et Pie-IX, qui amenait une diminution de la capacité routière. On parle de 30 %, là, de 27 % à 45 %. Alors, bien, comment évolue ce projet-là? C'est quoi, les échéanciers? C'est quoi, les défis que vous voyez par rapport à ça? Parce que c'était attendu par tous les partenaires, que ça soit l'AMT, la STM, la ville de Montréal. Je pense qu'on y voyait là un projet structurant qui permettrait de déplacer beaucoup de monde, d'assurer la mobilité de beaucoup de gens. Alors, j'aimerais juste avoir un état de situation puis connaître, peut-être, les échéanciers qui sont prévus par l'AMT actuellement.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, monsieur...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Pardon, excusez-moi. M. le ministre. M. le ministre, ça va? Alors, M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Je pense que c'est un projet que connaît bien la députée de Laviolette. C'est un projet qui est extrêmement important pour la mobilité durable, là, dans la grande région métropolitaine. Ça rassemble autour d'une même table la STM, la STL, les CIT, le MTQ et les villes de Montréal et de Laval. L'objectif du projet, c'est d'assurer un service qui va être plus performant par rapport à un circuit traditionnel d'autobus sur un axe majeur de transport.

Ce que je peux vous indiquer, qui est une bonne nouvelle, je pense, pour les citoyens qui nous écoutent aujourd'hui, c'est qu'on a obtenu les accords des arrondissements de la ville de Montréal qui étaient touchés par le projet ainsi que de la ville de Laval sur le concept du projet, ce qui nous permet d'avancer dans les prochaines étapes. Le projet, on parle d'un tracé qui va être d'environ 14 kilomètres. De l'autoroute, là, 440, de la rue Notre-Dame, avec trois stations à Laval, il va avoir 18 stations à Montréal. Ça devrait avoir une fréquence, là, beaucoup plus élevée puis un temps de parcours qui

va être plus compétitif. Et on pense que, selon nos évaluations, ça ferait passer les déplacements quotidiens en autobus, là, de 38 000 à 70 000 déplacements.

Le coût estimé du projet, on parle de 305 millions. On est à l'étape, évidemment, d'avant-projet définitif et on prévoit, au printemps prochain, mener des consultations. Je dois vous indiquer également qu'avant de... On doit quand même tenir compte aussi... La ville de Montréal nous a signifié qu'elle doit réaliser un certain nombre de travaux sur le plan des infrastructures. On tire des leçons du passé, on va s'assurer que ces travaux soient complétés avant d'entreprendre un certain nombre de travaux pour le SRB Pie-IX pour ne pas qu'il y ait des travaux qui se déroulent et que, par la suite, on doive recommencer et creuser, ça entraînerait des coûts plus importants pour les contribuables. Mais, donc, je veux vous indiquer qu'il y a des très bonnes nouvelles, que le projet avance, chemine et que tous les partenaires travaillent ensemble, et, donc, je pense que ce projet-là est en bonne voie de se réaliser.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. M. le ministre, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Gaudreault : Oui. Simplement pour dire que, du côté du ministère et de mon équipe au cabinet, on suit ce projet de façon très, très rapprochée, de façon très importante parce que je sais qu'il est très, très attendu dans le milieu. Il ne se passe pas une semaine sans qu'on ne reçoit pas des commentaires ou des informations venant de citoyens, là, qui attendent impatiemment ce projet-là.

L'autre élément que je tiens à dire... Parce que M. Girard parlait des relations avec la ville de Montréal pour bien planifier l'installation de l'emprise du SRB sur Pie-IX. Je pense que nous avons, là, une autre démonstration de l'importance de travailler de concert ou avec convergence, je dirais, quand on parle de l'Aménagement du territoire, des Affaires municipales, de l'Occupation du territoire, même, et des Transports. Alors, le SRB Pie-IX est une belle illustration de ce qu'on doit avoir comme planification pour ne pas qu'on travaille de façon indépendante l'un de l'autre, que ce soit la ville ou que ce soit le ministère des Transports ou l'AMT. Alors, désormais, quand on fait des infrastructures de transport collectif, il faut nécessairement tenir compte des obligations ou des considérations municipales, notamment des infrastructures souterraines.

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

M. Girard (Nicolas) : Pour l'échéancier, là, on parle de l'échéancier, on parlait de début 2017.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Mme la députée de Lavolette.

Mme Boulet : Oui. M. Girard, j'ai une question. À matin... ou ce matin... ou le 16... ce n'est pas ce matin, là, mais il y a un article qui dit : 7,3 millions pour renforcer les voies. Le CN réclame des travaux pour autoriser le passage des locomotives bimodes de l'AMT. Alors, je sais que le tracé du Train de l'Est passe sur les voies du CN, est-ce que... Bon, le 7,3 millions, l'AMT, est-ce que c'est prévu qu'elle va les dépenser ou les investir pour sécuriser le réseau du CN? Parce qu'ils disent que ça fait plus de six mois, là. Et ce n'est pas une question de temps, je veux juste savoir c'est quoi, le... Qu'est-ce que vous allez faire avec ça? Est-ce que vous avez jugé que c'étaient des sommes qui étaient indispensables? Est-ce que, selon vous, le réseau a besoin d'être sécurisé? Est-ce que c'est juste à l'AMT de payer ou ça ne devrait pas être en partie le CN et... Les locomotives bimodes sont plus lourdes, alors... Je voulais juste savoir vous répondez quoi à cette remarque-là du CN, M. Girard.

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

• (16 h 20) •

M. Girard (Nicolas) : C'est une excellente question, Mme la députée de Lavolette. Vous savez qu'en décembre 2011 est survenu un déraillement avec une des locomotives bimodes à la gare Centrale. Suite à ça, il y a eu un rapport du Bureau de sécurité des transports sur l'incident. Le Bureau de sécurité des transports a rendu public un rapport, si ma mémoire est bonne, je pense, c'est le 24 janvier, qui concluait que la cause primaire du déraillement, c'était une défaillance dans la voie ferrée. Donc, ce qu'indique, au fond, le rapport, c'est que, si la voie ferrée avait été dans un meilleur état, le déraillement ne serait pas survenu. Vous comprendrez donc que l'AMT est très satisfaite du résultat du rapport. Nous, on souhaite que le Canadien National prenne acte du rapport et permette le plus rapidement possible que les locomotives bimodes puissent recirculer sur le réseau du CN.

Je vous mentionne que, depuis janvier 2012, le Bureau de sécurité des transports permet aux locomotives bimodes de circuler sur l'ensemble du réseau canadien sans aucune contrainte, que les locomotives bimodes qui ont été achetées par l'AMT présentent des forces latérales qui sont similaires aux P42 utilisées par Amtrak et par Via Rail, qui roulent sans aucune contrainte de la part du CN sur son réseau depuis une période de 10 ans. Vous savez, les locomotives qui partent, disons, de Québec — je l'ai pris souvent quand j'étais député — qui se rendent à la gare Centrale, et, donc, elles roulent sans aucun... elles utilisent ces voies-là sans aucune contrainte. Donc, nous, on souhaite qu'on puisse trouver un terrain d'entente. Je vous mentionne également qu'ils roulent sur le réseau du CP depuis novembre, ils ont fait plus de 20 000 kilomètres sans aucune contrainte de la part du CP. Nous, on est donc en négociation. Vous savez que les voies ferrées sur lesquelles roulent les locomotives de l'AMT, sur le réseau de Deux-Montagnes et sur celui de Saint-Hilaire, sont possédées par le CN. Alors, nous, on doit avoir des négociations et des discussions avec eux.

Dans le cas du CP, avant de nous permettre que nos locomotives bimodes roulent sur leur réseau, ça nous a coûté 100 000 \$, à l'AMT. Le CN nous demande un montant plus substantiel. Vous avez lu ce montant-là qu'ils évoquent,

là, dans les journaux. On est en négociation puis en discussion avec eux. Nous, on souhaite qu'ils prennent acte du rapport et qu'ils respectent la décision d'un organisme indépendant qui conclut que la cause primaire du déraillement, ce n'est pas la bimode, mais l'état de la voie ferrée. Donc, c'est avec ces paramètres-là qu'on a des discussions avec le CN, et on souhaite que, le plus tôt possible, nos bimodes puissent rouler sur le réseau parce que ça va permettre d'améliorer le service sur la ligne Mont-Saint-Hilaire et sur la ligne Deux-Montagnes. Je vois le député ici qui est présent parmi nous, et je sais que c'est un enjeu majeur, ça va nous permettre d'améliorer la qualité du service. Alors, c'est un enjeu qui est majeur pour notre organisation, puis on souhaite que le CN respecte le rapport indépendant qui a été produit par le Bureau de la sécurité des transports. Ça ne peut pas être plus clair que ça.

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

Mme Boulet : Il me reste combien...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il reste à peu près cinq minutes... quatre minutes, plutôt.

Mme Boulet : Oui. Je vais poser une question au ministre, si vous me permettez, pour faire la suite. Est-ce que le ministre peut me dire, le projet du train rapide Québec-Windsor, il est où dans vos priorités ou dans vos considérations comme gouvernement, M. le ministre? Vous avez sûrement rencontré M. Labeaume, le maire de Québec, il vous a assurément parlé de ce projet-là parce qu'il y tient beaucoup. Alors, je voulais juste savoir comment vous vous positionnez comme gouvernement à l'égard de ce projet-là parce que je pense que, quand on veut le faire, il va falloir pousser dessus, aller voir le fédéral, le gouvernement ontarien. Mais, assurément, si personne ne prend le cheval de bataille, ça va être difficile de réaliser un tel projet. Alors, je voulais juste savoir c'est où dans la liste des priorités de ce présent gouvernement.

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, il est évident que toute la question des relations par voie ferroviaire rapide vers d'autres juridictions au sud du Québec, que ce soit, évidemment, l'Ontario, mais que ce soit aussi le nord-est américain, est une question qui est importante pour le gouvernement du Québec. Nous, pour ce qui est du dossier, précisément, Québec-Windsor, il fait toujours partie du portrait d'ensemble des relations avec... ou des modes de transport... ou des liaisons, plutôt, avec l'Ontario. Nous sommes en train d'évaluer ce dossier-là, et puis nous pourrions faire des annonces éventuellement.

Mais, vous savez, Mme la Présidente, je vais vous dire la même chose que je disais par rapport à d'autres questions qui ont été posées, par exemple, vendredi sur d'autres projets d'infrastructure, il faut qu'on fasse une planification et qu'on soit capables de prioriser... de prioriser d'abord et de faire une planification, et ça fait partie également, là, la liaison avec Windsor, ça fait partie également de cette réflexion-là.

Je peux lui dire également que nous sommes aussi préoccupés par l'enjeu de la liaison rapide vers Boston et New York, qui est un autre axe, et, pour cela, j'ai déjà eu des rencontres, également, de travail avec M. Chrétien, Raymond Chrétien, qui est le mandataire du gouvernement du Québec pour les relations avec les États-Unis sur la question du train rapide entre Montréal, Boston, New York. Alors, nous continuons le travail sur ces liaisons-là, ça fait partie du portrait.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, allez-y, Mme la députée de Laviolette, il vous reste une petite minute.

Mme Boulet : Oui, ça va. C'est pour M. Girard. M. Girard, vous avez posé beaucoup, beaucoup de questions à l'Assemblée nationale sur la sécurité du tunnel Mont-Royal. J'aimerais vous entendre. Vous avez parlé des sorties de secours, de la canalisation d'eau, de la ventilation mécanique puis... Aujourd'hui, est-ce que vous avez la profonde conviction que le tunnel, il est sécuritaire?

M. Girard (Nicolas) : Bien, c'est une excellente question. Je pourrais vous en parler longtemps, puisque c'est un sujet... je me suis attardé dès mon entrée en fonction à l'AMT. D'abord, première chose que j'ai demandée, Mme la députée de Laviolette, c'est d'aller visiter le tunnel Mont-Royal. C'est une des premières choses que j'ai faites, et je peux vous indiquer qu'on a des bonnes nouvelles à vous annoncer, on a... Nous, notre objectif, c'est d'améliorer le service aux clients, pour le personnel puis pour les services d'urgence, puis également, parce qu'il va y avoir une augmentation de l'achalandage dans le tunnel pour trois lignes, trois lignes de train, qu'il y ait la même modernisation de notre matériel roulant avec les voitures 3000 puis les locomotives bimodes. Alors, on veut faire des améliorations au niveau du tunnel via le programme Réno-tunnel. Il y a une première phase sur laquelle on est en train de travailler, il y a un budget déjà qui est autorisé de 8,7 millions, du gouvernement du Québec, qui va nous permettre d'installer un système de radio. Je pourrais en parler. C'est difficile de... C'est assez...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci...

M. Girard (Nicolas) : Je pourrai peut-être compléter lors du prochain tour ou lors d'une question, mais je pourrais...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Désolée. Oui, bien sûr. Désolée. Vous allez avoir l'occasion, certainement, d'y revenir. Alors là, je passe du côté du gouvernement pour l'autre bloc de 19 min 50 s et je cède la parole à M. le député de Repentigny.

M. McKay : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Je vais saluer à mon tour le PDG de l'AMT, M. Girard, qui s'est joint à nous. Juste avant d'aborder avec le ministre la question de la mobilité durable et de la politique qu'il a annoncée récemment, un petit point que je n'ai pas abordé tout à l'heure concernant le Train de l'Est, c'est celui de la gare de Charlemagne. Alors, on sait que, suite au dépassement de coûts sous l'ancien gouvernement, le projet de gare qui est situé sur le territoire de la municipalité de Charlemagne a été retiré à la surprise de bien du monde. Ça semblait faire la joie du maire de la municipalité, mais certainement pas celle des citoyens et des commerçants, des gens d'affaires dans ce coin-là, puisque la chambre de commerce de notre coin a recueilli des milliers de signatures pour demander le maintien de la gare. Alors, je voudrais juste m'assurer, est-ce que le terrain de la gare demeure la propriété de l'AMT? Et est-ce qu'on peut penser que peut-être, dans une phase ultérieure, on pourra revenir avec l'implantation d'une gare à Charlemagne?

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, je pense que le P.D.G. de l'AMT a une réponse.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Alors, M. Girard.

• (16 h 30) •

M. Girard (Nicolas) : On a reçu une demande, M. le député, pour vendre les terrains et on a refusé de le faire. Donc, notre objectif... qu'il pourrait y avoir une phase ultérieure et ajouter des services additionnels éventuellement, quand le Train de l'Est sera lancé. Donc, nous n'envisageons pas de vendre, nous voulons conserver la réserve de terrains par rapport à la gare de Charlemagne. Je vous indique également qu'on doit rencontrer, nous, la semaine prochaine le président de la Chambre de commerce de Charlemagne qui a sollicité une rencontre avec nous pour discuter de ce dossier, qui est fort important pour les citoyens de la région.

J'en profite aussi également, puisqu'on parle du Train de l'Est, là, pour vous indiquer — puis c'est important par transparence pour les parlementaires — que le Vérificateur général du Québec mène actuellement une enquête sur le dossier du Train de l'Est, qu'on a également eu un rapport d'Infrastructure Québec, qui a également des experts indépendants qui ont surveillé et qui surveillent le projet à l'AMT. Je veux également informer les parlementaires qu'on a eu la visite des inspecteurs de l'UPAC et également la visite d'enquêteurs de la commission Charbonneau, et que nous leur avons transmis toutes les informations et tous les documents qu'ils souhaitaient sur le dossier du Train de l'Est, qu'il y a une entière collaboration de l'AMT, et que le mot d'ordre, c'est de donner toute l'information, et qu'on va faire preuve de transparence, et on offrira notre entière collaboration aux gens de l'UPAC et de la commission Charbonneau sur le dossier du Train de l'Est.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, vous avez terminé, M. le député?

M. McKay : Oui. Bien, j'ai terminé pour cette question-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Vous poursuivez, alors. Allez-y, vous avez la parole.

M. McKay : Oui, merci. Alors, écoutez, Mme la ministre, le ministre des Transports a annoncé, lors d'une allocution dans le cadre d'un dîner-causerie de l'organisme Transport 2000 à Montréal le 11 février dernier, son intention de déposer une nouvelle politique intégrée des transports, et ce, dans les meilleurs délais. Je voudrais, en passant, remercier le ministre pour sa présence, d'ailleurs, à ce dîner-causerie. Je crois que le P.D.G. de l'AMT y était aussi présent. C'est une activité de financement qui est extrêmement importante pour cet organisme-là. Et je sais qu'avec l'agenda du ministre ça a sûrement été compliqué pour lui de trouver une case, mais il l'a fait, il était là, et les gens n'ont pas été déçus. Bien au contraire, ils ont eu l'exclusivité, donc, de l'annonce de cette politique de mobilité durable. D'ailleurs, la politique fait suite à une volonté qui a été exprimée par la première ministre elle-même lors de la formation du gouvernement en septembre dernier. Alors, j'aimerais que le ministre puisse nous rappeler aujourd'hui quels sont les principes qui vont guider cette nouvelle politique en matière de mobilité durable.

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

M. Gaudreault : Oui. Alors, merci, Mme la Présidente. Je tiens à préciser que ce dîner-causerie de Transport 2000 était sous la présidence d'honneur de Nicolas Girard, le président-directeur général de l'AMT, alors, qui a fait une présidence d'honneur à la hauteur de ses fonctions. Alors, c'était... La salle était pleine, et je pense que c'était très attendu comme sortie. Vous savez que l'organisme Transport 2000 réunit tout ce qui grouille, à peu près, dans le domaine des transports dans la grande région métropolitaine et même au Québec. Donc, c'était une tribune absolument névralgique. Et on a constaté également une plus grande présence cette année d'élus municipaux qui étaient à la rencontre de Transport 2000, probablement parce qu'ils ont compris aussi, comme tout le monde ici, finalement, qu'il y a un message très puissant qui a été envoyé par le gouvernement du Québec et par la première ministre en confiant à un seul ministre les Affaires municipales, les Régions, l'Occupation du territoire et les Transports, d'autre part. Parce qu'on ne peut plus envisager les transports et l'aménagement du territoire au XXI^e siècle sans les envisager de façon convergente, je dirais.

Vous savez, moi, il n'y a pas une journée que je ne vois pas des exemples concrets de cette nécessaire intégration entre l'aménagement du territoire et les moyens de transport du XXI^e siècle. Il suffit de regarder un peu le développement de nos régions, le développement de nos villes avec les banlieues, avec les modes de transport collectif, les modes de

transport actif, les pistes cyclables qui s'intègrent, nécessairement. On parlait tout à l'heure du SRB Pie-IX, on parle du pont Champlain avec l'intégration du transport collectif. On parle souvent de stationnement incitatif, par exemple, dans nos banlieues. On parle du Train de l'Est, encore une fois, tout à l'heure, avec les gares, ainsi de suite. Alors, c'est étonnant de penser que l'aménagement du territoire et les transports en vase clos... D'ailleurs, autour du quart des dépenses des municipalités du Québec sont dans des questions de transport. Alors, ça montre comment les municipalités sont très fortement interpellées dans les questions de transport. Donc, cette toile de fond, c'est d'abord cela qui doit teinter la nouvelle politique de mobilité durable qui s'en vient. Alors, l'autre élément sur lequel nous entendons, évidemment, réfléchir autour de cette politique de mobilité durable — et j'y ai fait allusion tout à l'heure sur une autre question — c'est l'atteinte de l'indépendance énergétique du Québec. Vous savez comment notre formation politique a développé, a mis en avant cette idée de l'indépendance énergétique, qui vise, évidemment, à réduire notre dépendance à l'égard d'énergies fossiles, qui nous coûtent très cher, entre 15 et 18 milliards par année d'achat de pétrole étranger, ce qui hypothèque d'autant notre balance commerciale parce que chaque dollar qui sort du Québec est un dollar qui n'est pas investi dans de l'énergie renouvelable ou dans des modes de transport plus verts, plus écoénergétiques.

Donc, une fois qu'on a dit ça et qu'on est d'accord avec le principe de l'indépendance énergétique, bien, il faut que ça s'incarne concrètement, il faut que ça atterrisse concrètement. Et moi, ce que je trouve fascinant, c'est que c'est justement... Notre défi, c'est de s'assurer que, bien concrètement, là, à tous les jours, dans les modes de transport, dans les véhicules, dans les différents modes de transport, que ce soit le transport maritime, le transport aérien, le transport routier, le transport collectif, le transport actif, on soit capables de voir les gains qu'on fait à la fois dans la réduction des GES, mais dans cette nécessaire réduction de notre dépendance à l'égard des énergies fossiles qui appartiennent à des étrangers, donc à l'extérieur du Québec. Alors, c'est dans cette optique-là que je souhaite qu'on soit capables d'articuler cette politique de mobilité durable.

Évidemment, il faudra tenir compte de la réduction de la congestion routière. Il faudra tenir compte aussi d'une vision intégrée des transports. Je le répète, je pense que c'est très concret, là. Quand on dit... Un citoyen ou une citoyenne de Repentigny, par exemple, qui doit aller travailler au centre-ville de Montréal, elle va faire un bout à vélo, disons, cette citoyenne, à partir de sa résidence dans votre circonscription, M. le député, et là elle va arriver à la gare du Train de l'Est, elle va pouvoir mettre son vélo soit même dans le train ou peut-être sur un support à vélos à la gare, prendre le train... Wouh! donc, d'un mode de transport actif, elle prend maintenant un mode de transport collectif. Et là elle va descendre du train à la gare Centrale, disons, à Montréal, et là elle va attendre un collègue de travail avec qui elle pourra prendre une auto pour aller un peu plus loin, parce qu'elle travaille dans un autre secteur, ou prendre un autobus, par exemple, parce qu'elle travaille dans le sud-ouest de Montréal, et ainsi de suite. Et le retour se fait de la même manière.

Donc, vous voyez que ce n'est pas le mode de transport qui nous préoccupe comme la mobilité de cette personne-là. Et il faut qu'à toutes les étapes de son parcours cette personne soit capable d'avoir accès à un mode de transport qui est fiable, qui correspond à ses besoins et qui va la rendre du point a au point b sans difficulté, en toute sécurité et avec fiabilité. Alors, c'est de cette manière-là qu'il faut envisager les transports au XXI^e siècle et c'est de cette manière-là que nous souhaitons articuler la politique de mobilité durable.

Évidemment, je vous parle de la région métropolitaine, mais il faut envisager aussi la politique de mobilité durable pour tout le Québec. Ça, ça veut dire qu'on est confrontés, par exemple, à des défis de vitalité du territoire, ou de lutte contre la dévitalisation, ou de... Par exemple, dans des milieux plus ruraux, la question de transport devient un outil, même, pour maintenir... et lutter contre la désintégration, par exemple, de certains milieux ruraux. Si on a des personnes âgées, par exemple, qui ont besoin de soins à l'hôpital de façon régulière dans la ville centre... bien, il faut qu'elle soit capable d'avoir accès à des modes de transport qui vont faire en sorte qu'elle va pouvoir rester chez elle, dans sa localité, cette personne, plutôt que de déménager dans la ville centre pour être près de l'hôpital.

Alors, ça, ça veut dire, être capable aussi d'avoir du transport collectif dans des milieux ruraux, que ce soit par des taxis, que ce soit par des autobus, que ce soit par du transport scolaire, par exemple, en dehors des heures scolaires ou même à l'intérieur des heures scolaires. Si, par exemple, les élèves du secondaire qui partent de Sainte-Edwidge pour aller à la Cité étudiante de Roberval... ils pourraient très bien prendre quelques personnes de Sainte-Edwidge qui ont des rendez-vous médicaux à l'hôpital de Roberval. Donc, on maintient ici une relation intergénérationnelle, mais surtout une relation entre le milieu rural et semi-urbain qui permet d'occuper notre territoire de façon dynamique, et ça passe par les transports. Alors, c'est ainsi qu'on voit la politique de mobilité durable. C'est un très grand défi que nous avons devant nous, et j'entends bien le relever.

• (16 h 40) •

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

M. McKay : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, en fait, je constate, bien, à vous entendre puis à entendre ce qui, notamment, a été dit par Mme la première ministre, que la volonté du gouvernement, de notre gouvernement est sans équivoque. Le message que vous lancez, c'est vraiment le message comme quoi il faut repenser toute la question de transport. On entend, de temps à autre, cette formule-là qui est de dire qu'on veut... dans le fond, il faut passer au XXI^e siècle et relever les défis du XXI^e siècle. Et, par rapport à ce que vous dites, ça semble évident que vous avez compris ce que les différents intervenants dans le monde du transport réclament depuis déjà plusieurs années mais qu'ils n'avaient pas le bonheur d'avoir un grand écho, là, de la part du gouvernement. Maintenant, c'est une tout autre question.

Par contre, c'est bien beau, les belles paroles, mais quel est votre échéancier? Parce qu'il me semble que ça fait assez longtemps qu'on attend après une politique comme celle-là. Je pense que les gens sont prêts pour qu'on puisse avoir une entrée en vigueur, là. D'ailleurs, vous même, vous mentionniez lors de votre allocution que vous vouliez réaliser ça dans les meilleurs délais. Alors, quels sont-ils?

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

M. Gaudreault : Oui. Nous sommes extrêmement conscients du fait que l'échéancier est très serré, que les délais que nous avons sont très courts. L'objectif que j'ai comme ministre, c'est que cette nouvelle politique de mobilité durable soit en vigueur pour janvier 2014. Alors, je suis conscient de ce que cela représente. Très prochainement, dans les prochaines semaines, nous lancerons des consultations sur cette politique de mobilité durable pour être capables de la proposer dans le courant de l'automne et, ainsi, de la mettre en vigueur pour janvier 2014. Je sais ce que ça représente en termes d'échéancier, mais, en même temps, je sens, comme vous l'avez dit, qu'il y a une très grande effervescence, et une écoute très importante, et une hâte de pouvoir se prononcer un peu dans l'esprit que je viens d'énoncer. J'ajoute également... Et vous l'avez sûrement vu, comme moi, comment la première ministre insiste particulièrement sur l'électrification des transports. Alors, c'est évident que ce volet de l'électrification des transports fera partie de la politique de mobilité durable.

L'autre élément — puis je veux vous donner un exemple qu'on n'attend pas d'avoir une politique de mobilité durable qui est intéressante et intelligente pour passer à l'action — dans l'esprit que je vous disais tout à l'heure, soit l'indépendance énergétique, la réduction des GES, par exemple, récemment, il y a quelques semaines, on a annoncé, à Salaberry-de-Valleyfield, un soutien financier de la part du ministère des Transports, de l'ordre de 12 millions, à la compagnie CSX, compagnie ferroviaire internationale — américaine, mais, je veux dire, très, très importante, là, c'est une des plus importantes entreprises ferroviaires des États-Unis — pour l'installation d'un centre intermodal à Salaberry-de-Valleyfield, pour faire arriver, si on veut, les wagons avec les... sur le site intermodal et, ensuite, les redistribuer chez les clients, par exemple, qui ont besoin de leurs produits. Alors, c'est vraiment une mesure concrète de réduction des GES qui est importante. Et je pense que, de toute façon, les gens de Salaberry-de-Valleyfield attendaient cette annonce, attendaient cette mesure très concrète, qui va dans le sens, justement, de l'utilisation d'un mode de transport beaucoup plus intéressant.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Il reste deux minutes.

M. McKay : Il reste deux minutes. Peut-être, revenir rapidement sur la question du Train de l'Est si vous le permettez. Alors, j'ai pris bonne note que le P.D.G. de l'AMT nous mentionne qu'il va rencontrer, la semaine prochaine, le président de la Chambre de commerce, donc, de la MRC de L'Assomption et que le terrain... Peut-être, juste avoir une précision, là. Il a mentionné qu'il y avait eu une offre pour vendre le terrain, mais qu'elle a été refusée, puis juste, peut-être, nous donner quelques précisions.

M. Girard (Nicolas) : ...M. le député... Je peux y aller, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, allez-y, allez-y.

M. Girard (Nicolas) : Notre objectif, M. le député, c'est de préserver l'avenir. Vous savez que, dans le cadre des mesures d'optimisation, la gare de Charlemagne a été retirée. Mais vous savez que le projet du Train de l'Est a un potentiel d'accueillir, là, jusqu'à 11 000 passagers par jour, que ce secteur nord-est... l'est de Montréal et le secteur de Lanaudière, il y a des problèmes de congestion routière qui sont majeurs. Il y a de nos concitoyens qui peuvent passer jusqu'à deux heures ou deux heures et demie dans leur voiture chaque jour, et on pense que ce projet-là va avoir un impact pour diminuer la congestion routière et offrir une alternative rapide, efficace et fiable pour les gens qui voudraient délaissier l'auto solo au profit du transport collectif.

Et donc nous, on veut avoir une vision qui n'est pas à court terme, mais à moyen et long terme, donc on veut garder ces terrains-là et ne pas mettre fin à cette réserve de terrains pour qu'à moyen terme ou à long terme on puisse éventuellement penser à pouvoir développer cette gare-là. C'est pour cette raison-là que nous avons refusé la demande qui nous a été transmise.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Alors, merci beaucoup. Alors, je reviens du côté de l'opposition officielle pour un autre bloc de 20 minutes. Je cède la parole à Mme la députée de Lavolette.

Mme Boulet : Merci, Mme la Présidente. Alors, ma question va être pour le ministre. M. le ministre, vous avez dit depuis votre arrivée en poste que vous étiez pour prioriser le développement du transport en commun. Vous avez dit que vous augmenteriez également la proportion de transport collectif, là. Même Mme la première ministre a dit qu'elle voulait se rendre à 30 % de proportion d'investissements en transport collectif. Vous avez dit tout à l'heure en réponse à la collègue que le transport maritime, c'était très important, qu'il fallait mettre de l'argent puis accompagner les projets.

J'aimerais juste savoir — puis je ne veux pas vous narguer — je voudrais juste savoir comment vous allez faire pour conjuguer cette volonté-là, qui est très correcte, on ne peut pas être contre ça... Mais, quand on dit que vous allez avoir des coupures 1,5 milliard de dollars, que vous ne savez pas vous-même combien on va couper votre budget, alors j'aimerais juste savoir... Parce que vous dites également dans un article, ici, vous dites : «Il n'y a rien de compromis au moment où je vous parle. Il ne faut pas juste voir ça comme un vase communicant.» Vous nous l'avez dit à plusieurs reprises, là, les choses de l'orgue, là...

Une voix : ...

Mme Boulet : ...les tuyaux de l'orgue... Alors, vous dites : «On peut être créatif, il y a toutes sortes de manières de financer le transport collectif. Alors, c'est là-dessus qu'on planche.» Alors, vous voulez plus de transport collectif, plus de développement, plus de maritime, plus de proportion d'engagement dans le transport collectif. En même temps, vous avez une coupure gouvernementale de 1,5 milliard de dollars dont vous ne savez même pas quelle proportion de coupure sera affectée aux Transports et vous dites : Je vais être créatif, puis il y a d'autres façons de se financer.

Alors, j'aimerais juste que vous m'éclairiez. Comment vous allez faire votre magie, là, pour trouver de l'argent? Est-ce que vous allez aller en chercher davantage dans les poches des contribuables, notamment par la taxe sur l'essence, les droits à l'immatriculation, ou des taxes sur les stationnements, ou... Comment vous pensez que vous allez régler votre problème? Parce que, d'après moi, vous avez un problème sérieux en avant de vous, M. le premier ministre, à l'égard des...

Une voix : ...

Mme Boulet : ...M. le ministre, à l'égard des engagements que vous avez pris depuis votre arrivée en poste. On ne peut faire pas plus puis, en même temps, avoir moins de sous dans nos poches. Ça, c'est un vrai vase communicant, il y a de l'argent qui rentre puis il y a de l'argent qui sort. Mais, si on n'en invente pas, des nouveaux argents, bien, c'est difficile d'arriver. Alors, si vous pensez inventer de nouvelles sources de revenus, quelles sont-elles? Puis comment vous allez mettre à contribution les contribuables dans cette nouvelle source d'approvisionnement?

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

M. Gaudreault : Alors, c'est ce qu'on appelle une question à plusieurs volets. Vraiment...

Mme Boulet : Mais il ne faut pas prendre 20 minutes.

• (16 h 50) •

M. Gaudreault : Oui, c'est ça. Alors, c'est tout un défi. Mais ce qui m'intéresse surtout, c'est le défi du transport collectif, je dois dire, Mme la Présidente, et il est vrai que nous souhaitons accroître les investissements en transport collectif. Je pense que, depuis qu'on a commencé ce bloc, là, de l'étude des crédits cet après-midi, avec les interventions de l'AMT, avec les interventions du député de Repentigny, de la députée de Duplessis, on a eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises, de l'importance du transport collectif. Et, de toute façon, il est inimaginable de faire autrement, dans le sens que la force des choses, la densité de la population, la croissance des banlieues font en sorte... Et, la congestion routière qui devient invivable dans certains coins, dans certains cas, nous devons absolument faire le virage vers le transport collectif.

Je tiens à rappeler tout de suite... Parce que la députée de Laviolette nous dit toujours : 1,5 milliard de moins dans les infrastructures. On parle ici de l'ensemble, hein, des infrastructures, là, l'ensemble du PQI, là, pour le gouvernement du Québec, et pas seulement pour le volet transports. Effectivement, le volet transports ou le ministère des Transports aura sa part et sa contribution à faire dans cet effort-là. Effectivement, moi, je n'ai pas la machine à imprimer de l'argent. O.K.? Puis, si cette machine est cachée en quelque part dans le comté de Laviolette, moi, j'aimerais ça que la députée me dise si c'est entre Grand-Mère ou dans le coin de La Tuque parce que j'irais la chercher, cette machine. Mais on a, par exemple, différentes façons de faire en sorte que les choses aillent vite et mieux, et je veux vous donner quelques exemples.

Première chose, dans les dernières années, sous l'ancien régime, sous le régime libéral, bon an, mal an, on constate qu'entre 56 % et 58 % des sommes en transport collectif sont dépensées. Entre 56 % et 58 %. Ce n'est pas parce qu'il manque de projets sur le terrain, ce n'est pas parce qu'il manque d'idées, puis on le voit avec tout ce qui vient de la STM, de l'AMT, etc. Mais il existe un va-et-vient entre le Conseil du trésor et le ministère des Transports, une lourdeur administrative qui est absolument importante et qui nous bloque dans nos décaissements, je dirais, en matière de transport collectif. Moi, je peux annoncer cet après-midi que nous sommes déjà en démarche, il y a déjà des comités qui travaillent étroitement entre le ministère des Transports et le Conseil du trésor pour faire en sorte d'éliminer ces irritants. Ça ne veut pas dire de ne pas faire de reddition de comptes. Mais, vous savez, quand on demande deux fois des autorisations pour un même projet, c'est ça qui fait en sorte que, souvent, c'est long avant d'utiliser les budgets qui sont dédiés au transport collectif. Alors, déjà là, on a un objectif d'alléger les processus administratifs pour être capables de répondre plus rapidement et mieux aux demandes qui sont faites par les sociétés de transport collectif, par exemple, pour être capables de dégager davantage de ressources.

L'autre élément — et là j'interviens dans mon autre côté de ministre, là, qui est du côté des Affaires municipales — la députée de Laviolette sait très bien que nous sommes en mode de renouvellement de ce qu'on appelait jadis le pacte fiscal avec les municipalités. J'appelle ça jadis... je dis «jadis» parce que, maintenant, nous l'avons rebaptisé, et c'est l'entente Québec-Municipalités. On trouve que c'est beaucoup plus intéressant comme expression, puis ça va beaucoup plus loin. Ça permet d'élargir davantage les horizons que simplement le pacte fiscal, qui est, premièrement, un peu «boring», si vous me permettez l'expression, comme appellation, mais qui est très relié à la fiscalité, alors que l'appellation «entente Québec-Municipalités», ça démontre vraiment l'ambition que nous avons avec ce projet-là.

Une des premières choses que j'ai confiées aux sous-ministres — et je le dis au pluriel — aux sous-ministres aux Affaires municipales et aux Transports quand je suis arrivé en fonction — et la sous-ministre, ici, des Transports, juste à côté de moi peut le confirmer — ça a été de travailler très étroitement, ensemble, les deux ministères, Affaires municipales et Transports, pour élaborer une nouvelle entente Québec-Municipalités pour les 10 prochaines années, donc à partir de 2013. Parce que l'entente Québec-Municipalités actuelle, ce qu'on appelait le pacte fiscal, vient à échéance en 2013, à la fin de l'année. Nous en voulons une à partir de 2014. Et je vais au fond des choses...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : En conclusion.

M. Gaudreault : Oui. C'est important, Mme la Présidente, de comprendre que, comme je le disais tout à l'heure, à peu près le quart des dépenses des municipalités touchent les transports. Alors, nous sommes en train de regarder avec les municipalités comment on est capables de leur donner des effets de levier sur leurs budgets, que ce soit — écoutez, là, tout est possible, là — que ce soit sur les redevances sur les ressources naturelles, que ce soit à partir des budgets que nous avons déjà au ministère des Transports, que ce soit sur la question de la taxe sur l'essence, que ce soit sur les tarifs d'utilisateur-payeur, etc., pour donner des nouveaux effets de levier aux municipalités — parce que moi, j'ai confiance en leur autonomie de gestion — pour financer des projets de transport collectif.

Alors, ça, ce n'est pas la machine à imprimer de l'argent, mais c'est juste de changer nos façons de faire pour être capables d'envisager des nouvelles sources de financement qui sont en elles-mêmes des effets de levier pour les municipalités, entre autres pour leur permettre de financer des moyens de transport collectif.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : En conclusion, M. le ministre?

M. Gaudreault : Bien, en conclusion, écoutez, j'en aurais beaucoup à dire, mais je vois que vous me pressez pour que j'arrive sur la piste d'atterrissage, là. Mais c'est comme ça qu'on l'envisage, donc. Bien sûr, je n'ai pas la solution pour imprimer de l'argent, mais il suffit de voir les nouvelles façons de faire les choses, que ce soit en matière bureaucratique, pour dégager davantage de moyens dans les budgets qui sont déjà dédiés aux transport collectif, ou que ce soit à l'aide de l'entente Québec-Municipalités, que nous souhaitons certainement pour les sept à 10 prochaines années et qui permettra aux municipalités d'avoir elles-mêmes leur effet de levier en transport collectif.

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

Mme Boulet : Bien, j'aimerais juste revenir, M. le ministre, sur une affirmation que vous venez de faire, là, où vous dites... Moi, j'ai le tableau ici des 1,6 milliard de dollars qui ont été engagés en transport collectif, là, comparativement aux 200 millions par année sous votre régime. Et j'ai ici le fonctionnement des organismes de transport, CIT, OMIT, transport adapté, adaptation de taxis, programme d'aide au transport collectif en milieu rural, programme d'aide à la politique financé par le Fonds vert... J'ai le plan triennal d'immobilisations, la société de financement, la SOFIL. Et là vous me dites... Et je vais répéter, je ne sais pas si j'ai bien compris. Mais, si c'est ça, vous allez me fournir la preuve. Tous les gens derrière vous, là, je veux une vraie preuve. C'est grave, ce que vous dites, que 56 % à 58 % de ce 1,6 milliard de dollars est dépensé par le gouvernement par année puis qu'il y en a l'autre moitié qui ne se dépense pas? C'est ça que vous venez de me dire?

Si c'est ça, c'est épouvantable, ce que vous venez de me dire, puis j'espère qu'il n'y a pas personne à côté de vous ou en arrière de vous qui est capable de confirmer ça. Ça veut dire que le travail, il ne se fait pas. Parce que l'argent est là, l'argent et le portefeuille sont là, sont disponibles et mis à la disponibilité des fonctionnaires, justement pour que les programmes puissent accompagner les projets. Alors, si vous me dites ça, j'ai un sérieux problème. C'est la première fois que j'entends ça, moi, puis j'ai été au ministère pendant de nombreuses années, là. Et on ne met pas des argent dans un budget... Je vois Mme la sous-ministre qui parle, là, mais on ne met pas d'argent dans un budget pour que la sous-ministre ou le ministère garde cet argent-là puis ne le donne pas aux gens qui sont en droit de le recevoir. Alors, j'aimerais juste avoir une précision de la part du ministre, s'il vous plaît.

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, je comprends très bien la députée, là, il n'est pas question, évidemment, de perdre de l'argent. Ce que je veux dire, c'est que c'est la réalisation qui est plus lente. Autrement dit...

Mme Boulet : ...

M. Gaudreault : Oui, oui, l'argent. Mais c'est à partir des programmes du PQI, là, on s'entend, là... alors, à partir des budgets, je veux dire, du PQI où la réalisation est plus lente que ce que les sociétés ou les organismes demandent. Alors, on est, à chaque année ou à peu près, bon an, mal an, dans une réalisation de 50 % à 60 %, là, disons, à partir des enveloppes du PQI. Mais on ne perd pas l'argent, là. Ça, c'est sûr, ça ne retourne pas. Mais ce que je veux dire, c'est que c'est beaucoup trop lent. Alors, il faut alléger les processus bureaucratiques pour être capables de dégager les sommes demandées beaucoup plus rapidement. C'est ça qui est l'objectif, et nous travaillons là-dessus de façon importante. Alors, je pense que ça, en soi, c'est une démarche que nous sommes en train de faire et que nous allons, je le souhaite, concrétiser.

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

Mme Boulet : Alors, vous êtes après dire, finalement, que les gens dans la machine, là, ou dans le ministère ne sont pas efficaces puis qu'ils ne sont pas assez vites, un. Et, deux, bien, ce n'est pas parce que l'argent se dépense plus lentement, comme vous le prétendez, qu'il n'est pas là. Il faudrait faire attention. Le 1,6 milliard...

M. Gaudreault : ...

Mme Boulet : Bien, quand vous dites que 56 % se dépense, en principe, là, normalement... Là, vous venez de me l'expliquer, là, mais il faudrait faire attention dans la façon dont vous le dites parce que l'argent, il était là. Le 1,6 milliard, comparativement aux 200 millions sous votre régime, ça, on ne l'a pas inventé, là. On a les chiffres, tous les chiffres, alors on ne l'a pas inventé, ça. On a fait six fois mieux que vous en termes d'investissements. Qu'ils soient plus lents ou pas, si cet argent-là, il a été investi puis qu'il a été donné aux organismes, bien c'est 1,6 milliard de dollars qui a été investi en 2012 pour le transport collectif.

• (17 heures) •

M. Gaudreault : C'est sûr que, si elle compte les dépassements de coûts, Mme la Présidente, du Train de l'Est, ça fait monter les chiffres. Ça, c'est sûr. Passer de 300 à 700 millions, ça fait augmenter la proportion d'argent qui est donnée au transport collectif.

Mme Boulet : ...je n'avais pas fini de parler.

M. Gaudreault : Là, je la comprends, mais nous, on veut aussi que ça soit plus efficace...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Mais vous permettez, M. le ministre, parce que Mme la députée de Laviolette n'avait pas terminé sa question. Et je vous donnerai la parole. Alors, allez-y, Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Puis je lui ai demandé, Mme la Présidente, d'entrée de jeu, de parler de façon constructive. Et, si on parle du métro de Laval, bien c'est huit fois le prix, 179 millions à 850. Alors, on va arrêter de... On veut avoir des questions constructives et positives. C'est ça, l'objectif et le but de l'étude des crédits.

Alors, j'ai une question pour M. Girard. M. Girard, le stationnement incitatif Panama, qui est débordé à 7 heures du matin, ça doit vous dire de quoi. Moi, sincèrement, je ne suis pas au courant, là, c'est un collègue qui me... Et, on me dit que vous travaillez très fort depuis longtemps pour trouver des solutions pour désengorger ce stationnement incitatif là, est-ce que vous avez des solutions qui sont prêtes à être mises en place? Et qu'est-ce qui retarde la mise en place de ces solutions-là?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Bien, vous savez, on a eu l'occasion, en 2011 et en 2012, de mettre de l'avant plusieurs mesures dans le cadre de... des mesures de mitigation, vous savez, à cause des problèmes de congestion routière dans la grande région métropolitaine. Donc, ça nous permis, notamment, d'ajouter des places de stationnement dans plusieurs stationnements incitatifs. Ça nous a permis également d'ajouter, dans certains cas, des mesures tarifaires, par exemple avec le programme Opus, là, où vous achetez votre passe en début d'année pour 12 mois puis vous payez pour 10. Ça nous a permis également de mettre de l'avant des voies réservées.

Alors, ce qu'on essaie de faire comme organisation, c'est de faire en sorte, dans le cas où il y a des stationnements qui débordent... de voir, dans certains cas, si, dans le cadre des mesures de mitigation, on ne pourrait pas proposer certaines mesures qui permettraient de permettre l'accès à un plus grand nombre d'automobilistes, de pouvoir laisser leur voiture à un stationnement et, par la suite, de pouvoir utiliser le transport collectif. Dans le cadre des mesures de mitigation pour 2013, nous avons également eu l'occasion de soumettre un certain nombre de mesures au gouvernement. Je peux vous dire que, dans le cas du stationnement Panama, auquel vous faites référence, on est en train de le traiter dans le cadre du comité d'axe de Taschereau parce que l'objectif de l'AMT... C'est qu'on a identifié un certain nombre de corridors, d'axes où on pourrait créer des voies réservées et favoriser une plus grande fluidité, une plus grande mobilité durable, et ça fait partie d'un des éléments qu'on regarde dans le cadre du comité d'axe de Taschereau. Il y a eu, donc, une rencontre avec différents partenaires dans la région pour essayer de trouver des solutions qui vont permettre de désengorger ou d'offrir une alternative, d'améliorer le service au stationnement Panama.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bon, madame...

Mme Boulet : Est-ce que vous pensez qu'à court terme on va être capable d'améliorer cette situation-là, spécifiquement à Panama?

M. Girard (Nicolas) : Il y a eu des discussions récentes avec le comité d'axe de Taschereau. Si vous le souhaitez, moi, je pourrais, ultérieurement, compléter la réponse que je vous ai donnée aujourd'hui. Mais on est en train de le regarder pour améliorer le service pour nos concitoyens.

Mme Boulet : J'apprécierais, je pourrais le transmettre à mon collègue... J'ai-tu encore du temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, oui, Mme la députée. Vous avez encore le temps, vous avez quatre minutes.

Mme Boulet : J'ai encore du temps. Alors, M. le ministre, j'aimerais ça... Êtes-vous en mesure de me dire quand est-ce que vous allez annoncer votre programmation routière? Parce que, normalement, ça se fait février, mars, parce que, quand il y a des appels d'offres à lancer, les entrepreneurs aiment bien planifier les projets ou les travaux qu'ils ont à faire pendant la saison estivale. Est-ce que vous êtes en mesure de me dire... Vous prévoyez quoi? Deux, trois semaines, j'imagine, ou encore...

M. Gaudreault : Écoutez, vous venez de dire février, mars.

Mme Boulet : ...je n'ai pas...

M. Gaudreault : Vous venez de dire février-mars, on est encore dans ces horizons-là. Vous comprenez qu'on est dans un contexte où on a été élus le 4 septembre, gouvernement formé le 19 septembre, dépôt du budget le 20 novembre, adoption du budget le 30 novembre, on est dans l'étude des crédits. Alors, on va adopter les crédits — parce que je sais que vous allez les adopter avec nous, les crédits — et nous allons être en mesure d'annoncer la programmation dans les prochaines semaines. On n'est pas dans des retards, là, à cet égard-là, mais vous comprenez qu'il faut absolument prioriser, il faut absolument respecter les contrats qui sont déjà en cours et il faut absolument s'assurer que ce qu'on va dire, on va le faire puis ce qu'on va faire, on va le dire, contrairement au gouvernement précédent, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui. Alors, Mme la députée de Laviolette, il vous reste environ trois minutes.

Mme Boulet : O.K. Ça fait que, là, pour l'instant, vous n'avez pas de date d'arrêtée, M. le ministre, vous ne savez pas...

M. Gaudreault : Une date précise, la réponse est non.

Mme Boulet : Non. O.K.

M. Gaudreault : Mais moi, je peux vous dire avec assurance que, dans les prochaines semaines, mars, là, on aura la programmation.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Oui. J'ai une question d'une collègue, M. le ministre. La route 243, c'est ma collègue, Mme Vallières, qui me demande... Bon, le directeur régional lui a indiqué que, suite aux compressions budgétaires, on ne pourrait pas réaliser de travaux en 2013. Je ne pourrais pas vous dire ce qui était prévu non plus. Mais elle...

M. Gaudreault : Pardon?

Mme Boulet : La 243.

M. Gaudreault : Ah! Ah! O.K. Oui.

Mme Boulet : Elle veut savoir, là, quand les travaux pourraient être réalisés puis, c'est ça, évidemment, est-ce que ce sont les coupures qui font en sorte que ce projet-là va être retardé.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le ministre, vous avez une minute.

M. Gaudreault : Oui. Mme la Présidente, je vais répondre à la députée de Richmond comme j'ai répondu aux autres, dans le sens qu'on est en train de faire les évaluations pour la programmation. Préoccupation, d'abord, tous les contrats qui sont en cours seront...

Une voix : Honorés.

M. Gaudreault : ...honorés, exactement. Deuxièmement, les enjeux de sécurité sont prioritaires. Et on va faire ensuite une priorisation pour les autres travaux. Alors, la députée de Richmond aura sûrement sa réponse en même temps que les autres collègues, lors du dévoilement de la programmation dans les prochaines semaines.

Et soyez assurée que je suis sensible à tous les projets. Évidemment, la députée de Laviolette a déjà été ministre des Transports, elle sait comment les députés nous sollicitent pour leurs projets routiers. Alors, moi, ce qui compte, c'est la sécurité, c'est le respect, honorer les contrats qui sont en cours, s'assurer de la fluidité du transport partout sur le territoire du Québec. Ce n'est pas la couleur des comtés qui m'intéresse, et je suis en mesure de lui dire que nous allons traiter ce dossier-là comme les autres et nous souhaitons être capables de livrer la marchandise pour les gens de ce coin, là, qui ont besoin d'utiliser la 243 quotidiennement.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, à la demande du ministre, j'ai une demande de suspension de deux minutes. J'ai besoin de savoir comment on récupère le temps. Il reste 12 minutes et quelques du côté du gouvernement. Alors, si vous êtes d'accord, si vous consentez qu'on réduise le temps de parole à 10, je suspends pour deux minutes. Est-ce que ça vous convient?

Suspension de deux minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 7)

(Reprise à 17 h 11)

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous reprenons nos travaux. Et je vais du côté du gouvernement pour une période de 10 minutes, et je reconnais M. le député de Deux-Montagnes.

M. Goyer : Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci. J'avoue, quand j'ai vu tantôt la présence du P.D.G. de l'AMT, M. Girard, je brûlais d'impatience de pouvoir poser une question concernant une découpe de presse, mais la députée de Laviolette m'a précédé. Ça fait que je tiens à remercier Mme la députée de Laviolette concernant la question sur le train de banlieue de Deux-Montagnes. Vous savez que le train de banlieue, il part de Deux-Montagnes. C'est la ligne la plus achalandée de l'AMT avec 8 millions de passagers par année. Donc, il devient important que les locomotives bimodes puissent être utilisées. Et j'ai apprécié la réponse du P.D.G. de l'AMT à l'effet que le CN a quand même une responsabilité au niveau de l'entretien de la voie ferrée, et je souhaite que les réparations soient faites le plus rapidement possible, qu'on puisse utiliser ces locomotives-là. Bref, elle m'a devancé, la députée de Laviolette, et, sans partisanerie, je la remercie. Puisqu'elle nous a demandé de ne pas être partisans cet après-midi, je la remercie d'avoir posé cette question.

Je vais revenir plutôt sur... parce que le ministre en a parlé précédemment, de l'investissement majeur... Parce que c'est quand même une très belle nouvelle, l'installation d'un terminal intermodal dans la région de Salaberry-de-Valleyfield avec des investissements majeurs de la compagnie américaine CSX au coût de 100 millions. Je présume que ça fait suite à la rencontre que Mme la première ministre, elle a eue lors de son voyage à New York et je voudrais entendre le ministre en ce qui concerne l'apport financier du gouvernement ou l'apport du gouvernement dans l'événement de ce nouvel investissement. Voilà.

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

M. Gaudreault : Oui. Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci aux collègues d'avoir accepté de suspendre un petit peu. Et je tiens à remercier le député de Deux-Montagnes pour sa question. C'est, effectivement, un élément très important qu'il soulève avec cet investissement pour CSX que j'ai mentionné rapidement tout à l'heure et qui... Le député de Deux-Montagnes me donne l'occasion d'aller un peu plus loin sur cette importante annonce que nous avons faite le 25 janvier dernier à Salaberry-de-Valleyfield en compagnie du maire, M. Lapointe, le maire de Salaberry-de-Valleyfield, mais aussi en compagnie de M. Michael Ward, le président de CSX, qui est venu spécialement à Salaberry-de-Valleyfield pour l'occasion.

Je dois dire d'abord que les gens de CSX et les partenaires dans ce projet ont reconnu très facilement et très ouvertement la rapidité d'exécution de notre gouvernement quant au soutien qu'ils ont demandé au gouvernement du Québec, à l'effet que, depuis que nous sommes arrivés en poste, les choses sont allées beaucoup plus rondement, beaucoup plus facilement. Parce que, pour nous, évidemment, la proposition d'affaires de CSX permettait de répondre à une question de création d'emplois dans une région qui en a besoin, mais aussi d'une question de réduction des gaz à effet de serre, d'intermodalité et qui correspond vraiment, Mme la Présidente, à notre vision de ce que doivent être les transports aussi au XXI^e siècle.

Donc, nous avons annoncé des investissements de plus de 100 millions de dollars en tout, comprenant, évidemment, la participation de la compagnie, pour la construction, l'implantation à Salaberry-de-Valleyfield d'un terminal intermodal dont l'ouverture, l'inauguration, est prévue pour 2015. Cette infrastructure sollicite de la part du ministère des Transports des investissements ou une contribution totale de 12,6 millions, comme je le disais tout à l'heure, 12,6 millions, qui se séparent, en gros, en deux volets, deux enveloppes. Il y a d'abord une aide financière de 6 millions de dollars qui est versée à la compagnie CSX en vertu du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre. Je vous épargne l'acronyme, là, qui est assez complexe. Mais, en gros, c'est un programme d'aide à l'intérieur du ministère des Transports qui est offert à des promoteurs qui visent à réduire les gaz à effet de serre par leurs infrastructures ou par leurs investissements. Et, évidemment, le fait que le terminal intermodal de CSX va faire en sorte que nous allons retirer de la route des camions, là, en provenance des États-Unis jusqu'au Québec, bien, ça fait en sorte qu'il y a une réduction claire de GES et que l'empreinte carbone s'en trouve diminuée. Alors, pour nous, c'est sûr qu'il fallait en faire une priorité parce que, vous le savez, Mme la Présidente, notre gouvernement a mis très clairement en haut de la liste l'objectif de réduire les GES d'ici 2020 de l'ordre de moins 25 % par rapport à 1990. Alors, c'était très, très important. Donc, un 6 millions qui est versé à CSX en vertu du programme d'aide sur la réduction des GES.

Il y a ensuite une deuxième enveloppe qui est utilisée, de 6,6 millions de dollars, pour des travaux routiers qui sont requis afin d'assurer la sécurité des usagers dans ce coin-là. Parce que vous savez qu'il faut construire l'infrastructure intermodale de CSX, et ça va nécessiter de revoir des viaducs, de revoir des coins de rue du côté de Salaberry-de-Valleyfield et qui sont sur l'emprise ou la propriété du ministère des Transports. Alors, nous allons investir 6,6 millions pour faire ces travaux routiers.

Ensuite, je dois préciser quand même, Mme la Présidente, que tout le monde était content. C'était vraiment une annonce qui était attendue, là, depuis plusieurs mois, voire plusieurs années du côté de Valleyfield, qui a quand même eu à subir des coupures importantes d'emplois ces dernières années, que ce soit dans le domaine manufacturier... On sait comment Salaberry-de-Valleyfield est un pôle, quand même, important de production manufacturière, mais, avec le temps, la délocalisation de grandes entreprises, bien, on se retrouve aujourd'hui avec plusieurs pertes d'emploi à Salaberry-de-Valleyfield. Alors, de ce côté-là, notre investissement va, évidemment, contribuer, bien sûr, à réduire les GES, mais aussi à créer des emplois permanents à Salaberry-de-Valleyfield.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Goyer : Oui, Mme la Présidente. J'aimerais poser une question, si vous permettez, au P.D.G. de l'AMT. Ça me touche beaucoup, le stationnement incitatif dans la ville de Saint-Eustache. On sait que la ville de Saint-Eustache est prête à donner un terrain pour la construction ou l'aménagement d'un stationnement incitatif et d'un quai d'embarquement pour la voie Deux-Montagnes—Montréal. C'est où dans le portrait des priorités de l'AMT, si on peut dire? Parce que je comprends que l'AMT a une vision du transport en commun sur toute l'île de Montréal et la banlieue, mais, en ce qui concerne Deux-Montagnes, où nous en sommes rendus?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le ministre. Alors donc, je donne la parole à M. Girard.
• (17 h 20) •

M. Girard (Nicolas) : Dans le cas du stationnement de Saint-Eustache, je vous dirais que c'est un dossier qu'on regarde parce que vous savez que l'AMT, nous, ce qu'on... Il y a eu des demandes qui ont été faites de la part de la ville. On a eu des rencontres puis on a eu des échanges entre l'AMT et la ville de Saint-Eustache. On va regarder ce dossier-là. Évidemment, il faut voir la capacité pour... si on installe un stationnement incitatif au niveau de Saint-Eustache, quel va être l'impact sur la croissance au niveau de la ligne, si on a la capacité d'accueillir cette nouvelle clientèle là. Parce que vous savez qu'à l'heure actuelle on est pris dans un contexte sur la ligne Deux-Montagnes où il y a déjà... elle est à pleine capacité, et c'est pour ça qu'on attend avec impatience que les bimodes puissent avoir l'autorisation de rouler sur le réseau du CN, parce qu'on pourra utiliser nos voitures multinationaux. Et, donc, ça va avoir un impact important pour accueillir davantage de clients, et, donc, c'est intimement lié à la suite à donner à l'utilisation de nos voitures bimodes. C'est pour ça qu'on souhaite que le CN, très rapidement, prenne acte du rapport du BST, pour que ça... avoir un impact et que nos clients qui utilisent la ligne Deux-Montagnes — ça, c'est la ligne la plus utilisée de l'AMT, c'est 50 % de notre clientèle — puissent l'utiliser extrêmement rapidement.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Alors, il reste une fraction de seconde...

M. Gaudreault : Simplement pour préciser, Mme la Présidente... Parce que j'avais un blanc de mémoire, là, concernant, précisément, les routes qui sont touchées par l'investissement de CSX, là, à Salaberry-de-Valleyfield. Si vous permettez, Mme la Présidente, ça va permettre le réaménagement des intersections de l'autoroute 530 avec les boulevards Gérard-Cadioux et des Érables, ainsi qu'avec le chemin Larocque. Alors, je pense que c'est important de préciser cela.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Vous arrivez juste à point. Merci beaucoup. Alors, il reste un bon 13 minutes. Je vais le céder à l'opposition. Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : ...excusez-moi.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, 13 minutes.

Mme Boulet : D'accord. Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, M. le ministre, j'aimerais ça, revenir sur l'échangeur Turcot, juste, en fait, savoir où vous en êtes. Parce que vous avez parlé que vous vouliez bonifier le... En fait, je veux juste que vous me donniez un état de situation. Vous avez parlé de bonifier le projet. Alors, quelles sont ces bonifications-là qui sont envisagées actuellement? Et quels sont les coûts engendrés par les bonifications? Quels sont les délais? Et est-ce que c'est des... Bien, il y a beaucoup de questions. Je peux revenir, M. le ministre, là. Il y a beaucoup de volets à ma question encore une fois, alors je peux...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Allez-y avec le premier volet, M. le ministre, Turcot.

M. Gaudreault : M. le ministre Turcot?

Des voix : Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui. M. le ministre, pour Turcot. Allez-y, M. le ministre.

M. Gaudreault : Je ne sais pas si je serai un échangeur un jour. Ça sera l'échangeur Gaudreault, et e-a-u-l-t.

Mme Boulet : Un état de situation.

M. Gaudreault : C'est ça. Alors, Mme la Présidente, pour moi, là, c'est très, très clair qu'en ce qui concerne l'échangeur Turcot — je l'ai dit à plusieurs reprises — première préoccupation, c'est la sécurité, la sécurité. Moi, j'ai eu l'occasion de visiter, peu de temps après mon assermentation comme ministre, de visiter le site de l'échangeur Turcot — peut-être, la députée de Laviolette avait eu l'occasion de le visiter déjà aussi — et c'est très impressionnant, mais c'est aussi et surtout très impressionnant de voir l'état de la structure. Et, pour moi, il est extrêmement important... ma responsabilité première, c'est d'assurer la sécurité des usagers.

Deuxième préoccupation, c'est la fluidité du transport. Évidemment, pour cette zone particulière du sud-ouest de Montréal, mais, un peu comme je le disais tout à l'heure pour le pont Champlain, l'échangeur Turcot, là, ce n'est pas un investissement ou une infrastructure juste pour Montréal, c'est pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises

qui ont à circuler dans la grande région métropolitaine, mais aussi pour faire la circulation des marchandises. Alors, ça a un impact direct au niveau de la vitalité économique.

Et, troisième élément — et, là-dessus, la députée de Laviolette va très bien comprendre ce que je veux dire — il n'est pas question, pour moi, de faire de Turcot un deuxième CHUM en termes de dépassements de délais, en termes de repousser à plus loin, aux calendes grecques, là, les échéanciers. Alors, nous sommes toujours sur un échéancier de 2019 en ce qui concerne la réalisation de l'échangeur Turcot. J'arrêterai là pour l'instant, je pense que la députée a d'autres questions.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il y a plusieurs volets, qu'elle a dit. Allez-y, Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Bien, en fait, c'est : Quelles sont les bonifications que vous envisagez faire? Quels sont les coûts qu'elles ont, ces bonifications-là? Est-ce que qu'elles nous amènent avec un retard dans le délai de livraison de l'infrastructure? Et, si oui, quels sont les coûts d'entretien de cette infrastructure-là année après année?

Et je vous rappellerais, M. le ministre — mais je vais le dire à la blague, je ne veux pas que vous partiez sur le Train de l'Est, là — que votre prédécesseur était pour l'infrastructure qui était en hauteur, qui était proposée à minuit moins cinq par la ville de Montréal, et cet échangeur-là coûtait à peu près 6 milliards de dollars, avait une espérance de vie beaucoup moins longue et des coûts d'entretien très importants. Alors, je suis contente que vous alliez dans ce qui a été travaillé depuis de nombreuses années par le ministère et par la ville de Montréal et j'aimerais juste voir, parce que vous dites : On va le bonifier — vous avez dit ça — ça consiste en quoi, ces bonifications-là, et est-ce qu'elles ont des coûts qui viennent s'additionner aux coûts de l'infrastructure déjà.

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

M. Gaudreault : Oui. Mme la Présidente, il était hors de question pour nous de recommencer à zéro, de faire table rase sur tout ce qui avait été fait par le passé. Si ça avait été nous qui avions été au gouvernement, il y a quelques années, on n'aurait probablement pas le même projet qu'on a aujourd'hui, on l'aurait traité différemment. Mais là je vous ai dit, d'entrée de jeu, que, pour moi, la préoccupation, c'est la sécurité des usagers. Alors, on ne réinventera pas la roue à chaque fois qu'on a un changement de gouvernement, on travaille avec la base de ce qui a déjà été fait, une base importante, et on cherche, justement, à le bonifier.

Donc, quand la députée me demande ce que ça veut dire, ça, «bonifier», c'est que nous, d'abord, nous croyons à l'importance du transport collectif. Alors, on parle de mesures d'atténuation, mais aussi de mesures qui vont pouvoir rester en tout temps, là, sur l'infrastructure Turcot, donc voies réservées, implantation de voies réservées, réaménagement de la station Lionel-Groulx, la station de métro, achat d'autobus... soutien à la STM pour achat d'autobus supplémentaires, sorties réservées aux autobus sur la route 136, espaces protégés pour de futures navettes ferroviaires. Alors, c'est dans cet esprit-là qu'on travaille, et on travaille également dans un esprit, Mme la Présidente, d'acceptabilité sociale sur le territoire du sud-ouest de Montréal.

Je tiens également à dire pour le bénéfice des parlementaires que nous sommes présentement au lancement... bien, nous aurons, à l'hiver, là, à l'hiver 2013, le lancement de l'appel de propositions et on travaille en mode conception, construction pour une fin des travaux en 2019. Je tiens également à dire la chose suivante : On est capables de faire les travaux, de faire les choses pour arriver dans un échéancier serré, mais qui est quand même réaliste, pour 2019, même si, vous comprenez, Mme la Présidente, que, pour nous, il était très important d'appliquer la loi n° 1.

La députée est informée, évidemment, comme parlementaire, de notre préoccupation. De toute façon, c'est maintenant une loi qui a été adoptée par le Parlement, la loi n° 1, qui vise à qualifier les entrepreneurs qui se verront accorder des contrats dans le chantier de Turcot et qui devront montrer patte blanche pour s'assurer d'éliminer ou de réduire au maximum les risques de collusion, de corruption dans tous les chantiers de construction et, au premier titre, évidemment, le chantier Turcot, qui est certainement le chantier qui occupera les budgets, mais... aussi une bonne partie des budgets, mais, évidemment, qui occupera tous les Québécois. En termes de chantier de construction, là, routier au Québec, Turcot, c'est pas mal le plus grand défi qu'on aura pour les prochaines années, à la fois en termes de continuer d'assurer le transport sur cette infrastructure-là essentielle, mais aussi de s'assurer, là, que, pour le futur, on aura une infrastructure qui va être capable de durer pour des décennies à venir, là. Alors, si...

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, ça va.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Ça va?

M. Gaudreault : Oui.

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

Mme Boulet : M. le ministre, j'aimerais juste savoir, dans la liste des bonifications — c'est parce qu'il y a des choses qui étaient là avec nous, là — qu'est-ce qui est nouveau depuis votre arrivée comme gouvernement et quels sont les coûts de ces ajouts-là. Parce que les voies réservées étaient déjà là, les programmes de soutien pour l'achat

d'autobus, ça existe depuis des années. Qu'est-ce qui est un plus que vous avez ajouté depuis votre arrivée? Et quels sont les coûts de ce plus-là?

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

Mme Boulet : Et l'autre chose, monsieur...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Pardon.

Mme Boulet : Puis je vais la poser tout de suite parce que probablement qu'il va prendre tout le temps restant : Les coûts d'entretien de l'infrastructure, est-ce qu'ils vont en croissant, là? Parce qu'on... c'était 2017, 2018, 2019... est-ce qu'on est toujours à la hauteur d'une cinquantaine de millions par année d'entretien ou si plus on la laisse vieillir, évidemment, plus ça risque de coûter cher aux contribuables du Québec, là? Puis je comprends que c'est une question de sécurité, ce n'est pas un reproche en aucun temps.

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

• (17 h 30) •

M. Gaudreault : Bien, écoutez, pour ce qui est des coûts d'accompagnement ou les coûts de soins palliatifs, là, quasiment, là, pour l'infrastructure Turcot, nous sommes dans les mêmes horizons, là, de coûts d'accompagnement qui sont prévus depuis plusieurs années, là. Le plus gros des travaux était l'an passé, là, bon, on continue de les faire. Mais, regardez, dans les échéanciers dans lesquels nous sommes, il n'y a pas de coûts d'accompagnement supplémentaires. C'est sûr qu'on n'est jamais à l'abri de choses qui peuvent arriver, bon, mais on fait tout en sorte pour éviter, évidemment, qu'il y ait des problèmes graves. Donc, les coûts d'accompagnement sont prévus et vont se dérouler.

Pour ce qui est de la suite, écoutez, il y aura de nouvelles mesures de mitigation concernant les travaux sur Turcot. Quand on dit des mesures de mitigation, pour tout le monde, là, ça, ça veut dire les mesures pour s'assurer que le transport va continuer ou les gens vont pouvoir continuer de se rendre d'un point a au point b, puis peut-être par des modes de transport collectif, pendant la durée des travaux. Alors, ça, il y aura de nouvelles mesures de mitigation. Mais ce que je veux dire à la députée, c'est que nous sommes en train de faire cette planification de structures nouvelles, je dirais, en transport collectif. Je vous ai dit tout à l'heure que nous travaillons avec l'acceptabilité sociale aussi du milieu. Alors, il y aura des annonces qui seront faites prochainement en termes de nouvelles bonifications en transport collectif. Je peux même dire que nous avons des réflexions sur le covoiturage, par exemple, sur des voies, des choses comme ça. Alors, nous sommes en train de regarder ça.

C'est une infrastructure... Moi, je vous le dis, Mme la Présidente, c'est assez fascinant comment on peut apprendre des choses comme ministre, là, particulièrement comme ministre des Transports. Mais ce défi-là, là, de faire circuler le trafic tout en construisant au travers, là... Moi, je faisais des blocs Lego quand j'étais jeune, là, mais je pensais... je n'aurais jamais été capable de faire ça parce que c'est tout un défi, là, c'est très complexe de continuer de faire rouler le monde. Puis là, à un moment donné, quand on va être prêt à accrocher une nouvelle bretelle, il va falloir faire tomber l'autre pour l'accrocher quasiment en même temps. Alors, c'est tout un défi d'ingénierie particulier, et je suis conscient de cela. Mais nous sommes encore sur des scénarios de nouvelles mesures de transport collectif...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : En conclusion.

M. Gaudreault : ...nous les travaillons avec les gens du milieu, avec les gens du sud-ouest, avec les gens de la région de Montréal. La députée sait que la ville de Montréal nous a fait des demandes. Alors, nous sommes en train d'analyser cela. Et, dans les prochaines semaines, on sera en mesure de faire des annonces beaucoup plus précises, et je peux rassurer la députée qu'elle ne sera pas déçue.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Mme la députée de Laviolette, une minute.

Mme Boulet : Une minute. Bien, j'en ai une dernière, mais j'anticipe la réponse, là. La STM, alors, ils ont un déficit appréhendé de 20 millions. Moi, je me rappelle, je suis arrivée en 2003, et on avait le même problème à l'époque, et on a trouvé, justement, les sous. Mais avez-vous une réponse à donner à la STM? Parce que, sincèrement, elle a des inquiétudes à l'égard de son financement. Peut-être que M. Girard a une idée aussi, là. Mais est-ce qu'il y a quelque chose que... Est-ce que vous êtes à travailler quelque chose avec eux ou... Probablement que la réponse va être dans le pacte fiscal, comme le pacte municipal, le Pacte rural...

M. Gaudreault : L'entente Québec-municipalités. C'est ça, c'est... Bien, c'est parce que je voyais que la députée cherchait le nouveau...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : C'est terminé. Donnez une réponse...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît, M. le ministre, donnez votre réponse, il reste encore quelques secondes.

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, la STM et la ville ont leur propre autonomie aussi, là, il faut bien comprendre cela, et on les accompagne là-dedans. Mais, écoutez, on suit ça de près. Je sais que la STM a des plans, mais il faut aussi bien comprendre que la STM a des défis importants en termes de maintien des infrastructures également, des infrastructures de métro, entre autres, et on les accompagne là-dedans.

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, le temps alloué à l'étude du portefeuille Transports étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix. S'il vous plaît, ce n'est pas terminé, j'ai besoin de votre attention. Alors, nous sommes à la mise aux voix. Je pense que le ministre serait très intéressé à ce que les crédits soient votés.

Alors, nous sommes à la mise aux voix. Programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Mme Boulet : Sur division.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Adopté sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Mme Boulet : Sur division.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Adopté sur division. Enfin, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2013-2014 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Mme Boulet : Sur division.

Documents déposés

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Adopté sur division. Alors, en terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

La commission ajourne ses travaux à demain, mardi 19 février 2013, après les affaires courantes, où elle poursuivra l'étude du volet Environnement et Développement durable des crédits budgétaires du portefeuille Développement durable, Environnement, Faune et Parcs pour l'exercice financier 2013-2014.

Je tiens à remercier le ministre, les sous-ministres, le personnel qui vous accompagne, les collègues députés ainsi que le secrétariat, qui nous a accompagnés, de même que M. Nicolas Girard, le président-directeur général de l'AMT, pour votre précieuse collaboration. Comme vous voyez, on peut adopter les crédits facilement dans l'harmonie. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 17 h 36)