



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 17 avril 2008 — Vol. 40 N° 36

Étude des crédits du ministère des Transports (2): volet Transport

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 17 avril 2008 — Vol. 40 N° 36

Table des matières

Transport	
Discussion générale (suite)	1
Évolution du transport en commun dans les régions	1
Financement du transport en commun	3
Adaptation des autocars pour le transport des personnes en fauteuil roulant	5
Atteinte des objectifs du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées	5
Réaménagement de l'échangeur Dorval	6
Déneigement du réseau routier	8
Aménagement de voies réservées au transport en commun dans le cadre de travaux routiers à Québec	11
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal	13
État de la chaussée sur le réseau routier	14
Suites des recommandations de la Commission d'enquête sur l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde	16
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	
Bilan routier de l'hiver 2008	18
Résultats financiers en 2007	18
Bilan routier de l'hiver 2008 (suite)	18
Résultats financiers en 2007 (suite)	18
Enregistrement de motocyclettes en Ontario	20
Indication d'une suspension maintenue au dossier d'un conducteur innocenté d'une infraction au Code criminel	20
Compensation accordée à un mineur handicapé à la suite d'un accident de la route	21
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal (suite)	21
Travaux d'élargissement des routes 185, à Rivière-du-Loup, et 175, dans le parc des Laurentides	23
Suites des recommandations de la Commission d'enquête sur l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde (suite)	24
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic	26
Inspection des ponts similaires à celui du boulevard de la Concorde, à Laval	27
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Indication d'une suspension maintenue au dossier d'un conducteur innocenté d'une infraction au Code criminel (suite)	28
Authentification des véhicules reconstruits ou importés	29
Immatriculation des remorques circulant au Québec	30
Tracé du prolongement de l'autoroute 30	31
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Évaluation de l'Année de la sécurité routière	34
Mesures envisagées en vue d'améliorer le bilan routier	35
Permis de conduire à puce pour entrer aux États-Unis	36
Application des dispositions de la Loi sur les véhicules hors route concernant le transport de passagers	36
Document déposé	38
Correction des sites accidentogènes (suite)	39
Tarifs du transport aérien en région	41
Inspection des ponts similaires à celui du boulevard de la Concorde, à Laval (suite)	44
Réfection des échangeurs du complexe Turcot, à Montréal	44
Prolongement de l'autoroute 50	46
Correction des sites accidentogènes (suite)	47
Parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine	50
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Accès aux services par téléphone	51
Inscription de la condition W sur le permis de conduire	52
Congestion de la circulation dans la région de la Capitale-Nationale	54
Programmation des travaux routiers par circonscription	56
Comparaison avec l'Ontario des coûts d'entretien des routes	57
Formation des chauffeurs pour le transport de personnes handicapées	58
Stationnement réservé aux personnes handicapées	59

Table des matières (suite)

Intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

Mme Julie Boulet

M. Serge Deslières

M. François Ouimet

M. Gerry Sklavounos

M. Pierre Gingras

M. Janvier Grondin

M. Camil Bouchard

Mme Johanne Gonthier

M. Jean-François Gosselin

M. Luc Ferland

* M. Denys Jean, ministère des Transports

* Mme France Dompierre, idem

* M. Jacques Gagnon, idem

* Mme Anne-Marie Leclerc, idem

* M. Jean-Louis Loranger, idem

* M. André Meloche, idem

* M. Carl Bélanger, idem

* M. Claude Martin, idem

* M. John Harbour, SAAQ

* M. Alain Collerette, idem

* Mme Sylvie Boulanger, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 17 avril 2008 — Vol. 40 N° 36

Étude des crédits du ministère des Transports (2): volet Transport

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes présentes 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 relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2008-2009.

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

Le Secrétaire: Oui. M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord).

Transport

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, pour le prochain bloc, je reconnais le député de Beauharnois. M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

M. Ouimet: Est-ce qu'on commence...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Est-ce qu'on commence avec la SAAQ, tel que ça avait été convenu? À quel moment est-ce qu'on ferait la SAAQ dans nos blocs de questions, juste pour qu'on puisse s'ajuster, là?

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a consentement pour commencer avec la SAAQ?

M. Deslières: M. le Président, ce qui avait été convenu, c'est que nous avons un accord entre les trois partis de convoquer la société pour jeudi toute la journée.

Le Président (M. Bergman): Oui. Alors, c'est aujourd'hui, jeudi. On commence...

M. Deslières: Alors, pour répondre à mon collègue, pour ma part c'est non, je vais continuer sur notre lancée d'hier, et le bloc qu'on avait prévu, ça concerne tout le réseau terrestre, tout le réseau routier, et on verra au fur et à mesure du déroulement des choses.

Le Président (M. Bergman): Alors, M. le député de Beauharnois.

Évolution du transport en commun dans les régions

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Bonjour à tous. Hier, le bloc d'échange a porté sur le transport

collectif, et pour cause, et on connaît tous l'importance. Et on a traité beaucoup de dossiers de la région métropolitaine, mais j'avais annoncé mes couleurs et j'avais dit, dans mes remarques préliminaires, que je souhaitais en connaître beaucoup plus sur l'évolution du transport collectif qui se produit, puis j'avais fait une distinction, Mme la ministre, sur ce qui se passe dans les 20 plus grandes villes au Québec, les demandes, les projets qui sont soumis au ministère et également une distinction très nette — parce que ça, dans ma tête, il y a une distinction à faire — entre la capitale, la région métropolitaine et les 20 plus grandes villes.

Et, dans tout ce qui se passe, qu'est-ce qu'on a comme réflexion au ministère? À quoi on doit répondre comme demandes en termes de ruralité, en termes de transport collectif? Alors, je ne sais pas si Mme la ministre peut, dans sa réponse, distinguer un petit peu les éléments de ma question pour qu'on puisse tracer un portrait le plus exhaustif possible de la situation en termes de transport collectif, M. le Président.

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

Mme Boulet: M. le Président, si vous permettez, le sous-ministre, M. Jean, va pouvoir répondre à la question si le collègue...

Le Président (M. Bergman): Certainement. M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Alors, comme vous dites, pour poursuivre sur la lancée d'hier, d'abord se rappeler qu'en juin 2006 le gouvernement du Québec et le ministère des Transports se sont dotés d'une politique sur le transport collectif au Québec, une politique dont les caractéristiques sont les suivantes: augmenter l'achalandage de 8 %... Vous m'entendez bien, M. le député? Augmenter de 8 % l'achalandage dans l'ensemble du transport collectif québécois et, pour ce faire, augmenter l'offre de services de 16 %.

L'autre caractéristique de cette politique-là, elle est importante, on l'oublie souvent. C'est que, jusqu'en juin 2006, on parlait surtout de transport en commun. On s'intéressait au transport par autobus, métro et autres formes de transport dans les grands centres urbains. La politique de transport collectif de juin 2006 ouvre la perspective à l'ensemble des transports de personnes de type collectif sur l'ensemble du territoire québécois.

L'autre élément aussi qui est intéressant dans cette politique-là, c'est que le financement de la politique est assuré par une redevance sur le carbone qui est perçue annuellement et qui a des résultats de 200 millions par année, et 130 millions est versé dans le transport collectif.

La politique aussi nous a permis de diversifier nos programmes pour permettre à la fois de soutenir le transport collectif en milieu urbain, donc les neuf grandes villes du Québec qui ont des sociétés de transport, les autres villes du Québec qui ont des CIT, des OMIT, et d'ouvrir

également sur la perspective des autres régions du Québec où, par exemple, une MRC peut mettre en place un service de transport collectif en collaboration avec ses diverses villes.

Pour arriver à atteindre ces objectifs-là, chacun des organismes chargés du transport collectif sur son territoire, donc les sociétés de transport, les OMIT, les CIT, les MRC concernées et intéressées par le transport collectif, a dû produire au ministère des Transports du Québec un plan de développement, un plan qui dit: Voici les moyens que je vais mettre en oeuvre pour atteindre l'objectif d'augmenter l'achalandage de 8 %. Et, comme le disait la ministre hier, le résultat de ces plans-là nous donne une perspective d'augmenter l'offre de services sur l'ensemble du territoire québécois à hauteur de 20 % alors qu'on avait des objectifs de 20 %... de 16 %, excusez. On serait donc en mesure de s'attendre, aujourd'hui, à augmenter l'achalandage en transport collectif au Québec — et là, M. le Président, je ne me résume pas au transport urbain, c'est l'ensemble du transport collectif dans l'ensemble de la province — de 10 % au lieu de 8 % si les données qui nous sont fournies par les sociétés de transport se réalisent à terme.

Alors, voilà donc la perspective qu'on a, là, à peu près un an après l'annonce de... près de deux ans maintenant, là, l'annonce de la politique de juin 2006. Je ne sais pas si je répons, M. le Président, à la question de M. le député.

● (9 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Une question bien précise, M. le Président. Vous venez de parler de MRC. Combien de MRC vous ont présenté de projets concrets, peu importe la formule, en termes de transport collectif, peu importe la formule, là, qui peut être envisagée, à date?

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

Une voix: On va vous fournir... on va sortir le...

Mme Boulet: C'est ça. Au niveau des projets plus spécifiquement, je vais laisser Mme Dompierre vous répondre.

Ce qui est intéressant, c'est que, dans la politique, M. le député de Beauharnois, dans le transport collectif rural, on versait 28 000 \$ par MRC pour les soutenir et les accompagner dans leurs projets de transport collectif rural. Maintenant, grâce à la politique, là, c'est 100 000 \$ par MRC qu'on leur verse pour organiser et structurer le déplacement des personnes dans leurs collectivités.

Alors, plus spécifiquement, si vous voulez avoir un portrait des projets qui ont été déposés, je vais laisser, si vous me permettez, Mme Dompierre... Oui.

M. Deslières: ...là, c'est parce que je voudrais avoir un peu le cadre, le nom, puis tout ça, sans tous les détails. Malheureusement, ce n'est pas parce que ça ne m'intéresse pas, ça m'intéresse largement, mais est-ce qu'on pourrait déposer l'ensemble des documents des MRC? Mais je veux avoir une réponse, là, qui cadre avec ça.

Mme Boulet: Tout à fait. On va vous faire un portrait des projets qui ont été déposés par les MRC, là,

d'ici la fin de la semaine, M. le député de Beauharnois, puis on va vous remettre ça.

Le Président (M. Bergman): Madame, est-ce qu'on peut avoir votre nom et votre titre? Votre nom et votre titre?

Mme Dompierre (France): Oui. Mon nom est France Dompierre, je suis le chef du Service des politiques et des programmes, dans la Direction du transport terrestre des personnes, avec Mme Boulet.

Le Président (M. Bergman): Merci. Le micro est à vous.

Mme Dompierre (France): Oui. Pour répondre à votre question, effectivement, pour le programme qui s'adresse vraiment au transport collectif régional, dans la politique québécoise, il y a trois volets. Dans un premier temps, si on s'adresse aux MRC qui offrent des services de transport collectif, il y a environ 65 municipalités régionales de comté qui se prévalent de notre programme d'aide. Dans certains cas, c'est la première étape de faire une étude pour être en mesure d'évaluer les besoins de la population et après offrir des services, et, dans d'autres cas, c'est des services qui sont en vigueur parce que ce programme-là est en vigueur depuis 2003, et, avec la politique, en 2006, il a pris un essor, il est beaucoup plus important, comme le disait Mme Boulet, au niveau du financement. Le gouvernement du Québec accompagne à hauteur de deux tiers du financement requis. Si la municipalité régionale de comté met 50 000 \$, alors le gouvernement double sa contribution et met 100 000 \$.

C'est basé sur le principe initialement d'utiliser les services de transport qui étaient disponibles en région rurale. Souvent, si on n'était pas un écolier ou une personne handicapée, on n'avait pas accès à un transport collectif de personnes. Depuis 2003, il y en a, c'est les places disponibles, et, de plus en plus, le monde municipal est imaginatif et a recours à du taxi collectif, à du covoiturage, à toutes sortes de formules pour offrir des services de plus en plus importants à leur population.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Juste une précision. Je m'excuse, madame, je n'ai pas compris. Dans combien de MRC il y a concrètement du transport collectif, peu importe la formule? Je m'excuse, vous l'avez peut-être mentionné, je n'ai pas compris le chiffre.

Mme Dompierre (France): On va vous remettre les...

Le Président (M. Bergman): Mme Dompierre.

Mme Dompierre (France): Oui. On va vous remettre les...

M. Deslières: Parce que vous avez parlé de 65 MRC qui sont en étude, qui sont... Mais concrètement, dans ces 65 MRC, concrètement, sur le territoire de telle et telle MRC, combien est-ce qu'il y a de MRC qui ont du transport collectif?

Mme Dompierre (France): On va vous déposer les chiffres, mais ça oscille autour de 45, 50, si ma mémoire est bonne.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

Financement du transport en commun

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais aborder la question que j'ai abordée hier, revenir sur la question que j'ai abordée hier concernant le financement, Mme la ministre. On a donné des chiffres hier, vous en avez donné, tout ça, il y a eu des évaluations. Je rappelle le chiffre d'évaluation qui a été donné par l'AMT et la chambre de commerce concernant tout le financement du transport collectif uniquement dans la grande région de Montréal. On évaluait ça à 10 milliards. Votre réponse, c'est de me dire: Écoutez, on a fait un effort, on a augmenté... Sur cinq ans, il y aura de disponibles 5 milliards. Sauf que la question que je pose: À combien, au ministère, on évalue les sommes nécessaires concernant le transport collectif, les investissements, les immobilisations? Et là je ne parle pas juste de la région de Montréal, je parle de l'ensemble du Québec par rapport aux investissements que vous faites, de 5 milliards. Parce que, là, on nous dit: C'est 5 sur 10. Non, c'est bien sûr 5 sur 10 pour Montréal, mais j'ai bien compris que le 5 milliards n'allait pas uniquement pour la région de Montréal. Donc on n'a pas 5 sur 10, donc on n'est pas à la hauteur de 50 %. Donc, la conclusion, c'est qu'à long terme il manque des argents pour financer le développement et le suivi en termes de transport collectif.

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

Mme Boulet: M. le Président, je vais revenir, là, parce que le calcul que fait M. le député de Beauharnois, là, est un peu simple: il y a des projets, puis ça coûte 10 milliards, puis ça prend 10 milliards. Ça ne fonctionne pas comme ça. Non, non, mais il y a des projets qui valent peut-être 10 milliards en termes de développement de transport collectif dans Montréal et sur le territoire métropolitain. Maintenant, ce n'est pas vrai que, demain matin, ces projets-là vont tous se réaliser un après l'autre. Tout ça est séquencé dans le temps, et chacun de ces projets-là ne sont pas prêts à être réalisés à court terme. Alors, il y a du court terme, il y a du moyen terme et il y a du plus long terme.

Ce qu'on dit, nous, c'est qu'à travers la politique du transport collectif qui a été mise en place en juin 2006, avec le 130 millions par année sur le Fonds vert, le 504 millions d'aide à la SOFIL, la contribution que nous donnons pour soutenir les autorités organisatrices de transport en commun, pour soutenir les CIT, les sociétés de transport partout à travers le Québec, que ce soit le transport collectif régional, que ce soit le transport adapté, l'innovation technologique, l'amélioration des services, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on va mettre 4,5 milliards pour les cinq prochaines années. C'est quatre fois ce qui se mettait en 2001. Alors, ce qu'on dit, c'est: Peut-être...

M. le député de Beauharnois, on ne dit pas que... Si on en avait plus, ce serait encore mieux. Ça, dans tous les secteurs, dans tous les domaines du gouvernement, je pense que, quand on a plus d'argent, bien on peut peut-être

réaliser plus rapidement certains dossiers. Ce qu'on dit, c'est que c'est un effort considérable, c'est du jamais-vu dans l'histoire du Québec qu'un gouvernement investisse 1 milliard de dollars dans une même année financière pour aider et soutenir le transport collectif ou le transport en commun. Alors, je pense qu'il faut quand même saluer cette initiative-là et cet engagement-là du gouvernement.

Et M. Jean aurait peut-être un complément, M. le Président, si vous me permettez.

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

M. Jean (Denys): M. le Président, alors, en 2006, on estimait la valeur de l'actif transport collectif, au Québec, autour de 16,6 milliards. À ça il faut que vous ajoutiez ce qu'on appelle les projets de développement, qui sont — la liste est impressionnante, là — des demandes de développement de toute nature et des demandes de développement qui peuvent aller jusqu'à... Un métro, c'est 150 millions du kilomètre en moyenne. Des tramways, c'est autour de 50 à 60 millions du kilomètre, généralement. Et il y a des navettes ferroviaires, il y a du transport entre Montréal et la Rive-Sud.

En région aussi, il y a des demandes. On sait, par exemple, qu'au niveau du parc d'autobus, le parc d'autobus québécois, on va remplacer, je pense... c'est 350 ou 400 unités seulement qu'en termes de dire: Ils sont rendus à durée de vie. On les remplace sur un horizon, je pense, de cinq ou six ans, là. On en a 350 à remplacer. Les calculs qu'on fait sont les suivants, c'est... Comme Mme la ministre le disait, si on avait beaucoup de sous, on pourrait se lancer dans un certain nombre de projets, mais, avec le milliard annuel, on est capables à la fois surtout de planifier ce qu'on appelle le renouvellement d'actif.

Un exemple montréalais, parce que c'est un exemple qui est frappant. Les MR-63, les voitures de métro, sont à terme au moment où on se parle. Les MR-73 seront à terme dans quelques années. Il faut remplacer ces wagons-là. Vous avez compris hier, par exemple, qu'il y avait déjà des besoins en services supplémentaires qui ne pouvaient pas être satisfaits par la STM, et ces deux projets-là, à eux seuls c'est 1 milliard à peu près chacun en maintien d'actif. Alors, avec le milliard annuel que nous avons, ça nous permet d'assurer le maintien ou le renouvellement des actifs en transport collectif et ça nous permet d'initier certains projets de développement. Alors, grosso modo, on peut vous dire qu'à 1 milliard par année on est en mesure de consolider le réseau et de faire du développement.

Et juste un commentaire, M. le Président, si vous permettez. La solution au transport collectif, ce n'est pas nécessairement toujours une solution lourde et coûteuse. Comme l'évoquait ma collègue tout à l'heure, dans certains coins du Québec, la solution passe par une réorganisation des services de transport à des coûts relativement réduits mais avec des rendements assez exceptionnels. Et on pousse beaucoup là-dessus. Au niveau urbain, très souvent également, les voies aménagées pour garder exclusivement le transport par autobus ont des rendements très importants. Alors, on essaie de jouer à la fois sur différents items. Mais, à 1 milliard par année, M. le député, je pense qu'on a ce qu'il faut pour assurer la perspective.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Dans la réponse du sous-ministre, il vient de nous dire: Écoutez, très important investissement à faire, au cours des prochaines années, sur le maintien d'actif et le renouvellement des actifs. On parlait de 4,6 milliards juste pour la région métropolitaine. Si je prends le chiffre de 4,6 milliards... Et vous me dites dans votre réponse, hein, qu'on a un certain développement. Pourriez-vous peut-être être plus explicite, M. le sous-ministre, en nous disant quel est ce développement? Est-ce que c'est un développement certain ou c'est un certain développement, sans jeu de mots, là?

● (9 h 50) ●

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

M. Jean (Denys): M. le Président, le député peut mettre le mot «certain» où il voudra, mais je sais que, par exemple, au moment où on se parle, parce qu'on avait la politique de transport collectif, la STM a pu augmenter la capacité du métro de 17 %. Ce n'est pas nécessairement des infrastructures nouvelles, mais c'est du service supplémentaire et c'est un développement certain, M. le député.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, dans votre réponse, vous nous dites: Le développement du transport collectif ne passe pas toujours par des solutions lourdes. Je pense que vous aviez en tête le métro puis, moi, je souscris à ce que vous venez de dire, je souscris à votre affirmation. Dans ce sens-là, Mme la ministre, lors du congrès du parti libéral, nos collègues ont adopté une résolution prévoyant et demandant au gouvernement et à la ministre des Transports le développement du métro de huit ou 11 stations.

Est-ce que je comprends que vous avez déjà fait le choix de dire: Non, on n'ira pas en termes de développement du transport, mais on va aller en termes de développement qui s'inscrit dans la philosophie du sous-ministre?

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

Mme Boulet: M. le Président.

M. Deslières: ...de métro, et la réalisation a souvent été décriée, je pense. Là, je ne me rappelle plus par qui, mais ça va me revenir. Alors, je ne sais pas si vous voulez aller dans ce sens-là.

Mme Boulet: M. Jean veut donner une précision aussi.

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

Mme Boulet: Le sous-ministre voudrait donner une précision, puis après je vais répondre.

M. Jean (Denys): Alors, M. le Président, ce que je voulais...

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

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Je voulais surtout dire que, par exemple, un métro à Beauharnois,

ce n'est peut-être pas la solution. Peut-être que Montréal, ça fait partie des solutions, mais c'est ça que je voulais dire, il faut se garder d'aller trop rapidement aux moyens lourds, maximiser l'utilisation des moyens actuels puis des moyens disponibles mais envisager l'ensemble du spectre des moyens, dans le fond. Les trains de banlieue, par exemple, à Montréal, on vient de renouveler les 169 wagons, on va renouveler éventuellement les locomotives. C'est un moyen lourd mais un moyen qui est actuel, qui est présent, et puis ça donne des résultats.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je vais laisser la ministre répondre, mais juste une... parce que, là, il me tend la perche. Là, je comprends que, dans une phrase, il a dit: Il ne fallait pas... Mais là, avec ma question, il me dit: Bien, peut-être que oui, il faudrait peut-être y aller, à certains moments. Mais, face au manque d'argent, je pense qu'il va y avoir des choix et des priorités à faire au ministère.

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

M. Deslières: Mais ma question était à la ministre: Est-ce qu'elle va privilégier le développement du transport collectif lourd, c'est-à-dire le métro, et souscrire par rapport à ce qui a été déclaré par le sous-ministre?

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. M. le Président, on est tout à fait conscients que, les projets, il y en a plusieurs. Ce sont tous des projets qui sont onéreux, qui frôlent le milliard de dollars. Hier, on a parlé de la navette ferroviaire, il y a le SLR, il y a les prolongements du métro vers l'est, vers Laval, il y a le tramway, il y a les trains de banlieue. Alors, on est tout à fait conscients que les besoins, les besoins sont là, les projets sont nombreux, et c'est ce que je dis à tous les intervenants qui travaillent dans le transport collectif ou le transport en commun dans la région métropolitaine. Je leur dis: Il va falloir prioriser.

Et, quand M. le sous-ministre dit: Il y a le transport lourd qui sont des projets structurants et qui sont porteurs d'avenir, mais il y a aussi des projets moins coûteux, comme les voies réservées, et c'est dans ce sens-là également qu'on travaille, alors c'est de trouver l'équilibre, alors... Puis de toute façon, les gros projets qui sont très onéreux, on n'a qu'à penser au renouvellement des voitures de métro, les MR-63, qui vont nous être livrées en 2009, 2010 et 2011. Donc, ce n'est pas demain matin que ça va nous coûter le milliard de dollars pour renouveler ces machines-là.

Alors, dans le temps, les paiements sont échelonnés, et il y a des processus d'appel d'offres qui font en sorte qu'on va pouvoir... Il y a des projets qui vont être décalés parce que le processus, la préparation de ces projets-là demande un certain nombre d'années. Mais notamment les voies réservées, pour nous c'est une priorité. À court terme, pour nous les voies réservées, c'est une priorité pour le ministère, et, à chaque projet de développement routier qu'on fait actuellement, il y a une intégration des voies réservées pour le transport en

commun, notamment l'autoroute 25 — c'est ce qu'on fait — le projet de la rue Notre-Dame également. Alors, c'est ce qu'on souhaite. À court terme, je pense que ça, ce n'est pas du transport lourd, c'est moins coûteux et assurément ce serait très efficace pour desservir et améliorer le déplacement des usagers sur le territoire métropolitain.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Laurier-Dorion.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

Adaptation des autocars pour le transport des personnes en fauteuil roulant

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. M. le Président, lors de la commission parlementaire qui a étudié le projet de loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, des personnes sont venues témoigner des difficultés qu'elles rencontraient pour se déplacer d'une ville à l'autre en raison notamment de la faible fréquence des dessertes, d'un nombre insuffisant d'autocars adaptés, des délais de réservation trop longs et d'installations au terminus souvent inadéquates. Elles ont alors demandé au gouvernement d'agir pour remédier au problème d'accessibilité des services d'autocar interurbain.

Entre 2001 et 2006, le gouvernement du Québec avait un programme qui subventionnait l'adaptation des taxis afin de leur permettre d'accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. 311 taxis furent alors convertis, M. le Président, lors de cette période.

Ce que j'aimerais savoir, M. le Président, c'est: De quelle façon le gouvernement a-t-il donné suite à ce programme après 2006 et dans quelle mesure répond-il aux préoccupations exprimées lors de ces audiences de la commission parlementaire concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux déplacements interurbains?

Le Président (M. Bergman): Merci. Mme Dompierre.

Mme Dompierre (France): Effectivement, le gouvernement du Québec avait un programme, le ministère des Transports, qui a été initié en 2001 pour adapter les taxis pour accueillir des personnes en fauteuil roulant. Ce programme-là a connu un grand succès. Il était en vigueur de 2001 à 2006.

Arrive la politique québécoise, dont on discute depuis le début de la matinée, qui venait donner des services ou avait une orientation majeure d'offrir des services à toute la population du Québec, incluant les personnes à mobilité réduite. Effectivement, pour le transport interurbain, il y avait une lacune de ce côté-là. Il y avait eu, à la fin des années quatre-vingt-dix, début des années 2000, un programme conjoint de subventions fédérales et provinciales pour payer l'adaptation des autocars. Une fois terminé ce programme-là, qui a été très ponctuel dans le temps, il n'y avait plus de subvention de disponible ou accessible pour les transporteurs privés. Outre les très gros transporteurs comme Orléans qui sillonnent le Québec

principalement entre les grandes villes de Montréal et de Québec et Gaspésie, les autres petits transporteurs n'avaient pas les moyens financiers de se doter d'équipement de cette nature-là, compte tenu que les besoins exprimés ne sont pas si nombreux, même s'ils sont existants et qu'il est très important d'y répondre. La politique québécoise donnait le levier nécessaire, ce qui a fait en sorte que le programme d'adaptation des véhicules-taxis a été élargi pour avoir un nouveau volet qui s'adresse aux autocars et aussi aux terminus.

Les terminus, souvent c'est des petits dépanneurs ou c'est toutes sortes de petites institutions en milieu rural qui ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Souvent, la personne en fauteuil roulant était obligée d'attendre à l'extérieur, à la pluie, elle n'avait pas accès à l'intérieur ni aux toilettes, le comptoir n'était pas adapté. Donc, la nouvelle politique québécoise permet du financement pour ça, 50 000 \$ pour l'adaptation des terminus, et la même chose pour l'adaptation d'un autocar.

Le programme est en vigueur depuis l'année 2007, depuis le mois d'octobre, et déjà plusieurs demandes ont été adressées, que Mme Boulet a acceptées. Donc, on commence à voir les effets, sur le terrain, de ce programme-là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Atteinte des objectifs du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Toujours dans la même lignée des personnes qui sont handicapées ou qui ont une mobilité réduite, le gouvernement a adopté, en 2004, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de permettre leur intégration, leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Il y avait des obligations pour plusieurs ministères contenues dans cette loi-là, dont des obligations pour le ministère des Transports.

Alors, je pense qu'il serait intéressant pour nous de savoir: Dans quelle mesure le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées contribue-t-il à l'atteinte des objectifs de mobilité de ces personnes qui sont à mobilité réduite?

Le Président (M. Bergman): Merci. Madame.

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez, Mme Dompierre pourrait donner plus de précisions.

Le Président (M. Bergman): Mme Dompierre.

● (10 heures) ●

Mme Dompierre (France): Oui, tout à fait. Je vous dirais que, d'entrée de jeu, cette loi-là est venue donner les leviers nécessaires au ministère des Transports, qui a toujours cru au bien-fondé d'offrir des services adaptés à la population handicapée du Québec. La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées a effectivement des mesures qui s'adressent directement au transport, notamment l'obligation, pour toutes les municipalités du Québec, d'offrir des services à leur population handicapée. On offrait, jusqu'en 2004... La loi a été adoptée en 2004, mise en vigueur en 2005. On avait 95 % de la

population du Québec qui était desservie par des services de transport adapté offerts par des organismes de transport adapté vraiment dédiés à cette fonction-là. Il restait 5 % de la population, mais c'est souvent dans des petites municipalités. On en comptait environ 300, municipalités qui n'offraient pas de services à leur population handicapée. C'est des très petites municipalités. Alors, la première chose, c'était de voir effectivement: Est-ce qu'il y a des personnes handicapées dans ces territoires-là? Et, s'il y en a, comment on peut bien desservir...

Alors, le ministère des Transports s'est attelé à la tâche tout de suite, a produit un guide à l'intention des municipalités pour les informer adéquatement du programme d'aide gouvernementale qui s'adresse aux municipalités en ce sens pour les supporter, et on a vu une progression, il y a la moitié de ces municipalités-là qui offrent des services actuellement à leur population handicapée. Ça peut être en s'annexant à un organisme de transport adapté, ça peut être des formules aussi souples qu'une subvention que le ministère offre directement à l'usager pour qu'il puisse s'organiser. On essaie de trouver des façons imaginatives pour s'assurer que les personnes handicapées ont accès aux services auxquels elles ont droit sans mettre en place des structures trop lourdes. Ça, c'est un des premiers volets.

Il nous reste quelques municipalités qui ne sont pas encore desservies. Un comité a été formé par notre sous-ministre en titre à ce chapitre-là. L'Union des municipalités est assise là, l'Office des personnes handicapées du Québec. Il nous reste la dernière étape à franchir. Ça, c'est un volet de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées qui nous exigeait, au ministère des Transports, de faire des travaux.

L'autre volet s'adresse aux organismes publics de transport en commun. Donc, on parle des sociétés de transport en commun, l'Agence métropolitaine de transport et aussi les petits réseaux qu'on appelle les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Tous ces organismes-là doivent remettre à la ministre des Transports un plan qui énonce leur volonté d'adapter le réseau régulier de transport en commun. À la Société de transport de Montréal, pour ceux qui habitent cette région-là, ils vont voir que les autobus à plancher surbaissé qui sillonnent la région ont des plateformes qui sont utilisées, les personnes handicapées peuvent prendre les services d'autobus.

On a aussi, dans la foulée de ces travaux-là, un comité d'accessibilité pour le métro de Montréal, et c'est, je dirais, grâce à ce comité-là, qui est composé de tous les partenaires intéressés par les services offerts aux personnes handicapées, que les stations de Laval sont vraiment accessibles aux personnes à mobilité réduite, incluant les personnes en fauteuil roulant. Et, dans ces travaux-là, il y a aussi un plan de match, si vous me permettez l'expression, pour adapter progressivement les stations de métro de Montréal aux personnes à mobilité réduite, incluant les personnes en fauteuil roulant. Des travaux sont faits, il y a six stations qui ont été identifiées, et les premiers travaux seront amorcés et devraient être terminés en 2010, là, pour la station Lionel-Groulx. Donc, de ce côté-là, chacune des sociétés a l'exigence.

C'est sûr qu'ailleurs au Québec, si on parle, à Saguenay, on ne parle pas d'adapter un métro, il n'y en a pas, mais c'est vraiment d'adapter le réseau régulier à toutes les personnes qui ont des handicaps. Ça peut être

pour les personnes qui ont des déficiences intellectuelles, visuelles, etc. Je ne sais pas si ça répond suffisamment à la question. Si vous avez d'autres questions, ça me fera plaisir.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

Réaménagement de l'échangeur Dorval

M. Ouimet: J'ai autre chose, M. le Président, mais pas sur le transport adapté, je vais peut-être changer de question. J'aimerais y aller sur le réaménagement de l'échangeur Dorval, connu sous le nom du rond-point Dorval, qui est un sujet qui m'intéresse, qui me passionne. J'aimerais peut-être le situer. L'échangeur Dorval est situé dans le secteur ouest de l'île de Montréal, à 20 km à peu près du centre-ville, au coeur des activités de la cité de Dorval, au croisement des autoroutes 20 et 520 et juste à côté bien sûr de l'aéroport Montréal-Trudeau. Or, les personnes fréquentant l'échangeur Dorval sont presque unanimes sur un point: les infrastructures routières de l'échangeur Dorval ne correspondent plus aux besoins des usagers de la route, pas plus que ceux des piétons ou des cyclistes. Actuellement, tous ces échanges s'effectuent dans un rond-point doté de quatre feux de circulation, ce qui n'est pas sans causer des impacts sur la fluidité de la circulation et conséquemment sur l'économie locale et régionale.

En partenariat avec la ville de Montréal, la cité de Dorval, l'aéroport de Montréal et Transports Canada, le MTQ a proposé, lors d'audiences publiques, un concept novateur qui vise principalement à améliorer la fluidité et la sécurité dans l'échangeur, à séparer le réseau autoroutier du réseau local, à améliorer l'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau et à améliorer la desserte en transport en commun et les liens piétonniers et cyclables, et, à la fin de l'année dernière, le projet recevait l'obtention du décret gouvernemental tant attendu autorisant les travaux.

Moi, pour les gens qui suivent nos travaux, Mme la ministre, particulièrement pour le maire de la cité de Dorval, qui m'en parle régulièrement, et les commettants qui m'arrêtent assez souvent soit dans les centres d'achats ou même sur la rue pour savoir: Qu'en est-il en termes d'avancement des travaux du rond-point Dorval?, pourriez-vous peut-être nous le situer et peut-être nous brosser un tableau de ce qui s'en vient au cours des prochains mois et possiblement des prochaines années?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, effectivement le dossier, ou le projet, du rond-point Dorval est un projet qui nous tient à coeur, c'est une priorité, au ministère, en termes de projet routier de développement. Alors, on comprendra que l'aéroport international de Montréal, c'est une infrastructure stratégique et que c'est important, M. le Président, tant pour la circulation locale que les touristes, les visiteurs qui débarquent à l'aéroport, de pouvoir... Ce qu'on dit, c'est qu'à la sortie de l'aéroport c'est très complexe, il y a beaucoup d'interférences, il y a des feux de circulation. Quelqu'un qui ne connaît pas beaucoup l'endroit peut s'y mêler facilement. Alors, évidemment...

M. Ouimet: Même quelqu'un qui s'y connaît se trompe à l'occasion.

Mme Boulet: À chaque fois que, moi, je reviens de quelque part, mon mari, il me dit: Merde! on s'est trompés de sortie ou... Alors, c'est vraiment complexe comme infrastructure qui a été mise en place, alors c'est important d'intervenir.

Comme le disait le député de Marquette, il y a à améliorer la fluidité et la sécurité. Mais évidemment ce qui est important pour nous également, c'est de séparer les usagers de l'autoroute des usagers locaux. Alors, c'est important de faire la distinction entre les deux types d'usagers. Il faut améliorer l'accès à l'aéroport, et, en refaisant le rond-point, on va également améliorer... on va créer des liens piétonniers et cyclables. Comme je disais tantôt, à chaque fois qu'on a un projet, qu'on peut y inclure soit du transport en commun, soit des pistes cyclables, soit des liens piétonniers, à chaque fois, M. le Président, c'est intégré à l'intérieur des projets. Pour nous, c'est très important.

Alors, on est très fiers aussi parce que... C'est un beau projet parce qu'il est mobilisateur. Alors, on a plusieurs partenaires financiers, que ce soit la ville de Montréal, l'administration de l'aéroport, que ce soit le MTQ, le gouvernement fédéral. Alors, c'est un projet qu'on estime, aujourd'hui, à la hauteur de 210 millions de dollars, et, cette année, M. le Président, on évalue à 30 millions de dollars, M. le député, les montants qui seront investis, dont 15 millions du MTQ et 15 millions qui va venir des partenaires financiers. Alors, essentiellement, on parle d'acquisition de terrains, on parle de déplacement de services publics, Hydro-Québec, Bell, et on débiterait également la phase I des travaux.

Et, si vous me permettez, M. le Président, je laisserais peut-être un peu de temps au sous-ministre pour compléter, là, de façon plus terrain, qu'est-ce qui va se faire cette année, là — je pense que c'est vraiment le coeur de la question, là — alors qu'est-ce qui va se faire concrètement sur le terrain. Est-ce que les gens, les citoyens vont être en mesure de voir les travaux débiter au rond-point Dorval cette année? Alors, j'aimerais ça que le sous-ministre adjoint, M. Gagnon, de l'Est du Québec, puisse répondre à la question.

M. Ouimet: Et d'y aller avec un débit un peu plus lent.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. D'y aller avec un débit un peu plus lent et très détaillé pour que je puisse bien saisir tout ce qu'il va nous dire.

Une voix: ...

M. Ouimet: Oui, parce qu'il parle rapidement.

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre adjoint, si vous pouviez vous identifier encore une fois.

● (10 h 10) ●

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint pour la Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Alors, comme Mme Boulet vient de le mentionner, il y a des étapes importantes qui ont été franchies récemment. Au terme de nombreuses études qui se déroulent depuis plusieurs années, on a finalement obtenu du gouvernement l'autorisation de procéder via le décret qui a été émis à la toute fin de décembre dernier. C'est une étape importante parce que ça nous permettait, au ministère, de lancer les mandats de services professionnels pour la préparation des plans et devis pour finalement aller dans la construction proprement dite.

Alors, récemment, on a octroyé deux mandats de génie à des consortiums d'ingénieurs professionnels, qui ont commencé dès maintenant la préparation des premiers lots de travail. Les premiers lots de travail devraient en principe permettre de commencer la construction dès l'automne prochain. Je dis sous réserve dès l'automne prochain, peut-être même un peu avant, il est possible que, dès l'été, on puisse commencer à construire des chemins de déviation qui vont devenir nécessaires tout au long des travaux du réaménagement du rond-point proprement dit. Mais, à tout le moins, une chose qui est sûre, c'est qu'à l'automne on va commencer les premiers lots de travail du nouvel échangeur lui-même, à savoir: on va intervenir sur un certain nombre de structures, sept à huit structures différentes, dont une majeure, qui vont nous permettre, dans un deuxième temps, d'y aménager les chemins d'accès pour pouvoir démolir les structures existantes. Alors, dès l'automne prochain, les premiers lots de travail devraient s'amorcer concrètement sur le terrain.

Peut-être que, pendant l'été... Je rappelle qu'on va peut-être construire des chemins de déviation qui vont être utiles tout au long des travaux. Et, à la suite de ça, les lots de travail subséquents seront préparés et se mettront en branle au fur et à mesure de l'ordonnancement des travaux, qui doivent en principe se dérouler sur une période d'à peu près quatre ans.

Alors, M. le député l'a mentionné, le rond-point, qu'on connaît tous depuis de nombreuses années, est très complexe, il y a énormément de circulation qui s'y véhicule à tous les jours. Il doit permettre actuellement d'accommoder différents types de trafics: le trafic de transit sur l'autoroute Est-Ouest 720; les trafics de transit qui vont à l'aérogare proprement dite; un trafic qui provient également de l'est, qui se destine à l'aérogare et puis qui va aussi aller dans l'ouest. Alors, tous ces mouvements de trafics là différents, distincts, avec des origines et des destinations différentes, seront réaménagés dans le nouvel échangeur, qui devra donc permettre d'accommoder chacun de ces différents volumes de circulation. Alors, ça donne à peu près l'échéancier des travaux qui sont amorcés actuellement.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Laurier-Dorion... M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Qu'est-ce qui est prévu en termes d'information pour la population locale, qui va bien sûr subir les quelques inconvénients des travaux qui vont s'amorcer? Mais les gens sont patients, ils l'ont été depuis plusieurs décennies. Maintenant, je pense qu'on est à une phase où les citoyens ont besoin d'avoir de l'information, savoir exactement ce qui va se passer. Alors, est-ce qu'il y a un plan de match qui est prévu à ce niveau-là?

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Alors, il va y avoir une stratégie d'information en continu pour les citoyens parce qu'avec un projet d'une telle envergure, dans un milieu aussi dense que celui qui se situe à proximité de l'aéroport Pierre-Trudeau, c'est évident qu'il va y avoir des entraves à la circulation, c'est évident que les gens vont devoir subir des inconvénients pendant quelques années. On va essayer de les informer en continu parce qu'il faut... Il ne faut pas se le cacher, même si on fait une information adéquate en début de travaux, il est très courant de voir des réorientations qui sont faites parce que, pour toutes sortes de bonnes ou de mauvaises raisons, il faut réorienter certains types de travaux. Donc, c'est important de se donner une stratégie d'information des citoyens et des usagers qui va permettre, en continu, de les informer. Et, dès qu'il y aura des changements significatifs au mode d'entrave, au mode de circulation préconisé, on va s'organiser pour les informer le plus rapidement possible.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: On prévoit des travaux sur une durée de combien de temps, de combien d'années? Je sais que c'est approximatif, là, ça peut changer en cours de route, mais, à ce moment-ci, qu'est-ce qu'on planifie?

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Ce qui est prévu pour l'instant, c'est l'ordonnement des travaux sur un minimum quatre ans. On commence dès l'automne prochain, et ça va devancer un peu la phase de l'an prochain. Donc, on va commencer, dès l'automne prochain, par la construction de certains viaducs, sept à huit viaducs différents qui vont devenir des viaducs permanents dans le cadre du nouvel échangeur, qui vont nous permettre de démolir ceux qui ne seront plus utiles. Et l'ensemble des lots de travail, il est prévu actuellement sur une période de quatre ans, fort probablement plus cinq ans parce qu'il y aura des travaux complémentaires sans doute à la dernière année. Donc, on peut s'attendre à une période assez mouvementée pendant les quatre ou cinq prochaines années, ce qui n'est pas anormal comme ordonnancement, compte tenu de la complexité du milieu, des différents lots de travail qu'il faut agencer. Il y a des partenaires qui sont impliqués là-dedans, il y a des voies ferrées à déplacer, il y a une énorme, énorme, énorme quantité de travaux qui sont imputables aux partenaires. Donc, tout ça ne peut pas se faire en dedans d'un minimum de quatre ans et très probablement plus cinq ans.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Si j'ai bien compris, il faut ériger les structures avant de démolir les structures existantes. C'est bien ça?

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Oui. Il faut prévoir la construction de quelques structures pour pouvoir permettre

de rediriger le trafic sur ces nouvelles structures là, pour pouvoir démolir les structures existantes et réaménager les axes parce qu'il y a des travaux majeurs de réaménagement et des axes de l'autoroute 20 et de la 520. Alors, avant de pouvoir réaménager les axes proprement dits, il faut démolir les structures sur lesquelles ces axes-là doivent se véhiculer. Et donc les nouvelles structures vont nous permettre d'aménager des accès, même temporaires dans certains cas, qui vont nous permettre de démolir les structures existantes et de réaménager des voies routières et les voies de chemin de fer qu'il faut déplacer dans certains cas.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

Déneigement du réseau routier

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, à l'étude des crédits, je vais changer de registre et j'aimerais poser quelques questions à la ministre sur le déneigement donc qui a eu lieu cet hiver et les problématiques qui ont eu lieu sur les routes du Québec. J'aimerais savoir. J'ai lu des commentaires de la ministre, qu'elle ne voulait pas réduire les normes de déneigement. Donc, j'aimerais connaître, au niveau du déneigement routier, quelles sont les normes, comment ça fonctionne et qui fait le suivi de la qualité du déneigement sur nos routes.

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

Mme Boulet: M. le Président, évidemment, on a connu une année exceptionnelle, alors... Dans certaines régions, il est tombé des quantités de neige historiques... Bien, historiques ou, à tout le moins, on peut relever, là, on peut faire le retour en arrière dans les 40 dernières années, et, dans certaines régions du Québec, il y a eu plus de neige qui a tombé que dans les 40 dernières années. Alors, évidemment, ça a amené une dynamique différente au ministère.

On sait qu'on a même dû faire venir du sel des Bahamas et de la Tunisie alors pour être certains de ne pas manquer de sel. Mais ce qui était clair et ce qu'on a toujours dit à la population du Québec, c'est qu'indépendamment des dépassements de coûts le ministère était pour assumer sa responsabilité, sa mission première, qui est de voir à la sécurité de l'ensemble des usagers sur le réseau routier du Québec, et évidemment ça a coûté plus cher cette année que les budgets qu'on avait anticipés ou que les budgets qui avaient été prévus quand on se comparait à l'année dernière. Alors, ceci dit, M. le Président, du début à la fin de l'année ou à la fin de l'hiver 2008, on aura été en mesure d'assumer, là, les coûts et d'assumer les besoins en sel et d'accompagner les entreprises qui étaient responsables de l'entretien du réseau routier et qui avaient signé des contrats avec le ministère.

Maintenant, pour ce qui est des paramètres des exigences que l'on demande, on sait que 20 % des contrats se font en régie, 80 % sont donnés à l'entreprise privée, et on est très rigoureux à l'égard du rendement de ces opérations-là. Alors, il y a des exigences par rapport à l'état des chaussées, et c'est suivi de façon tout à fait rigoureuse au ministère. Et, si jamais il y avait un entrepreneur qui ne respectait pas les conditions de son contrat, alors il y a des pénalités, il y a des avertissements qui

sont donnés, et on suit ces contrats-là de façon très, très précise et très, très proche, M. le Président.

Maintenant, si on veut répondre à la question du député de Blainville et donner plus de détails sur la façon... ou qu'est-ce qu'on exige à nos entrepreneurs, j'ai à mes côtés la sous-ministre adjointe, Anne-Marie Leclerc, qui, si vous me permettez, répondra de façon plus précise au député de Blainville.

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

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, M. le Président. M. le député, les niveaux de service sont établis en fonction de différents critères, notamment le type de route — une autoroute, par exemple, par rapport à une route collectrice, c'est différent, le traitement est différent — de même qu'en fonction du débit de circulation. Alors, quand une route est très achalandée, où on a un fort débit de circulation, on va ajuster nos niveaux de service en fonction de ces deux paramètres-là.

Alors, le point d'inclinaison, si vous voulez, c'est: quand on a au-dessus de 2 500 véhicules par jour en hiver, parce qu'on sait que les débits d'été et les débits d'hiver sont un petit peu différents, on travaille à chaussée dégagée, en deçà de 2 500, on est à chaussée partiellement dégagée, et ainsi de suite, on décline. Tous les niveaux de service du ministère sont indiqués dans les normes et dans les cahiers de charges et devis généraux en viabilité hivernale, donc les entreprises qui sont à contrat pour le ministère connaissent bien ce qu'on attend d'eux en fonction du service à l'usager.

S'ajoutent à ces éléments des indications quant aux heures où on doit atteindre le niveau de service. Quand on est en forte précipitation... On comprendra qu'une tempête de neige qui nous amène 40 cm de neige ce n'est pas instantané, le déneigement. Donc, six heures après la précipitation, on doit avoir atteint le niveau de service, et vous pouvez continuer comme ça pour plusieurs autres paramètres: le dégagement des accotements, le dégagement des bretelles d'autoroute, le dégagement des triangles de visibilité aux intersections, le dégagement aussi de certains éléments de la route comme les glissières de sécurité. Donc, tout ça est intégré au niveau des contrats et des routes, et c'est ce qu'on appelle, c'est ce que vous avez appelé, M. le député, les niveaux de service.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

● (10 h 20) ●

M. Gingras: M. le Président, nos contrats, et M. le sous-ministre le disait l'an passé, on a des exigences qui sont peut-être supérieures à ceux qui sont dans les autres provinces. Mais, si je me réfère encore à un article de *La Presse* du 25 septembre 2007, on disait que ça coûte deux fois plus cher, au Québec, pour le déneigement comparativement à des provinces... la province de l'Ontario, entre autres. À cet effet, si ça coûte plus cher au Québec, si nos exigences sont plus grandes au Québec, on doit avoir des contrats qui sont plus exigeants.

Si oui, qu'est-ce qu'on a dans les contrats? Quelles clauses a-t-on dans les contrats pour s'assurer du respect du contrat?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le Président, M. le député, les contrats de services de déneigement prévoient des clauses d'avertissement des entreprises, prévoient des clauses de pénalité aussi des entrepreneurs. Donc, on a cette mécanique de suivi et de surveillance de la réalisation des contrats de viabilité hivernale au Québec.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Et ma question, d'entrée de jeu, était: Quelles sont les normes — on en a parlé — donc les normes en fonction du type de routes? Comment ça fonctionne? Donc, c'est 20 % en régie, 80 % en entreprise privée. À la question: Comment le suivi est fait?, j'aimerais une brève réponse. Qui s'assure du suivi des contrats et qui est responsable des contrats avec les entrepreneurs? C'est-u aux DT? C'est-u général? C'est-u le sous-ministre? C'est-u la ministre? Qui s'occupe du respect des normes et des contrats?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Les contrats sont octroyés par les directions territoriales supervisées par les centres de services — vous savez qu'on a 60 centres de services — et la supervision se fait par les responsables qui sont dans les centres de services chargés du respect des exigences de viabilité hivernale et de déneigement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, cet hiver, dans certaines régions du Québec, il y a eu un nombre de sorties de route anormal ou relativement trop élevé, et mes sources ne viennent pas de ouï-dire ou de qu'en-dira-t-on, elles viennent de la Sûreté du Québec. Un sergent de la Sûreté du Québec a compilé le nombre d'accidents survenus en novembre, le 29 novembre, à l'occasion de la première tempête, et 13 accidents, sur les autoroutes 540 et 40, ont été effectués.

Ce qu'on nous dit, c'est: lorsque le patrouilleur donc de la Sûreté du Québec demande à l'unité de gestion des appels de communiquer avec le ministère des Transports afin de faire circuler les équipements requis lors de mauvaise température sur le territoire — donc, c'était dans les 80 % d'entreprises privées qui avaient les contrats sur cette portion de route là — la réponse du ministère est souvent: Nous allons l'aviser, mais nous ne pouvons pas le contraindre.

Qu'est-ce que le ministère répond à ça?

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

Mme Boulet: M. le Président, je vais laisser le sous-ministre en titre répondre à la question, si vous me permettez.

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

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Alors, le premier élément de réponse est le suivant: d'abord, je

pense qu'on est tous en mesure de reconnaître que le Québec a connu, cette année, un hiver hors du commun en termes de précipitations et, particulièrement aussi dans certaines régions du Québec, en termes de vents. On a eu des problématiques de déneigement qui étaient reliées à des phénomènes de vents qu'on ne connaissait pas depuis un certain nombre d'années.

Deuxième chose, le défi du ministère, et ça, mes collègues me trouvent harcelant là-dessus... La première bordée de neige, historiquement, la première bordée de neige, au Québec, est toujours un défi d'entretien parce que les entreprises et la régie doivent se mettre en oeuvre une première fois, et il y a toujours un peu des difficultés à adresser ou à gérer la première neige, peu importe où on est au Québec. Et d'ailleurs on essaie de travailler, nous, des techniques, là, pour régler cette situation qui, à chaque année, se présente.

Deuxième élément, j'ai effectivement été sensibilisé au fait qu'il y a eu un événement, je pense que c'est dans la région de Québec — ça a été rapporté par un média que j'écoute des fois quand je m'en viens au bureau — où il y a un patrouilleur de la Sûreté du Québec qui aurait laissé entendre qu'il avait appelé le ministère des Transports et qu'il s'était fait dire: «No way», nous autres, là, on peut toujours s'en occuper, mais on ne peut pas te garantir qu'il va le faire. J'ai demandé une vérification de la situation, et manifestement ce n'est pas exactement ce qui s'est passé; au contraire, les rapports... D'ailleurs, j'ai demandé qu'on vérifie même à la Sûreté du Québec, parce que dans le fond on travaille étroitement avec eux, et les rapports qu'on nous a donnés, c'était qu'au contraire les communications avaient été faites correctement, les réponses avaient été données correctement par le ministère.

Ceci étant dit, M. le Président, je voudrais rassurer le député, il est hors de question, pour le sous-ministre, d'accepter, si jamais une situation comme ça se posait, si elle était vérifiée, il est hors de question, pour le sous-ministre, d'accepter ce genre de situation, et je peux vous assurer que, dès que c'est porté à notre attention, on intervient et, s'il y a des correctifs à apporter, on le fait. Et on est en mode continu de collaboration avec les corps policiers, la Sûreté du Québec, les corps policiers municipaux, et on essaie, à chaque jour, de relever, là, le défi des bordées de neige et aussi de la congestion routière qui en découle. Alors, c'est un peu la réponse, M. le Président, que je peux donner au député.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. On nous rapporte et on entend dans les corridors que le MTQ, le ministère des Transports du Québec, n'a pas les coudées franches pour contraindre les sous-traitants à respecter les plus hauts standards de qualité que l'on voudrait avoir en termes de déneigement. La ministre, au cours de l'année, a effectivement parlé des entreprises qui bénéficiaient d'une main-d'oeuvre en décroissance, d'équipements qui sont vieux et qui ne sont pas remplacés.

Donc, est-ce que, dans les contrats actuels, le ministère a tout ce qu'il faut? Et est-ce qu'il impose effectivement des pénalités aux entrepreneurs? Est-ce qu'il en a imposé l'année dernière? Si le sous-ministre me dit: Oui, puis on a les coudées franches, puis on impose des pénalités,

les Québécois se sont aperçus que, dans bien des cas, même si ce fut une année exceptionnelle... Ce n'était pas une année exceptionnelle à la première tempête, les gens ne le savaient pas encore, que ce serait une année exceptionnelle, et c'est arrivé à la première tempête, certains événements. Donc, si le ministère a tous les outils, si les contrats ont toutes les clauses de pénalité et si le ministère fait respecter les contrats, est-ce que le sous-ministre nous dirait ou la ministre nous dirait combien de pénalités ont été imposées l'an dernier et nous déposer ici, à la commission, ces données-là?

Le Président (M. Bergman): M. Jean. Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais commencer, si vous me permettez, M. le Président, pour rectifier l'introduction de la question quand il dit que j'ai dit ci et ça, là. Alors, la seule chose dont on a fait mention, M. le Président, c'était qu'effectivement, dans ce genre d'entreprise là, il y avait une problématique de main-d'oeuvre. Alors, on n'a jamais parlé de ne pas avoir les coudées franches. Alors, il y a une problématique de main-d'oeuvre. Ceci dit, c'est une problématique, on est en train de travailler sur la problématique avec l'ensemble des organismes qui travaillent en transport, soit la PMVL, avec l'AQTR, avec tous les gens qui sont en train de donner ou de faire de la formation et inciter nos jeunes à relever le défi de ces emplois-là. Alors ça, c'est une chose.

Maintenant, M. le Président, il est clair que le ministère a tous les outils, a mis les clauses, des clauses très rigoureuses dans chacun de ces contrats-là et a les coudées franches à l'égard de ces entrepreneurs-là. Alors, là-dessus, je vais laisser parler le sous-ministre, si vous me permettez, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

● (10 h 30) ●

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Première réaction: on m'informe qu'il n'y a pas de sous-traitance, il n'y a pas de sous-traitance en déneigement, on contracte directement avec celui qui fait le travail sur le terrain. Donc, ce premier volet de votre question n'est pas à propos dans le domaine du déneigement.

Deuxièmement, les contrats, comme le disait Mme Leclerc, sont spécifiques quant aux obligations de résultat et de service, et on a un système de vérification terrain pour savoir si le service est livré tel qu'on s'y attend et selon la qualité qu'on exige, et, si le service n'est pas livré selon la qualité, il y a un système de pénalité, de réclamation, de blâme qui est fait auprès des entrepreneurs.

Pour ce qui est de la dernière question, c'est-à-dire que vous voulez avoir l'inventaire, dans le fond, des pénalités, des blâmes, bon, juste un... M. le Président, le député n'est peut-être pas au courant, mais il neigeait, samedi passé, à Québec. Alors, on est actuellement au moment de fermer l'hiver. Toutes les directions territoriales sont en train de compiler les données relativement au déneigement de l'hiver qui vient de se terminer, et on aura, à un moment donné, à fournir l'information à Mme la ministre, qui pourra la transmettre aux membres de l'opposition.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Je demande à Mme la ministre: Est-ce qu'on peut déposer, à la fin de l'hiver ou quand les compilations seront faites, le nombre de pénalités, donc l'inventaire des pénalités et ce qui a été fait cet hiver?

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

Mme Boulet: Tout à fait. Tout à fait. Le sous-ministre vient de l'indiquer, M. le Président. Alors, comme l'a dit le sous-ministre, quand on aura terminé de compiler, quand l'hiver...

Premièrement, on va attendre que l'hiver soit terminé et, dans un deuxième temps, on va compiler et on informera les partis de l'opposition, ça va nous faire plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): ...Mme la ministre, pour déposer cette information avec le secrétaire de la commission, qui va faire la distribution aux membres de la commission.

Mme Boulet: Ça nous fait plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci.

M. Gingras: En tous les cas, M. le Président, il y a d'autres documents qui ont été demandés auparavant par la deuxième opposition, j'aimerais que les documents soient remis à la commission pour qu'elle puisse en informer les membres de la Chambre.

Le Président (M. Bergman): C'est un règlement que, s'il y a un dépôt, c'est supposé être fait avec le secrétaire de la commission, M. le député de Blainville.

M. Gingras: D'accord. Parce que j'entendais tout à l'heure: On va vous remettre... Donc, ce sera remis aux membres de la commission.

Ça va, M. le Président, pour moi. J'ai terminé ce bloc. On reportera les minutes restantes à un peu plus tard.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): M. le Président, si vous me permettez, seulement qu'une réaction. Ça fait deux commissions assez intimes que j'ai avec les parlementaires, et à chaque fois on laisse entendre qu'on a l'habitude d'envoyer nos réponses aux questions un peu partout, là. Il est clair, il est clair dans notre tête à nous, et c'est la pratique au ministère, que, quand on rencontre les parlementaires, quand ils nous demandent une question puis qu'on doit transmettre la réponse par écrit, on passe par le Secrétariat des commissions. On est tellement habitués qu'on attend que le secrétariat nous annonce ou nous rappelle la liste des questions auxquelles on doit répondre. Et des fois il y a certains parlementaires qui trouvent qu'on attend trop. Alors ça, c'est clair, M. le Président, je veux rassurer les parlementaires, on va passer par le secrétariat de la commission.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Jean. Merci beaucoup. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je ne sais pas, M. le Président, à qui le sous-ministre faisait référence, là. À personne en particulier, bien sûr.

Des voix: Ha, ha, ha!

Aménagement de voies réservées au transport en commun dans le cadre de travaux routiers à Québec

M. Deslières: Alors, M. le Président, je vais faire la transition, puisque le temps du bloc était terminé, avec le volet du transport collectif et la réponse de Mme la ministre, qui nous disait: Lorsqu'on entreprend des travaux sur le réseau routier, on pense toujours à un aspect de développement, concernant le transport collectif, de voies réservées, tout ça. Alors, je vous amène dans la région de Québec, Mme la ministre, et il y a, dans les cartons du ministère, de la Direction territoriale de Québec, un certain nombre de viaducs où on doit apporter des correctifs, des corrections. Je pense en particulier, là, au viaduc Charest, sur du Vallon... sur Robert-Bourassa, qui doit être refait et à un certain autre nombre de viaducs dans la région, particulièrement sur le territoire de la capitale nationale, qui ont un besoin évident pour la sécurité des gens mais également, tout en faisant ces travaux-là, en pensant au développement du transport collectif, donc création d'une troisième voie, tout ça.

Et on me signale que l'ensemble de ces travaux, et particulièrement le cas que je viens de citer, sur Charest et du Vallon... et Robert-Bourassa, le ministère, là, n'est pas au rendez-vous. On nous indique qu'on est en réflexion, on attend. Dans le fond, on est en attente, là. La ville de Québec est en attente.

Est-ce qu'on pourrait nous donner l'heure juste concernant ce dossier précis et également étendre la réponse sur une évaluation de ce qui doit se faire comme travaux sur certains viaducs pour y inclure des voies réservées pour le développement du transport collectif, du transport en commun?

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député de Beauharnois. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais commencer, puis, si vous me permettez, je vais demander au sous-ministre, M. Loranger, peut-être de venir compléter.

Alors, évidemment, le transport en commun au niveau de la Capitale-Nationale, c'est un dossier très important, et, on le dit, il y a un défi, il y a un défi ici, à Québec, d'organiser, de structurer son transport en commun, autant dans la région de la Capitale-Nationale qu'à Lévis, sur la Rive-Sud, là. Je pense qu'autant l'un et l'autre, ils ont un défi.

Maintenant, quand on a construit l'autoroute du Vallon — c'est du Vallon ou Robert-Bourassa — on avait dit qu'on y intégrerait... il y avait une recommandation du BAPE à l'époque qui disait que, le projet, on pouvait aller de l'avant, dans un contexte de développement durable, en considérant l'élément d'y intégrer une voie réservée. Alors, c'est toujours la volonté du ministère d'intégrer une voie réservée sur Robert-Bourassa.

Ceci dit, M. le Président, il faut refaire l'échangeur Charest, dans un premier temps. Alors ça, c'est une structure,

là, qui... On ne peut pas passer à côté, si on veut faire une voie réservée, il faut penser, dans un premier temps, à l'intégrer dans le réaménagement d'un nouvel échangeur Charest, et la construction de ce nouvel échangeur là est prévue, là... Je pense qu'on est tout près de commencer les travaux. Mais, d'ici cinq ans, là, en intégrant le cinq ans, ce sera terminé. Alors, d'ici aux cinq prochaines années, on va procéder à la démolition, à la reconstruction et à l'intégration d'une voie réservée au niveau de l'échangeur.

Ceci dit, à court terme, M. le Président, pour régler les problèmes de congestion, il y a eu des travaux qui ont été faits. Alors, au niveau de la bretelle du chemin Sainte-Foy, on a investi 1,5 million de dollars, M. le Président, pour y intégrer une voie réservée. Alors, à court terme, ce sont des actions qui ont été prises pour soulager le secteur et améliorer la fluidité sur l'autoroute.

Et également ce qui est prévu dès cette année, c'est l'aménagement d'une voie réservée sur l'accotement pour la sortie à l'autoroute Félix-Leclerc, alors 17 millions de dollars, et ces travaux-là débutent dès cette année. Alors, 1,5 million au chemin Sainte-Foy et 17 millions de dollars à la sortie, là, Félix-Leclerc. Alors, c'est des travaux qui vont commencer. On estime à à peu près 10, 12 millions les investissements qui seront faits à Félix-Leclerc dès cette année. Et dans tout ça il faut revoir et il faut, comme je vous dis, reconstruire l'échangeur Charest, qui est une étape cruciale et déterminante dans l'intégration d'une voie réservée. Alors, on travaille toujours en continuité, M. le Président, sur ce projet-là et on veut bel et bien, au ministère, doter la région d'une voie réservée dans ce secteur-là parce qu'on sait qu'il y a un problème important de congestion.

Je peux peut-être laisser compléter M. Loranger s'il a d'autres éléments qu'il pourrait donner à M. le député de Beauharnois, là, sur ce dossier-là, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre. Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ...je n'ai aucune objection pour M. Loranger, mais une question suite à la réponse de Mme la ministre: Pourquoi un échéancier de cinq ans? Ça me paraît important, vital, urgent. Et je comprends qu'il y a un temps certain pour le faire, mais cinq ans, là, je vous le dis tout de suite, ça m'apparaît très long, compte tenu de l'urgence de faire ces travaux-là.

Mme Boulet: Si vous me permettez, le sous-ministre va répondre à la question. Mais c'est un élément de gestion de circulation et c'est... Il y a une complexité au niveau des travaux, là. C'est ça. Mais je vais laisser M. le sous-ministre vous donner de plus amples informations, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre adjoint, vous pouvez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Loranger (Jean-Louis): Oui. Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint pour l'Est du Québec.

Une voix: ...

Mme Boulet: Jean-Louis, parle un petit peu plus fort.

M. Loranger (Jean-Louis): Non, c'est parce que le micro n'était pas ouvert.

Mme Boulet: Ah! O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint pour l'Est et Québec.

M. Deslières: Je suis pas pire.

Le Président (M. Bergman): Je vais vous aider.

M. Loranger (Jean-Louis): Alors, Mme Boulet a donné plusieurs éléments. Mais vous disiez, en début de vos propos, M. le député, qu'on ne savait pas où est-ce qu'on s'en allait. On sait très bien où est-ce qu'on s'en allait parce qu'il y a eu plusieurs études et...

M. Deslières: M. le Président, un instant, là.

Le Président (M. Bergman): Un moment, M. le député.

M. Deslières: M. le Président, non, je n'accepterai pas ce que M. Loranger vient de dire.

Le Président (M. Bergman): Un moment, M. le député. Vous n'avez pas la parole. M. le député, vous n'avez pas la parole.

M. Deslières: Non, mais, M. le Président, je m'excuse, là, mais je n'ai pas tenu ces propos-là. Je m'excuse, là.

● (10 h 40) ●

M. Loranger (Jean-Louis): Je voudrais préciser que c'est un projet de très grande envergure parce que nous allons refaire la géométrie entière du carrefour, en profiter pour refaire les structures, qui ont atteint la fin de leur vie utile, et en même temps intégrer une troisième voie qui serait dédiée au transport en commun.

Alors, vous faisiez une référence au niveau des consultations. La ville de Québec a été consultée à plusieurs reprises au niveau des fonctionnaires. L'exécutif de la ville de Québec, incluant M. le maire, a été rencontré.

Au niveau de l'échéancier des travaux, quand on parle de cinq ans, on parle de travaux actuellement qu'on évalue qu'il peuvent aller entre 250 et 300 millions. Alors, l'objectif du ministère, c'est de réaliser techniquement et physiquement, d'une façon continue, le plus rapidement possible... et ça va être très difficile de réaliser tout l'ensemble de ces travaux-là à l'intérieur d'un délai plus court que cinq ans.

Dans le cas de du Vallon... Robert-Bourassa—Charest, les mandats de services professionnels pour la route sont donnés, les plans sont en cours, on est en train de donner les mandats pour les structures. Et, en plus des travaux de voies réservées pour pallier transitoirement aux problématiques de transport en commun, nous devrions même être en mesure de débiter, sur le terrain, à l'automne 2008, certains travaux en regard de l'échangeur Robert-Bourassa—Charest, entre autres une rampe de déviation qui fait partie de la nouvelle géométrie, qui va nous permettre de mieux gérer la circulation.

Aussi, ce qui est envisagé — parce que ça va être très, très contraignant au niveau de la circulation — comme mesure de mitigation, qu'est-ce qui est prévu, qu'on est en train de regarder, c'est des navettes de transport en commun pour pallier à l'absence de voies de circulation qu'on devra éliminer durant le temps de la construction. Actuellement, on est à deux voies. On devra ramener ça à une voie durant le temps de la construction. Et actuellement ce qu'on est en train de regarder avec la ville et le RTC, c'est de pallier avec des navettes de transport en commun pour s'assurer qu'on va être capables de maintenir une fluidité puis une mobilité acceptables.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, M. le Président. Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Bergman): Il vous reste 11 minutes.

M. Deslières: 11 minutes. Ma question était claire et nette, là. J'ai voulu savoir s'il y avait un accord de principe et j'ai voulu savoir quelle était la... Parce que Mme la ministre venait de dire que ça prendrait quatre, cinq ans. Mon étonnement... et je pense que j'ai le droit de m'étonner, d'avoir des réponses, tout ça. Les réactions du sous-ministre, là, moi, je peux m'en passer. En passant, là, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que le ministère... j'ai dit que le ministère n'a pas accordé de réponse, présentement. C'est ce que j'ai dit, M. le Président.

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

M. le Président, je veux passer sur un autre dossier concernant la rue Notre-Dame. C'est un dossier majeur, qui est dans les cartons du ministère depuis longtemps. Je voudrais savoir de la part de Mme la ministre si le protocole avec la ville de Montréal est signé, si la répartition des coûts est connue et si l'échéancier est prévu.

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

Mme Boulet: Je vais répondre, mais, si ça a besoin de compléments d'information, je pourrai demander au sous-ministre de Montréal...

Alors, le dossier de la rue Notre-Dame, évidemment c'est un dossier qu'on parle abondamment, depuis de nombreuses années, alors avec l'ensemble des partenaires. Alors, je veux juste trouver... On sait qu'il y a un problème de congestion. Alors, il y a plus de 75 000 véhicules-jour qui circulent sur la rue Notre-Dame. Il y a beaucoup de gens qui circulent dans les rues voisines, les rues locales voisines pour éviter le problème de congestion sur la rue Notre-Dame. Donc, il y a un problème... améliorer le transit local et...

Alors, ce qu'il est important de dire, premièrement, c'est: un, l'entente n'est pas conclue. Je veux dire, l'entente de partenariat, là, avec la ville n'est pas signée encore, il y a toujours des discussions. On sait qu'à l'automne on a eu une consultation pour l'intégration urbaine avec les citoyens, les résidents qui demeurent à proximité de la

rue Notre-Dame. Alors, ça a été fait. Maintenant, et le ministère des Transports et la ville de Montréal sont à prévoir comment intégrer ou comment on peut améliorer le projet, le bonifier pour faire en sorte d'être à l'écoute encore davantage des citoyens. C'est un projet qui est évalué présentement à la hauteur de 750 millions de dollars, dont la contribution serait de 625 pour le ministère des Transports et de 125 pour la ville de Montréal. Alors, on travaille actuellement...

Vous savez que le projet qui est sur la table, en fait c'est une intégration d'un boulevard urbain avec une autoroute, alors avec une gestion de la circulation en période de pointe et en période hors pointe, et ce qu'il est important de dire, c'est qu'on tient compte... Il y a une voie réservée au transport collectif dans les huit voies, là, c'est quatre voies de chaque côté, et on est après regarder également, avec la ville de Montréal, la possibilité de mettre en place une voie réservée au covoiturage. Alors ça, c'est des choses qu'on regarde actuellement. On pense que ce serait porteur, on pense que ça inciterait les gens à circuler davantage avec les amis, avec les voisins, avec leurs collègues de travail. Mais il y a une voie réservée qui est assurée, et on est après évaluer la possibilité, là, d'une voie réservée au covoiturage. Alors ça, je pense que ça va dans le sens de ce qui est demandé par les gens qui restent à proximité de la rue Notre-Dame.

Je ne sais pas si... Y a-tu d'autre information, M. le collègue, que vous aimeriez...

M. Deslières: Je comprends...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je comprends, M. le Président, que l'entente n'est pas signée. Est-ce que je peux savoir s'il y a une date de prévue pour la signature de l'entente avec la ville? Je parle de l'entente détaillée, là. Et vous avez fait mention, Mme la ministre, bien sûr d'une consultation faite par le groupe Divercité, qui vous a remis et qui a remis à la ville de Montréal, je crois, son rapport en mars. Est-ce que vous avez l'intention de faire connaître et de rendre public ce dit rapport?

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

Mme Boulet: Excusez-moi, j'ai juste manqué un petit bout, M. le collègue. Le rapport de?

M. Deslières: Sur la consultation par le groupe Divercité.

Mme Boulet: Oui, oui. Tout à fait. Tout à fait.

M. Deslières: Est-ce que vous avez l'intention? Et, si oui, quand allez-vous rendre le rapport de la consultation publique?

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

Mme Boulet: Alors, le rapport, c'est certain qu'il va être rendu public dès qu'il sera disponible.

M. Deslières: Vous l'avez dans les mains, là.

Mme Boulet: Je vais laisser le sous-ministre vous répondre, si vous me permettez, M. le...

Le Président (M. Bergman): Monsieur...

Mme Boulet: Gagnon.

Le Président (M. Bergman): Gagnon. M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Dans les faits, oui, le rapport nous a été déposé, le rapport de la consultation publique qui a eu lieu récemment nous a été déposé. Vous savez que c'était une condition qui était exprimée dans le décret du gouvernement de faire cette consultation-là, qui devait porter en principe sur les mesures d'intégration urbaine. Donc, Convercity, la firme qui avait été mandatée pour faire le rapport, nous l'a remis, le rapport. On doit le remettre incessamment au ministère de l'Environnement, et, dès qu'il sera remis au ministère de l'Environnement, il va devenir public pour l'ensemble des citoyens. Très probablement qu'on va le mettre sur le site Internet du ministère pour que l'ensemble des citoyens qui voudront bien le consulter pourront le consulter.

Alors, vous comprendrez qu'on vient de recevoir le rapport, c'est tout récent, là. Depuis à peu près une semaine ou deux, on a le rapport en main, on est en train de le regarder. On a discuté avec le ministère de l'Environnement et on s'apprête incessamment à déposer le rapport.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, il vous reste une minute.

M. Deslières: Est-ce qu'on peut avoir plus de précisions? Quand pensez-vous rendre le rapport public? Et j'avais une question avant cette question-là concernant la date de signature sur le protocole avec Montréal.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Pour le rapport de Convercity, pour le rendre public, je vous dirais que c'est d'ici une semaine ou deux, le temps qu'on s'entende avec le ministère de l'Environnement et qu'on le dépose. On ne l'a pas transmis encore au ministère de l'Environnement, donc il faut le transmettre au ministère de l'Environnement pour respecter la condition du décret et il faut s'entendre avec eux autres. Est-ce que c'est eux autres qui vont le rendre public, compte tenu que ça fait partie de la procédure environnementale, ou si c'est nous autres? Très probablement qu'ils vont nous demander de le rendre public ou qu'ils vont accepter qu'on le rende public nous autres mêmes. Alors, d'ici une semaine ou deux semaines maximum, ça devrait être fait.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de...

M. Deslières: Excusez, j'avais posé ma question et j'attendais le complément de réponse concernant la date des signatures de...

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon, en conclusion.

M. Gagnon (Jacques): Pour l'entente avec la ville, ce qui va se passer, pour apporter un peu plus de précisions: ce ne sera pas une entente, ce ne sera pas un protocole d'entente au sens où on l'entend généralement au ministère des Transports. Ce qu'on est en train de discuter avec la ville... Il y a des projets qui ont été déposés, qui sont en train d'être finalisés. Ce qu'on va signer avec la ville, c'est une convention de principe. Il faut comprendre qu'un protocole d'entente avec la ville, c'est très, très, très compliqué sur des projets qui sont aussi complexes parce qu'il faut rentrer, à ce moment-là, une foule de détails qu'on ne connaît pas encore actuellement, qui devront être précisés au fur et à mesure des plans et devis. Donc, ce qu'on va signer, c'est une espèce de convention de principe avec la ville, convention de principe à l'intérieur de laquelle le partage des responsabilités va être identifié, et le partage en général des responsabilités financières va également être précisé. Suite à ça, on va signer... Dans chacun des lots de travail, dans chacun des tronçons sur lesquels on va intervenir, là on va signer un protocole particulier, pour ce tronçon-là, avec la ville de Montréal.

Je donne comme exemple qu'on va très probablement commencer les travaux prochainement dans le secteur de Souigny. On va avoir signé une entente spécifique pour les travaux qui vont être faits dans Souigny, mais cette entente spécifique là va s'inscrire à l'intérieur de la convention de principe qui devrait être signée incessamment avec la ville de Montréal. Je fais le parallèle, par exemple, que, quand on a préparé les travaux de l'ensemble de l'autoroute Décarie ou du boulevard Décarie, on a fonctionné un peu de la même manière. On avait une espèce d'entente-cadre, et, à l'intérieur de cette entente-cadre, on signait des ententes particulières pour chacun des projets qui étaient identifiés dans l'entente-cadre. Donc, on va procéder de la même manière avec la ville de Montréal, et ça va sans doute s'appeler convention de principe. Le terme qu'on a retenu pour l'instant, c'est une convention de principe pour ne pas mélanger protocole d'entente, entente, entente-cadre et...

● (10 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

État de la chaussée sur le réseau routier

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Plusieurs Québécois ont une image persistante et plutôt négative de l'état de nos routes. En ce sens, ma préoccupation, aujourd'hui, M. le Président, concerne l'état général du réseau routier administré par le MTQ et les investissements faits pour améliorer la qualité de nos routes. Il semble que, depuis plusieurs années, le ministère des Transports du Québec caractérise l'état des chaussées. J'ai été rassuré de savoir que le choix des interventions est basé sur une démarche précise, axée sur des données techniques, des informations précises et crédibles et non pas sur des évaluations sommaires.

On affirme, M. le Président, que le MTQ utilise principalement le confort au roulement — on parle d'indice IRI — pour caractériser l'état général de la chaussée. La documentation que j'ai consultée mentionne que, selon l'approche appliquée par le MTQ, on regarde environ 50 % du réseau routier par année de manière à comparer différents scénarios d'intervention, d'anticiper l'état du réseau et d'estimer les investissements correspondants.

Ma question, M. le Président, s'adresse peut-être à Mme Leclerc: Sachant que les données d'état de la chaussée ainsi actualisées donnent un portrait du réseau routier québécois, est-ce qu'on pourrait nous dire quel est l'état actuel du réseau routier?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui, ça me fait plaisir de vous donner notre bulletin de cette année, le bulletin 2007, parce que, pour nous, c'est le résultat de tous les travaux qu'on a faits au cours de la dernière année mais aussi des stratégies d'investissement et d'intervention qu'on s'est données. Alors, pour le réseau routier global, l'IRI est actuellement à 64,2 %, et, si on prend le sous-réseau, qui est le réseau routier en soutien au commerce extérieur, donc 80 % des déplacements et presque 90 % des emplois, on atteint un sommet à 78,6 %, ce qui est un record depuis 1999. Donc, nos interventions portent fruit.

Effectivement, nous pouvons bénéficier de ce qu'on appelle un équipement d'auscultation à haute vitesse. Donc, c'est l'équipement multifonction qui nous permet de recueillir les données d'état des chaussées de façon très rapide et avec un traitement en temps réel, et, une fois recueillies, elles sont traitées et versées dans un système de gestion de chaussées qui nous permet de déployer des stratégies. Les stratégies d'investissement sont travaillées sur un horizon de 10 ans, donc ce ne sont pas des stratégies à court terme, ce sont vraiment des stratégies à long terme, et c'est grâce à ces stratégies-là qu'on est capables, aujourd'hui, de favoriser les interventions qui ont le plus grand rapport bénéfice-coût en termes d'interventions sur le réseau versus l'état en regard de ce confort au roulement. Le confort au roulement, il faut se le rappeler, c'est ce qui est perçu d'abord par l'utilisateur et c'est la perception de l'utilisateur quant à la qualité du réseau routier.

Donc, les données recueillies, vous l'avez dit, sont recueillies 50 % une année dans la DGMO et, dans l'autre année, la DGQE, donc une année dans l'Est et l'autre année dans l'Ouest. Ça ne veut pas dire par contre que les données de l'une ou l'autre ne sont pas actualisées. Nos modèles de performance des chaussées nous permettent de faire vieillir artificiellement une donnée pour nous permettre une comparaison correcte de l'état du réseau routier pour un secteur donné, même si on ne l'a pas ausculté. Donc, la stratégie d'intervention nous permet de mettre le maximum de budget sur ce qui a le meilleur rapport bénéfice-coût, nous permet aussi d'anticiper à long terme quel sera l'état du réseau, ce qu'on pense que deviendra l'état du réseau routier québécois et comment on peut y parvenir par une utilisation judicieuse des budgets qui nous sont confiés.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Question de précision: DGQS, juste pour ceux qui nous écoutent et qui peut-être ne connaissent pas tout le jargon que vous employez, pour la compréhension générale?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je m'excuse.

M. Sklavounos: Il n'y a pas de problème. Non, non. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le Président, je suis désolée, c'est vrai que j'ai jargonné un peu. Le Québec est divisé en deux territoires géographiques, un premier territoire qui comprend Montréal et l'ouest de la province et qui est sous la responsabilité de mon collègue, M. Jacques Gagnon, et le territoire de Québec et de l'est de la province sous la responsabilité de mon collègue, M. Jean-Louis Loranger. Donc, moi, je suis le soutien ingénierie de mes deux collègues, qui sont principalement dévoués aux opérations sur leur territoire respectif.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Oui. Merci, M. le Président. Nous avons entendu parler évidemment de plan quinquennal d'investissements records pour le lancement de la programmation 2008-2009, et, de ce que je comprends, il y a un renversement de la tendance, les choses vont mieux. Mais, si je vous posais la question, M. le Président, si je posais la question concernant les orientations du MTQ par rapport à l'état des chaussées, comme usagers de la route, par exemple, peut-on espérer que le bon état de nos chaussées va continuer de progresser sur nos routes, nos ponts, nos autoroutes?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Tout à fait. Mme Boulet l'a déjà mentionné à plusieurs reprises, dans les objectifs que nous nous sommes donnés, c'est au-delà de 80 % des chaussées, 85 % des chaussées en bon état, donc on se dirige vers ça. Et très certainement, oui, la tendance non seulement s'est inversée, mais l'accélération de l'amélioration de l'état du réseau est là, elle est bien présente et elle confirme les stratégies qu'on s'est données, elle confirme les investissements qu'on a et elle nous permet d'être très, très, très optimistes quant à l'atteinte de ces objectifs, qui sont des objectifs, il faut le dire, très ambitieux. C'est très ambitieux, mais on est dans la bonne direction, on est bien partis.

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre. M. Jean.

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Si vous permettez, je voudrais faire peut-être une intervention suite à l'intervention de ma collègue. Le gouvernement du Québec effectivement a annoncé un plan de redressement du réseau routier, et l'objectif, c'est de rétablir l'état du réseau d'ici 2022, c'est de porter l'état des chaussées... Je pense que c'est 83 %, l'état des structures, 80 % en bon état ou l'inverse. En tout cas, on est autour de 80 %.

Certains peuvent trouver que, d'aujourd'hui à 2022, c'est beaucoup de temps, que ça prend du temps, et ainsi de suite. Je veux juste vous faire remarquer que les États-Unis ont vécu à peu près la même situation que le Québec, c'est-à-dire qu'à un moment donné ils se sont retrouvés dans le temps avec des problèmes de rattrapage

d'état de réseau et ils ont mis, je pense, entre 12 et 15 ans à rétablir l'état du réseau. Donc, le 2022, là, il n'est pas improvisé, là, il tient compte de la capacité de réalisation des travaux, des défis aussi de rétablissement du réseau qu'on a à faire et également des moyens que le gouvernement nous consent, qui sont d'ailleurs importants, très importants pour arriver à atteindre ces résultats.

Et c'est un peu ce que ma collègue évoquait. Aujourd'hui, on peut constater que, les chaussées, ça fait peut-être deux ans, la tendance à la dégradation s'est stabilisée et le redressement s'est amorcé. Et un roulement de 1 % d'amélioration, 1,4 %, 1,5 % d'amélioration par année, ce n'est pas beaucoup en termes de chiffres, mais, en termes d'amélioration du réseau, c'est un gain important, là, sur la situation du réseau.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Maintenant, je comprends très bien que les objectifs sont clairs et je suis d'accord que ce sont des objectifs qui sont ambitieux. Mais, si on était pour discuter de stratégie, M. le Président, quelle est la stratégie pour y arriver, pour atteindre ces résultats-là, qui sont, comme je l'ai dit, et je le répète, très ambitieux?

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, les interventions sont classées, si vous voulez, en trois catégories: d'abord, les interventions à rentabilité élevée. C'est elles qui nous permettent... et c'est à ce groupe d'interventions là qu'on consacre le maximum de budget. Alors, il y a un gros budget, une belle proportion du budget qui est accordée à ces interventions-là. Il s'agit de quoi? Dépendamment du diagnostic qu'on a fait de l'infrastructure, de la chaussée, on sélectionne l'intervention qui va nous permettre d'atteindre le niveau de service et le niveau de performance recherchés pour la durée de vie résiduelle de la chaussée. Alors, on joue dans ça, et c'est comme ça qu'on est capables justement de se rattraper.

On a des interventions préventives. Il y a une bonne proportion du budget aussi qui est consacrée aux interventions préventives, parce que, comme M. le sous-ministre vous l'a dit tout à l'heure, on commence à voir la tendance s'inverser, on s'améliore, mais il ne faut pas laisser se dégrader ce qu'on vient de réparer. Donc, on a des interventions préventives pour s'assurer que ces chaussées-là ne vieilliront pas de manière accélérée mais vont avoir à l'usage un bon niveau de service.

Finalement, on a les interventions palliatives. Ce sont des interventions qui nous permettent de prolonger légèrement la durée de vie d'une chaussée qui est complètement finie pour nous permettre d'optimiser les rapports qualité-prix, bénéfice-coût et plus tard revenir sur la structure de chaussée comme telle en profondeur. Cette façon de travailler là nous a permis de dégager des budgets pour les réinvestir en interventions où la rentabilité était élevée. Et, aujourd'hui, on réduit beaucoup, de plus en plus les interventions palliatives pour aller vers des interventions beaucoup plus lourdes, à plus longue durée de vie pour vraiment redonner une durée de vie au réseau routier global du Québec.

● (11 heures) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Suites des recommandations de la Commission d'enquête sur l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde

M. Ouimet: Merci, M. le Président. J'aimerais faire un retour sur un dossier qui a fait couler beaucoup d'encre au Québec, l'année passée, un dossier qui a été somme toute très médiatisé, c'est la commission d'enquête sur l'effondrement du viaduc de la Concorde. Alors, suite à l'effondrement d'une partie du viaduc du boulevard de la Concorde sur l'autoroute 19, à Laval, le 30 septembre 2006, une commission d'enquête a été constituée par le gouvernement du Québec et, créée le 3 octobre 2006, la commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde avait pour mandat d'enquêter sur les circonstances de l'effondrement, d'en déterminer les causes et de faire des recommandations au gouvernement afin d'éviter que de tels événements ne se reproduisent.

La commission a complété ses travaux. Son rapport final a été remis le 15 octobre 2007. Je pense qu'il serait intéressant, pour les gens qui nous écoutent, d'entendre les mesures qui ont été mises de l'avant par le ministère des Transports suite aux recommandations de la commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si vous me permettez, je vais laisser le sous-ministre répondre. Ce qu'il est important d'indiquer à toute la population, c'est que, dans ce grand drame humain là, dans cette grande tragédie, le gouvernement a agi de façon responsable et rigoureuse, M. le Président, en mettant en place cette commission d'enquête, et elle avait pour mission de déterminer les causes, de nous faire... faire la lumière, déterminer les causes et nous faire des recommandations.

Alors, je peux vous dire qu'il y a eu un virage important qui a été fait au ministère des Transports du Québec. Tout le monde s'est mis à pied d'oeuvre, et on a fait des virages importants. Et je vais laisser M. le sous-ministre peut-être faire le détail de tous les éléments qui ont été apportés parce que notamment il y avait... Quand on a répondu au rapport de M. Johnson, on a suggéré... Premièrement, M. Johnson nous disait que ça prenait des investissements à la hauteur des besoins du parc des structures au Québec, qui est un parc vieillissant. Alors, le gouvernement a répondu à l'appel, et les investissements, cette année, sont à la hauteur de 2,7 milliards de dollars. Donc, c'est sans précédent dans l'histoire du Québec, c'est un montant historique.

Après ça, on a suggéré également de mettre en place, tel que recommandé par M. Johnson, de mettre en place une agence totalement dédiée à la gestion, et à l'entretien, et à la réparation de nos structures. Nous avons déposé un projet de loi, à l'automne, dans ce sens-là. On sait que l'ADQ a rejeté d'emblée la proposition faite par la commission Johnson et tous les experts qui ont été présents et qui ont été entendus à la commission Johnson. Nous sommes toujours en pourparlers avec les membres de la deuxième opposition. Nous croyons bien sincèrement, M. le Président, que cette agence est un outil important

pour bien gérer le parc de structures au Québec. On parle ici de 10 000 structures, parce qu'il y a près de 5 000 structures qui relèvent du réseau, qui relevaient déjà de la responsabilité du ministère des Transports du Québec, dont 75 % à 80 % de ces structures-là ont été bâties entre les années cinquante-cinq et soixante-quinze. Donc, il y a vraiment une problématique de vieillissement de notre parc. Et, suite aux recommandations Johnson, nous avons repris les 4 200 structures sur le réseau routier municipal, donc c'est 10 000 structures.

Et, suite à ça, il nous a demandé également, M. le Président, de revoir le mode de gestion, de surveillance et d'entretien de nos structures, et je pense que c'est là-dessus que M. Jean pourrait nous donner plus d'information, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Alors, comme l'évoquait le ministre, le rapport de la commission sur les événements du viaduc de la Concorde a été rendu public vers la mi-octobre, puis, quelques jours après, je pense que c'est deux jours après, le gouvernement annonçait son plan d'action, et, dans le plan d'action gouvernemental, il y avait une volonté ferme de mettre en vigueur les recommandations de cette commission. Sur les 17 recommandations du rapport, il y en a deux qui ont été couvertes par l'intervention de Mme la ministre, à savoir les ponts municipaux et le redressement du réseau routier. Il y a donc 15 recommandations qui sont plus d'ordre technique et administratif. Et, pour répondre adéquatement à la question de M. le député, je vais essayer rapidement de passer chacune des recommandations et vous donner l'état d'avancement des travaux pour chacune d'elles.

Alors, recommandation n° 1, par exemple... pas par exemple, c'est la recommandation n° 1, la commission recommandait une révision du Code CSA-S6-2006 pour que soient requises, dans les dalles pleines et épaisses, des armatures minimales de résistance au cisaillement. Ce code-là relève d'un organisme canadien qui s'appelle l'ACNOR. Déjà, le ministère, très rapidement après la réception du rapport, en fait en début d'année 2007, on a officiellement demandé aux responsables d'ACNOR Canada de réviser le fameux code pour introduire dans ce code-là les nouvelles exigences pour les dalles pleines épaisses sans armature de cisaillement. Au ministère, on n'a pas attendu que le code soit révisé, déjà, nous, au Québec, on a pris des dispositifs, que, quand il y a une conception de ce type de structure là, la dalle pleine, la dalle épaisse ait, à l'intérieur de sa conception, des éléments structuraux en métal pour qu'elle soit plus résistante.

L'autre élément aussi, la deuxième recommandation de la commission Johnson, c'était qu'on recommandait que tous les ouvrages d'art... que, dans le cas de la conception et du développement des ouvrages d'art, le gouvernement prescrive l'obligation de n'utiliser que des bétons de haute qualité. Alors, à cet effet-là, déjà le ministère a modifié ce qu'on appelle le cahier de charges fait aux entreprises et aux concepteurs qui ont à développer des structures au Québec, et déjà les cahiers de charges ont été ajustés pour exiger des concepteurs et des entrepreneurs ce qu'on appelle des bétons de haute qualité. Je crois comprendre que c'est les meilleurs bétons possible. Alors, si jamais quelqu'un veut des précisions, il y a des gens qui connaissent ça plus que moi.

La troisième recommandation portait sur l'acquisition des connaissances. Évidemment, l'événement Concorde a choqué un peu, entre guillemets, le monde scientifique du génie parce que ça a été un événement qui a remis en question un certain nombre de prémisses quant à la conception et à la construction des structures de ce type-là. Et un des résultats de la commission, c'était de demander, dans le fond, au ministère des Transports de demeurer alerte, parce que déjà le ministère des Transports est très alerte, là, sur le suivi scientifique des développements en matière de structures, mais de demeurer alerte et d'accélérer, dans le fond, cette veille scientifique. Il y a déjà des travaux qui sont faits avec l'Association mondiale de la route et au niveau canadien pour essayer d'être mieux réseauté, en termes de science, au niveau des structures.

L'autre recommandation, la recommandation n° 4, c'est ce qu'on appelait la mise à jour des manuels du ministère, où la recommandation visait à modifier nos manuels d'inspection des structures pour intégrer toute la notion de la capacité portante des structures. Je peux vous dire que ces manuels-là ont été réédités récemment, en début de 2008, si ma mémoire est fidèle, et qu'ils intègrent maintenant, dans ces manuels-là, tous les nouveaux développements ou les nouvelles initiatives découlant de la commission d'enquête sur ce qu'on appelle l'évaluation de la capacité portante d'une structure lorsqu'on en fait l'inspection.

La cinquième recommandation portait sur la politique d'octroi de mandats de génie-conseil basée sur la compétence. La commission faisait une recommandation à deux volets. Premier volet: s'assurer que, lorsque... Il nous reste une minute? S'assurer que, lorsqu'une...

Une voix: On reviendra après.

M. Jean (Denys): ... — on reviendra — firme de génie est retenue pour faire la conception ou la surveillance d'une structure, le premier critère de sélection, ce sera la compétence et la qualité du personnel. Et le deuxième volet de la recommandation de la commission Johnson, c'était de permettre au ministère des Transports de créer ce qu'on appelle un bassin d'entreprises qualifiées en matière de conception et de surveillance de structures et de puiser à même ce bassin d'entreprises qualifiées, un peu comme fait Hydro-Québec, par exemple, les ressources nécessaires à faire la conception et la surveillance de structures. Du côté de la qualité et de la compétence...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Jean (Denys): J'aurai peut-être l'occasion de revenir, mais, du côté de la qualité, c'est-à-dire la sélection sur la compétence, c'est déjà un acquis. Le règlement actuel permet au ministère, et c'est ce qu'on fait...

Quand on choisit une firme de services professionnels en génie, on regarde d'abord la qualité et par la suite on dispose du prix en vertu de la grille gouvernementale sur les tarifs. Au niveau de la capacité du ministère d'avoir un bassin de firmes spécialisées en conception et en surveillance de structures, on attend la modification réglementaire, qui est en processus actuellement et qui devrait être adoptée dans les prochaines semaines pour pouvoir se le permettre. C'est ma cinquième, il en reste quelques-unes.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Jean.

M. Gingras: M. le Président, si vous le permettez, je vais laisser le député de Beauce-Nord poursuivre avec un nouveau volet.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député de Blainville. M. le député de Beauce-Nord.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Bilan routier de l'hiver 2008

M. Grondin: Alors, merci, M. le Président. Bien entendu, bonjour à tout le monde, les collègues et tous les employés du ministère. Alors, on va parler de la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec. Je vois M. le président, M. Harbour, alors on va prendre quelques minutes pour discuter de ce volet-là.

On a vu les résultats de 2007 qui étaient quand même assez positifs au niveau des accidents. On a eu une bonne baisse. J'aimerais savoir, moi. Là, présentement, on a quelques mois de faits dans l'année 2008 et on sait très bien que les mois d'hiver, c'est toujours les pires mois pour les accidents. On va vous donner la chance de prendre place.

Alors, l'année 2007 a été positive au niveau des accidents mortels, on a eu les résultats, c'est très bien. Je dois féliciter les policiers, qui ont été très présents sur le terrain, on a vu une présence policière plus accrue, mais aussi, les citoyens, je pense qu'ils se sont pris en main et ont décidé de peut-être modifier un peu leur conduite.

J'aimerais savoir: Pour les premiers mois de l'année 2008, parce qu'on sait que les mois d'hiver, c'est toujours les pires mois, est-ce que le bilan est positif?

Résultats financiers en 2007

Je voudrais aussi savoir en même temps dans ma même question... Vous savez qu'en 2006 on a eu un surplus. On attendait un déficit, on a eu un surplus. 2007, comment ça se comporte dans les finances de la SAAQ? Est-ce qu'on s'en va vers un surplus? Est-ce qu'on s'en va vers un déficit? Alors, j'attends vos réponses.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

Bilan routier de l'hiver 2008 (suite)

M. Harbour (John): Merci. Je pense qu'on est particulièrement fiers puis je suis fier d'être à côté de la ministre des Transports aussi pour le succès de l'Année de la sécurité routière. Vous savez, c'est 113 vies au Québec qui ont été épargnées par un travail colossal de tous les partenaires en matière de sécurité routière, qu'on parle du ministère des Transports, qu'on parle de la Société de l'assurance automobile et de tous les corps policiers et tous les partenaires qui ont travaillé pour faire un succès de cette année-là.

Vous mentionnez que les mois d'hiver sont sévères; c'est vrai. Les pires mois de l'année en matière de décès sur nos routes sont les mois d'été alors que les personnes sont en vacances et que la présence, si vous voulez, des

véhicules est beaucoup plus concentrée sur le territoire. Mais par contre les mois les plus variables dû aux conditions météo sont les mois d'hiver, et, vous avez raison, dans cette proportion-là, il faut regarder, après un hiver, si la situation... comment elle se pose.

Pour le mois de janvier, on a un nombre de décès sur nos routes comparable au mois de janvier l'an passé, donc un décès de plus que l'an passé, et, pour le mois de février, le résultat est exceptionnel. Alors qu'en 2007 on avait dénombré 52 victimes sur nos routes, pour le mois de février, nous sommes à 28 victimes sur nos routes, donc une baisse de 24 décès pour le mois de février. Alors, vous voyez, les conditions sont un peu aléatoires. Il y a des grandes variations sur les mois d'hiver dû aux...

Et je crois que la campagne faite par le ministère des Transports sur le bord des routes en incitant tout le monde à adapter sa conduite durant la période d'hiver est excessivement importante parce qu'on observe... Durant les mois d'hiver, c'est des conditions climatiques. Donc, ce n'est pas nécessairement l'ultravitesse. Vous savez, on est très prudents, tout le monde, et ce n'est pas le moment des grands excès. Mais c'est le moment où, lorsque vous arrivez dans une courbe, même à une vitesse normale... Mais, les conditions ne permettant pas la vitesse normale, à ce moment-là, il peut arriver des catastrophes assez importantes. Donc, l'année 2008 commence de bon augure, et je crois que tous les partenaires en matière de sécurité routière ont le même désir de même dépasser, si vous voulez, l'objectif ou le nombre de 2007. Alors, ce n'est pas un objectif, l'objectif idéal serait l'objectif zéro.

Résultats financiers en 2007 (suite)

Vous avez parlé des résultats financiers de la société. Je dois vous dire que, pour les résultats 2007, ils seront transmis à la ministre des Transports d'ici la fin du mois d'avril, tel que la législation le demande. Si on a eu des surplus en 2006, c'était dû à un rendement exceptionnel de la Caisse de dépôt. Vous savez qu'à ce moment-là, de mémoire, le rendement était de l'ordre de 15 % pour la société. Or, ce n'est pas le cas pour 2007. Donc, 2007, le rendement va avoisiner les 6,5 %, qui étaient, si vous avez bonne mémoire, la projection à long terme de la société. Donc, j'ai hâte de pouvoir vous parler des résultats de la société pour 2007 parce que, là, ce sera des réalisations, si vous voulez, à l'intérieur de la projection pour les revenus de placement. Ça fait qu'on va arrêter de parler des produits de placement et on parlera un peu plus de la société. Et j'ai très hâte de pouvoir vous en parler.

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

M. Grondin: Alors, si les résultats, d'après ce que je peux vous entendre, les résultats vont être positifs, est-ce qu'on peut s'attendre à peut-être un réajustement des hausses qui sont prévues pour l'année 2009 concernant les permis d'automobile et les motocyclettes?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Lors de la présentation en commission parlementaire, j'avais eu l'occasion de passer en détail, si vous voulez, les projections financières et le

besoin financier de la société. Souvenez-vous qu'à ce moment-là je vous disais que le déficit net caractéristique à 6,5 % de rendement de la Caisse de dépôt était de l'ordre de 500 millions de dollars. Comment on allait corriger le 500 millions de déficit annuel de la société? On avait dit: On va hausser la tarification pour 300 millions de dollars. Nous allons faire des ajustements internes, nous allons revoir nos processus de faire et tout, pour une économie de 70 millions. Et on espérait d'ici 2010 que le bilan routier revienne à ce qu'il était en 2001, c'est-à-dire 610 victimes par année avec sa proportion de blessés graves. Sans dévoiler des résultats de l'année, je peux vous dire que, sur le 500 millions, les hausses pour 300 millions vont être échelonnées sur 2008, 2009, 2010. On est à peu près à mi-chemin dans la réalisation des économies internes. Donc, le 70 millions qu'on avait prévu réduire, si vous voulez, dans les dépenses de la société, on est à mi-chemin, à peu près 35 millions de réalisés.

Mais, avec l'assentiment de cette Assemblée, l'Assemblée nationale, parce qu'on est dans le salon bleu, et le décret de l'Année de la sécurité routière, on devance d'une façon accélérée le bilan routier. C'est qu'alors qu'on l'avait prévu plus vers 2010, au retour à 610 victimes, bien on l'a atteint tout de suite en 2007, et ça, c'est 130 millions qui étaient prévus sur le bilan routier. Alors, il est réalisé, présentement. Donc, nos projections financières, qui sont à être confirmées, d'ici le mois de juin, par la vice-présidente et directrice générale du Fonds d'assurance, devraient nous dire que, selon nos prévisions et avec les hausses prévues pour les trois prochaines années, l'année 2011 sera une année équilibre sur le déficit de l'année courante.

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

M. Grondin: Si j'ai compris, est-ce que c'est possible que les hausses soient revues à la baisse ou si j'ai... Parce que, là, vous avez enrobé ça assez bien, là. Mais est-ce qu'on pourrait avoir, mettons, l'heure juste? C'est quoi qui s'en vient, là?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Tel que prévu, je vous dis que le plan est tel qu'il avait été annoncé, donc les hausses vont être exactement celles qui avaient été annoncées lors de la discussion qu'on avait eue. Donc, les hausses pour l'immatriculation des véhicules, c'est 2 \$ par année pour les trois prochaines années, et, sur le permis de conduire, c'est 12 \$ par année pour les trois prochaines années. Ces hausses-là sont encore nécessaires d'après les chiffres et la situation financière de la société au moment où je vous parle.

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

M. Grondin: Mais là vous me parlez des hausses de permis, mais les hausses des assurances, c'est plus que ça, là. Comme l'immatriculation... Bien là, ce n'est peut-être pas dans le même domaine, mais, dans le domaine des motos, là, ça double et ça triple à certaines catégories de motos. Justement, je pense, la semaine passée, on a déposé

des pétitions ici, à l'Assemblée nationale, un peu tous les partis, que les motocyclistes demandaient de revoir la catégorisation des motos. Est-ce que c'est envisageable, de la part de la SAAQ, de revoir ce type de motos et des catégorisations et voir si on ne peut pas baisser ces enregistrements-là? C'est sûr que c'est la prime d'assurance qui coûte cher, là, mais est-ce qu'elle peut baisser, vous pensez?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

● (11 h 20) ●

M. Harbour (John): Quand je vous parlais des augmentations de 2 \$ sur l'immatriculation, c'est pour la contribution d'assurance. Il n'y a pas d'autre augmentation sur... Alors, ceux qui sont desservis par le transport urbain paient 255 \$, total, pour l'immatriculation de leurs véhicules. En 2008, ils paient 257 \$, donc une hausse de 2 \$, et le 2 \$ est seulement pour la contribution d'assurance à la société.

Pour ce qui est du permis de conduire, c'est 12 \$. C'est seulement la contribution aussi. Il n'y a pas d'autre hausse, dans le permis de conduire, que la contribution d'assurance demandée aux conducteurs.

Pour ce qui est des motos, je rencontre régulièrement les motos. D'ailleurs, on a une rencontre planifiée, là, d'ici les vacances du mois de juin. On dit qu'une moto, en tant que soi, n'est pas si cruelle que ça, et je suis bien d'accord avec le monde de la moto. Il fallait absolument savoir qui conduisait une motocyclette. Alors, on avait accordé, dans le début des années quatre-vingt, le permis de classe 6 de conduite de moto, 6A, B et C d'une façon automatique à tous les détenteurs de telle manière qu'on avait au-delà de 2 millions de personnes qui avaient le permis pour conduire une motocyclette, alors qu'on a 141 000 motos enregistrées au Québec. Donc, on voyait qu'il y avait beaucoup de personnes qui avaient, surtout des personnes qui ont atteint mon âge, là, qui avaient la classe 6 pour conduire une moto mais qui n'avaient aucune habileté pour le faire. Donc, on a, à ce moment-là, introduit dans l'augmentation... On a dit: On va augmenter l'immatriculation, parce que vous savez que chacun paie son coût, et on vous avait expliqué en commission parlementaire que les motocyclettes payaient à peu près seulement 25 % du coût total que supportait la société, bon an, mal an. Ça fait que donc il fallait faire un pas de géant, si vous voulez. On a fait un pas raisonnable.

Bonne nouvelle par contre, je peux vous dire qu'en 2006 le bilan routier des motocyclettes avait baissé, et on a la même observation pour 2007. Donc, je crois que, sans faire valoir qu'on pourrait baisser les augmentations, on peut penser qu'on va approcher de l'équilibre vers les années 2010, 2011, et ça, c'est une bonne nouvelle. Parce qu'au départ on était plus sévères que ça, on disait: Malgré ces hausses qui sont importantes, on le reconnaît, il y avait encore un déficit anticipé important après la série de trois hausses. Bien, je peux vous dire aujourd'hui que je suis plus optimiste sur le côté raisonnable de l'écart, et, en travaillant très fort avec des associations de motocyclistes, je pense qu'on est capables de s'y approcher, à ce moment-là.

Je vous rappelle qu'on avait comparé la tarification, la contribution d'assurance des motocyclistes québécois comparée aux autres provinces canadiennes, et je peux vous assurer même aujourd'hui que, malgré les hausses, ce seront les motocyclistes qui vont payer la contribution d'assurance la moins élevée en Amérique du Nord.

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

Enregistrement de motocyclettes en Ontario

M. Grondin: Je vous remercie, M. le Président. On entend dire, dans le monde de la moto, présentement, que plusieurs utilisateurs vont enregistrer leurs motos en Ontario pour circuler au Québec après. Est-ce qu'il y a un avantage à faire ça ou est-ce que c'est... Vous savez que, dans notre monde politique, on entend dire bien des choses. Est-ce que ça tient la route ou si ça n'a pas d'allure?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): J'espère que, s'ils s'enregistrent en Ontario, ils vont payer la prime ontarienne. Vous savez que, pour une moto sport, pour un jeune de 18 ans, si vous voulez, en Ontario, lorsqu'on avait fait nos comparaisons... Alors qu'au Québec, pour la moto sport, ça va coûter à peu près 1 300 \$ après les hausses, là, pour la contribution d'assurance, elle était de 13 300 \$ en Ontario. Ça fait que, si on immatricule en Ontario et que... Ça prend une résidence, première des choses, donc ils ont un système de contrôle ontarien. Donc, moi, je ne vois aucun avantage à le faire.

Deuxièmement, la meilleure assurance qu'ils peuvent avoir, c'est une assurance au Québec. Prenez 50 % ou près de 50 % des accidents impliquant une motocyclette, la motocyclette est seule. Donc, si vous aviez le système ontarien et que vous faites une assurance, vous auriez le minimum de couverture. Au Québec, on assure tous les Québécois, et ils ont une couverture complète, si vous voulez, du régime de la Société d'assurance automobile sans égard à la faute. Donc, la protection est de beaucoup supérieure pour l'ensemble des motocyclistes, celle au Québec, et c'est la plus économique au Canada. Donc, on n'a pas vu d'observation de désimmatriculation, si vous voulez, en 2007. L'augmentation du parc motos, au Québec, immatriculées par la Société d'assurance automobile... a augmenté, en 2007, de 2,6 %.

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

Indication d'une suspension maintenue au dossier d'un conducteur innocent d'une infraction au Code criminel

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, écoutez, on n'a pas beaucoup de temps. Alors, j'ai quelques cas de comté. Alors, moi... Parce que souvent les comtés de bien des députés, ils nous envoient ça directement. Quand ils savent qu'on est critique à la société, ils nous envoient les cas de comté.

Je voudrais vous... je suis certain que ça va rejoindre plusieurs députés. On a quelqu'un qui m'a envoyé un cas de comté en me disant qu'il s'est fait arrêter supposément en boisson, il a perdu son permis de conduire. Quand il a passé devant... il a contesté, il a passé en cour et il a gagné sa cause, apparemment qu'il n'était pas en boisson. Mais son permis de conduire a été suspendu pour 24 heures. Légalement, il a repris tous ses droits, mais la suspension du permis de conduire est restée dans les statistiques de

la SAAQ. Alors, le monsieur en question est un chauffeur de camion, il ne peut plus avoir ses licences pour chauffer les camions parce que son dossier est resté positif à la SAAQ, et ça se fait qu'il va traîner ça pendant 10 ans. C'est très difficile pour son emploi ou se trouver un autre emploi.

Comment peut-il se faire que, quand on est légalement blanchi, notre dossier reste à la SAAQ avec une tache, si vous voulez?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je demanderais à M. Alain Collerette de compléter la réponse. C'est exact, quand il y a une suspension de 24 heures, le dossier est enregistré à la SAAQ et, à ce moment-là, demeure dans le fichier. Mais je demanderais à Alain Collerette de compléter la réponse.

Le Président (M. Bergman): Pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît, votre nom et votre titre?

M. Collerette (Alain): Alain Collerette, directeur du développement en sécurité routière à la Société de l'assurance automobile.

Effectivement, l'état de dossier qui est produit, les gens... Tantôt, vous mentionniez que la personne, quand elle se fait arrêter pour une infraction au Code criminel, pour notamment avoir conduit au-dessus de la limite légale permise, il y a une suspension administrative du permis de conduire qui se fait, de 30 jours — ce n'est pas 24 heures, c'est 30 jours, la suspension qui se fait — et, à ce moment-là, effectivement, jusqu'à temps qu'il y ait eu le jugement par la suite, qui peut prendre un certain temps.

On a eu effectivement... des cas nous ont été... quelques cas ont été soumis là-dessus. On est en train de revoir l'information qui apparaît sur l'état de dossier de la personne, qui, état de dossier, reflète la situation que la personne avait avec son permis de conduire. À titre d'exemple, elle a été suspendue durant une période de 30 jours pour avoir perdu son permis de conduire au moment où elle s'est fait arrêter. Peut-être que le jugement est arrivé un an après, huit mois, neuf mois, dépendant de l'endroit où la cause a été faite. Donc, c'est l'information qui apparaît sur le permis de conduire.

Présentement, on est en train de regarder le temps où l'information va rester inscrite au permis de conduire. Présentement, l'information, à ma souvenance, il peut y avoir quelques... je peux avoir peut-être un blanc de mémoire là-dessus, mais c'est pour une période... Une infraction criminelle est inscrite au dossier de la personne et reste inscrite au dossier de la personne pour une période de 10 ans. Les infractions relatives à des points d'inaptitude restent inscrites au dossier de la personne durant une période de deux ans. La période que je vous donne, c'est toujours après sa déclaration de culpabilité, là. Ce n'est pas une fois qu'il a été commis, c'est après la déclaration de culpabilité. Et les suspensions pour accumulation de points d'inaptitude, c'est deux ans aussi après l'inscription à l'état de dossier.

Ça fait qu'on est au fait de la situation. On est en train de regarder, de voir si on peut réajuster des périodes où l'information apparaît sur l'état de dossier que la personne a par la suite.

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

M. Grondin: Vous comprenez que, si la personne a été blanchie légalement, selon la loi, elle devrait être blanchie aussi selon la société, là.

Une voix: Bien oui!

Compensation accordée à un mineur handicapé à la suite d'un accident de la route

M. Grondin: O.K.? Alors, il y a d'autres cas de comté qu'on a souvent et qui me portent à réfléchir, et j'imagine que la SAAQ doit avoir une réflexion là-dessus, c'est les jeunes qui ont des accidents, là, avant d'atteindre la majorité, qui n'ont pas... Des fois, c'est des enfants qui sont dans une auto, ils sont infirmes pour le restant de leurs jours. La compensation qu'ils ont de la SAAQ, là... Même, on a des étudiants des fois qui sont à 16, 17 ans, ils n'ont jamais travaillé, ils ont un accident, ils sont infirmes pour la balance de leurs jours. Alors, ils ont une compensation. Je pense, aujourd'hui, que c'est de 24 000 \$ pour la vie.

Est-ce que vous pensez que c'est assez suffisant? Est-ce que vous avez dans vos cartons ou dans vos... Est-ce que vous avez un projet pour améliorer cette situation-là?

Le Président (M. Bergman): Il y a du temps pour une courte réponse seulement, M. Harbour.

M. Harbour (John): O.K. Juste pour vous dire que la rémunération, à ce moment-là, le montant qui est alloué à la personne est selon le salaire moyen des Québécois, et c'est la règle, si vous voulez, qu'on applique. Maintenant, quand il y aura révision de la Loi de l'assurance automobile, à ce moment-là, je pense qu'avec les parlementaires on peut regarder la suffisance des choses. Mais actuellement c'est 90 % du salaire net de... du salaire moyen des Québécois qui est appliqué en indemnisation.

● (11 h 30) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais juste rassurer M. le président-directeur général: si son souhait était de venir nous rencontrer, de ce côté-ci de la Chambre, il est partagé, et je suis sûr que maintenant, connaissant votre réponse, le groupe gouvernemental, qui a demandé un délai, tout à fait correctement, là, je suis sûr qu'ils vont souscrire à votre souhait et à notre souhait qu'on va pouvoir vous rencontrer au cours des prochaines semaines puisque ce souhait est partagé présentement.

Mais, ceci dit, M. le Président, je vais poursuivre mes questions sur le réseau routier, mais je demanderai à la SAAQ de rester disponible pour cet après-midi.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Alors, M. le Président, pour compléter mon questionnement concernant le dossier de la rue Notre-Dame, je vais céder la parole à mon collègue de Vachon qui a des questions importantes à ce sujet-là,

et je reviendrai, et je compléterai mon bloc d'intervention sur d'autres dossiers de projet routier suite au... Je pense qu'il restait 15 minutes, hein?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

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

M. Bouchard: Bien. Merci, M. le Président. La ministre se souviendra sans doute du témoignage de la Direction de la santé publique de Montréal lors de l'étude du projet de loi n° 42. Nous avons appris à ce moment-là que notamment le nombre d'accidents, le volume d'accidents causés par les automobiles sur l'île de Montréal était plus important dans les quartiers où il y avait moins de propriétaires d'auto — je ne sais pas si vous vous rappelez de ce graphique qu'on nous a présenté — ce qui veut dire dans le fond que les quartiers limitrophes, aux entrées notamment, dans la ville centre de Montréal, où on retrouve moins de propriétaires d'auto, étant donné leur statut socioéconomique, vivent des retombées négatives de façon plus intense de l'augmentation du trafic automobile que dans les autres quartiers. Ça m'apparaît intéressant de soulever ça parce qu'on peut sans doute également penser que les retombées de la pollution automobile sur la santé des populations qui vivent à proximité des grandes voies d'accès à l'île de Montréal... que la pollution est plus importante.

Dans son mémoire, dans le cadre des consultations concernant l'autoroute Notre-Dame, la Direction de la santé publique de Montréal a soulevé une hypothèse importante et préoccupante à l'effet que le design ou ce qui est prévu comme étant le nouvel aménagement de la rue Notre-Dame, quatre voies d'un côté et quatre voies de l'autre, induirait davantage de trafic. Donc, au lieu d'arriver à un résultat ou un impact où on aurait plus de fluidité et moins de pollution, on aurait en effet plus de fluidité mais plus de pollution avec ce qui est proposé. Alors ça, c'est l'analyse qu'en fait présentement l'équipe du Dr Drouin à la Direction de la santé publique de Montréal.

Alors, la question que je pose à la ministre est la suivante: Y a-t-il, dans votre ministère, des études et des simulations d'impact en ce qui concerne le trafic et le volume du trafic qui serait induit par le scénario qui est prévu, là, par l'aménagement qui est prévu, de quatre voies d'accès et quatre voies de sortie, donc une autoroute de huit voies? Est-ce qu'il y a donc des études d'impact ou des simulations concernant le trafic induit, c'est-à-dire l'augmentation du trafic qui serait directement imputable au nouveau design de l'autoroute? Et y a-t-il d'autre part, Mme la ministre... M. le Président, y a-t-il d'autre part des études qui ont été menées à la fois par le ministère du Transport ou en partenariat avec le ministère de la Santé sur l'impact de ce qui est proposé désormais par le ministère du Transport dans le cas de la rue Notre-Dame?

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

Mme Boulet: M. le Président, je vais laisser le sous-ministre répondre de façon plus pointue à la question du collègue sur les études. Ce qui est clair, M. le Président, ça fait 40 ans qu'on parle du réaménagement de la rue

Notre-Dame, je pense qu'il est clair, et tout le monde en convient, qu'il y a une problématique de congestion, de fluidité, et évidemment, si on a de la congestion puis qu'on n'a pas de fluidité, il y a des dommages également au niveau du développement durable et des gaz à effet de serre. Alors, tantôt, le collègue disait: Il va y avoir plus de fluidité mais plus de pollution. Bien là, s'il y a plus de fluidité, il n'y a pas plus de pollution, M. le Président. Alors, c'est ce qu'on veut, c'est assurer la sécurité...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, bien, tantôt, il a dit ça: il va y avoir plus de fluidité, donc plus de... parce qu'il disait que le volume de voitures était pour être augmenté. Alors, ce qu'on veut, c'est assurer la sécurité des usagers, assurer la fluidité.

On veut également dégager les voitures qui prennent les petites routes à côté parce qu'elles ne veulent pas prendre Notre-Dame. Alors, c'est vraiment la solution qui était en discussion avec la ville de Montréal depuis de nombreuses années, avec l'ensemble des partenaires aussi, des gens qui ont été consultés.

Et ce qu'il est important de dire, M. le Président, c'est que ce projet-là, il respecte... On est allés au BAPE, il y a eu des audiences, on a écouté les intervenants. Ce qu'il est important de dire, je le répète, c'est qu'on intègre à ce projet-là une voie réservée au transport en commun. On regarde la possibilité également de réserver une autre voie au covoiturage. Il y a également des projets aussi également de voie réservée sur Pie-IX qui permettraient également de soulager la congestion. Il y a également les projets pilotes de photoradar et de caméra feu rouge dont Montréal est ciblée dans les trois régions, les régions qu'on a ciblées pour les projets pilotes, et Notre-Dame est assurément un premier choix dans la problématique: un, il y a beaucoup de vitesse et non-respect des vitesses permises et, deux, il y a un non-accès à la police, c'est difficile pour les policiers — il n'y a pas d'accotement — de se placer en bordure de la route et d'intervenir lorsque quelqu'un ne respecte pas la vitesse. Alors, on est très conscients et on veut...

Ce projet-là va être accompagné de toutes les mesures de mitigation qui vont nous permettre d'atteindre les objectifs qu'on s'est fixés. On ne débarquera pas à Montréal, là, puis... il faut tenir compte de tous ces éléments-là, et je pense qu'il faut le voir de façon globale, le projet de Notre-Dame. Mais assurément il y aura un gain de sécurité et un gain au niveau de la diminution de la congestion ou de l'augmentation de la fluidité pour l'ensemble des usagers.

On a le port de Montréal, donc il y a l'accès également aux camions qui doivent aller au port de Montréal. Donc, il y a une problématique qui est là, il ne faut pas la nier. C'est beau de dire que... tout ça, ce n'est pas parfait, on en convient que ce n'est pas parfait, M. le Président, mais...

Une voix: M. le Président.

Mme Boulet: Oui.

M. Bouchard: Je comprends bien les objectifs.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Je comprends les objectifs qui sont poursuivis par l'aménagement de Notre-Dame, là. J'ai posé deux questions: Y a-t-il des études au ministère concernant l'impact sur un trafic qui serait induit? Et, deuxièmement, y a-t-il des études au ministère ou au ministère de la Santé concernant l'impact sur la santé?

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

Mme Boulet: M. le Président, il y a eu une introduction qui a été beaucoup plus longue pour la question aussi, alors vous me permettez... Mais je vais passer la parole au sous-ministre, ça me fait plaisir.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Il faut comprendre que les nombreuses études qui ont servi à confectionner l'étude d'impact sur l'environnement qui était nécessaire dans le cadre de ce projet-là comprenaient aussi un volet relatif à l'examen de la qualité de l'air et à la pollution qui pourrait éventuellement être générée par ce projet-là. Mais il y a un élément d'information qu'il est essentiel de bien comprendre dans le dossier de Notre-Dame, c'est qu'à la base du concept même de Notre-Dame il avait été entendu, et ça se traduit dans les conditions qui ont été émises par le gouvernement lorsqu'il a délivré le décret pour autoriser la réalisation du projet, que, dans le quadrilatère compris entre la rue Sherbrooke et le fleuve et entre l'axe du pont Jacques-Cartier, si on veut, et le tunnel Hippolyte-La Fontaine, dans l'ensemble donc de ce quadrilatère-là, il ne devait pas y avoir d'augmentation de trafic induit par la réalisation de Notre-Dame.

L'objectif du concept qui avait été développé par le ministère, en collaboration avec la ville, pour Notre-Dame, c'est de prendre le trafic qui est actuellement dans les quartiers avoisinants et le ramener sur Notre-Dame. C'est un secret de Polichinelle pour tout le monde qu'il y a une énorme congestion sur Notre-Dame, en direction est et en direction ouest. Ça fait en sorte que les gens débordent dans les quartiers avoisinants et empruntent la rue Sherbrooke, ils empruntent la rue Hochelaga, ils empruntent les rues avoisinantes au lieu de prendre la rue Notre-Dame. Donc, l'objectif même du projet, c'était de prendre ce trafic-là dans les quartiers avoisinants et de le ramener sur Notre-Dame, dans un axe qui serait plus fluide, qui permettrait aussi le transport en commun. Et là Mme Boulet a mentionné aussi qu'on va peut-être ajouter une voie réservée pour le covoiturage en plus de celle réservée pour le transport en commun.

Tout ça devrait faire en sorte qu'en principe, du trafic induit par la réalisation du projet proprement dit, il n'y en aura pas. Autrement dit, on prend le trafic qui existe déjà, qui cause déjà, lui aussi, une pollution relativement importante, parce que, quand il est congestionné, il y a évidemment des émissions qui sont en volume plus considérable, et, dans les quartiers résidentiels avoisinants, là aussi, il y a une pollution qui est plus considérable actuellement qu'elle devrait en principe l'être au moment où la réalisation de Notre-Dame aura été complétée. C'est essentiellement l'objet du projet.

En ce qui concerne les études, donc il y en a eu antérieurement, il y a évidemment la phase finale de l'obtention des autorisations par... des certificats d'autorisation du ministre de l'Environnement. Il va falloir mettre à jour, si on veut, ces évaluations-là qui auront été faites pour l'examen de la qualité de l'air. C'est en cours, c'est en discussion, actuellement. Elles ne sont pas complétées, c'est sûr et certain. Il faut attendre la finalisation finale du concept, la finalisation également des plans et devis pour pouvoir modéliser correctement toutes ces émissions polluantes là qui auront été générées à la fois par la rue Notre-Dame et à la fois dans le quartier résidentiel. On reste confiants qu'au terme de ces évaluations-là il n'y aura pas d'augmentation nette de trafic donc induit dans le quartier et qu'il n'y aura pas non plus d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre consécutive à la réalisation du projet de Notre-Dame.

● (11 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: Oui. Alors, je remercie le sous-ministre adjoint pour sa réponse. Ce que je comprends de sa réponse, c'est qu'il n'y a pas d'études qui ont été cependant faites en collaboration avec le ministère de la Santé sur l'impact concernant la santé de la population. Mais est-ce que la ministre pourrait nous indiquer si elle a l'intention de déposer ces rapports concernant le trafic induit et les études sur la qualité de l'air dont parle le sous-ministre adjoint?

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

Mme Boulet: M. le Président, ce qu'on m'indique, c'est que ces études-là ont déjà toutes été déposées dans le cadre des audiences du BAPE, alors c'est...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Vachon.

M. Bouchard: M. le Président, c'est que le sous-ministre vient de faire état de la mise à jour des études une fois les plans et devis, etc., complétés. Je demande si la ministre est disposée à déposer...

Mme Boulet: Ça va nous faire plaisir de la rendre publique, M. le député.

M. Bouchard: Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Juste pour mon information, m'indiquer combien est-ce qu'il me reste de temps.

Le Président (M. Bergman): Il reste trois minutes.

Travaux d'élargissement des routes 185, à Rivière-du-Loup, et 175, dans le parc des Laurentides

M. Deslières: Alors, une question rapide, M. le Président, si vous me permettez, à Mme la ministre:

Concernant l'autoroute 185, la route 185, est-ce qu'il y a une entente de signée? Première question. Je vais poser mes deux questions et vous permettre de répondre. Et, concernant les travaux sur l'autoroute 175, est-ce que l'échéancier 2009-2010 va être respecté?

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, mais il a parlé des deux.

M. Deslières: ...185, première question, entente; 175, deuxième.

Mme Boulet: C'est ça.

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

Mme Boulet: Alors, sur la 185, là, contrairement, mettons, à la 30 ou à la 175, ce n'est pas une signature globale sur l'ensemble du tronçon. Alors, la 185, c'est tronçon par tronçon. Ça fait partie du PSIR, le Programme stratégique d'infrastructures routières, et, à chaque tronçon, il y a une entente, et le fédéral s'est engagé à payer la moitié des coûts parce que c'est un lien interprovincial. Donc, du Québec, là, on part de Rivière-du-Loup, là, finalement, puis on descend jusqu'au Nouveau-Brunswick.

Alors, les travaux sont estimés à peu près à 1 milliard de dollars sur l'ensemble de la route. On a fait, dans un premier temps, Rivière-du-Loup—Saint-Antonin, après ça on a fait le secteur de Dégelis et là on est à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano, Cabano jusqu'au Nouveau-Brunswick, qui est le dernier tronçon. Mais ce n'est pas une entente négociée dans la route globale comme l'entente de la 175, c'est des ententes négociées par projets, donc par secteurs. Alors là, on parle de 12 km pour Saint-Louis-du-Ha! Ha! et on parle de 33 km de Cabano au Nouveau-Brunswick. Alors, à chaque fois qu'on intervient, qu'il y a un projet qui est déposé, le fédéral est partenaire à la hauteur de 50 %. Cette année, sur la 185, c'est tout près de 68 millions de dollars que nous investissons.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Rapidement, est-ce qu'au moment où les travaux commencent, 70, 100 millions, est-ce qu'au départ le gouvernement d'Ottawa débourse les montants?

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

Mme Boulet: Il paie sur présentation des factures.

M. Deslières: Au fur et à mesure.

Mme Boulet: Oui.

M. Deslières: O.K.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Maintenant, la 175.

Mme Boulet: Sur la 175, alors l'échéancier, à ce jour, nous permet de croire qu'on pourrait terminer dans

les délais prévus, M. le député. Alors, sur la 175, c'est une entente négociée dans sa globalité, et, cette année, c'est 123 millions de dollars qui sont investis. On a, à ce jour, dépensé 383 millions de dollars, de dépensés, et 506 millions de dollars engagés. Donc, on a déjà 22 km de route qui sont terminés et, cette année, on devrait en ouvrir une trentaine, de kilomètres de plus. Donc, ça va bon train, les travaux vont bon train, il y a plusieurs contrats qui ont été donnés.

M. Deslières: ...

Mme Boulet: Oui. Oui.

M. Deslières: Mme la ministre, quand vous me dites...

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je m'excuse, M. le Président. Quand vous me dites «paraît être respecté», donc il y a un doute ou...

Mme Boulet: À ce jour, comme je vous dis, normalement...

Le Président (M. Bergman): Une courte réponse, s'il vous plaît, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, M. le Président. Quand je dis ça, c'est qu'on ne peut pas prévoir l'imprévu, mais normalement, dans le rythme et la cadence des travaux et des contrats qui sont attribués, on est en mesure de vous dire que, oui, on va respecter l'échéancier.

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, M. le député de Marquette. Je vous rappelle que M. Jean était en train de compléter une réponse, M. le député de Marquette, alors...

Suites des recommandations de la Commission d'enquête sur l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde (suite)

M. Ouimet: Vous lisez dans mes pensées, M. le Président, je voulais précisément donner l'occasion à M. Jean de terminer la mise en oeuvre des différentes recommandations de la commission Johnson, et ne serait-ce que pour la bonne raison qu'on nous accuse souvent de mettre sur les tablettes des rapports qui sont commandés par le gouvernement. Alors, on a un exemple patent qui démontre que ce n'est pas le cas, qu'on a une commission qui a fait un travail colossal pour améliorer nos structures, nos ponts, nos viaducs, on y donne suite dans le moindre détail. C'est une commission qui a quand même coûté quelques sous, et je pense qu'il est important pour les citoyens de pouvoir prendre conscience de la mise en oeuvre des différentes recommandations qui ont été faites au gouvernement, et, dans ce sens-là, également ça a l'effet de sécuriser les citoyens qui empruntent nos structures,

nos ponts à tous les jours. Donc, je demanderais à M. Jean de pouvoir poursuivre et de terminer la mise en oeuvre des différentes recommandations du rapport Johnson.

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

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Si ma mémoire est fidèle, j'étais rendu à la recommandation n° 6.

Une voix: La cinquième.

Mme Boulet: Cinq.

M. Jean (Denys): Ah! cinquième. O.K. Alors, la cinquième, c'est la question de la compétence en génie-conseil. Je pense que j'avais commencé à en parler. Il y avait deux volets qui intéressaient la commission: le fait qu'on sélectionne les ingénieurs en structures, tant en conception qu'en surveillance, sur la base de la compétence et que le prix intervienne par après. Je vous ai aussi fait remarquer que déjà le ministère avait cette capacité-là et qu'il le faisait. Le deuxième volet que la commission recommandait, puis c'est un volet que, nous, on trouvait très intéressant au ministère, c'est de pouvoir constituer des banques de firmes d'ingénieurs-conseils avec les compétences requises pour faire de la conception et de la surveillance de structures. Ce dispositif légal là est actuellement en discussion au gouvernement, et je pense qu'il a même été prépublié, si ma mémoire est fidèle. Il devrait être adopté dans les prochaines semaines, puis on va pouvoir, à ce moment-là, procéder.

L'autre recommandation, la recommandation n° 6, c'est toute la question de la validation des concepts. La commission Johnson, la commission d'enquête, avait recommandé que, quand on faisait de la conception d'ouvrages d'art, il devait y avoir comme une espèce de système de validation qui devait s'instaurer auprès des concepteurs pour que le concepteur d'origine se fasse vérifier par des gens d'égale expertise, manifestement qui sont des supérieurs hiérarchiques, et recommandait que cette validation des concepts se fasse tant au niveau des firmes privées qu'au niveau du ministère des Transports. Pour ce qui est du ministère, déjà les directives ont été passées en ce sens, ont été écrites, et documentées, et transmises, à l'effet qu'en matière de conception d'ouvrages il y avait comme un mécanisme de validation qui était mis en place et qui est actuellement en vigueur au ministère des Transports.

L'autre recommandation, la recommandation n° 7, c'était parce que d'un côté la commission avait tout discuté la compétence des firmes de génie-conseil en conception et en surveillance, mais elle s'était de beaucoup intéressée également à la question des entrepreneurs, la qualification des entrepreneurs et la sélection des entrepreneurs. Elle recommandait finalement, en matière d'entreprises de construction spécialisées en structures, que les critères de sélection des entreprises soient revus pour qu'un peu sur le modèle des firmes de surveillance le premier critère retenu quand tu as à choisir un entrepreneur en construction de structures, ce soit la compétence de l'entreprise à faire le travail pour par la suite faire intervenir les coûts. Or, on sait que la réglementation actuelle, la réglementation qui s'applique au ministère, qui a été adoptée par le Conseil du trésor, ne permet pas ce

mécanisme, et déjà on a travaillé avec le Conseil du trésor à pouvoir modifier les règlements actuels pour nous donner la capacité justement de sélectionner les entrepreneurs en construction sur la base de la qualité, pour ensuite donner le contrat sur la base de la compétence et de la qualité et ensuite payer.

● (11 h 50) ●

On veut aussi aller plus loin dans ce domaine-là, on veut également essayer d'avoir une capacité de pré-qualifier un certain nombre d'entreprises ou les entreprises qui sont spécialisées en structures avec la même approche qu'on a pour les firmes de génie-conseil, c'est-à-dire créer un bassin d'entreprises qui ont la compétence et l'expertise pour faire des travaux en structures, parce qu'on sait que c'est un domaine assez spécialisé, et puis encourager également à ce que de plus en plus d'entreprises aient accès à ce bassin-là pour que le Québec ait un bon potentiel. La capacité légale de faire ça devrait également nous parvenir du fameux règlement qui est actuellement en discussion au gouvernement, qui devrait être adopté dans les prochaines semaines.

La recommandation n° 8 portait sur la question du personnel que les firmes identifient comme étant responsable d'un dossier, et puis éventuellement, en cours de processus, le personnel était remplacé par d'autres types de personnels possiblement qui avaient moins de qualifications que le personnel qui était supposé faire le travail. Encore là, il y a une recommandation de la commission qui nous apparaît très importante parce que vous savez que, quand on accorde un contrat à soit une entreprise ou plus particulièrement à une firme de génie-conseil, la qualité de la personne qui est identifiée comme étant responsable du dossier est très importante. Est-ce qu'elle a les compétences? Est-ce qu'elle a la connaissance? Est-ce qu'elle a l'expertise? Est-ce qu'elle a déjà fait ce genre de boulot? Et ça fait même partie, je pense, des critères de sélection éventuellement. Il faut donc s'assurer que, quand le travail se fait, la personne qui a été identifiée demeure au dossier.

On a déjà, au niveau du ministère, modifié nos exigences. C'est-à-dire, nos documents contractuels faisaient déjà une obligation à ce que la personne identifiée demeure au dossier. On a resserré ces dispositifs contractuels là pour faire en sorte de les blinder le plus possible pour éviter justement qu'à un moment donné un contrat soit accordé sur la base d'un nom, ce que soit un autre nom qui fasse le travail, avec les pénalités en conséquence. Et on travaille actuellement avec à la fois les firmes de génie et les firmes d'entreprise pour mettre en place des modes de gestion de toute cette approche pour s'assurer que ça se fasse correctement.

L'autre recommandation, la 9, c'était le fameux contrôle de la sous-traitance. Vous vous appellerez, ceux qui ont lu le rapport de la commission, que la commission était préoccupée par le fait qu'un entrepreneur recevant un contrat donnait à sous-contrat certaines activités du contrat qu'il avait obtenu et que la qualité du travail de ce sous-contractant-là n'était pas nécessairement garantie. Et d'autre part la responsabilité du donneur d'ouvrage qu'est le ministère, c'est avec l'entrepreneur, le premier intervenant. Alors, à ce moment-ci, on est en train de développer avec la...

D'abord, un, on a clarifié les clauses contractuelles aux entrepreneurs pour bien leur indiquer que le choix

du sous-contractant puis la qualité du travail du sous-contractant, c'est leur responsabilité et que, si jamais il arrivait quelque chose avec un sous-contractant qui aurait fait un mauvais travail, il demeure entièrement responsable. Parce qu'il y en a qui pouvaient dire: J'ai le contrat, mais j'ai sous-contracté, ce n'est plus ma responsabilité, et ainsi de suite.

Ce qu'on regarde actuellement, c'est la chose suivante, c'est d'exiger que les sous-contractants soient reconnus, par exemple, ISO, qu'on oblige un entrepreneur, lorsqu'il engage un sous-contractant, à avoir un sous-contractant de type ISO pour bien se garantir que le sous-contractant a les compétences et l'expertise pour travailler dans le domaine, pour faire le travail. Le défi de ça, c'est que, bon, combien d'entreprises au Québec qui sont capables de sous-contracter sont capables d'aller chercher ISO? Qu'est-ce que ça veut dire? Je pense qu'on est plus dans un mode où on va donner quelques années à l'industrie pour s'ajuster avec ce système.

La 12e ou la 10e? Je suis rendu où, là?

Une voix: 10.

M. Jean (Denys): 10? La 10e recommandation, c'était le fameux processus d'inspection lors de la remise de l'ouvrage. La commission recommandait que, lorsqu'un ouvrage d'art était construit, le surveillant des travaux ait l'obligation, au moment de remettre son espèce de rapport final, là, de remettre un dossier complet, parce qu'il a été constaté à l'époque, à l'examen du cas Concorde, que les documents remis par le surveillant des travaux étaient incomplets. Il manquait, par exemple, les plans tels que construits et des choses comme ça.

Alors, pour ce qui est de cette recommandation-là, les directives que le ministère émet aux surveillants de travaux, qui, je vous le rappelle, sont sous contrat avec le ministère pour surveiller les travaux des entrepreneurs avec lesquels on contracte, alors les directives aux firmes de génie-conseil qui ont le mandat de faire la surveillance ont été modifiées, et l'exigence est ainsi faite que le surveillant de chantier, lorsqu'il remet son rapport final, il doit s'assurer que le rapport est complet, puis le paiement final de ce que je lui dois n'est pas versé tant que le rapport complet sur la surveillance n'est pas entré au ministère et qu'on n'a pas la garantie que toutes les pièces s'y retrouvent.

L'autre recommandation de la commission, c'était l'évaluation de la performance. Il y a un débat qui a été... La commission a soulevé la question de la performance des entreprises, tant en génie-conseil qu'au niveau des entreprises en construction, à savoir que... Je pense que l'objectif d'une administration publique comme la nôtre, c'est de faire affaire avec les entreprises les plus performantes et c'est d'avoir un système également qui ne permet pas à ceux qui négligent un peu le travail ou qui sont moins performants de s'en tirer, entre guillemets. Donc, la commission a beaucoup discuté de la question de l'évaluation de rendement à la fois des firmes de génie-conseil et à la fois des entrepreneurs.

Déjà, nous, à l'époque des événements, on était en réflexion puis on était même au travail avec les ingénieurs-conseils pour développer ce qu'on appelle un système d'évaluation de rendement de la performance d'une firme de génie, évaluation de rendement qui pourrait nous permettre, à un moment donné, lorsqu'on attribue un

contrat, de coter, même de pénaliser à la limite, puis c'est peut-être même l'objectif, de pénaliser quelqu'un qui nous a donné un mauvais rendement dans un travail antérieur, donc de le pénaliser. On est actuellement rendus à l'étape suivante. C'est-à-dire, le système d'évaluation de rendement pour les firmes de génie-conseil en structures est actuellement en rodage, on est en train de développer le système d'évaluation de rendement pour les entrepreneurs en structures. On espère commencer à le mettre en rodage dès l'année 2009, puis à terme, là, autour de 2010, 2011, on devrait avoir des systèmes d'évaluation de rendement pour à la fois les ingénieurs-conseils puis à la fois les entrepreneurs, d'abord dans le domaine des structures parce que c'est notre priorité, puis on ambitionne l'étendre à l'ensemble des travaux du ministère.

L'autre recommandation, c'est la 12. La commission Johnson avait fait un constat, et d'ailleurs elle avait qualifié ça de culture interne et d'habitudes de travail, elle avait remarqué qu'il y avait deux éléments, là, dans le fonctionnement du ministère, à l'époque, puis, encore aujourd'hui, selon l'analyse... Il y avait un problème de communication ou de responsabilité entre les directions territoriales et la Direction des structures au central. Ça, c'est le premier élément qui a été identifié par la commission. Il y avait aussi ce qu'ils appellent une espèce de culture où, encore là, on trouvait une espèce de problématique où théoriquement le ministère avait tout ce qu'il fallait pour bien faire le travail, mais ça ne se traduisait pas dans la pratique. Alors, face à ces deux éléments de recommandation de la commission Johnson...

D'abord, premièrement, rapidement après la réception du rapport, la responsabilité entre les directions territoriales et la Direction des structures, au central, a été clairement établie par une note que j'ai signée sur la question de la traduction dans la réalité de l'idéal théorique en inspection, en surveillance, en conception. Je suis en attente d'un rapport sur un diagnostic organisationnel pour bien comprendre: Comment se fait-il qu'il y ait comme une espèce de joint manquant, là, entre le développement théorique de nos approches et la mise en oeuvre sur le terrain? Ça, c'est la recommandation n° 12.

Dans la recommandation n° 13, un des constats de la commission d'enquête, c'était que la documentation sur les structures, au ministère... Les dossiers de structures, structure par structure, n'étaient pas d'égale qualité, n'étaient pas complets, il manquait des pièces, et ainsi de suite, et la recommandation de la commission Johnson, c'était de mettre en place un programme accéléré d'abord de reconstitution complète de chacun de ces dossiers-là et aussi d'une mise en réseau. Au moment où on se parle, on a signé, je pense, une entente avec Services partagés Québec pour numériser l'ensemble des dossiers.

D'abord, un, les dossiers ont été reconstitués. Deux, on est en train de numériser, avec le Centre des services partagés du Québec, l'ensemble des dossiers de structures. Ça représente l'équivalent d'à peu près 18 millions de pages à numériser. Et on a développé... en tout cas on est en train de mettre la main sur un système où, une fois le dossier numérisé puis en ordre, il va être mis à jour régulièrement puis il va être consulté par les unités concernées. Et on peut vous dire tout de suite qu'on envisage faire la même chose avec les ponts municipaux dont on a reçu la responsabilité complète en début d'année.

La 14, j'en ai traité. Les relations entre le central et les régions, je vous en ai parlé. L'ajout d'objectifs spécifiques, la 15. L'ajout d'objectifs spécifiques aux manuels d'inspection des structures, je peux vous dire que les modifications ont été apportées, un certain nombre de modifications ont été apportées. Le système d'inspection est actuellement en révision et en réajustement, et on devrait être en mesure de compléter nos travaux là-dessus, là, au plus tard au début de l'automne.

Enfin, je pense que j'ai fait le tour. Oui.

● (12 heures) ●

M. Ouimet: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Jean. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: M. le Président, si j'ai bien compris, on a donné suite à chacune des recommandations de la commission Johnson sans exception.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): M. le Président, je pense que oui. Effectivement, on a pris chacune des recommandations, on s'y est intéressés, on a mis en oeuvre un certain nombre de choses. Il y a des choses qui sont réalisées, qui sont derrière nous, il y a des choses qui sont en cours, mais toutes les recommandations ont été... d'ailleurs à la demande de la ministre. La ministre a insisté beaucoup auprès du sous-ministre pour que toutes les recommandations de la commission soient considérées, qu'il y ait des actions de posées puis des changements apportés.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Alors, merci, M. le Président. Je vous demanderais de céder la parole à ma collègue la députée de Mégantic-Compton.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Mégantic-Compton.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic

Mme Gonthier: M. le Président, alors on va aller se promener dans le Bas-Saint-Laurent, si vous le permettez. La route 132 entre Cacouna et Le Bic est le seul lien routier majeur entre le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et la région de Chaudière-Appalaches. Le ministère du Transport a entamé le projet de construction d'une autoroute à deux voies en prolongement de l'autoroute 20. Ce projet vise à améliorer la fluidité, d'une part, la capacité et la sécurité, bien sûr, et il est certainement bien attendu des citoyens du Bas-Saint-Laurent.

Alors, ma question s'adresse peut-être au sous-ministre pour qu'il me dise comment se déroulent les travaux, comment ils progressent, les travaux de l'autoroute 20 dans la région du Bas-Saint-Laurent.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si vous le permettez, je vais laisser le sous-ministre répondre de façon plus détaillée aux projets qui vont se faire. Ce qui est la priorité chez nous, c'est Sainte-Luce—Mont-Joli. Je pense que la collègue de Matapédia y tient beaucoup, Sainte-Luce—Mont-Joli. Alors, dès 2003, la collègue était venue me voir pour me demander, M. le Président, de compléter ce tronçon-là. Alors, cette année, c'est près de 19 millions de dollars qui seront investis, et normalement, à l'automne, on devrait être en mesure d'inaugurer l'ensemble du tronçon, là, de Saint-Anaclet à Mont-Joli.

Maintenant, il y a la portion Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic où... Je dis tout le temps... Oui, je pense que c'est dans cet ordre-là, là. Je ne veux pas me tromper. Alors, c'est ça, Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic. Alors, ici, on parle quand même de travaux importants, c'est 77 km, plus de 825 millions de dollars. La région attend qu'on procède, à bien hâte de voir les camions sur le terrain. Alors, je sais que, cette année, il y a une douzaine de millions de dollars qui vont être investis, mais je vais laisser, si vous me permettez, le sous-ministre répondre de façon plus détaillée à la question, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, alors, comme l'a mentionné Mme Boulet, le prolongement de l'autoroute 20 avait été scindé en deux secteurs principaux, le secteur Cacouna-Bic et le secteur Bic—Mont-Joli.

En ce qui regarde le secteur Bic—Mont-Joli, on a déjà une distance de 31,4 km qui est en opération depuis 2005 et on est à compléter le dernier tronçon de 13,6 km, qui sera mis en opération à l'automne 2008 et, comme l'a mentionné Mme Boulet, qui va nécessiter des dépenses de 19,2 millions. Alors, ça veut dire qu'à l'automne 2008 le tronçon Rimouski—Mont-Joli va être complété, va être mis en service. Il restera, pour 2009, probablement une dernière couche de pavage à compléter, mais la mise en service se fera à l'automne 2008.

En ce qui regarde le tronçon Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic, comme Mme Boulet l'a mentionné aussi, c'est pratiquement 12 millions que nous allons investir. Les travaux de déboisement sont débutés pour le tronçon Cacouna—Trois-Pistoles, pour lequel on a eu la délivrance du décret gouvernemental, on est en mesure de procéder. Alors, cette année, c'est environ 12 millions de travaux qui vont se réaliser. C'est principalement l'expropriation qui ne nous permet pas, pour 2008, d'aller plus rapidement en termes d'investissement.

En ce qui a trait au tronçon Trois-Pistoles—Bic, on est en appel d'offres actuellement pour octroyer les mandats de services professionnels pour l'étude d'impact. On parle d'un tronçon, entre Trois-Pistoles et Bic, de 47 km, et normalement on devrait dépenser, cette année, entre 500 000 \$ et 1 million pour l'étude d'impact afin d'obtenir l'autorisation pour débiter les travaux sur ce tronçon-là.

Le Président (M. Bergman): Merci. Mme la députée de Mégantic-Compton.

Inspection des ponts similaires à celui du boulevard de la Concorde, à Laval

Mme Gonthier: Oui. On va revenir brièvement au suivi du rapport Johnson. Immédiatement après

l'effondrement du viaduc de la Concorde, qui est survenu en septembre dernier, le ministère du Transport annonçait publiquement qu'il s'est doté d'un plan d'action comprenant plusieurs mesures visant à se prémunir contre les risques éventuels de comportement fragile des structures sous sa responsabilité. Au terme des analyses préliminaires, le ministère a publié la liste de 135 structures pour lesquelles des investigations additionnelles étaient nécessaires.

Le ministère des Transports a confirmé, il y a deux semaines, la fin des travaux d'inspection des 135 structures de béton à dalle épaisse sans armature de cisaillement. L'analyse des derniers rapports est maintenant terminée et permet de conclure cette opération complexe et méticuleuse lancée en juillet 2007.

J'aimerais connaître, M. le Président, en quoi consistait l'inspection additionnelle des 135 structures, d'une part, et quel est le bilan que le ministère en a fait au terme des travaux d'inspection qui ont été terminés ce mois-ci.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais laisser la parole au sous-ministre mais dire que, lorsqu'il y a eu la commission Johnson, tous les experts ont redéfini finalement des critères plus rigoureux à l'égard de cette structure particulière de dalle épaisse sans armature de cisaillement, et on a collaboré de façon, là, tout à fait, là, très... Dès que la commission a fait part de ses inquiétudes à l'égard de ces structures-là, le ministère a collaboré et a identifié, sur son réseau, 135 structures, M. le Président. Aujourd'hui, les examens plus complets de ces structures-là ont été faits, sont finis, donc on peut, aujourd'hui, vous en parler, donner en fait le portrait des 135.

Mais ce que je veux dire, c'est qu'avec ce qui a été fait, au cours des derniers mois, sur ces structures à dalle épaisse sans armature de cisaillement le Québec est précurseur. On est une des seules administrations à travers le monde qui aura revu l'ensemble de ces structures-là, parce que les nouveaux critères qui ont été définis par M. Johnson vont s'appliquer maintenant un peu partout à travers le monde. Donc, toutes les organisations sont après faire un peu le travail qu'on a fait au cours des derniers mois. Alors, je pense que ça aura été très utile.

Et je vais maintenant laisser la parole au sous-ministre pour vous donner plus de détails sur le bilan de ces structures-là.

Le Président (M. Bergman): M. Jean, il vous reste deux minutes.

M. Jean (Denys): Bien, écoutez, d'abord, confirmer à Mme la députée, M. le Président, qu'au lendemain des événements Concorde le ministère des Transports effectivement s'est donné un plan d'action en huit points pour répondre à la question suivante: Quelles sont les structures de son parc de structures qui ont des caractéristiques identiques, d'abord qui sont identiques à Concorde, qui sont similaires à Concorde ou qui ont des caractéristiques qui s'apparentent à Concorde? Et on a lancé donc l'opération. Ça nous a permis, par exemple, d'identifier que de Blois est complètement identique à Concorde puis de décider de l'éliminer. On a identifié trois structures, si ma mémoire est fidèle, qui avaient

des caractéristiques similaires, une dans les Laurentides, la Montérégie, en tout cas dans ce coin-là. Mme Leclerc pourra vous donner plus de détails.

Donc, on avait un plan d'action, à l'automne 2006, en huit points qui nous amenaient, là, à nettoyer, dans le fond, tous les éléments qui avaient des rapprochements à faire avec Concorde. Puis, comme l'évoquait Mme la ministre, au printemps 2007, les experts de la commission Johnson et puis les experts du ministère ont établi une nouvelle problématique avec ce qu'on appelle les structures à dalle épaisse sans armature de cisaillement à béton dégradé, et là on introduit une nouvelle étape dans notre plan d'action pour tenir compte de cette découverte-là, et c'est la question des 135 structures...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Jean (Denys): Ah! je conclus. Bien, j'allais passer la parole à ma collègue, mais on pourra revenir si jamais les députés sont intéressés. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Je vais laisser M. Harbour reprendre place, si vous permettez, j'aurais des questions pour...

● (12 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Indication d'une suspension maintenue au dossier d'un conducteur innocenté d'une infraction au Code criminel (suite)

M. Gingras: Donc, M. le Président, sur une question de mon confrère de Beauce-Nord, ce matin, il n'y a pas eu de réponse claire de la part de la SAAQ, et j'aimerais poser la question à nouveau. Et l'exemple est très clair, là: un policier intercepte un conducteur et présume qu'il n'est pas en état de conduire. Donc, dans certains cas, il peut procéder à la suspension administrative du permis de conduire. On s'entend là-dessus, on s'entend sur ça. La situation problématique survient quand un juge, à la lumière des preuves qui lui sont apportées, blanchit le conducteur et lève l'ensemble des accusations portées contre lui.

Vous vous rappelez, lors de l'étude du projet de loi n° 42, lors de l'étude de ce projet de loi, on prévoyait une suspension de 24 heures faite par les policiers, et, à ce moment-là, je soulignais que les informations contenues dans les... les informations administratives, à la SAAQ, pourraient être préjudiciables pour un conducteur. On me disait: Non, non, non, M. le député, inquiétez-vous pas de ça, jamais ça n'arrivera. Ce qu'on voit aujourd'hui: un juge lève l'ensemble des accusations portées contre un individu suite à une suspension administrative du permis de conduire. Donc, devant la loi, le conducteur est reconnu innocent pour tout le monde.

Ce que je demande à Mme la ministre, c'est: Dans les principes fondamentaux de justice puis de droit,

comment ça se fait qu'il y a juste la SAAQ qui peut passer outre à un jugement fait par un juge dans nos cours, au Québec?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais répondre. Je vais juste faire une introduction et je vais laisser M. Harbour compléter. Je pense que, ce matin, on a posé la question, je pense qu'on a eu une réponse de M. Colletette. Alors, je ne sais pas, on va peut-être essayer de répéter. Peut-être que ça a été mal compris. Alors, je sais très bien...

Une voix: Peut-être que ça a été mal expliqué.

Mme Boulet: Je sais très bien à quel dossier il fait référence, le chef de l'ADQ nous a écrit il y a quelques mois pour nous relater cette problématique-là. On en est très conscients, on sait de quoi il parle. Et, quand on a reçu la lettre du chef de l'ADQ, on a demandé à la Société d'assurance automobile du Québec de trouver une solution à cette problématique, si on peut l'appeler comme ça, de trouver une solution pour faire en sorte que, si un individu est blanchi par un jugement, faire en sorte que finalement la note ou l'information qui est à son dossier, qui est colligée au dossier, puisse être effacée ou annulée. Alors, c'est ce que M. Colletette a dit, qu'il était en train de regarder, là, comment on pouvait arrimer les systèmes informatiques et corriger cette situation-là.

Alors, je vais laisser M. Harbour et M. Colletette peut-être répéter ce qu'ils nous ont dit ce matin. Il me semble, M. le Président, que ça semblait assez clair, mais, bon, on va répéter, ça nous fait plaisir.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour, s'il vous plaît.

M. Harbour (John): Je peux juste confirmer qu'on est en train de réviser le dossier pour regarder la procédure qui va être faite sur ces problématiques-là. Vous avez là une problématique qui est questionnable, et on va la regarder. Je ne sais pas si M. Colletette a quelque chose à ajouter sur la démarche qui est en cours.

Le Président (M. Bergman): M. Colletette.

M. Colletette (Alain): Bon, effectivement, là, comme je vous le mentionnais tantôt, on est en train de regarder... L'état de dossier reflète l'information en ce qui concerne l'état du permis de conduire de la personne et ce qui s'est passé dans le temps, les actions qui se sont passées dans le temps. Il y a certaines règles, qu'on a établies, qu'on est en train de revoir, notamment, quand une suspension est inscrite à un dossier, le nombre de temps qu'elle est inscrite à son dossier.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, je pense qu'effectivement la réponse qui m'est donnée me fait encore me questionner davantage. Quand on dit: On va regarder le nombre de temps qu'on va poursuivre l'inscription au dossier, etc., ce n'est pas ça qu'on dit, là. On dit: Il a été

blanchi. Est-ce que la Société d'assurance automobile du Québec peut respecter la décision du juge? C'est ce qu'on dit, parce qu'actuellement on pénalise des gens, d'honnêtes citoyens qui ont été blanchis par la justice et on ne respecte pas le jugement. Et, quand Mme la ministre parle de quelques mois, quelques, pour moi c'est un ou deux mois.

La lettre date du 26 juin 2007, donc ça va faire presque un an. Je me dis: J'espère que ça va se régler rapidement et que, dans les prochains jours... En fin de compte, ce qu'on demande, c'est: «Delete». Effacez. Le juge, ce qu'il dit, c'est: il n'est pas coupable, donc je me demande pourquoi que la société décide d'être son propre juge et, elle, d'évaluer combien de temps que le dossier va rester actif à la société et porter préjudice au citoyen qui a été blanchi par notre système de justice.

Authentification des véhicules reconstruits ou importés

Ceci étant dit, M. le Président, quand on me parle d'une année pour étudier comment on va effacer ou respecter une décision du tribunal, ça m'amène à un autre dossier de la SAAQ, qui étudie ce problème depuis juin 2003 — j'espère que ça ne prendra pas autant de temps pour effacer le dossier d'un conducteur — et ce dossier-là, M. le Président, c'est l'authentification au niveau des véhicules reconstruits, c'est d'éviter que des véhicules volés soient remis en circulation au Québec et de pénaliser tout d'abord les citoyens qui les achètent en toute bonne foi après les avoir fait inspecter par la Société d'assurance automobile. La Société d'assurance automobile va nous dire: On n'est pas un organisme pour voir à la criminalité mais de veiller à la sécurité, mais en même temps ça fait cinq ans qu'ils étudient ce problème-là. Donc, si ce n'est pas à la bonne place qu'on étudie, bien je demanderais à la ministre des Transports de trouver une autre personne ou un autre organisme chez vous qui va étudier ce problème-là.

Donc, deux questions à ce niveau-là. On étudie depuis cinq ans. Ça coûte énormément cher à l'ensemble des citoyens du Québec au niveau du vol de véhicules: 245 millions, le vol d'autos l'an passé. Je trouve qu'effectivement les citoyens du Québec sont pénalisés et que, cinq ans d'étude sur un dossier... Je me dis: C'est quoi, le problème? Y vont-ils arriver par trouver une conclusion? Donc, ma question à Mme la ministre, c'est: Est-ce que vous trouvez ça normal que la SAAQ étudie depuis cinq ans ce problème-là et qu'il n'y a aucune recommandation encore qui est donnée par le ministère des Transports?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre à cette question-là, mais en même temps on voit bien que le député ne comprend pas le problème en question, qu'est-ce qu'il en est. Alors, la SAAQ, elle n'étudie pas depuis cinq ans, elle connaît bien le problème, sauf que c'est un problème qui est très complexe.

Alors, effectivement, M. le Président, le vol de pièces d'automobile ou le vol d'autos est une situation qui est de plus en plus préoccupante au Québec. La SAAQ est sur ce dossier-là depuis effectivement un certain nombre d'années, je dirais, quelques années. C'est un dossier qui est très complexe. Il y a plusieurs partenaires qui sont

impliqués dans le règlement de ce dossier-là, donc ça ne concerne pas juste la SAAQ puis le MTQ, là. Il ne faut pas faire abstraction de l'ensemble de l'élément. Alors, M. le Président, il y a les corps policiers qui sont interpellés dans ce dossier-là, il y a le Bureau d'assurance du Canada, il y a le Groupement des assureurs automobiles du Canada, il y a la Société d'assurance automobile et évidemment il y a les spécialistes en authentification des véhicules. Alors là, il faut qu'il retienne bien ça, là, des spécialistes en authentification des véhicules. Alors, c'est tous ces gens-là qui sont interpellés pour trouver une solution à cette problématique-là, M. le Président.

Alors, moi, j'ai demandé au cours des dernières semaines, j'ai demandé à M. Harbour d'accélérer le processus, accélérer la démarche qui est faite, qui est parcourue actuellement à la Société d'assurance automobile et de trouver des solutions à court terme. Maintenant, j'offre aux deux partis d'opposition... On aura une réponse aujourd'hui, mais, si jamais vous voulez qu'on s'assoie, les trois partis, et qu'on nous explique comme il faut, parce qu'il semblerait que c'est très, très complexe...

Une voix: ...

Mme Boulet: Hein?

Une voix: ...

● (12 h 20) ●

Mme Boulet: Oui, tout à fait. Alors, ça me fait plaisir. Je vous l'offre bien, bien... Regarde, ça me fait plaisir de vous l'offrir. On pourra s'asseoir et... qu'on nous explique précisément c'est où que ça accroche dans ce dossier-là puis qu'est-ce qui crée, qu'est-ce qui fait en sorte que c'est si compliqué à régler.

Alors, ce n'est pas parce que la SAAQ, elle l'étudie, c'est parce qu'il y a une dynamique particulière dans la résolution de cette problématique-là, et je pense que, ce matin, on va peut-être avoir quelques informations ou en tout cas on aura l'ensemble des informations, mais, si vous voulez qu'on en reparle ultérieurement, qu'on ait d'autres discussions plus approfondies, je l'offre aux partis de l'opposition, M. le Président, ça me fera grand plaisir.

Alors, je vais laisser M. Harbour répondre à cette question-là, ça me fait grand plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui. Ce n'est pas un problème qui est vieux de cinq ans, moi, j'ai 20 ans d'expérience dans l'assurance de dommages au Québec et j'ai toujours entendu parler des dossiers des vols d'automobiles. On a essayé différentes façons d'essayer d'enrayer le vol automobile au Québec, et je me souviens, entre autres, d'avoir rencontré un ministre pour au moins qu'on puisse avoir des dossiers de reconstitution des véhicules avant qu'ils soient réimmatriculés par la SAAQ pour pouvoir rouler. On a fait un bout de chemin là-dedans, mais le système est impossible à opérer, si vous voulez, à grande échelle, à la grandeur du Québec. On avait même un de nos employés qui avait pris une initiative très valable mais qui ne pouvait pas être mécanisée au niveau de l'ensemble du territoire et qui lui avait causé passablement de trouble.

Le vol automobile pourrait être, pas enrayer mais drôlement diminué si on avait l'obligation d'authentifier

un véhicule importé ou reconstruit au Québec. Alors, l'authentification des véhicules, c'est la voie qui est regardée. L'an passé, nous avons eu des discussions avec le GAA, le Groupement des assureurs automobiles, et le Bureau d'assurance automobile du Canada, et il s'agit de répartir sur le territoire l'expertise d'authentification pour que le citoyen qui veut faire authentifier un véhicule reconstruit ou importé puisse l'immatriculer en toute sécurité, et c'est une protection pour le consommateur qui est absolument indispensable.

Pour pouvoir procéder, ça nous prend l'accès aux certificats de baptême des autos — on va appeler ça comme ça — c'est d'avoir accès aux numéros de série des voitures et des numéros de série cachés à l'intérieur d'un véhicule. Vous savez que, lors de la construction d'un véhicule, il y a un numéro de série qui apparaît dans... On le voit sur la vignette sur le pare-brise de l'auto, en dessous du pare-brise, et, à ce moment-là, il y a 32 numéros de série cachés dans le véhicule qui constituent l'acte de baptême, si vous voulez, de la pièce. Donc, il faut avoir accès à ces bases de données là pour que, lorsqu'on voit un véhicule reconstruit, on puisse savoir l'origine des pièces. Est-ce que ces pièces-là originent d'un numéro de série d'un véhicule qui a été volé ou est-ce que le numéro apparaissant sur l'immatriculation et sur le pare-brise est conforme à tous les numéros de série apparaissant dans le véhicule?

Des démarches sont faites actuellement pour avoir accès à ces bases de données là qui sont du côté américain, et on me dit qu'il y a eu une rencontre, et on doit avoir une réponse d'ici quelques semaines. J'en ai parlé à la ministre des Transports, qui m'a offert tout l'appui du gouvernement à ce sujet, mais on avait un problème d'accès à ces numéros de série là. À ce moment-là, dès qu'on va avoir la possibilité de le faire, il va falloir faire la formation à la grandeur du Québec soit des centres d'estimation des groupements des assureurs automobiles ou des mandataires en entretien mécanique ou en vérification mécanique de la société pour pouvoir permettre aux citoyens après d'avoir accès à l'authentification, et à ce moment-là seulement on va pouvoir demander à la ministre et à l'Assemblée nationale de dire: Rendez obligatoire, dans ces cas-là précis, l'authentification du véhicule. Et on cherche à faire le tout à un prix abordable.

Alors, l'industrie privée est drôlement intéressée, et nous aussi, et je suis convaincu... Je n'en ai pas parlé à la Protectrice du citoyen ou... mais je suis convaincu que tous les organismes gouvernementaux protégeant le consommateur seraient d'accord avec moi pour dire que c'est important.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, ça me fait peur un peu. Quand M. Harbour me dit que ça fait 20 ans qu'il est au courant du problème et qu'il ne trouve pas la solution, ça me fait peur un peu, parce que... depuis trois ans ou... depuis 2003, juin 2003 que ce problème-là est connu. J'oserais espérer en tout cas qu'une solution arrive à court terme.

Maintenant, l'invitation lancée par la ministre, la commission est à étudier un mandat d'initiative pour effectivement rencontrer les gens de la SAAQ, et on

rendra décision le 30 juin prochain. Donc, à ce moment-là, je remercie la ministre de nous inviter, mais on va faire nos invitations.

Immatriculation des remorques circulant au Québec

Ceci étant dit, ça m'amène sur un autre mandat. Au niveau des remorques et sur l'immatriculation, je voudrais savoir: Au niveau de l'Ontario, est-ce que l'immatriculation est moins chère en Ontario qu'elle ne l'est au Québec?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre? M. Harbour.

M. Harbour (John): Je n'ai pas l'information sur place. On peut la trouver et vous la transmettre.

Le Président (M. Bergman): Je vous demande d'envoyer l'information au secrétariat de la commission, qui va faire la distribution à tous les membres de la commission. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Au Québec, M. le Président, au Québec, on oblige les compagnies de transport, de location, etc., me dit-on, à avoir les enregistrements originaux dans les véhicules, et, en Ontario, on se contente de photocopies, me dit-on, ce qui, pour les locuteurs, pour les propriétaires de flotte, semble intéressant d'avoir effectivement ces photocopies-là reconnues. On me dit qu'à cause de ça les remorques seraient enregistrées massivement plus du côté ontarien qu'au Québec. Si c'est vrai, ça prive le Québec de revenus reliés à l'immatriculation et donc ça veut dire qu'on accepte des remorques au Québec qui brisent nos routes, d'où on n'a pas les revenus à cet égard.

Est-ce que je pourrais savoir du président de la SAAQ: Ces informations-là, sont-elles exactes? Et peut-il les vérifier? Et peut-il nous faire rapport sur la difficulté? On parlait tantôt des bicyclettes; aujourd'hui, on parle peut-être des remorques. Est-ce qu'il y aura un exode massif d'immatriculations à l'extérieur du Québec? Et, si oui, comment que ces gens-là peuvent contribuer à la détérioration de nos routes?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je vais fournir l'information. Il y a une foule d'informations dans la question qui sont nécessaires. Je peux vous dire qu'on émet des immatriculations de circulation, qu'on appelle IRP, où un véhicule va se promener... En tout cas, je suis certain du côté américain. Le côté ontarien, là, je ne pourrais pas vous répondre parce que les normes à l'intérieur du Canada sont différentes. Mais prenez l'exemple américain. Si un camionneur immatriculé au Québec veut aller du côté américain, il doit avoir un enregistrement, si vous voulez, préalable de la société. On calcule la route qu'il doit faire du côté américain, et les droits sont demandés et pour le Québec et pour les États américains sur lesquels il va circuler pour assurer justement une équité entre les juridictions pour les entretiens de route, etc. Ça fait qu'on va vérifier si, du côté ontarien et québécois, parce qu'on est Canadiens, on applique les mêmes règles ou si on se

fait confiance sur le... et on va voir la parité qu'il y a entre les deux systèmes. Ça nous fera plaisir de vous répondre. Du côté américain, la répartition est faite, et on fait ça pour tous les conducteurs d'ici, et tous les Américains qui viennent chez nous ont le même principe, et on reçoit les montants pour l'immatriculation, qui sont remis au ministère.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville, il vous reste une minute.

M. Gingras: Oui. Non, je pense que ça me semblait... Ce que je perçois dans la réponse, c'est qu'au niveau américain c'est équitable. Mais, au niveau ontarien, je voudrais savoir: Effectivement, à cause de la proximité, est-ce qu'il y a effectivement des exodes? Ce matin, dans les oui-dire, on entend parler des motocyclistes, j'entends parler des remorques. On reviendra cet après-midi, si vous le permettez, avec la SAAQ au niveau du poids, des charges au niveau des véhicules. Donc, j'aimerais savoir comment c'est appliqué. On sait que la SAAQ est responsable des contrôleurs routiers, donc j'aimerais qu'on en parle, cet après-midi, dans un autre bloc. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci. Étant donné l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 22)

Le Président (M. Bergman): Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes présentes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Nous allons poursuivre l'étude des crédits relevant de la ministre des Transports. Je reconnais maintenant le député de Beauharnois. M. le député.

Tracé du prolongement de l'autoroute 30

M. Deslières: Merci, M. le Président. Nous allons poursuivre sur le bloc du réseau routier commencé ce matin. Bien sûr, ça englobe plusieurs grands projets, et on en a fait mention sur quelques-uns ce matin, sauf que bien sûr on ne peut pas passer ce bloc-là, passer sous silence toute la question du dossier de l'autoroute 30. Vous conviendrez que ce serait quelque chose d'inexplicable.

Vous connaissez très bien notre position, M. le Président, Mme la ministre connaît très bien notre position au sujet du dossier de l'autoroute 30, et on le dit, je le dis, je le répète, aujourd'hui, l'opposition ne comprend pas, et nous allons tout faire pour... Nous nous opposons à cette décision gouvernementale invraisemblable qui va à l'encontre de certains principes de développement durable, de coûts également, de coûts. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué? Il restait 5 km, on va en faire 13 et on ajoute 200 millions pour réaliser cette autoroute — supplémentaires — qui est évaluée à 1,5 milliard de dollars, et d'autant plus qu'on va encore sacrifier des terres agricoles, des bonnes terres agricoles. C'est carrément

inexplicable. C'est le choix du gouvernement, c'est le choix du ministère, c'est le choix de la ministre, elle en supportera la conséquence, de ces décisions.

Nous avons demandé, lors de nos questions préalables à cette étude de crédits, d'avoir toutes les ententes conclues, les ententes de financement avec Ottawa. On nous dit dans la fiche-réponse: elles vous seront fournies sur demande. Alors, M. le Président, ma demande: Est-ce que nous pouvons obtenir tout le texte des ententes écrites et signées avec le gouvernement d'Ottawa, de la part du gouvernement québécois, au sujet du dossier de l'autoroute 30?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais répondre à la première partie, puis, pour ce qui est des signatures avec le fédéral, je vais peut-être laisser le sous-ministre compléter, si vous me permettez.

Alors, je le sais, que le député aurait souhaité que ça passe sur le tronçon nord, là, ça fait plusieurs fois qu'il nous en parle, M. le Président. Maintenant, les raisons sont bien simples, et malgré qu'il ne semble pas comprendre, là, ce qui a guidé notre choix. Alors, ce n'est pas nécessairement juste le choix de la ministre, M. le Président, c'est aussi le choix du BAPE, parce que, le BAPE, il y a eu un processus de BAPE, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, qui a statué, qui a recommandé le tracé sud, et le tracé sud, c'est aussi la recommandation de l'ensemble des maires et des élus de cette région-là, M. le Président.

Alors, ce qu'on cherchait à faire, M. le Président... En fait, c'est: soit on passait au nord, sur la 132, ou soit on passait sur le sud, et l'objectif de passer au sud, c'est de faire une véritable voie de contournement à la métropole, et je pense que c'était l'objectif recherché dès le départ par rapport aux investissements et au projet de l'autoroute 30. Alors, ce qu'on cherchait à faire, c'était à séparer le transit local du transit national. En fait, on voulait que les gens... qu'il soit national et régional, puissent passer sur la voie de contournement et le transit local puisse continuer à circuler sur la 132. Alors, ce sont les principales raisons: le BAPE, le fait qu'on voulait une véritable voie de contournement, le fait également d'assurer la sécurité et la fluidité en séparant les transits national, régional ainsi que le transit local, et évidemment les maires, M. le Président, souhaitaient également qu'on évite de circuler ou d'augmenter le flot de circulation sur la 132.

Alors, c'est, je pense, des raisons qui sont très pertinentes, très légitimes, qui ont justifié le choix du gouvernement, et, à ce jour, c'est un très beau projet, M. le Président. Ça fait plus de 30 ans que les citoyens de cette région attendent ce projet de l'autoroute 30, alors le projet porte bien son nom.

Alors, on est très heureux parce qu'il y a la portion est et la portion ouest, évidemment la portion est qui est faite en mode traditionnel, dont on estime à près de 300 millions de dollars les montants qui seront investis, et la portion ouest qui est un partage, un PPP, ce qu'on appelle, alors un partenariat public-privé dans lequel nous aurons un partenaire privé et dans lequel le gouvernement fédéral s'est engagé à financer la moitié des coûts. Alors, à ce jour, il y a 126 millions de dollars qui ont été dépensés sur le projet de l'autoroute 30, et, cette année, c'est

100 millions qui seront dépensés sur le chantier de l'autoroute 30.

Alors, je pense qu'on est dans la bonne voie, le dossier va bon train. Les partenaires privés, l'appel de propositions, je pense, va être ouvert en juin, et, tout comme on l'a fait avec le projet de l'autoroute 25, il y aura des négociations avec le partenaire qui sera choisi, et la signature de l'entente devrait se faire en septembre. Alors, tout va bon train, M. le Président, et on maintient les échéanciers: 2010 pour la portion est et 2012 pour la portion ouest. Alors, nous espérons être en mesure de doter cette région... ou doter la région de Montréal d'une véritable voie de contournement, je vais dire, à court terme, parce que, pour des projets de cette envergure-là, quand on parle de deux ou trois ans, je pense que c'est vraiment à court terme.

Alors, si vous me permettez, pour les ententes fédérales-provinciales, voir l'état de situation, où en sont rendus les signatures... ou les engagements du fédéral, je vais laisser le sous-ministre, M. le Président, répondre à la question.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je pense que le...

Une voix: ...

M. Deslières: Oui, oui, oui ça va. Vous pouvez permettre...

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

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Alors, sur la question... D'abord, comme l'évoquait la ministre, l'intérêt... ou la collaboration fédérale sur l'autoroute 30 est dans la section ouest de l'autoroute 30. L'entente qui pour le moment est signée, convenue officiellement entre les deux gouvernements, c'est l'entente qui a servi à développer ou à faire l'étude relativement au tronçon ouest, une entente de 21 millions répartie 50-50. On a un engagement du gouvernement fédéral à contribuer à 50 % à hauteur des coûts du tronçon ouest. Or, nous saurons le coût du tronçon ouest du moment où, le concessionnaire retenu, on va signer le contrat avec lui. Donc, c'est à partir de ce moment-là qu'on pourra officiellement se commettre dans une entente de contribution avec le fédéral. C'est ça, l'état de situation sur les ententes fédérales-provinciales concernant l'autoroute 30.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: J'ai bien compris, là, qu'aussitôt qu'il y aura de nouveaux gestes de faits, la correspondance, la littérature, l'entente va être déposée à la commission?

Mme Boulet: Il n'y a pas de problème, M. le Président. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

● (15 h 30) ●

M. Deslières: Parfait. Mme la ministre, suite à votre réponse que vous m'avez faite, je vous fais référence au fait qu'il y a eu une recommandation du BAPE qui ne rejetait pas le tracé nord mais qu'il y a eu en même temps trois avis de la CPTAQ, un tribunal administratif, qui étaient négatifs au choix de faire passer le tracé dans les terres agricoles. Trois avis. C'est à peu près du jamais-vu, ça, moi, de mémoire, là, trois avis du tribunal administratif. Ça a pris des décrets pour contrer ce jugement, ce jugement du tribunal. Alors, c'est quand même du jamais-vu, d'autant plus, Mme la ministre, que vous n'ignorez pas que l'ensemble des coûts va être supérieur par rapport au tracé sud, par rapport au tracé nord. Alors, comment justifier...

Dans les faits, le choix du tracé sud va coûter passablement plus cher, on parle de plusieurs centaines de milliers de dollars... 100 millions de dollars, je m'excuse, on parle de 200 millions de dollars de plus. Comment justifier, en termes de gestionnaire, qu'on a une possibilité, avec un tracé sur la 132... et ça, d'autant plus qu'on indique qu'on va réaménager la route 132 dans cette partie, sur la Rive-Sud, et que les sommes sont évaluées à quand même plusieurs centaines de milliers de dollars, là aussi?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir, je vais donner l'information que j'ai. Elle n'est peut-être pas à jour, à jour, mais le sous-ministre pourra peut-être compléter.

Il est faux de prétendre que ça coûte plus cher au sud qu'au nord, là. Alors ça, c'est une ligne que le PQ dit et répète depuis de nombreuses années. C'est faux de prétendre que ça va être plus cher. L'évaluation, quand on parle des coûts au sud, à l'est, au sud, les coûts sont très précis, on est à plus ou moins 10 % parce qu'on est rendu avancés dans les plans et devis, toutes les étapes techniques du projet sont pratiquement toutes réalisées. Par contre, quand on parle du projet qu'il y avait sur la 132, on était à l'étape d'un avant-projet préliminaire quand on a estimé les coûts. Donc, le pourcentage d'erreur est de plus ou moins 30 %. Alors, on parlait à peu près des mêmes choses, là, mais il y en a un qui a un pourcentage d'erreur de 30 %, puis, l'autre, on est précis à 10 %. Alors, en partant, là, c'est faux de prétendre qu'un coûte plus cher que l'autre. S'il y en a un qui coûte plus cher que l'autre, c'est le projet sur la 132, alors ça, c'est clair, et d'autant plus que, lorsqu'on a évalué les coûts du projet sur la 132, on parlait à l'époque d'un deux-voies plus deux voies, et là, aujourd'hui, on se rend compte qu'avec l'augmentation du débit puis des volumes de circulation probablement que le projet aujourd'hui, s'il se réalisait, ce ne serait pas le même, ce serait un trois plus trois. Il y a des besoins, et là probablement que le projet serait encore plus onéreux que ce qu'on avait estimé dès le départ.

L'autre élément, M. le Président, qui est important, c'est de dire que, les maires, là, les maires de Saint-Constant, de Delson et de Candiac, ce n'est pas leur choix non plus. C'est une route qui est achalandée, la 132, c'est un secteur où il y a beaucoup d'entrées, il y a des emprises parce qu'il y a des commerces, il y a des entreprises, c'est un secteur développé. Donc, le nombre d'accès fait en sorte, M. le Président, qu'on n'aurait pas atteint l'objectif

de sécurité qu'on recherche. Alors, l'objectif de sécurité, c'est de faire en sorte que les camions lourds circulent en dehors des zones urbaines. Alors, on n'aurait pas pu atteindre cet objectif-là en permettant ou en faisant en sorte que la 30 passe sur la 132 qui est là, actuellement.

Alors, oui, on va l'améliorer pour faire en sorte de faciliter la vie des résidents de Candiac, Delson et Saint-Constant, mais leur choix à eux était qu'on ait une véritable voie de contournement qui passe à l'extérieur de la ville, et c'est dans ce sens-là qu'ils nous ont recommandé d'aller vers le secteur sud. Alors, ça répond-tu, M. le... Je ne sais pas si... Peut-être que M. Gagnon pourrait donner des précisions, M. le Président, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Jacques Gagnon, s'il vous plaît.

M. Gagnon (Jacques): Je voudrais juste ajouter un complément à la réponse relativement à la question de la CPTA. C'est un fait qu'effectivement la CPTA a donné des avis défavorables sur le tracé de la section sud, mais, dans les faits, pour une raison technique, ils ne pouvaient pas faire autrement parce qu'on avait déjà démontré qu'il y avait un autre tracé possible en dehors de la zone agricole. Effectivement, il avait déjà été envisagé de passer dans l'axe de la 132. Alors donc, techniquement parlant, la CPTA ne pouvait pas faire autrement que de donner un avis parce que c'est dans la loi comme telle: s'il y a un tracé en dehors de la zone, ils sont obligés de reconnaître qu'il y a un tracé en dehors de la zone. Ceci étant dit...

Une voix: ...

M. Gagnon (Jacques): Pardon?

M. Deslières: ...première proposition.

M. Gagnon (Jacques): C'était effectivement la proposition initiale qui avait été recommandée, et il n'en reste pas moins qu'au terme des analyses et de l'avancement des plans et devis, à cette époque-là... ou de l'avant-projet préliminaire, on s'est rendu compte effectivement, comme Mme Boulet le mentionnait tantôt, que non seulement on n'obtiendrait pas un concept du gabarit de celui qui avait été imaginé... Parce qu'il a fallu rajouter des échangeurs un peu partout, il a fallu recouvrir des échangeurs étagés, il a fallu allonger des entrées et des sorties de l'autoroute, de sorte qu'on se ramassait, en bout de ligne, avec un concept qui s'apparentait beaucoup plus à une autoroute en dépression qu'à une autoroute en surface à deux voies comme c'était prévu initialement. Au-delà de ça, il faut dire aussi que les coûts qui avaient été évalués à cette époque-là, qui étaient des coûts très, très préliminaires, avoisinaient les 200 millions uniquement pour la partie dans l'est, la plus problématique.

En ce qui concerne la 132, en date d'aujourd'hui, vous êtes au courant qu'on a déjà réalisé une partie de l'autoroute à partir de l'autoroute 15 à aller jusqu'à l'intersection — peut-être que je vais me tromper de nom, là — montée Saint-François ou Saint-François-Xavier, je pense. Il y a un premier 2 km, 2,5 km qui s'apparente

de toute évidence à une sortie d'autoroute parce que c'est un contact avec l'autoroute 15, et ce premier 2 km, 2,5 km là nous a déjà coûté 60 millions ou plus de 60 millions en coûts de travaux seulement.

Il reste le 5 km suivant qui est le 5 km qui sera, lui, un boulevard urbain sur l'ancienne emprise de l'autoroute 132 comme telle. Le concept est en discussion avec toutes les villes concernées pour profiter effectivement du fait qu'il y a une emprise disponible qui est relativement large et qui permet un aménagement urbain très détaillé. Donc, on s'assoit avec les villes concernées pour finaliser le concept. On ne peut pas vous donner d'estimation, aujourd'hui, de ce que ce réaménagement-là en boulevard urbain pourra coûter, mais, dans les faits, il risque de coûter relativement cher aussi. Alors, c'est l'état de la situation au moment où on se parle.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Quand Mme la ministre...

Le Président (M. Bergman): Moins d'une minute.

M. Deslières: Moins d'une minute? Quand Mme la ministre fait référence en disant: C'est un coût égal, je pense que très respectueusement elle se limite à nous dire les coûts de l'autoroute. Mais ce qu'elle ne nous dit pas, c'est tous les coûts pour le réaménagement de la 132 qu'on exclut, qu'on exclut. Alors là, M. le sous-ministre vient de nous dire: Bien, présentement, il y a encore des coûts, on vient de mettre 60 millions... on est en négociation, on n'a pas de coût... sauf que ça ne coûtera pas 5 millions et 10 millions, là. Donc, il faut ajouter ces coûts-là.

Donc, au total, conclusion: le choix gouvernemental de scraper des terres agricoles, d'aller à l'encontre du développement durable et également... va coûter plus cher. C'est ça que la population retient, et c'est ça qu'on retient, et c'est sur cette base-là que nous avons pris position. Et d'ailleurs l'opposition officielle a fait siennes les propositions et a pris la même position à ce sujet-là, juste pour faire remarquer cet élément-là à Mme la ministre.

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

Mme Boulet: M. le Président, ce que je retiens, c'est que le député n'est pas à l'écoute de ces gens, de ces intervenants, de ces maires. Ce que je retiens, c'est qu'il trouve qu'on dépense trop d'argent en Montérégie pour les doter d'infrastructures routières qui répondent à leurs besoins. Alors, écoutez, comme je vous dis, le BAPE et tous les maires de la région nous ont demandé de passer au sud, et de toute façon les projets sont débutés, les travaux sont commencés, il y a 126 millions de dollars qui ont été investis. Ça a été le choix de notre gouvernement, ça a été un engagement de notre premier ministre. On est très heureux d'être partenaires de la 30 et, oui, on va doter la région de Montréal d'une véritable voie de contournement, M. le Président, et cette voie de contournement là devait passer par le sud.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Évaluation de l'Année de la sécurité routière

M. Ouimet: Merci, M. le Président. J'aimerais revenir un peu sur la question de l'Année de la sécurité routière, faire un peu le bilan. Peut-être que M. Harbour... Ce serait plus une question pour la Société de l'assurance automobile du Québec.

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Alors, le gouvernement du Québec, préoccupé par la tendance à la hausse du bilan routier, avait décrété l'année 2007 l'Année de la sécurité routière, et en conséquence une motion avait été adoptée à l'unanimité à l'Assemblée nationale, décrétant une telle année. Comme le comportement est en cause dans au moins 80 % des accidents, il fallait que la population se sente interpellée. Les objectifs de cette année étaient d'améliorer le bilan routier, de responsabiliser les usagers face à leur comportement et de mobiliser l'ensemble des partenaires à l'importance de la sécurité routière. L'objectif principal de cette Année de la sécurité routière était de faire de la sécurité routière un enjeu de société auquel toute la population était invitée à adhérer. Les autres objectifs visés étaient de rendre inacceptable le nombre de victimes de la route, de sensibiliser aux conséquences physiques, sociales, économiques d'un accident et de responsabiliser les usagers quant à leur comportement sur les routes.

Moi, j'aimerais savoir, de la part du président de la Société de l'assurance automobile du Québec, dans quelle mesure l'Année de la sécurité routière a contribué à améliorer le bilan routier que nous avons eu tout récemment.

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, je pense que l'Année de la sécurité routière a amené tous les partenaires à travailler ensemble, et c'est ça qui a fait le succès de cette année mémorable, parce qu'on voit que le nombre de victimes sur nos routes est de 608 comparé à 721 l'année précédente. Donc, c'est 113 personnes de moins, de Québécois qui ne sont pas morts, si vous voulez, sur nos routes, comparé à l'année précédente. Alors, l'Année de la sécurité routière, le fait d'avoir déclaré l'Année de la sécurité routière a amené tous les partenaires à travailler ensemble, et tout a été dirigé, ou contrôlé, ou surveillé par la ministre des Transports. Je pense qu'elle est autant en mesure de répondre à la question que quelqu'un de la Société de l'assurance automobile peut le faire. Le ministère des Transports a investi aussi des sommes et des énergies excessivement importantes.

On dit qu'il y a trois choses dans la sécurité routière: la législation, des bonnes lois, le côté coercitif correct, il y a toute la sensibilisation, l'éducation des conducteurs et des routiers et il y a le contrôle sur nos routes. Alors, cette année, ça a été un travail d'équipe. Je ne voudrais pas, là, empiéter sur les terrains qui ne

m'appartiennent pas, mais la Table de sécurité routière, au niveau législatif, le projet de loi n° 52 qui a été accepté par cette Assemblée nationale allaient dans le sens d'avoir une législation encore plus à point. Durant le temps qu'on discutait, la sensibilisation s'est faite. Vous avez vu le nombre de panneaux sur le bord des routes, à la grandeur du Québec, qui incitaient à la courtoisie sur les routes, après ça qui incitaient à un comportement responsable durant les périodes d'hiver. Vous avez vu des campagnes de la société. La société a augmenté son budget de 2,5 millions, je pense... au-delà de 5 millions pour tabler sur: On est tous responsables de notre conduite. Un accident, ce n'est pas une fatalité inévitable.

Et que dire du travail des corps policiers à travers tout le Québec? La Sûreté du Québec a fait le travail. Vous savez qu'on est tous en contrainte d'effectifs. On est... ETC, on les calcule, on les ménage, si vous voulez. Mais le travail a été absolument formidable, l'effort a été là, les temps supplémentaires ont été mis en oeuvre pour augmenter le contrôle sur les routes. Pensez aussi au SPVM à Montréal — c'est la sécurité publique de la ville de Montréal, le corps policier de Montréal — qui a augmenté sensiblement le nombre de policiers pour la surveillance routière. Le bilan de la zone montréalaise-Montérégie n'a jamais été aussi bien. Vous savez, on a eu des gains absolument exceptionnels. Tous les corps de police de l'ADPQ, à travers tout le Québec, ont mis l'épaule à la roue. Nous, la société, on a payé même un co-ordonnateur au niveau de l'ADPQ pour être sûrs que tous les corps policiers agissaient un peu en synergie au moment où il y avait une opération qui était déclenchée. Bien, c'est toutes les forces de contrôle qui travaillaient dans ce sens-là.

Et tout va se continuer maintenant pour 2008, parce que c'est beau d'avoir une année de la sécurité routière, mais je pense que ce qui a été mis en place, sur l'initiative de la ministre des Transports, c'est quelque chose qui va être durable parce qu'on continue à se parler et à travailler ensemble.

Alors, je rencontrais mes amis de la Sûreté du Québec à la fin de cette période, ce matin, et déjà on me disait que c'était bien parti. Ils étaient contents du bilan de février puis ils sont motivés à faire encore plus. La société l'est aussi, le ministère des Transports l'est aussi. Nous sommes à mettre en place la loi n° 52, là, tu sais, toutes les mesures pour le téléphone cellulaire et autres. Bien, quand on regarde l'Année de la sécurité routière, ça a été un travail d'équipe. C'est ce qui a fait le succès de l'année, c'est ce qui va garantir aussi que toute cette équipe-là va travailler ensemble pour le futur. Je pense que les liens sont bien tissés, maintenant, donc on va travailler très fort.

Le bilan routier, vous allez me dire: À 608, il faut rester là. Absolument pas. Si on avait un bilan routier équivalent au meilleur à travers la planète, on serait bien inférieurs à 608. Même si on avait le bilan routier, toutes proportions gardées... à celui de l'Ontario, on aurait un bilan inférieur à 500 victimes par année. Alors, je sais qu'il y a des objectifs qui s'en viennent, mais il y a d'autres mesures qui vont être faites, et on encourage tout le monde à continuer, autant la législation ici, autant la sensibilisation, l'éducation, la prévention que le contrôle sur nos routes.

Et on parle du développement durable. Moi, je finirais là-dessus, M. le Président. C'est que l'insécurité

routière, ou la sécurité routière, c'est le plus beau projet de développement durable qu'on ne puisse pas rêver, dans le sens que, si on baisse la limite de vitesse sur nos routes, c'est des centaines de milliers de litres d'essence qui vont être épargnés. Convertissez ça maintenant en gaz à effet de serre. Quand on a moins de victimes sur nos routes, O.K., surtout des blessés graves, c'est le désengorgement des hôpitaux, des salles d'urgence, des centres de traumatologie. Et vous savez très bien que le Québec est très bien équipé, mais ce n'est pas à diffusion. Donc, les économies d'une sécurité routière, au point de vue national, au point de vue PIB, c'est quelque chose d'absolument extraordinaire. On calcule l'insécurité routière à un coût du PIB de 2 % et on peut facilement, par une action concertée, baisser ce coût-là à 1 %, et je crois que ça devrait être un objectif national de faire de la sécurité routière une constance et un centre d'intérêt de tous les intervenants.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Alors, M. Harbour parlait de l'effet de la sensibilisation auprès de la population. Je lisais dernièrement les résultats d'un sondage de Léger Marketing où la sécurité routière préoccupait davantage les Québécois en janvier 2008 qu'avant le lancement de l'Année de la sécurité routière, en janvier 2007. De fait, la sécurité routière est passée de la cinquième place en janvier 2007, derrière le réchauffement climatique, la toxicomanie, la violence conjugale et le suicide, à la deuxième place en juillet, derrière le réchauffement climatique. En janvier 2008, la sécurité routière rejoignait le réchauffement climatique au premier rang des enjeux sociaux importants. Il s'agit certes d'un des résultats les plus éloquents dans l'évaluation de l'Année de la sécurité routière. Bien que les résultats du dernier bilan routier soient encourageants, il est important de poursuivre les efforts de sensibilisation et le travail en partenariat, car les gains en sécurité routière demeurent fragiles.

Maintenant, ce que j'aimerais savoir par rapport aux sommes d'argent qui ont été consenties par le gouvernement du Québec en matière de promotion de la sécurité routière: Est-ce que ça a eu un impact sur le comportement des usagers?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui, définitivement que, par la publicité... Ah! ce n'est pas le seul, je vous ai dit tantôt qu'il y avait trois niveaux d'attaque, si vous voulez, au niveau de la sécurité routière: il y a toute la législation, la sensibilisation et... La sensibilisation, c'est sûr. Je pense que ce qui vient d'être signalé, la préoccupation des Québécois sur la sécurité routière...

Vous savez, quand on parle de 700 personnes décédées sur des routes, on a baissé ça à 600, c'est formidable. Mais imaginez-vous, essayez de comprendre c'est quoi, 600 morts. Et, quand je fais des présentations... Puis je peux peut-être me permettre, si j'ai une minute... Moi, j'avais le goût de faire atterrir un gros avion, un gros transporteur sur la piste de Québec et là mettre l'armée canadienne au garde-à-vous, en uniforme d'apparat, et là vous sortiez 75, 77 cercueils. Ça, c'est nos valeureux soldats morts au champ d'honneur, en Afghanistan, dans les

quatre ou cinq dernières années. Et après ça je mettrais en uniforme toute la Sûreté du Québec, les corps policiers municipaux, Contrôle routier Québec, et là on sortirait 717 ou 608 cercueils, et ça, c'est les personnes mortes, des Québécois qui sont morts sur nos routes, l'an passé. Mais j'avoue que je n'ai pas besoin d'en mettre pour cinq ans pour impressionner la galerie.

Donc, l'insécurité routière est inacceptable, et c'est pour ça que c'est rendu la deuxième préoccupation au Québec, parce que dites-vous que 608 décès, c'est 608 noyaux familiaux — j'élimine les accidents multiples dans une même famille — qui souffrent d'avoir perdu un être cher. Imaginez maintenant quelqu'un qui devient quadraplégique et qui a des problèmes de santé pour le restant de ses jours. C'est excessivement pénible. Et c'est pour ça que c'est rendu maintenant au même niveau que l'environnement ou la protection de la planète, c'est une préoccupation première des Québécois, et il faut y travailler.

Quand on travaille maintenant au niveau de la publicité, on dit: Est-ce que la publicité peut faire des choses? Oui. Pas seule. Imaginez-vous, le bel exemple, c'est de voir comment on a réussi, par la publicité seulement, à encourager le port du casque à vélo. Ça a pris des années pour... On est à peu près autour de 37 % d'adhésion au port du casque en vélo. Pourtant, c'est dangereux, ça n'a pas de bon sens, parce que, quand vous tombez d'un vélo... Or, ça, c'est l'effet de la publicité pure. Mais, quand on arrive sur la ceinture de sécurité, on obtient 91 %, et là on a les trois éléments ensemble: une bonne législation, une sensibilisation et le contrôle policier. Et là vous voyez comment les trois, en travaillant ensemble, c'est plus efficace. La sensibilisation seule a ses limites, on le voit bien dans le port du casque de vélo, mais les trois éléments sont indispensables pour avoir une sécurité routière de premier niveau au Québec.

● (15 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président, j'ai bien compris le message de M. Harbour en ce qui concerne la législation et je pense qu'on aura d'autres législations en matière de transport. Bien, la législation a déjà été déposée par la ministre des Transports, ce sera à l'étude dans le cadre des travaux de cette session-ci.

Mesures envisagées en vue d'améliorer le bilan routier

Il y a la question du contrôle policier, il y a la question de la sensibilisation. Je me demandais: Pour la SAAQ, est-ce qu'il y a d'autres éléments qui vont faire en sorte qu'on va pouvoir améliorer notre bilan routier pour l'année 2008?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Dans les actions 2008, on a commencé, hier, une publicité maintenant pour les motos. Elle est très jolie, je l'ai vue. Il en y a, je pense, qui l'ont vue aussi. Vous savez que c'est un mois important au printemps. Quand j'ai discuté avec la Fédération des motocyclistes, les représentants de l'industrie, ils me disaient: M. Harbour, au printemps, vous savez, on perd l'habitude

de voir les motos, et, aux mois d'avril, mai, les motos arrivent et la précaution. Ça fait que donc, cette année, on a voulu commencer tout de suite parce que... D'ailleurs, on a même retardé la publicité de 15 jours à cause du climat. Mais on arrive à dire: Il faut être conscient que les motos sont de retour. C'est habituellement moins visible, c'est plus petit qu'une voiture, et on pense toujours qu'on a le temps de passer et qu'on peut couper une moto, et vous connaissez la vulnérabilité du motocycliste. Donc, un travail très fort va être fait, cette année, pour les motos.

On va enchaîner avec l'alcool, on a encore les thèmes. Cette année, vous allez voir quelque chose de particulier sur la courtoisie au volant au niveau provincial. Je pense que c'est la première fois durant les mois d'été qu'on va travailler si fort au niveau de la courtoisie et des piétons à l'intérieur... Et c'est fait aussi avec une pensée bien spéciale pour la ville de Québec, qui fête le 400e. On va recevoir une grande partie de la province et des étrangers sur notre territoire, donc on prévoit le coup.

On va revenir, à l'automne, avec le port de la ceinture de sécurité. Vous allez dire: M. Harbour, il y a 91 % d'adhésion. On a déjà eu 94 %, 95 % d'adhésion. On était passés d'un rang médiocre au meilleur rang et on a perdu cette cause-là. Mais il faut bien penser que, lorsqu'il y a un accident mortel, un conducteur meurt au volant, au-delà de 30 %, 31 %, 32 % ne sont pas attachés. Et, lorsqu'on arrive à dire: Maintenant, regardons les personnes qui meurent au volant, qui ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08, là on est rendus à 55 % des personnes qui ne sont pas attachées. Donc, on voit que la délinquance n'est pas unique. Donc, il faut revenir.

La sensibilisation, c'est une constance. Il ne faut jamais baisser la garde, il faut revenir tout le temps. Cet automne, on va revenir sur le port de la ceinture. D'ailleurs, on vient d'annoncer, avec l'Opération Nez rouge, un appareil qui simule un tonneau, et on met des mannequins à l'intérieur, et on voit les dommages que ça peut faire si on n'est pas attaché dans le véhicule ou si même notre poche de hockey est sur le siège arrière du véhicule. Et on enlève les patins pour la démonstration parce que ce serait même trop dangereux pour ceux qui regardent. Donc, cette unité-là va se promener dans toute la grande région de Québec—Beauce—Chaudière—Appalaches, dans les écoles, et on espère que l'engouement va se prendre et que ça va être diffusé, si vous voulez, dans toutes les écoles, à la grandeur du Québec, pour sensibiliser tout le monde à dire: Il faut absolument être attaché dans la voiture.

On va terminer l'année, comme les autres années, avec l'Opération Nez rouge et l'alcool au volant.

Le Président (M. Bergman): Merci. Mme la députée de Mégantic-Compton.

Permis de conduire à puce pour entrer aux États-Unis

Mme Gonthier: Dans un autre ordre d'idées, suite aux événements survenus aux États-Unis, le 11 septembre 2001, le gouvernement américain a élaboré diverses normes et exigences pour resserrer la sécurité pour accéder à ses édifices et pour traverser ses frontières tout en voulant minimiser les impacts sociaux et commerciaux sur les voyageurs internationaux et les citoyens américains, particulièrement les résidents vivant près des frontières.

Parmi celles-ci, notons la Western Hemisphere Travel Initiative, le WHTI, qui exige de tous les voyageurs, citoyens américains et étrangers, un passeport, ou tout autre document sécurisé, ou encore une combinaison de documents qui certifie l'identité et la citoyenneté de son détenteur au moment d'entrer aux États-Unis.

Je lisais dernièrement, sur un site de voyages, que, depuis le 31 janvier 2008, il n'est plus possible de faire une simple déclaration verbale au moment d'entrer aux États-Unis par terre ou par mer, il faut maintenant présenter un certificat de naissance et une pièce d'identité avec photo émise par un organisme gouvernemental, par exemple un permis de conduire.

Deux questions à cet effet. Le gouvernement québécois a demandé à la SAAQ, à la fin du mois d'octobre 2007, de mettre en place un permis de conduire amélioré qui va rencontrer les normes de la WHTI. Dans un premier temps, quels sont les avantages d'offrir aux citoyens du Québec un permis de cette nature? Et, dans un deuxième temps, pouvez-vous nous renseigner sur l'état d'avancement et l'échéancier par rapport à ce dossier-là?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour, il vous reste deux minutes.

M. Harbour (John): O.K. Le WHTI, vous savez que c'est un permis à puce selon les normes américaines. Ses avantages, bien c'est beaucoup moins dispendieux qu'un passeport. Deuxièmement, bien, c'est plus facile à garder, on a tous notre permis avec nous. Donc, c'est gros comme une carte de crédit, donc on se promène facilement avec. Et le fait de l'avoir puis qu'il puisse servir en plus aux frontières, bien c'est comme si on avait en permanence notre passeport dans nos poches.

Toutes les grandes provinces limitrophes avec le territoire américain sont à développer le projet. Le pionnier là-dedans a été la B.C., la British Columbia, qui travaille très fort à cause des événements qu'il va y avoir au niveau olympique, et l'Ontario et le Québec, on a emboîté le pas. On a signé une entente avec le Vermont, j'avais signé cette entente-là avec le... assisté, à la signature, avec le premier ministre, et les premiers tests... les premiers permis vont être émis en décembre 2008, et après ça l'exigence américaine devrait être imposée pour janvier 2009. Donc, c'est l'échéancier avec lequel... C'est un échéancier très serré, et à date il n'y a rien qui nous indique dans le dossier qu'on ait des problèmes à respecter les ententes au même niveau que les autres provinces canadiennes.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Oui, M. le Président. Si vous le permettez, je vais laisser le député de Jean-Lesage poser une question à la ministre des Transports.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Jean-Lesage.

Application des dispositions de la Loi sur les véhicules hors route concernant le transport de passagers

M. Gosselin: Merci, M. le Président. Je vais poser une question sur le dossier des véhicules hors route,

communément appelés... on appelle les quads, sur le dossier du siège pour un deuxième passager. Pour faire un bref historique, la Loi sur les véhicules hors route, adoptée, en 1996, par le gouvernement péquiste précédant les libéraux, avait mis en place une loi, et je lis rapidement la loi. La loi précise que «ne peuvent être transportés sur les véhicules hors route plus de passagers que la capacité indiquée par le fabricant», en 1996. Ce qui est arrivé par la suite, c'est qu'il y a une industrie un peu parallèle ou connexe qui s'est développée, des usines ont commencé à manufacturer des sièges pour passager qu'on peut installer sur le VTT monoplace. Même si c'est illégal à la loi adoptée en 1996, le gouvernement tolérait quand même, tolérait jusqu'à l'automne 2007, jusqu'à ce que Transports Québec rencontre la Fédération québécoise des quads et les avise qu'à partir du 31 octobre 2007 ils commenceraient à appliquer la loi. Il y avait une certaine période d'un an pendant laquelle les policiers devaient remettre tout simplement un avertissement aux usagers qui utilisaient quand même le siège, et, à partir du 31 octobre 2008, une amende de 100 \$ serait remise aux contrevenants.

● (16 heures) ●

Dans ce dossier-là, je me permets de souligner le travail des députés de ma formation politique, pour en nommer quelques-uns parce qu'ils sont ici présents aujourd'hui, le député de Bellechasse, le député de Maskinongé, le député de Blainville et le député de Beauce-Nord ainsi que les députés d'Arthabaska et de Nicolet-Yamaska, qui ont posé des questions avec moi à la session d'automne, des députés qui, contrairement à moi, qui est dans un comté urbaine — je n'ai pas de club de quads dans mon comté — des députés qui ont beaucoup de clubs de quads puis qui ont décidé de se battre pour leurs clubs de quads, et les utilisateurs ont mis beaucoup de pression et ont mis beaucoup d'énergie à défendre leurs utilisateurs afin qu'ils puissent continuer à pratiquer leur loisir préféré en famille.

Ce qui est arrivé à l'automne... Lors de ma question, par exemple, c'est le premier ministre qui s'est levé pour répondre à ma question. Je ne pose pas de questions souvent, mais, quand j'en pose une, ce n'est nul autre que le premier ministre qui se lève pour répondre à ma question. Le premier ministre — dans ces deux semaines-là, on travaillait sur le projet de loi en sécurité publique — a vraiment peinturé le gouvernement dans le coin, si je peux m'exprimer ainsi, en disant que... d'ailleurs, c'était le cas pour toutes les questions qu'on posait, en disant qu'on voulait tuer des gens et... Bon. Donc, je comprends un peu le malaise de la ministre par la suite de ne pas vouloir bouger dans le dossier, de ne pas vouloir rectifier la situation parce que son premier ministre même s'était levé en Chambre pour nous accuser de toutes sortes de choses.

Ce qui s'est passé récemment, il y a quelques semaines: la ministre a envoyé un communiqué pour annoncer qu'elle faisait une étude, qu'elle allait faire une étude pour s'assurer que le siège de passager installé sur un monoplace était sécuritaire. Nous ne sommes pas contre ce principe, bien qu'il ait déjà plusieurs études qui existent, qui affirment que c'est sécuritaire. La raison pour laquelle je suis ici, aujourd'hui, c'est qu'il y a beaucoup de choses qui se disent au salon bleu, un peu partout, en coulisses aussi, les conseillers et conseillères de la ministre parlent à la fédération puis ils disent un paquet de choses, mais, aujourd'hui, publiquement, je veux que la ministre s'engage,

si l'étude est concluante, je veux qu'elle s'engage à modifier la loi, à agir et à régler la situation.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de répondre à la question parce qu'il y a tellement de faussetés dans le préambule, et je ne comprends pas... Lui, il dit: Je viens de la ville, je viens d'une zone urbaine, mais ses collègues sont où, ses collègues des régions? Ils étaient à la période des questions, et là il n'y en a pas, pas un qui est là pour poser la question.

Alors, M. le Président, effectivement la question a été posée. J'ai manqué une période de questions dans toute la session, puis on l'a posée cette journée-là. Alors, ça me fait plaisir, j'ai beaucoup d'information à donner au collègue député.

Alors, premièrement, il a dit que, dans un premier temps, c'était une loi qui avait été mise en vigueur depuis 10 ans, donc en 1997, sous un gouvernement du Parti québécois. De façon très honnête, M. le Président, ils ne l'ont pas mise là pour rien, cette loi-là. À l'époque, il y avait des recommandations à l'égard des manufacturiers, qui disaient eux-mêmes et qui appliquaient sur les boîtes, sur leurs véhicules une interdiction de circuler avec un deuxième passager sur le véhicule. Alors, je n'invente pas ça, là.

Regardez, je pense que, si les collègues de l'ADQ n'ont jamais vu ces choses-là... C'est des pancartes qui sont collées sur les boîtes quand on achète un VTT. Alors, je pense que ça ne peut pas être plus clair que ça. Ça ne peut pas être plus clair que ça, ça dit: «Les passagers risquent de causer une perte de contrôle résultant en blessures graves ou même la mort. Ne jamais accepter de passager.»

Moi, là, je suis une élue, puis je suis une personne responsable, puis la sécurité routière, moi, ça m'interpelle directement. Si, vous autres, ça ne vous dérange pas... On l'a vu d'ailleurs dans la Loi n° 42. Alors, il faudrait peut-être... Regardez, ça, là, je ne l'invente pas, là, ça existe. J'en ai un autre, je peux vous en montrer un autre. Je peux vous en montrer plusieurs, là, comme ça. Alors, j'en ai comme ça puis j'en ai comme ça ici. C'est écrit ici: «Avec un passager, les passagers affectent l'équilibre et la manoeuvrabilité et augmentent le risque de perte de contrôle.»

Alors, M. le Président, ça a été mis en place, la loi qui est entrée en vigueur en 1997, ça a été mis, cette loi-là, parce que les manufacturiers, suite à des discussions avec le ministère des Transports de l'époque, avaient recommandé au ministre d'interdire, de façon légale, avec un processus législatif... parce que même les manufacturiers qui font les VTT disaient eux-mêmes que ce n'était pas sécuritaire, que ça déstabilisait le véhicule quand on ajoutait une deuxième personne et qu'il fallait interdire le deuxième passager.

Alors, je vais rectifier les faits quand il dit: En parallèle, il s'est parti un deuxième commerce. Alors, ce n'est pas... Les gens qui vendent ces sièges-là, ce qui est permis, c'est qu'ils vendent des coffres pour mettre du bagage, et ces coffres-là peuvent servir de sièges aux gens, et en aucun temps, M. le Président, il n'y a eu de message de donner ou de ne pas donner de tickets, de tolérer ou de ne pas tolérer... Le ministère des Transports du Québec, à l'égard des policiers, n'est jamais intervenu.

Il y a une loi, il y a des policiers, et eux ont la responsabilité de l'appliquer ou pas. Ce n'est pas la ministre et ce n'est personne chez nous qui est allé dire à quiconque ce qu'il devait ou ne devait pas faire. Alors ça, c'est très important de le dire.

Alors, M. le Président, en 2003, suite à des pourparlers avec la Fédération des clubs quads, on a dit: D'accord, on comprend, là, qu'au niveau économique ça nuit à tout le récréotouristique dans les régions. Alors, on a dit: On va payer pour une étude. Alors, on a engagé un chercheur de l'Université du Québec à Rimouski puis on lui a demandé de faire des tests, qui ont été faits, M. le Président, pas, de façon unilatérale, chez nous, au MTQ, mais qui ont été faits en partenariat avec la Fédération des clubs quads. On ne s'est pas cachés pour faire ça puis on n'a pas fait ça tout seuls dans notre coin, on l'a fait avec ces gens-là. Ce sont même eux qui ont conduit les VTT pour faire les analyses avec le chercheur. Alors, en 2003, on a fait faire cette étude-là, qui nous a confirmé qu'il y avait une difficulté et qu'on déstabilisait le véhicule, qui avait son espèce de centre de gravité qui est au centre du véhicule, et que, quand on ajoutait une personne à l'arrière et qu'on était dans des sentiers instables ou avec des géographies plus variables, ça pouvait entraîner le versement du véhicule.

Alors, dans ce contexte-là, on a maintenu en place la loi, tel que nous l'a recommandé le chercheur, et ça, on l'a fait, M. le Président, parce que notre responsabilité à nous et notre priorité, c'est la sécurité des usagers. Il y a 26 personnes par année qui décèdent en VTT, M. le Président. Alors, ce n'est pas rien, 26 personnes, 26 morts par année. Alors, on parlait tantôt avec M. Harbour des décès sur la route. En VTT, c'est 26 décès par année.

Alors, M. le Président, on a rencontré encore... Depuis ce temps-là qu'il y a des pourparlers avec la Fédération des clubs quads, et, suite à des discussions — j'en ai même parlé au collègue du deuxième parti de l'opposition — on a convenu avec eux de demander un complément d'étude au chercheur de l'Université du Québec à Rimouski, mais cette fois-ci en tenant compte de conditions réelles d'utilisation. Donc, ce qu'il va faire cette fois-ci, ce qui n'avait pas été fait la première fois, M. le Président, c'est que, là, il va aller mesurer la sécurité du deuxième passager dans les sentiers fédérés. Est-ce que, si on est dans un environnement plus sécuritaire, avec de la signalisation, avec des sentiers balisés, avec des sentiers qui sont bien entretenus, avec des sentiers où il y a un contrôle, de la surveillance par des bénévoles ou des policiers, est-ce que, si on est dans un encadrement ou un milieu plus contrôlé, mieux encadré, est-ce que ça pourrait être permis? Et c'est ce qu'on a convenu avec la Fédération des clubs quads, M. le Président, que, si cette étude-là s'avérait positive et qu'on nous dit que partout c'est peut-être dangereux, parce que là où ce n'est pas des sentiers fédérés, c'est plus instable, mais que, si on est capables d'aller sur des sentiers fédérés et de permettre le passage des VTT avec un deuxième passager, on était prêts à réouvrir la loi et à autoriser... dans des conditions contrôlées.

Alors, c'est ce que j'ai toujours dit, il n'y a rien à cacher dans ce dossier-là, j'ai toujours agi de façon tout à fait transparente, M. le Président, et il est faux de prétendre qu'il y a eu des dates butoirs, comme le prétend le député, qu'à partir du mois d'octobre 2008, et qu'avant, et qu'après

il y avait des avis, il y avait de la tolérance, et tout ça, là. Ça, c'est du baratin, il n'y a rien de tout ça qui est vrai. Il y a une loi, il y a des policiers, les policiers sont chargés d'appliquer la loi, point à la ligne. Je ne suis jamais intervenue dans ce processus-là.

Alors, M. le Président, on confirme également... J'ai ici la lettre de la Fédération des clubs quads qui confirme que la fédération est en accord avec le devis de l'étude portant le titre suivant: *Étude d'évaluation des conditions d'opération sécuritaire des véhicules tout-terrains conçus à l'origine pour un conducteur seulement et modifiés en véhicules avec passager, circulant sur des sentiers de la Fédération québécoise des clubs quads*. Alors, tout ce qu'on fait chez nous, M. le Président...

Le Président (M. Bergman): En conclusion.

Mme Boulet: ...on le fait en collaboration avec les gens de la Fédération des clubs quads du Québec, et, s'il s'avère qu'on peut ouvrir la loi pour avoir une ouverture sur le passage dans les sentiers fédérés, ça nous fera plaisir, M. le Président, si les partis d'opposition travaillent avec nous, d'aller dans ce sens-là.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Jean-Lesage.

M. Gosselin: Oui. Une rectification, en passant, M. le Président: quand j'ai posé ma question à l'automne, la ministre était présente. Je voulais savoir: Quand, quand peut-on s'attendre... Parce que les députés de mon parti et moi-même, nous devons retourner aux utilisateurs quads. On veut savoir une date, quand. Est-ce que la ministre peut se prononcer?

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

M. Gosselin: Puis est-ce qu'elle peut aussi déposer la lettre dont elle fait mention, s'il vous plaît?

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

● (16 h 10) ●

Mme Boulet: Alors, M. le Président, il n'y a pas de problème. Alors, on travaille avec la fédération, et normalement le mandat qui a été donné à la firme, c'est d'avril à septembre, si je ne me trompe pas. C'est bien ça?

Une voix: Octobre.

Mme Boulet: Octobre? Avril à octobre. Alors, dès qu'on aura les résultats, M. le Président, on pourra donner plus de détails.

Document déposé

Le Président (M. Bergman): Et la lettre est déposée.

Mme Boulet: La lettre est déposée. Tout à fait.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre.

M. Gosselin: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Jean-Lesage.

M. Gosselin: J'ai demandé quand. L'étude va être finie au mois de septembre... octobre, septembre. Après, c'est quand que les utilisateurs vont pouvoir circuler sans se faire imposer un avertissement ou une amende? C'est ça, ma question.

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

Mme Boulet: M. le Président, on va attendre les conclusions de l'étude, et, si les conclusions de l'étude sont concluantes, bien, évidemment, il faut modifier une loi. Alors, il faudra entrer en session parlementaire et avec les partis de l'opposition... Il me semble que ça, c'est un processus que tous les parlementaires connaissent. S'il faut changer une loi, il faut que j'attende que l'Assemblée nationale siège. Et, comme on est un gouvernement minoritaire, bien il faudra que j'aie la collaboration des deux partis d'opposition. Il me semble que c'est d'une logique implacable. Il n'y a rien à discuter là-dessus, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre.

M. Gingras: Combien il reste de temps?

Le Président (M. Bergman): Sept minutes.

M. Gingras: Sept minutes.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Juste pour aviser Mme la ministre: des fois, tu n'as pas besoin de changer une loi. À titre d'exemple, dans les véhicules routiers, aujourd'hui, on retrouve le GPS, et le GPS n'est pas permis par loi mais n'est pas appliqué dans la loi. Donc, l'application des lois est restrictive ou des fois on ne fait pas application des lois et on donne une tolérance. Exemple, le GPS.

Ceci étant dit, Mme la ministre, non, je pense que le parti de l'opposition... première opposition est très satisfait de l'étude, et on attend...

Une voix: L'opposition officielle.

M. Gingras: L'opposition officielle. On attend les résultats avec impatience, les 350 000 quadistes attendent les résultats avec impatience, et on va se plier. Sauf que, quand la ministre dit: Il y a 26 décès par année en VTT, j'aimerais que Mme la ministre précise: Combien y en a-t-il, au cours des 10 dernières années, depuis l'adoption de la loi, qui étaient passagers?

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

Mme Boulet: M. le Président, la question, c'est: Combien ça en prend? Parce que, moi, s'il y en a un...

M. Gingras: Non, non.

Mme Boulet: Non, non. Bien, laissez-moi...

M. Gingras: ...

Mme Boulet: Laissez-moi répondre.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, vous avez le micro.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je n'ai pas les données exactement de combien étaient des passagers, combien étaient des conducteurs, mais...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, je vais répondre. Laissez-moi répondre. Alors, M. le Président, peu importe combien il y en a, moi, je suis là pour sauver des vies humaines. Alors, je comprends que, pour l'ADQ, sauver des vies humaines, ce n'est pas une priorité. Lors de la loi n° 42, ils étaient contre le coeur de la loi, soit l'interdiction du cellulaire, ils étaient contre les projets pilotes de photoradar et de caméra feu rouge, ils étaient contre le 0,05 parce que ça sauvait à peu près 12 personnes par année. Alors, si pour eux sauver 12 personnes par année, ce n'est pas important, pour nous, au gouvernement, ça l'est. Alors, peu importe le nombre de décès, il y a des décès qui ont été occasionnés par le fait qu'il y ait un passager sur un véhicule conçu pour une seule personne, et, s'il n'y a eu qu'un seul mort, M. le Président, ça justifiera qu'on ait pris les précautions qu'on prend actuellement dans ce dossier-là.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

Correction des sites accidentogènes (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, comme on l'a toujours dit, chaque vie compte, et on va revenir à un dossier que j'avais amorcé hier, et je suis content que le président de la SAAQ soit avec nous aujourd'hui. C'est l'identification des sites des points noirs. Et, si Mme la ministre dit qu'effectivement chaque vie compte, j'aimerais entendre la ministre se prononcer sur les actions qu'elle va prendre sur les points noirs. Et, pour la population, donc les points noirs, c'est quoi? C'est les sites à haute concentration d'accidents, et, sur notre territoire, il y en a beaucoup.

Dans le rapport de la sécurité routière, on y lisait ceci: l'examen de la répartition des accidents sur le réseau routier permet d'identifier des sites de dimension restreinte — donc, ils ne sont pas beaucoup, ces sites-là — où les accidents se produisent à des fréquences anormalement élevées. Donc, il y en a peu, de ces sites-là. Quand on poursuit, on dit: La correction de ces sites devrait être une priorité des responsables des réseaux routiers. On dit: L'action principale menée par le gouvernement devrait être la correction de ces sites-là parce que ça sauverait effectivement une moyenne de 33 % des accidents qui se produisent sur ces sites-là.

Ceci étant dit, M. le Président, je vais tenter, et sans être alarmiste ni faire de sensationnalisme avec ces tragédies mais bien...

Une voix: ...

M. Gingras: Trois minutes? J'ai commencé à l'heure juste, je ne comprends pas que j'aie trois minutes si on avait des blocs de 20 minutes.

Le Président (M. Bergman): C'est trois minutes qu'il reste pour votre bloc.

M. Gingras: Chacun des blocs. C'est correct, M. le Président, je vais revenir tant que je n'ai pas mes réponses.

Ceci étant dit, hier, j'ai parlé de la route 122. Donc, sur la route 122, ce qui s'est produit, c'est trois accidents, trois décès dans l'espace de 14 jours. Donc, j'aimerais savoir... Et j'ai deux autres exemples. Donc, j'aimerais savoir ce que le ministère va faire à ce site-là.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais répondre de façon générale, et après, si le député souhaite qu'on aille de façon précise, là, sur un secteur en particulier...

Alors, je tiens à le répéter, sur le 2,7 milliards d'investissement cette année, il y a 1 milliard de dollars qui va en mesures de... ou en amélioration du réseau routier quand il y a un facteur de sécurité routière. Alors, 1 milliard de dollars. Sur le milliard, il y a 311 millions de dollars qui vont pour intervenir sur des endroits ou des sites accidentogènes. Et l'autre élément qui est très important, c'est que, pour répondre aux enquêtes du coroner lorsqu'il y a des accidents mortels sur des tronçons ou des secteurs ciblés, il y a 85 millions de dollars qui ont été mis à la programmation pour répondre aux recommandations du coroner.

Maintenant, si le député veut aller de façon plus précise ou plus pointue sur le dossier de la... C'est la 122, je pense, M. le député de Blainville?

M. Gingras: C'est ça.

Mme Boulet: C'est dans le Centre-du-Québec, je crois. Alors, je vais demander au sous-ministre, M. Loranger, de vous répondre, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, M. le député, effectivement, malheureusement, les 18, 21 et 31 janvier 2008, il est arrivé trois accidents mortels sur la route 122. Nos vérifications sur place n'ont pas permis de détecter de déféctuosité au niveau de la chaussée et ne nous ont pas permis de détecter de problème de sécurité comme tel. Deux des accidents ont eu lieu dans un tronçon très rectiligne qui avait fait l'objet de travaux palliatifs en 2006, et le troisième était survenu dans un tronçon où des travaux de... avaient aussi été réalisés en 2006.

Il faut comprendre que la route 122, c'est une route actuellement entre Drummondville et la 955, où, en termes de géométrie routière, tout est conforme à nos normes, il n'y a pas de courbe standard. La problématique qu'on a avec la route 122, c'est un problème de comportement au niveau du soulèvement de la chaussée parce qu'il y a une partie de cette route-là qui est située dans une tourbière. Cependant, les trois accidents dont on fait référence ne sont pas arrivés dans ce secteur-là,

sauf qu'on prévoit normalement pour 2009, parce qu'on doit faire des sondages et faire la conception parce qu'on est situés sur une tourbière, on a prévu et normalement, techniquement, on devrait être en mesure de réaliser en 2009 des travaux sur la route 122 qui sont évalués, au moment présent, à 4 millions. Mais, je le répète...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Loranger (Jean-Louis): ...les trois accidents ne sont pas arrivés dans le secteur où on dénote des soulèvements. Malgré tout ça, on fait quand même face à trois décès et nous allons poursuivre une analyse plus détaillée au niveau sécurité et suivre ça de très près.

Nous allons aussi, à l'été 2008, refaire les comptages parce qu'il a été mentionné, suite à l'événement de la 955, que le nombre de véhicules pouvait avoir augmenté. Nous, selon les données qu'on a, on est à 4 000 véhicules-jour. Nous avons eu des demandes pour doubler cette route-là à quatre voies. Selon nos normes théoriques, normalement on commence à penser à un quatre-voies à 10 000 véhicules-jour. Mais nous allons quand même, à l'été 2008, actualiser nos données au niveau de la circulation pour tenir compte des changements qui ont eu lieu.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je sais que mon collègue de droite piaffe d'impatience de poser plusieurs questions à la ministre sur un sujet d'intérêt national, régional et local, et moi, j'ai tellement hâte de vous entendre prononcer le nom de son comté!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Mais je veux juste faire un commentaire. Je dis ça en toute amitié, M. le Président. Je voudrais faire un commentaire. J'écoutais M. le président-directeur général de la SAAQ et j'étais convaincu de la pertinence de l'entendre. Je suis sûr que mon collègue de Marquette, après avoir entendu les réponses de... est convaincu en même temps de la pertinence d'entendre le plus rapidement possible le directeur général de la SAAQ et je suis sûr que rapidement on va avoir un consensus à ce sujet-là.

Alors, ceci dit...

Une voix: ...

M. Deslières: Ceci dit, je veux céder la parole à mon collègue de droite.

Une voix: Ungava. M. le Président, allez-y, allez-y, il attend.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): Je vous dis...

● (16 h 20) ●

M. Deslières: Ah non! Ah non! Je ne lui cède pas la parole si vous ne donnez pas le nom de son comté.

M. Ferland: Ce n'est pas pour moi, c'est pour le public qui attend d'avoir...

Le Président (M. Bergman): Je vous dis honnêtement, ça fait des mois que je pratique cette prononciation.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): Mais, à cause des séries éliminatoires, j'ai suspendu mes leçons.

M. Deslières: C'est très beau, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: C'est très beau.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Mais ne changez surtout pas, je vous l'ai dit, hein, vous avez une façon exotique de dire...

M. Deslières: C'est extraordinaire.

Tarifs du transport aérien en région

M. Ferland: ...et charmante, d'ailleurs.

Merci, M. le Président. Alors, sur la question du transport aérien en région, au Québec, sur, bon, les actions qui ont été posées ou les mesures qui ont été prises jusqu'à date, je veux juste rappeler quelques ententes qui ont été prises avec Air Canada. Puis ça, il y a une étude qui a été faite d'ailleurs, M. le Président, là-dessus, dernièrement, par l'Université Concordia, puis ça a été commandé par Transports Québec, qui démontre, entre autres, là, qu'il faudrait accentuer la concurrence dans ce domaine pour favoriser les liaisons régionales.

Il y avait eu une entente de services avec Québec, une entente entre 2003 et 2006, afin de pousser les prix des billets, là... d'éviter la hausse des billets aériens pour les régions, surtout les régions éloignées. Bon, l'étude conclut que les tarifs élevés nuisent, bien entendu, et je ne pense pas que... Tout le monde savait ça depuis longtemps que des tarifs élevés, ça nuit énormément au développement du transport aérien en région, qui se traduit, bien entendu, par des difficultés au niveau des secteurs comme le développement touristique, le développement économique, que ce soit au niveau des affaires, au niveau... Certains, que ce soient des agences gouvernementales ou peu importe, peuvent utiliser ces services-là, mais les petites entreprises, notamment dans le domaine du tourisme ou autres, ne peuvent pas se permettre, au moment où on se parle, d'utiliser les services aériens.

On avait injecté un montant de 2,5 millions. En 2006, on a renouvelé cette entente-là mais sans la somme de 2,5 millions, qu'on a transférée mais pas en totalité. On a bonifié le programme de RTA de 700 000 \$ à 2,1 millions pour aider... C'est-à-dire, le Programme de réduction des tarifs aériens, ça incluait les villes mais surtout les villes éloignées: je prends les régions, je pense à la Côte-Nord, au Nord-du-Québec, à l'Abitibi-Témiscamingue, entre autres, Saguenay—Lac-Saint-Jean, là, la Gaspésie, en tout

cas les régions éloignées. Même si elles sont desservies par des réseaux routiers, souvent, si on avait un service aérien de qualité et à des coûts raisonnables, ça pourrait avantager et favoriser le développement économique de nos régions et consolider certains secteurs parce qu'on sait que présentement il y a des secteurs d'activité qui sont très affectés, comme le secteur forestier et autres, donc ça permettrait peut-être de développer d'autres secteurs d'activité.

Ma question à la ministre... Il y a eu beaucoup de rencontres, je le rappelle, qui ont été faites, que ce soit par les MRC, par les conférences régionales des élus, par les maires des municipalités ou les chambres de commerce et autres, à cet effet-là et qui ont soulevé à maintes reprises, depuis plusieurs années, cette problématique-là. Et les efforts qui ont été consentis... en tout cas l'étude qui a été menée par l'Université Concordia semble démontrer qu'il faudrait peut-être aller dans... Parce que c'est le quasi-monopole, pour ne pas parler d'un monopole, par Air Canada au niveau du service aérien, alors qu'on dit qu'on devrait plutôt se diriger vers le secteur... ou favoriser d'autres transporteurs régionaux afin d'insérer une concurrence, et diminuer les coûts, et permettre à ces populations-là d'utiliser le transport aérien.

Alors, ma question à la ministre, M. le Président: C'est peut-être un état de situation, mais est-ce que la ministre, le gouvernement a l'intention de favoriser la concurrence et de permettre à des transporteurs aériens qui, aujourd'hui, n'osent même plus concurrencer Air Canada... Ils soulèvent plein d'exemples, et je n'ai pas besoin de les amener ici. Alors, est-ce que la ministre, le gouvernement a l'intention de favoriser ou aider les transporteurs régionaux à concurrencer Air Canada et permettre une vraie diminution des tarifs aériens?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, pouvez-vous répondre à la question de M. le député d'Ungava, s'il vous plaît?

Mme Boulet: Ha, ha, ha! Ça me fait plaisir de répondre au député d'Ungava.

Alors, M. le Président, très heureuse d'intervenir sur le transport aérien parce qu'effectivement, quand on est arrivés au pouvoir, c'était vraiment, je dirais, un dossier chaud parce qu'il y avait beaucoup de problèmes. On se rappellera que le précédent gouvernement, donc votre gouvernement, avait conclu une entente... Là, il y avait, M. le député d'Ungava, là il y avait vraiment un monopole. Alors, à l'époque, il y en avait un, monopole. Votre gouvernement avait conclu une entente avec Air Canada au coût de 2,5 millions de dollars par année pour desservir les régions du Québec. Ce qu'on nous dit... Puis c'étaient les mêmes gens chez nous, à l'époque, qui avaient conseillé votre gouvernement. Il y avait une problématique de desserte de transport aérien dans les régions du Québec, et à l'époque c'était la meilleure des solutions qu'on avait trouvées.

Maintenant, oui, il y avait un monopole et il y avait beaucoup de mécontentement dans toutes les régions du Québec: on se plaignait des horaires, du service, des coûts, et on se plaignait également que, par cette entente-là, on favorisait une multinationale et qu'on ne laissait pas de place aux transporteurs de genre, là... tous les autres qui sont là, Pascan, et etc. Alors, ce qu'on a fait, on a fait une

tournée dans toutes les régions du Québec, on est allés rencontrer les gens dans leur région respectivement et là on avait les conférences régionales des élus, on avait les MRC, on avait les ATR, on avait les centres de santé qui utilisent, dans les régions, beaucoup, beaucoup le transport, on avait les chambres de commerce. Alors, tous ces gens-là, dans chacune des régions, ont été rencontrés, et on a écouté. On a écouté ce qu'ils avaient à nous dire puis on a essayé de faire en sorte d'établir un consensus et de pouvoir définir des pistes de solution qui pouvaient être mises en place.

Alors, suite à la tournée, on a même mis en place un comité de concertation du transport aérien régional, dans lequel deux représentants de chacune de ces régions-là siègent, et on a trois rencontres, deux ou trois rencontres à chaque année, et là on a tout mis en place, là: c'était quoi, les problèmes, puis c'était quoi, les pistes de solution qu'on pouvait envisager. Le problème de l'entente avec Air Canada faisait l'unanimité. Alors ça, ça a été la première chose qui a été, je pense, très favorable. Ça faisait un consensus, et tout le monde était d'accord avec le fait qu'on ne devait pas renouveler cette entente-là parce qu'on créait un monopole, parce qu'on subventionnait un gros transporteur et qu'on ne laissait pas de place aux plus petits qui étaient prêts à tenter leur chance dans certaines dessertes aériennes régionales.

Alors, on avait 2,5. Alors, ce qui était consacré au transport aérien régional par le précédent gouvernement, c'était 2,5 millions en tout et partout. Alors, nous, ce qu'on a fait avec ça: on a revu, on a analysé les besoins et les demandes des régions et on a mis en place deux programmes. En fait, on a bonifié le RTA, la Réduction des tarifs aériens, et on a mis en place un PATA, alors Programme d'aide en transport aérien. Le PATA, il a trois volets, et c'est 1 million de dollars par année. Le volet n° 1, c'est le maintien des dessertes aériennes essentielles. Alors, c'est finalement un fonds qui est dédié à...

Je vais vous donner un exemple aux Îles-de-la-Madeleine. Si, demain matin, le transporteur qui va là, peu importe qui, décide d'arrêter d'aller aux Îles-de-la-Madeleine, bien il y a un problème. Il y a un problème parce que c'est la seule façon qu'ils ont de sortir de chez eux et de se déplacer. Alors, c'est, pour nous, une desserte essentielle. Alors, ce volet 1 du programme PATA nous permet d'assurer, si jamais une telle situation se produisait dans une région donnée, de pouvoir assurer une liaison, une desserte. À court terme, demain matin, on pourrait répondre et assurer aux citoyens des Îles-de-la-Madeleine qu'on va compenser, qu'on va faire en sorte qu'il y ait un transporteur qui débarque aux Îles-de-la-Madeleine et, pendant le temps que tout le monde se revire de bord et qu'il trouve une solution à plus long terme, qu'on puisse répondre aux besoins de la clientèle et transporter les usagers au quotidien aux Îles-de-la-Madeleine.

Le deuxième volet, c'est l'amélioration des services aériens. Alors, dans plusieurs régions, on nous a dit: Bon, nous, on aimerait ça qu'il y ait un transporteur qui débarque chez nous régulièrement. C'est le cas notamment... Je veux dire, c'est à Bonaventure, M. Meloche?

Une voix: Oui.

● (16 h 30) ●

Mme Boulet: À Bonaventure, où il n'y a pas nécessairement de desserte régulière mais où on souhaiterait

faire une tentative, essayer de voir si on peut avoir une desserte qui s'installe et si un transporteur pouvait venir offrir cette desserte-là. Alors, avec ce volet-là, on donne la chance aux régions de nous proposer des projets qui avaient... un projet en partenariat avec une entreprise ou un transporteur qui déciderait d'aller, dans une région donnée, faire une tentative. Parce qu'évidemment, pour un transporteur, il peut dire: Moi, je vais l'essayer six mois, mais, si je n'ai pas de clients, je ne pourrai pas rester sur cette liaison-là. Mais là on est là pour accompagner et soutenir le projet de démarrage pour essayer de nouvelles initiatives et pour voir si une liaison, quand une région pense qu'elle est potentiellement rentable, voir si c'est bel et bien le cas. Alors, il y a des sous qui sont dédiés également à toute nouvelle initiative qui pourrait mettre en place une nouvelle desserte dans une région donnée.

Et le troisième volet, ce sont des études de marché. Alors, certains nous ont demandé: Est-ce qu'on est capables d'évaluer notre potentiel, notre marché? Si on développe une liaison aérienne, c'est vers quel secteur qu'elle serait plus rentable? À quelle place qu'on est capables? Alors, ce volet-là sert aux études.

Alors, pour les trois volets, volets 1, 2 et 3, il y a 1 million de dollars qui est dédié, et, pour le deuxième, qui est la réduction de tarifs aériens, M. le Président, qui est le programme qu'on a bonifié, alors on a mis dans ce programme-là 2,1 millions de dollars. Alors, je vous rappelle que l'entente d'Air Canada, c'était 2,5. Nous, on a mis 1 million dans le PATA et on met 2,1 millions dans le Programme de réduction de tarifs aériens.

Donc, M. Meloche, ici, qui est mon directeur des services de transport aérien, maritime et ferroviaire, me disait — et je vais vous donner un exemple, ce qui est très, très intéressant: On a 30 % de demandes de plus depuis qu'on a mis en place ce nouveau Programme de réduction de tarifs aériens, et les montants remboursés moyens sont de 60 % plus élevés. Donc, on a élevé le plafond des remboursements annuels à chacune des demandes, à chacune des personnes qui nous demandaient des remboursements et on a mis en place également le remboursement d'un accompagnateur santé. On nous disait souvent: Pour accompagner un malade, il faut répondre aux critères du ministère de la Santé et des Services sociaux, et, si c'est une personne en haut de 65 ans ou si c'est un enfant, l'accompagnateur n'était pas remboursé ou on ne payait pas, on ne contribuait pas au coût de son billet d'avion. Alors, on a inclus une contribution, on paie 40 % du billet de l'accompagnateur en santé jusqu'à un maximum de 500 \$ par année.

Alors, on me dit qu'en 2006, l'ancien programme, on avait reçu 4 134 demandes pour des remboursements de 329 000 \$, et, à ce jour, cette année, on est rendus à 5 869 demandes pour des remboursements de 800 000 \$. Alors, c'est presque trois fois le montant des remboursements qu'on a connu l'année précédant notre nouveau Programme de réduction de tarifs aériens. Alors, M. le Président, je pense qu'on est très fiers, comme gouvernement, d'avoir été à l'écoute des régions, d'avoir mis en place un programme qui répondait à leurs besoins.

Le comité de suivi continue de se rencontrer. On a mis un lien direct avec un représentant d'Air Canada. La prochaine rencontre, on va rencontrer les gens de l'AQTA, donc l'Association québécoise des transporteurs aériens. Alors, on est à l'écoute de tous ces gens-là, et

l'étude qui a été déposée allait dans le même sens, qu'il faut ouvrir et permettre à des transporteurs de deuxième et de troisième ligne...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

Mme Boulet: ...de pouvoir venir en région pour qu'il y ait de la compétition et ainsi diminuer les coûts.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Bon, là, c'est beau de revenir toujours sur l'ancien gouvernement, de blâmer, mais il y a encore le monopole, là. Vous ne me ferez pas accroire qu'il n'a plus le monopole, aujourd'hui, là, Air Canada. Dans l'étude qui a été commandée par le ministère, des entrepreneurs régionaux ne veulent même pas se lancer comme concurrents d'Air Canada.

Alors, M. le Président, ma question à Mme la ministre: Si ça va si bien que ça puis il y a des demandes, alors comment qu'on explique... Il y a deux éléments. Dans l'étude qui a été faite, là, elle dit ici: «...rapporte notamment que 60 %...» Il y a eu 278 passagers — ça, c'est la Côte-Nord uniquement — qui ont été sondés qui voyageraient... il y a 60 % de ces 278 personnes-là qui répondent qu'ils voyageraient plus souvent s'il y avait... Je ne parlais pas de la qualité des services tout à l'heure, je parlais des tarifs. Ces gens-là prendraient l'avion s'il y avait des tarifs aériens plus bas.

Alors, j'ai des exemples. Comment expliquer, là... Il y a eu des hausses de tarifs. Je vais vous donner mon exemple à moi personnellement. Il y en a chez nous, dans le Nord-du-Québec, il y en a à Sept-Îles. Comment expliquer qu'en l'espace d'à peu près 18 mois, même pas, où le billet d'avion de Chibougamau pour Montréal, à Québec via Montréal, est passé de 1 200 \$ à presque 2 000 \$? Un billet, de 1 200 \$ à 2 000 \$. La même chose pour Sept-Îles—Montréal, des hausses de 700 \$ à 1 200 \$. Alors, moi, je ne parle pas des services, de la qualité des services, il n'y en a pas, de concurrence. Il n'y a pas un transporteur régional qui veut concurrencer Air Canada. Ils aiment mieux prendre des ententes avec des grandes entreprises...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Ferland: ...des multinationales comme Rio Tinto et voyager leur personnel, tout simplement. Alors, le service dans les régions, alors je veux voir l'amélioration. Alors, comment expliquer ces hausses de tarifs là?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, il y a le temps pour seulement une très courte réponse.

Mme Boulet: Oui, bien, M. le Président, je voulais laisser la parole à M. Meloche mais dire au député qu'il y avait un monopole quand le gouvernement péquiste avait signé une entente. Maintenant, dans les régions qu'il me parle, il y a Air Creebec, il y a Air Inuit puis il y a Air Labrador qui sont en place, alors... Puis je vais laisser... Le transport aérien, M. le Président, c'est un

transport qui a toujours été très coûteux, mais peut-être que M. Meloche pourrait nous donner des détails, là, un peu plus d'information.

Mme Gonthier: M. le Président, je pense que, s'il n'y a plus de temps, on peut donner le temps à M. Meloche de s'exprimer.

Le Président (M. Bergman): Il a été question que le temps va aller sur le côté ministériel pour la réponse.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Deslières: ...compléter. Si vous permettez, s'il y a une entente, le temps qui sera pris sera réduit sur notre autre bloc, donc personne ne perd rien. Si vous permettez, c'est parce que, là, ça va différencier d'une heure, on va avoir un décalage d'une heure, là. Si vous permettez, ça ne coûte rien à personne.

Le Président (M. Bergman): Il y a une offre ici aussi, alors il y a deux offres. Alors, O.K.

Mme Boulet: ...notre temps, ça ne nous dérange pas.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche, s'il vous plaît, vous identifier et indiquer votre position.

M. Meloche (André): André Meloche, directeur du transport maritime, aérien et ferroviaire. Je vais être très bref dans la réponse, de toute façon.

Vous avez tout à fait raison, au niveau des tarifs, c'est certain que, quand on regarde les gens qui voyagent et qui ont à payer eux-mêmes le billet d'avion, c'est vrai partout, le billet est toujours trop cher, quel que soit l'endroit où vous demeurez. C'est vrai à Chibougamau, c'est vrai à Montréal, c'est vrai à Québec aussi. Les gens aimeraient toujours payer un peu moins cher. Il n'en demeure pas moins, il n'en demeure pas moins que, dans les exemples que vous avez donnés, M. le député, il y a des endroits où il y a de la concurrence, notamment à Sept-Îles et à Chibougamau. Ce n'est pas Air Canada qui est là.

C'est certain qu'Air Canada a une position dominante. La position dominante n'est pas seulement qu'au Québec, elle est vraie aussi un peu partout dans l'Est du pays. Quand on examine les tarifs aériens et on regarde quand on a fait l'entente, en 2003, avec Air Canada, le plus bas tarif entre, je vous donne un exemple, Québec et Sept-Îles, par exemple, le plus bas tarif qu'on avait négocié — puis on ne compte pas les taxes, là — le tarif de base était 179 \$. Aujourd'hui, vous pouvez avoir, si vous réservez cinq, six jours à l'avance, des tarifs de... Le plus bas tarif d'Air Canada, sur cette liaison-là, est à 165 \$. Donc, il n'y a pas eu une hausse, dans les plus bas tarifs, il n'y a pas une hausse très, très importante, compte tenu, je dirais, de la hausse du prix du carburant et de la hausse, là, des coûts de main-d'oeuvre, etc., la hausse a été beaucoup plus dans les plus hauts tarifs. Mais, dans les bas tarifs, lorsqu'on a le temps et qu'on peut choisir son temps de voyage, on peut avoir des tarifs qui sont encore assez bas.

Le problème actuellement, lorsqu'on a fait cette étude-là, l'étude qui a été commandée par le ministère

dans le cadre de son programme de recherche... C'est certain qu'il y a une partie importante de ces voyageurs là qui ne peuvent pas décider du moment où ils doivent voyager, donc le prix pour eux est assez élevé, et de là ce qu'elle confirme dans son étude, la Pre Dostaler, c'est que les programmes qui ont été mis en place par le gouvernement du Québec, notamment l'augmentation du plafond pour le Programme de réduction de tarifs, viennent grandement aider le prix pour les personnes qui voyagent à la dernière minute, notamment les gens qui doivent accompagner pour la santé.

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, Mme la députée de Mégantic-Compton, et je vous remercie pour votre générosité, pour avoir offert votre temps. Alors, madame, la parole, c'est à vous.

Inspection des ponts similaires à celui du boulevard de la Concorde, à Laval (suite)

Mme Gonthier: Merci. Merci, M. le Président. Vous vous souviendrez, M. le Président, que, plus tôt ce matin, j'avais posé une question en ce qui concerne l'inspection, les travaux d'inspection qui ont été faits sur les 135 structures de béton à dalle épaisse, là, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Malheureusement, j'ai eu très peu de temps, il restait très peu de temps à notre bloc de questionnement pour qu'on ait la totalité de la réponse. Alors, à ce stade-ci, si vous le permettez et si les membres de la commission le permettent, M. le Président, j'aimerais que Mme Anne-Marie Leclerc nous donne un peu plus de détails, d'une part, les détails techniques sur les inspections, en quoi consistaient les inspections sur les 135 structures et, au terme des travaux d'inspection, qu'est-ce qu'il en est exactement.

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.
● (16 h 40) ●

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le Président, merci. M. le sous-ministre a indiqué qu'à la suite des événements de Concorde le ministère s'était donné un certain nombre de... un plan d'action en plusieurs points. Un des éléments dont on a eu l'occasion de discuter avec la commission était l'enjeu autour des 135 ponts à dalle épaisse sans armature de cisaillement avec une problématique de dégradation importante du béton, et, suite à cette consultation-là, nous avons convenu de procéder rapidement à une évaluation structurale de chacun des ouvrages.

Maintenant, vous me permettez de rappeler un peu ce qu'est une évaluation structurale, puisque c'est très différent des inspections annuelles ou des inspections détaillées qu'on fait sur nos ouvrages. Il s'agit d'une évaluation en plusieurs points, en plusieurs étapes, qui nécessite des travaux préalables dans les bureaux, donc un recalcul complet de l'ouvrage sur la base du code actuellement en vigueur, donc du Code canadien des ponts routiers actuellement en vigueur, donc une première évaluation théorique. C'est suivi d'une inspection d'évaluation qui nous permet de confirmer que l'ouvrage est bel et bien conforme au plan. C'est suivi également d'un carottage, donc d'un prélèvement d'échantillons de béton pour bien sûr s'assurer de l'intégrité du massif de béton mais aussi pour vérifier les propriétés du béton en place et non les

propriétés du béton qu'on avait pensé y mettre. Donc, on va aller chercher beaucoup d'éléments qui nous permettent de caractériser cet ouvrage-là et on refait par la suite, au bureau, un calcul complet de l'ouvrage en utilisant les nouvelles données que nous venons de prélever sur le pont.

Les calculs sont de plus ou moins grande envergure, tout dépendant des caractéristiques du pont, de sa longueur, de sa portée, de ses particularités. Par exemple, s'il y a un angle dans le pont, c'est plus compliqué. Les analyses sont bidimensionnelles, peuvent devenir tridimensionnelles ou par éléments finis. Enfin, on ne rentrera pas dans le détail, mais ce que je peux vous dire, c'est que, dans quelques cas, nous avons dû faire tourner nos ordinateurs pendant huit jours avant d'avoir une donnée satisfaisante, un résultat satisfaisant. Donc, vous pouvez voir que c'est une opération d'envergure, qu'on aurait souhaitée plus rapide mais qu'on a faite de façon la plus rigoureuse et objective possible.

Et c'est aussi une opération exceptionnelle. On doit avoir, au ministère, la plus grosse banque de données d'évaluation structurale de dalle épaisse, compte tenu de ce qui nous est arrivé mais aussi parce qu'on voulait en avoir le coeur net. Et, sur la base de cette analyse-là de résultat, on a pu confirmer que, sur les 135 structures, il y en avait 45 % qui nécessitaient des réparations, ou du renforcement, ou du remplacement.

Je vous ramènerai aux premiers propos qu'on a tenus ici, en commission parlementaire, donc dans le discours de la ministre, où elle mentionnait que 54 % des structures du réseau routier québécois étaient en bon état, ce qui veut dire qu'au cours des cinq prochaines années nous devrons en réparer 46 %. C'est les mêmes chiffres qu'on observe dans ce sous-ensemble du parc là.

Bien sûr, les travaux d'évaluation structurale nous permettent d'être beaucoup plus précis quant aux travaux, aux interventions permanentes à venir. Donc, on sait très bien quoi faire. Ils sont étalés sur une certaine durée. La majorité vont se faire déjà l'année prochaine puisque maintenant on sait quoi faire, donc on y va, mais certaines autres pourront s'échelonner, 2009-2010, tout dépendant du site, tout dépendant aussi des réalités locales, parce que, si on a trop de ponts dans le même coin, bien, évidemment, on essaie de ne pas bloquer le trafic partout.

Donc, l'opération pour les 135 est complétée. Quand il y a des travaux permanents prévus, les plans et devis sont prêts, les appels d'offres sont prêts ou sont en préparation. Mais encore une fois, maintenant, on sait exactement quoi faire avec ce parc-là. Encore une fois, 45 % de travaux, c'est cohérent avec nos chiffres par rapport à l'ensemble du parc. Je dois mentionner aussi qu'il y avait à peu près 75 % des ces travaux-là qui étaient déjà prévus, donc on n'a pas trop d'ajouts, là. Si vous vous inquiétez du budget, ça va bien rentrer, là aussi. Voilà.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Réfection des échangeurs du complexe Turcot, à Montréal

M. Ouimet: Merci, M. le Président. J'aimerais parler du complexe Turcot, chantier majeur à Montréal. Turcot, c'est l'un des points les plus fréquentés de la

grande région de Montréal. C'est en fait quatre échangeurs qui totalisent à eux seuls 28 structures et 25 bretelles. C'est aussi, et ce n'est pas négligeable, un vaste réseau de chemin de fer qui le serpente dans toutes les directions. Pour mesurer l'ampleur du complexe Turcot, il suffit de penser que plus de 280 000 véhicules de tout genre et de toute nature y circulent quotidiennement.

En juin 2007, reconnaissant qu'il s'agit de structures qui approchent la fin de leur durée de vie utile et pour lesquelles les interventions de réparation sont de plus en plus fréquentes, le gouvernement, sous l'autorité de la ministre des Transports, annonçait la reconstruction des quatre échangeurs du complexe Turcot. Alors, moi, j'aimerais peut-être profiter du passage de M. Gagnon pour que, tout comme dans le cadre de l'échangeur Dorval, il puisse nous expliquer les différentes étapes à venir par rapport à la reconstruction des échangeurs du complexe Turcot.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. Gagnon, s'il vous... Mme la ministre.

Mme Boulet: Juste introduire, si vous me permettez. Alors, oui, M. le collègue, député de Marquette, je pense que le projet Turcot était un projet qui était important pour nous. C'est une structure qui a été construite dans les années soixante et c'est un projet qui doit être planifié de longue haleine. On parle ici d'un projet de 1,5 milliard de dollars. Et ce qui est important, M. le Président, c'est qu'il y a beaucoup de structures surélevées, on parle de 7,7 km, si je me rappelle bien — j'ai lu ça, là — de structures surélevées, et ce qui va faire, dans le nouveau projet, qu'on va être capables de réduire de façon considérable... une diminution de 65 %, je pense, là, de structures qui vont être en hauteur. Donc, à long terme, ça va diminuer les coûts d'entretien, et on pense... En fait, c'est 280 000 véhicules-jour qui circulent sur cet échangeur-là, donc il a vraiment un rôle stratégique important sur le réseau routier métropolitain, et la construction devrait se faire de 2009 à 2015.

Alors, je vais laisser M. Gagnon peut-être donner plus d'éléments techniques, ce qui s'en vient, qu'est-ce qui se fait, à ce jour, dans l'évolution du dossier. Merci.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, comme Mme Boulet vient de le mentionner, l'échangeur Turcot, c'est un échangeur qui est excessivement complexe dans le réseau routier montréalais. Il croise des voies ferrées, comme M. le député le mentionnait tantôt. La particularité, c'est qu'évidemment il est rendu à la fin de sa vie utile et qu'il exige de plus en plus d'entretiens annuels de toute nature. Vous voyez souvent des fermetures, les fins de semaine, pour procéder à des réparations. Donc, il devient urgent d'intervenir.

L'autre particularité qu'il est important de mentionner, c'est que c'est un échangeur qu'il va falloir remplacer tout en maintenant en grande partie fonctionnel l'échangeur actuel. Donc, c'est sûr que les travaux vont s'échelonner sur une période relativement longue, de 2009 à 2015, 2016, à cause justement des difficultés relatives au maintien de la gestion de la circulation et au maintien en place de certaines des structures existantes jusqu'à la fin de leur vie utile.

Actuellement, on travaille depuis déjà une couple d'années sur le concept proprement dit qu'il y a à mettre en place. Vous savez qu'on a acquis l'ensemble de la cour Turcot, l'ancienne cour de triage du CN, déjà depuis quelques années. Ça nous a permis de modifier le concept de façon considérable par rapport à celui qui avait été imaginé antérieurement. Et, dans les faits, quand Turcot sera reconstruit, il aura probablement la moitié de la dimension qu'on lui connaît actuellement. Donc, il va être évidemment beaucoup moins haut, il va comporter moins de structures, moins une grande masse de béton, une longueur évidemment probablement raccourcie de 50 %.

Alors, l'avant-projet est à peu près... l'avant-projet préliminaire est à peu près terminé. On a donné un certain nombre de contrats depuis un certain temps pour permettre d'avancer. On a mis en place un bureau de projet et on a donné trois contrats à venir jusqu'à maintenant: un contrat pour préparer, pour finaliser l'avant-projet proprement dit, un contrat de gestion de projet pour nous accompagner, parce que c'est quand même une opération relativement complexe et qu'on a besoin d'accompagnement pour le réaliser, et on a aussi donné un contrat d'accompagnement et de suivi sur les structures existantes parce que, comme je viens de le mentionner, une bonne partie de l'échangeur qu'on connaît actuellement va devoir être maintenue en place tant et aussi longtemps que l'ensemble du nouvel ouvrage ne sera pas réalisé. Donc, il faut s'imaginer qu'il y aura des réparations à faire sur certaines de ces structures-là pour leur permettre d'atteindre la fin des travaux relatifs à leur remplacement. Alors, s'y ajoute ce dernier contrat là.

Donc, actuellement, on a aussi amorcé, depuis un certain temps déjà, en collaboration avec l'Agence des partenariats privé-public, un exercice qu'on appelle le dossier d'affaires initial pour nous permettre d'évaluer la meilleure des façons d'intervenir. Est-ce que ce projet-là aurait un avantage à être réalisé éventuellement en mode de partenariat privé-public ou est-ce qu'il serait préférable de maintenir ce projet-là dans un mode plus conventionnel, voire conventionnel comme on le connaît habituellement, ou en mode IAGC? Le dossier d'affaires, en collaboration avec l'Agence des partenariats privé-public, est, à toutes fins pratiques, complété. Il nous a été soumis tout récemment, on est en train d'en prendre connaissance, et l'étape prochaine sera de le soumettre à Mme Boulet, la ministre, et de le soumettre au Conseil du trésor pour qu'une décision par le gouvernement soit prise, probablement dans le courant du mois de mai, à savoir quel mode de réalisation sera retenu.

Entre-temps, on continue la préparation des plans et devis proprement dits pour pouvoir commencer à intervenir, tel qu'il avait été annoncé initialement, aux environs de 2009 pour les premiers travaux d'importance. Si éventuellement le projet devait être réalisé en partenariat privé-public, évidemment la façon de constituer le dossier sera légèrement modifiée, mais les échéanciers, de façon générale, ne seront, eux, pas modifiés. On pense toujours à une plage d'intervention qui va se situer entre 2009 et 2015, 2016, dépendant des circonstances.

● (16 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Avons-nous d'autres partenaires financiers? Est-ce que la ville de Montréal est partenaire?

Est-ce que l'arrondissement... ou c'est financé entièrement par le gouvernement du Québec, ce projet?

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Actuellement, c'est financé essentiellement par le gouvernement du Québec. Il n'y a pas de partenaire financier autre que le gouvernement du Québec, à l'exception peut-être de certaines parties d'ouvrage qui seront conjointes avec la ville de Montréal mais qui sont plus sur le réseau local proprement dit. Mais, dans l'ensemble, lorsqu'on parle d'un projet de 1,2 à 1,5 milliard, comme Mme Boulet le mentionnait précédemment, c'est essentiellement un financement du gouvernement du Québec.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Il nous reste à peu près combien de temps à ce bloc-ci, M. le Président?

Le Président (M. Bergman): Sept minutes.

Prolongement de l'autoroute 50

M. Ouimet: Sept minutes. Je vais avoir suffisamment de temps, je pense, pour aborder une question qui tient beaucoup à coeur au député de Papineau, qui est notre whip, c'est toute la question du prolongement de l'autoroute 50. Je lui ai d'ailleurs parlé tantôt, presque lui demandant la permission de pouvoir poser des questions sur l'autoroute 50.

Je vous raconte une anecdote. En 1994, lorsque j'arrive comme député, critique en matière d'éducation, j'appelle le directeur général de sa commission scolaire, et le directeur général en a informé le député de Papineau, qui, au prochain caucus, m'attendait avec une brique puis un fanal en me disant: Quand tu poses des questions au sujet de mon comté, tu m'en parles avant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouimet: Alors là, j'ai repris la leçon 13 ans plus tard, j'ai posé la question. Mais bref il m'a dit: Oui, oui, il dit, pose des questions sur la 50, parce que j'en suis très content, puis dis-leur que la ministre a fait une maudite bonne job. C'étaient les mots du député de Papineau, citation au texte.

Bref, il ne fait aucun doute que le prolongement de l'autoroute 50 qui va relier la région de l'Outaouais à la grande région métropolitaine est une priorité pour le gouvernement. C'est un lien de 90 km dont les travaux requis sont évalués à 750 millions de dollars, ce qui permettra de soutenir le développement régional et le secteur industriel en favorisant le transport des marchandises et l'ouverture de marché aux produits agricoles et forestiers, en particulier les marchés locaux. En ce sens, ce n'est pas certes par hasard que le gouvernement fédéral a accepté d'intégrer l'autoroute 50 au réseau routier national.

Un des autres effets non négligeables, rappelons-le, sera de favoriser l'accessibilité à de nombreux sites de villégiature tels que le mont Tremblant et la région de la Petite-Nation. Par ailleurs, pour les déplacements

entre l'Outaouais, le nord de Montréal, la Mauricie et le Québec, il est incontestable que le prolongement de l'autoroute 50 constituera une voie de contournement par le nord des villes d'Ottawa et de Montréal qui fera économiser temps et argent. Finalement, ce lien routier stratégique permettra de pallier efficacement aux déficiences de la route 148 quant à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers.

Alors donc, la question, de façon générale, M. le Président, c'est: Quels sont les investissements qui sont prévus, en 2008-2009, pour le prolongement de l'autoroute 50? Et est-ce qu'on pourrait parler un peu de l'échéancier de réalisation? Quelles sont les étapes qui doivent être franchies?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, vous avez deux minutes.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, moi, très brièvement, je vais donner mon temps, mais je vais laisser au sous-ministre le loisir de donner plus de détails.

La 50, le tronçon de 90 km qui relie Gatineau à Lachute, c'est le plus gros chantier de l'année 2008. Alors, mon collègue de Papineau était très heureux d'apprendre ça. Alors, c'est 152 millions de dollars qui seront investis sur l'autoroute 50, cette année, M. le Président. Alors, je pense que ça démontre très bien à toute la région de l'Outaouais que, ce tronçon, qui est stratégique pour leur développement, parce qu'il y a un débit important de circulation sur la route, alors je pense qu'on a fait la démonstration très claire que notre gouvernement appuyait ce projet-là.

Maintenant, si vous me permettez, je vais laisser à M. Gagnon, là, le temps de donner un peu plus de détails sur les travaux et les échéanciers de la route.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon, il vous reste deux minutes.

M. Gagnon (Jacques): Il reste deux minutes. Merci, M. le Président. Alors, il faut se rappeler que ça aussi, c'est un projet qui a commencé déjà il y a plusieurs années. En 2005, le gouvernement avait annoncé un programme d'investissement de 255 millions pour les trois années subséquentes pour mettre en branle de façon significative le projet de l'autoroute 50. Ce que je peux vous dire en date d'aujourd'hui, c'est que, sur les 255 millions qui avaient été annoncés, on en a à peu près 230 millions de réalisés, ce qui est excellent, dans les trois dernières années, et ce, à l'intérieur des échéanciers et des budgets qui avaient été consentis.

Cette année, comme Mme Boulet vient de le dire, on va ajouter 150 millions au projet de l'autoroute 50, ce qui fait que, dans les quatre ou cinq ans de la période, on aura investi 400, 450 millions. Ça va nous permettre, à l'automne prochain, d'ouvrir deux tronçons de l'autoroute 50. C'est un projet dont on entend peut-être moins parler parce qu'il est peut-être moins visible pour l'instant, mais, à l'automne prochain, on va ouvrir deux tronçons, soit celui qui va partir de Buckingham et qui va aller jusqu'à Thurso, du côté ouest, donc dans l'Outaouais; du côté est, on va ouvrir le tronçon à partir de Lachute aller jusqu'à Grenville, donc au pont vis-à-vis Grenville et Hawkesbury. Alors, c'est deux tronçons significatifs qui

vont permettre de décongestionner une bonne partie de la route 148, qui, elle aussi, est problématique aux heures de pointe.

Il nous restera le tronçon 130, pour lequel les travaux de préparation des plans et devis sont largement avancés. Les contrats vont être donnés, il y a déjà des travaux qui s'y déroulent, et les échéanciers qui avaient été annoncés antérieurement sont encore réalisables. On fait tous les efforts requis pour essayer de rentrer dans les échéanciers qui avaient été déjà annoncés à cet effet-là.

Donc, deux tronçons qui vont ouvrir l'automne prochain, la partie ouest et la partie est. Il va rester le tronçon central, qui est un peu plus problématique en raison des contraintes techniques parce que c'est là où on attaque le contrefort des Laurentides. Il y a des structures importantes, il y a la jonction avec la 323 à Montebello. Alors, tout ça est un peu plus complexe sur le plan technique. On vient d'obtenir le dernier décret du gouvernement pour pouvoir procéder, donc ça avance selon les échéanciers techniques qui avaient été arrêtés et les budgets qui avaient été annoncés.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

Correction des sites accidentogènes (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, si vous le permettez, je vais poursuivre avec les points noirs, donc les sites accidentogènes, ce qui m'amène dans le comté de Johnson et sur la route 139, dans son tronçon situé entre les limites de la municipalité de Roxton et les limites du périmètre d'urbanisation de la ville d'Acton Vale, et la MRC qui dénonçait un danger imminent pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons qui empruntent cette portion-là. Il y a eu des accidents mortels survenus sur ce tronçon de route là aux mois d'octobre 2006, août 2007, février 2008, donc à répétition.

Compte tenu que chaque vie compte pour nous et que ce tronçon est la scène de nombreux accidents, décès, sorties de route, accrochages et accidents avec blessés, est-ce que je pourrais savoir ce que la ministre compte faire dans ce tronçon de route?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais laisser le sous-ministre, là, parler plus précisément du dossier ou du secteur que le député de Blainville soulève.

Maintenant, ce qu'il est important qu'on se pose ici, tous ensemble... Quand il y a un accident, il faut se poser la question: Quelles sont les causes de l'accident? Alors, 80 % des causes d'accident sont dues à un comportement humain, 30 %, à l'environnement routier et 10 %, aux véhicules. Alors, ça fait 120 %, M. le Président. Ça veut dire que souvent c'est des facteurs combinés. Alors, il ne faut pas laisser croire à la population... c'est faux de prétendre que c'est toujours la route qui est le facteur déterminant et qu'elle est la seule responsable. Alors, il faut toujours se poser la question: Un, est-ce qu'il y a un élément de comportement humain? Est-ce qu'il y a un problème avec le réseau routier...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais...

Le Président (M. Bergman): M. le député, est-ce que... Vous n'avez pas la parole.

Mme Boulet: C'est ça.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, c'était juste une information complémentaire que je voulais donner à l'ensemble de la population. Maintenant, je vais laisser la parole au sous-ministre, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): C'est un fait, M. le Président, que la route 139 a connu malheureusement quelques accidents mortels dans les dernières années. On est intervenus en 2006 pour corriger le dévers, parce qu'il y avait un dévers qui était non conforme aux normes actuelles. Le dévers, pour ceux qui s'y connaissent moins un peu, c'est une pente de la route qui nous amène plus vers le fossé que vers le centre de la route, en tout cas dans une courbe.

Il y a d'autres interventions qui sont en train d'être analysées. Il est évident qu'à la suite des accidents mortels il y a toujours des rapports de coroner qui sont produits, et on procède à des analyses sérieuses à l'interne, nous autres, au ministère, pour voir s'il y a des améliorations potentielles sur le plan de la géométrie de la route proprement dite. On est toujours en train de regarder les possibilités d'amélioration dans le secteur. Il y a quelques courbes assez prononcées dans le secteur de Roxton Pond, actuellement, rien qui est en deçà des normes normalement acceptées, mais qui méritent quand même un examen approfondi.

Donc, il n'y a pas de travaux prévus à très court terme là-dessus. On est en train de finaliser le genre d'intervention possible qui pourrait être amenée à la géométrie de la route proprement dite. Mais c'est un fait que la route 139 a connu malheureusement quelques accidents dans les dernières années, encore là, certains supposément en raison du comportement des conducteurs, mais il ne faut quand même pas s'arrêter là.

● (17 heures) ●

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, la décision ou le constat fait par le ministère des Transports concluait à faire une intervention, pose de couche de revêtement bitumineux, et, comme l'a dit le directeur de la direction territoriale, corriger les dévers de courbe et recouvrir les accotements, et a transmis cette orientation-là, ou cette décision-là, à la MRC, et je vous lis juste la réponse de la MRC, parce que la MRC, c'est les maires, les conseillers qui siègent, c'est les villes, les gens qui représentent la population, qui sont le plus près de la population, et sur lesquels ils sont interpellés régulièrement: «...d'indiquer au ministère des Transports du Québec que les moyens envisagés et identifiés dans leur réponse datée du 5 mars pour corriger la situation ne répondent pas aux préoccupations exprimées par les membres du conseil de la MRC qui

dénoncent le tracé, la configuration même de la portion de la route 139 située entre les limites des municipalités de Roxton et les limites du périmètre d'urbanisation; de rappeler au ministère que plusieurs accidents mortels sont intervenus dans cette portion de route: le 26 octobre 2006, le 6 août 2007, le 11 février 2008; d'insister pour que des modifications majeures soient apportées au trajet de la configuration de cette route.»

M. le Président, j'étais maire. À l'époque, le ministère des Transports... Et j'intervenais souvent avec le ministère des Transports pour qu'il apporte des corrections aux routes sous sa responsabilité. À l'époque, sur certains tronçons, on demandait une pose de feux de circulation ou autres, et il y avait des directives qui disaient: Bon, il faut qu'il y ait au moins trois accidents d'un côté, ou quatre accidents d'un côté, ou sept accidents quand tu additionnes les deux côtés, ou il faut qu'il y ait un mort avant qu'on intervienne. J'espère que cette directive-là n'est plus en fonction, un. J'ai été maire pendant 12 ans, puis elle l'était.

Deux, je voudrais savoir, de la ministre, qui prend les décisions. Le directeur territorial, comme on vient de voir. Mais qui fait la concertation quand la décision ne fait pas l'affaire du monde? Combien de temps ça prend? Combien de morts ça prend? Il y en a trois, là. Donc, je voudrais savoir qui est responsable de ça.

Le Président (M. Bergman): Merci. Avant que je donne la parole à Mme la ministre, on a commencé avec 26 minutes en retard, alors je demande le consentement de cette commission pour dépasser 6 heures, jusqu'à 6 h 26. Consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Bergman): Consentement? Consentement?

M. Ouimet: On pourra l'évaluer, M. le Président, en cours de route, lorsqu'on arrivera tout près de 18 heures. On verra comment, nous, nous allons gérer notre temps de notre côté.

Le Président (M. Bergman): O.K. Mais il y a consentement des autres...

Une voix: Pour le moment.

M. Ouimet: Bien, pour le moment, oui, là, mais on pourra s'ajuster en cours de route.

Le Président (M. Bergman): Parfait. Merci. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président. Je vais laisser le sous-ministre compléter ma réponse. Évidemment, ce n'est pas aléatoire, tout ça. Il y a des experts en sécurité routière pour voir la configuration d'un réseau routier: les courbes, elles sont standard, sous-standard. Alors, il y a plusieurs éléments. Mais ces décisions-là se prennent sur recommandation d'experts. Alors, le directeur territorial, il ne décide pas, lui tout seul, d'intervenir puis de faire telle ou telle intervention, il se fie à ce que les experts lui recommandent. Alors, dans ce sens-là, je vais laisser

peut-être M. Jean compléter, là, mais tout ça est fait, monsieur, de façon très rigoureuse, très consciencieuse. Et je peux vous dire, là, M. le Président, que, chaque fois qu'il y a un décès puis un rapport du coroner, l'équipe de sécurité routière, au ministère, se penche de façon très attentive sur chacun de ces rapports-là.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

Mme Boulet: Non, mais M. le sous-ministre va compléter.

M. Jean (Denys): Bien, dans la mesure où je peux ajouter dans le même sens que madame vient d'intervenir, c'est-à-dire, quand il y a un problème de configuration routière, c'est des spécialistes dans ce domaine-là qui peuvent le mieux nous dire quoi faire. C'est-à-dire, on peut... Moi, je suis aussi sensible à des événements sur le réseau et spontanément je voudrais intervenir, changer les choses, modifier les courbes, mais on le fait sur la base de spécialistes en sécurité routière qui nous disent: Effectivement, il y a un problème, ou encore: Il n'y a pas de problème, ou: La solution est celle-là, ou: Telle autre solution serait telle autre. Alors, on se fie sur nos experts pour nous conseiller sur les corrections du réseau routier. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, dernier petit problème vécu sur la route 133, chemin des Patriotes, à Richelieu. On nous dit que la problématique se situait entre l'auto-route 10 et le rang Cinquante-Quatre, sur une longueur de 4 km. Le chemin est sinueux. Il n'y a aucune place pour faire du radar. C'est un secteur résidentiel. Il y a des accidents à répétition sur cette portion de route, dont plusieurs mortels. La limite permise est actuellement de 80 km/h, mais la moyenne de vitesse se situe à près de 100. Ce que je demande...

On a répondu à la municipalité, à la conseillère municipale qu'il n'était pas question de diminuer la vitesse sur cette route-là, qui est à 80 km/h. Il y a eu plusieurs accidents. Je sais que, lors de l'étude du projet de loi n° 42, on a donné aux municipalités le loisir d'établir eux-mêmes leurs propres limites de circulation. À l'heure actuelle, la ville identifie que la vitesse, sur cette portion de route, n'est pas comparable aux portions de route similaires situées à proximité, et il y a plus de 60 accidents qui se sont produits dans cette portion-là, qui est d'une longueur comparable aux autres routes qui voisinent cette route-là.

Donc, ma question est: Quand il y a une contestation, quand les gens ne s'entendent pas, y a-tu un recours, y a-tu un endroit au ministère où les gens peuvent intervenir pour dire: Écoutez, on ne s'entend pas? Moi-même, je ne m'entendais pas avec le ministère des Transports, à l'époque. Est-ce qu'il y a un audit de sécurité qui peut être fait par le ministère, autant sur les portions de route accidentogènes que sur les portions de route comme celle-là, là, qui requièrent des interventions et que le ministère ne veut pas intervenir? J'ai terminé ma question.

Le Président (M. Bergman): Madame... M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Bien, M. le Président, quand une municipalité fait une demande au ministère des Transports pour revoir la vitesse autorisée sur une route qui traverse son territoire, cette demande-là est analysée, et l'objectif, c'est de mesurer: Si on met en oeuvre la demande de la municipalité, est-ce qu'on augmente le risque d'accidents ou on le réduit? C'est ça, la vraie réponse à donner. Parce que l'objectif est toujours louable. On s'imagine ou on souhaite qu'en baissant la vitesse on réduit les risques d'accident, mais, moi, j'ai vu des dossiers où ça avait l'effet contraire. Et l'analyse de ça se fait par des gens qui sont capables de mesurer le débit, la vitesse, le type de route, l'inclinaison, la conception de la route et puis qui sont capables d'établir qu'à une vitesse souhaitée le risque accidentogène augmente. C'est des décisions qui sont sérieuses, M. le député, et qui sont importantes parce que, si on est dans un secteur qu'on considère déjà accidentogène, et si la solution proposée, c'est de réduire la vitesse, et que l'analyse des spécialistes nous dit qu'on augmente le risque, alors là on est en effet contraire.

Quand une municipalité reçoit un avis du ministère des Transports, il est toujours loisible pour elle de demander une révision du dossier. Par exemple, je présume que, dans le cas qui nous occupe, c'est la direction territoriale qui a répondu à la municipalité. À ce moment-là, le collègue sous-ministre adjoint, responsable de l'Ouest, peut revoir le dossier, peut-être même à la limite faire des études supplémentaires pour vraiment documenter la situation et puis à la limite revenir sur la décision prise. Mais je vous rassure, M. le député, sur le fait qu'on prend ces requêtes-là très au sérieux, on fait des analyses de type sécurité routière pour s'assurer que la demande, si on la met en oeuvre, elle n'aura pas d'effet contraire à l'objectif recherché.

On s'intéresse aussi au plan que la municipalité se donne parce qu'à un moment donné, diminuer une limite de vitesse, il faut que ce soit annoncé correctement, signalé, ainsi de suite. Donc, c'est le travail qu'on fait actuellement. Et, s'il y a une contestation, M. le député, j'invite la municipalité à requérir aux services du sous-ministre adjoint, puis le sous-ministre est toujours là en appel ultime. Alors, il y a toujours moyen dans le fond de faire réexaminer son dossier pour que, si jamais il y a des éléments qui ont été oubliés, on puisse y référer. Merci, M. le Président.

● (17 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, vous comprendrez que, l'identification de ces sites-là, on disait qu'on l'avait faite. C'était fait, l'identification des sites accidentogènes. Est-ce qu'il y a une liste, à l'heure actuelle, au Québec, auprès du ministère, de la liste des sites accidentogènes et des interventions prévues? On a mis, cette année... La ministre nous parlait tantôt: 311 millions sur les... Moi, j'ai 376 millions pour l'amélioration du réseau routier. Je ne comprends pas le milliard qui est lancé. Mais rapidement j'aimerais savoir: Est-ce qu'il y a une liste? Et puis est-ce que cette liste-là est disponible?

Mme Boulet: Je vais laisser M. le sous-ministre répondre.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): Premier commentaire plus général. Il est clair que, quand le ministère des Transports intervient sur le réseau, il le fait dans une perspective de sécurité routière pour améliorer la fluidité du réseau puis corriger des difficultés de sécurité routière. Mon exemple classique, c'est la 185. La 185, elle n'apparaît pas nécessairement dans la section amélioration de sécurité routière, mais ceux qui connaissent la 185 savent que, pendant un certain nombre d'années, ça a été la route la plus mortelle au Québec à cause des intersections, à cause des courbes, et on est en train actuellement de reconfigurer cette route-là pour lui donner une meilleure sécurité routière.

Sur les sites à potentiel d'amélioration ou les sites accidentogènes, le ministère analyse les sites sur la base d'un certain nombre de critères, et ces sites-là sont introduits progressivement à la programmation des travaux routiers annuels du ministère des Transports.

Je vais laisser peut-être le collègue Carl Bélanger vous expliquer les critères qui nous permettent d'identifier des sites à potentiel d'amélioration. Carl.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: ...ma question, c'est: Est-ce qu'il y a une liste? Parce que je ne voudrais pas qu'on passe l'ensemble du bloc sur ça. Est-ce qu'il y a une liste? Et est-ce qu'elle est disponible? Si oui, est-ce qu'on peut la déposer?

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

Mme Boulet: M. le Président, il y a des sites accidentogènes qui ont été identifiés, et ils sont à la programmation. Ils sont inscrits à la programmation dès qu'ils sont prêts techniquement à être réalisés.

Mais, si vous me permettez, le collègue... C'est parce que Carl est le spécialiste en sécurité routière, c'est lui qui définit ces endroits-là. Alors, je pense que ce serait intéressant pour vous, là, si on pouvait lui laisser commenter...

Le Président (M. Bergman): Pouvez-vous vous identifier, ainsi que votre titre?

M. Bélanger (Carl): Oui. Carl Bélanger. Je suis le chef du Service de l'expertise technique en sécurité routière au ministère.

Juste dans un premier temps, je voudrais expliquer la différence entre le 300 quelques millions et le 1 milliard. La question a été posée, là. C'est que de l'ordre de 300 millions, ce sont les sites où on intervient, je dirais, principalement ou en premier lieu pour des motifs de sécurité. Donc, ce sont vraiment des sites... Nous autres, on appelle ça des sites à potentiel d'amélioration plutôt que des points noirs, qui est souvent dit, puis je vous expliquerai un peu pourquoi tantôt. Donc, le 311 millions que Mme Boulet parlait tout à l'heure, ce sont des sites pour lesquels le motif premier est de corriger un problème de

sécurité à un endroit ponctuel du réseau, tandis que le 1 milliard, ce sont l'ensemble des interventions qu'on fait, qui ont un impact positif sur la sécurité. Ça peut être, par exemple, quand on refait une route, qu'on va ajouter un accotement plus large qui va être pavé pour avoir un peu plus de pardons au niveau des sorties de route, par exemple. Mais il y en a toute une panoplie comme ça qui fait que le montant annuel des interventions qui ont un impact de sécurité au ministère monte à 1 milliard.

Ce que je vous dis, c'est qu'on appelle ça, nous autres, plus des sites à potentiel d'amélioration, au ministère, puisque, dans un premier temps, puis on en parlait un peu tout à l'heure, l'objectif premier qu'on doit avoir, si on intervient au niveau de l'infrastructure, c'est de s'assurer que ce qu'on va faire va avoir une intervention efficace en termes de réduction de gravité ou de fréquence d'accidents. Et donc, on le disait, la majorité des accidents arrivent pour des facteurs qui sont autres que l'infrastructure, donc on doit, dans un premier temps, s'assurer de faire ça, s'assurer que l'intervention va être efficace.

Pour ce faire, on regarde toute une série de ce qu'on appelle, nous autres, des indicateurs de sécurité, dans notre jargon, dont la fréquence d'accidents. Évidemment, s'il y a plus d'accidents à un endroit, on va donner une attention particulière. La gravité des accidents aussi a un impact. On a parlé, tout à l'heure aussi, de l'importance qu'on donne aux recommandations du coroner, donc on donne une plus-value à ça aussi très forte. Et aussi ce qu'on appelle, nous autres, le taux d'accidents. Le taux d'accidents, c'est simplement la relation entre le nombre d'accidents et le débit de circulation. C'est évident qu'il y a toujours plus d'accidents aux endroits où il y a plus de circulation, pour des choses comparables, donc on doit tenir en compte le débit de circulation pour déterminer si ce qu'on observe comme accidentologie à un site est anormal ou non.

Et donc ce qui est fait dans chacune des directions territoriales, c'est qu'il y a une identification précise de tous les accidents à chacun des lieux d'occurrence de ces accidents-là, et suite à ça on détermine les endroits où il semble y avoir des problématiques, et là on procède à des analyses vraiment détaillées pour voir justement les patrons, quels sont les patrons d'accident qui arrivent.

Vous parliez tantôt que... Bon, on regardait, ça prenait tant d'accidents pour réagir. Il y a plusieurs critères pour chacun des types d'intervention qu'on va faire. Pour une installation d'un feu de circulation, par exemple, il peut y avoir sept critères qui sont bien définis, dont l'accidentologie, mais il y en a beaucoup d'autres évidemment qu'on prend en compte. Et donc on regarde chacun de ces critères-là et on détermine pour chacun des sites si l'accidentologie, oui ou non, est attribuable à l'infrastructure et si on peut la modifier de façon efficace, de façon économiquement efficace ou de façon même intéressante, en termes de réduction globale d'accidents, par des interventions au niveau de l'infrastructure, et, de ça, ce qu'on fait sur une base annuelle: on établit une série de sites, qu'on inclut à notre programmation, la programmation annuelle, puis, d'année en année, c'est dynamique, ce type de sites là évidemment vont...

On a donné quelques exemples tantôt, mais il y a sûrement plusieurs exemples qui se développent avec le temps, le meilleur exemple étant celui-là d'un nouveau centre d'achats qui génère des nouveaux débits de circulation puis qui fait en sorte qu'on a des problèmes de

sécurité qu'on n'avait pas avant. Donc, notre liste se met à jour, on en corrige, puis la liste se met à jour, puis on continue comme ça de façon continue.

M. Gingras: On comprend qu'il n'y a pas de liste.

Mme Boulet: C'est des sites... En fait, c'est des sites...

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

Mme Boulet: En fait, M. le Président, il y a des sites accidentogènes qui sont identifiés et qui sont sous la responsabilité de l'équipe d'experts de sécurité routière, et ces sites-là sont identifiés à chaque année, et, quand on peut les intégrer à la programmation, ils sont intégrés à la programmation.

M. Gingras: Donc, il n'y a pas de site en attente.

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

Mme Boulet: Bien, oui, il peut y avoir des sites en attente, parce que, si un site accidentogène est identifié mais que techniquement il faut faire des expropriations, il faut déplacer des services d'utilité publique... Alors, il peut y avoir un site qui est identifié comme accidentogène mais qui soit inscrit à la programmation 2009 ou 2010, dépendamment si le projet est prêt techniquement, si on est prêt à intervenir et aller en appel d'offres, là. Est-ce que les plans et devis sont faits? Alors, il y a des sites accidentogènes qui sont ciblés et, dès qu'on peut les intégrer à la programmation, ils sont intégrés à la programmation. Alors, il y a des sites qui sont définis.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

Parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine

M. Deslières: Merci, M. le Président. J'étais un peu déçu, M. le Président, quand j'ai entendu la réponse de la ministre à mon collègue de Marquette en disant que le plus gros projet, c'était la 50, moi qui pensais que c'était la 30. Alors, je vais être obligé de changer de numéro, M. le Président.

Vous parlez de la 35, mais je vais poser une courte question et, si vous me permettez, M. le Président, je vais demander à la ministre ou à la personne à qui elle donnera la parole de circonscrire la réponse parce que j'ai des questions puis que je ne voudrais pas rater l'occasion... Les gens de la SAAQ sont ici, sont en attente, et mes questions portent sur la SAAQ, mes prochaines questions.

Rapidement, Mme la ministre, je sais que l'autoroute 35 est dans le cadre stratégique, ça fait partie du réseau stratégique. Juste une question: Quelle est l'évolution, là, du dossier concernant ce dossier?

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

Mme Boulet: Moi, je peux vous dire le nombre de millions de dollars, là, mais c'est... Sur la 35, cette

année, si je ne me trompe pas, c'est 38 millions de dollars qui seront investis sur la 35, là. Alors, on peut peut-être vous donner plus de précisions, là, au niveau des travaux exactement. Je ne sais pas, c'est Jacques qui va se trouver à répondre à ça?

M. Deslières: Rapidement, là, l'échéancier, les coûts, les travaux qui vont se faire. Je ne veux pas avoir une réponse... malheureusement une question de temps, là. Je veux dire, c'est...

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

Une voix: Non, c'est le sous-ministre.

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

M. Jean (Denys): Au moment où on se parle, pour la 35, on est en train de compléter ce qu'on appelle les études, les analyses environnementales. Les analyses environnementales québécoises sont complétées. On est à répondre à un certain nombre de questions pour le fédéral sur les impacts environnementaux en vertu des lois fédérales. On a complété, je pense que c'est aujourd'hui, le 15 ou le 16, on a complété nos réponses aux requêtes des organismes fédéraux pour faire l'évaluation d'impacts en environnement. On s'attend à avoir toutes les autorisations fédérales pour procéder à l'automne prochain, selon les choses qu'on nous a dites, et par la suite Jacques peut peut-être ajouter, là, pour ce qui est des échéanciers de réalisation. Si vous permettez, M. le Président, passez la réponse à M. Gagnon.

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon,

● (17 h 20) ●

M. Gagnon (Jacques): En fait, très rapidement, on a commencé les plans et devis de plusieurs secteurs parce qu'on peut attaquer l'autoroute 35 à plusieurs endroits. On serait prêts à intervenir dès cet automne, comme M. le sous-ministre vient de le dire, dans la mesure où on va obtenir les autorisations fédérales pour le faire. Le fédéral finance en partie l'autoroute 35, et on doit attendre l'autorisation fédérale, qui doit nous être donnée en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. On pense avoir ça vers septembre. Nous autres, on avance le plus rapidement possible pour être prêts à commencer dès que l'autorisation fédérale sera délivrée. On est prêts, il y a déjà de l'argent de prévu dans la programmation, comme Mme Boulet vient de le dire, il y a quelque chose comme 35 millions, tout près, de disponibles pour cette année pour amorcer les travaux, et tout ça est dépendant de la décision qu'on aura du gouvernement fédéral vers la fin de l'été ou le début de l'automne.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. On a l'assurance puis la réponse du fédéral, c'est prévu à l'étape que vous mentionnez, là.

Mme Boulet: Il y a 44 millions...

Une voix: Non.

Mme Boulet: Non, non, mais, dans l'entente, là...

M. Deslières: Non, mais je parle de l'entente... Je parle du côté environnemental, là, l'évaluation.

M. Gagnon (Jacques): ...

Le Président (M. Bergman): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Excusez-moi, M. le Président. On devait avoir... Ha, ha, ha! Je ne suis pas habitué, hein, ça fait rien que 12 ans que je viens aux...

Une voix: ...

M. Gagnon (Jacques): Ça fait juste 12 ans que je viens aux commissions parlementaires, alors...

Au-delà d'obtenir l'autorisation fédérale, on espérait l'obtenir un peu plus tôt, mais, pour toutes sortes de raisons, ils nous ont posé des questions complémentaires. Il y a des milieux assez sensibles pour les oiseaux migrateurs, donc ils ont voulu avoir des compléments d'analyse, des compléments d'étude, qu'on est en train de finaliser et qu'on leur a transmis. On est en discussion avec le fédéral. Donc, l'échéancier technique qu'on avait imaginé en se basant sur une autorisation fédérale délivrée plus tôt n'a pas pu être respecté, malheureusement. Donc là, ce qu'on vise, c'est de l'avoir le plus rapidement possible. Le mois de septembre, c'est probablement l'échéance la plus tardive qu'on aurait. On fait tout ce qui est possible pour essayer de faire accélérer la décision et l'obtenir le plus rapidement possible.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Accès aux services par téléphone

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, M. le Président, bien sûr je vais aborder avec les responsables de la SAAQ... J'aurais une série de questions, une panoplie de questions, et ce n'est pas pour rien qu'on a demandé d'entendre les gens de la société, parce qu'on en aurait pour une heure ou deux, là. J'ai reçu, tout comme mes collègues, on le mentionnait lors de notre travail au comité directeur, une série de questions de nos citoyens et de plaintes, et tout ça, et de façon générale, M. le Président, on nous dit, là, des fois directement... mais on sent que le citoyen ou la citoyenne qui appelle chez vous pour avoir des réponses, des informations... une difficulté de communiquer avec le bon service, puis je le dis de façon très correcte, une difficulté, là.

À quoi c'est dû? Je vous tends la perche pour me répondre. Mais on le sent dans les courriels, dans les correspondances, puis tout ça, et je pourrais déposer des exemples, mes collègues me signalaient la même chose, une difficulté générale pour entrer en contact avec le service qu'ils recherchent chez vous. Est-ce que vous avez une explication, M. le directeur général?

Le Président (M. Bergman): M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui. Une remarque aussi grande, aussi vaste, à ce moment-là, bien c'est très difficile

pour moi d'aller... On vient de faire encore des sondages sur la qualité du service, ça se compare à 2003-2004, et les sondages donnent à peu près les mêmes données, un petit peu améliorées, mais... et on travaille très fort pour l'augmentation de la qualité du service aux citoyens. On est à refaire, si ça touche l'indemnisation des victimes, nous sommes à refaire tous nos processus de faire au niveau des victimes. L'an passé, on a refait ce qu'on appelle la ligne verte, c'est-à-dire les dossiers plus simples, mais 31 % des dossiers de la société ont été réglés en dedans de 14 jours ouvrables. Ça fait que ça dépend de quel secteur d'activité, parce que...

Vous savez, la société, c'est 3 300 personnes, c'est 43 bureaux de services, c'est tous les services de permis. Quand je veux décrire la Société d'assurance automobile du Québec, je dis tout le temps: Nous, on immatricule tout ce qui peut rouler sur les routes et on donne le permis à tous ceux qui peuvent conduire ce qui roule, après ça on fait la protection, si vous voulez, du territoire avec Contrôle routier Québec pour tout le transport des personnes et des marchandises, et, si, dans tout cet événement-là, il arrive un accident, bien on a aussi le Fonds d'assurance pour l'indemnisation des victimes. On a une préoccupation derrière qui est une vision de mission, si vous voulez, de sécurité routière. Donc, c'est très vaste. Mais je peux vous dire que le personnel et tous les gestionnaires travaillent très fort pour améliorer le service, avec des contraintes qui, il faut le dire... On respecte à 100 % les directives pour la main-d'oeuvre, on ne remplace que quatre retraités sur 10, et on est très alertes à savoir où ça pourrait... On a passé les trois premières années sans coup férir. Maintenant, à cette heure, il faut être beaucoup plus précis dans ce qu'on fait.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, est-ce que je dois comprendre dans votre réponse, M. Harbour, que vous avez identifié un problème, que vous remplacez un sur deux par rapport à des politiques provenant du Conseil du trésor... Est-ce que vous êtes en train de me dire que, si cette politique avait beaucoup plus de souplesse, on ne l'appliquait pas de façon très, très, très directe, ça vous permettrait d'offrir encore de meilleurs services?

M. Harbour (John): C'est-à-dire que la politique nous convient. O.K.? On a respecté, depuis la mise en place de la politique, l'entente et on a maintenu nos qualités de service. Pour 2008, on peut maintenir la cadence. Actuellement, quand on regarde la planification stratégique de la société, l'objectif 5.1 est l'optimisation organisationnelle de la société, et c'est exactement ce dans quoi je suis impliqué présentement parce que c'est un dossier du président, où, là, je vais les voir dans tous les services.

Je disais à mes gestionnaires, l'autre jour: J'ai décidé au mois de janvier que j'avais un petit peu trop de poids et j'ai décidé de perdre 25 livres. J'ai dit: Comme c'est bon pour le président, bien je vais imposer 25 livres à tous mes gestionnaires. Or, j'ai des gestionnaires qui sont très, très petits. À ce moment-là, ils ont dit: M. Harbour, on ne veut pas suivre, hein, c'est impossible. Or, la mesure du quatre sur 10...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Harbour (John): ...la mesure du quatre sur 10, c'est la même chose, la mesure est globale, de l'entreprise. La responsabilité de gestionnaire est de l'adapter maintenant et procéder à des transferts entre administrations.

Depuis le début, on n'a pas eu à faire ce genre de transfert là, mais, au moment où on se parle, on sent l'obligation de commencer à demander à ceux qui ont plus de gras de faire une contribution plus grande que le quatre sur 10.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Plus j'écoute le directeur, plus je veux l'entendre plus longuement.

Des voix: Ha, ha, ha!

Inscription de la condition W sur le permis de conduire

M. Deslières: Est-ce que vous avez fait du théâtre, vous, monsieur?

M. le Président, je le fais rarement, mais je vais le faire aujourd'hui. On m'a soumis un cas d'une personne qui est au Lac-Saint-Jean, et je vous décris un peu, là, je vous ramasse la correspondance. C'est un chauffeur, un camionneur qui doit se déplacer pour son travail aux États-Unis et qui, si j'ai compris, là — on parle de dossier de conduite, et la condition, je suppose que c'est la classe, là — a une classe W. Alors, je pense que vous êtes conscient de ce que je fais référence, là, ça concerne le diabète, les gens qui sont atteints de diabète, d'épilepsie, tout ça. Et ce monsieur-là m'indique dans sa correspondance que la condition est bien identifiée dans son dossier de conduite mais n'est pas identifiée sur son permis de conduire, ce qui fait que, s'il est pris, aux États-Unis, en faute, il risque, à mon grand étonnement, 15 ans de prison.

Alors, s'il vous plaît, éclairez ma lanterne avec tout l'à-propos dont vous faites part dans vos réponses.

M. Harbour (John): Vous savez, j'ajout du W sur le permis de conduire est en développement, présentement, et on va arriver, au renouvellement, à placer la condition W. C'est réellement une condition de restriction médicale convenue avec l'ALENA et des transactions, si vous voulez, outre-frontières. J'ai Sylvie Boulanger, ici, qui est présente, si vous permettez, qui a beaucoup plus d'information. Mais c'est une programmation très précise sur le permis de conduire.

Mme Boulanger (Sylvie): Oui. Bonjour.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois. M. Harbour.

Mme Boulanger (Sylvie): C'est moi qui...

Le Président (M. Bergman): Votre nom, s'il vous plaît, et votre titre.

Mme Boulanger (Sylvie): Sylvie Boulanger. Je suis directrice du développement permis-immat et de l'harmonisation. Alors, je vais vous expliquer un petit peu, là, d'où ça sort, cette condition W là.

M. Deslières: ...surtout m'indiquer la solution pour que ce monsieur-là ne soit pas en danger d'emprisonnement pour 15 ans.

Mme Boulanger (Sylvie): Oui. C'est pour ça que...

M. Deslières: Allez.

● (17 h 30) ●

Mme Boulanger (Sylvie): C'est ça. Tout d'abord, c'est une entente entre le Canada et les États-Unis qui est survenue en 1998. Ce que ça a permis de faire, c'est que, depuis 1999, les chauffeurs canadiens n'ont plus à détenir sur eux un certificat médical pour aller conduire aux États-Unis. Donc, entre les États-Unis puis le Canada, il y a eu cette entente-là. Il y a eu des délais pour l'application de la condition W. C'est une condition médicale qui fait en sorte que toutes les personnes qui souffrent du diabète traité à l'insuline, d'épilepsie, de surdité sévère ou totale ou qui ont obtenu un permis de conduire par dérogation ne peuvent aller conduire aux États-Unis.

Alors, ce que les Américains ont dit, c'est: On accepte vos normes canadiennes. Alors, il y a des normes médicales canadiennes qui ont été adoptées par la majorité des provinces, mais, au Québec, nous, on ne les a pas adoptées. Donc, il y a des règles qui sont plus sévères au Québec, mais...    qui on va émettre quand même un permis de conduire, mais là on va le faire par dérogation et non en vertu du règlement.

Et, les cas que vous soulevez actuellement, on les connaît, c'est des cas des gens qui ont des problèmes de vision, qui sont des amblyopes. S'il vous plaît, ne me demandez pas trop d'expliquer l'amblyopie, mais, ces gens-là, c'est un problème de vision. Alors, ces gens-là ont développé des habilités compensatoires qui font en sorte qu'ils peuvent quand même conduire, à qui on émet un permis de conduire par dérogation, mais, selon l'entente Canada-  tats-Unis, ils ne peuvent pas conduire aux   tats-Unis. Alors, on a avis   les gens, le délai, là, qu'on s'était donné entre le Canada puis les   tats-Unis, c'était 2006.    compter de 2006, les administrations qui étaient en train de développer, de faire les développements pour la mise en place de cette condition-là étaient considérées comme conformes.

Alors, ce que la société a fait en 2006, c'est qu'elle a avis   les chauffeurs qu'elle avait dans ses fichiers. Alors, on a avis   2 000 quelques cents chauffeurs qu'on avait dans nos fichiers, qui avaient une des problématiques dont je viens de parler, et on a avis   également 5 143 transporteurs. Alors, on a avis  : Si vous avez un chauffeur qui a un de ces problèmes-là, vous, il ne peut pas aller conduire aux   tats-Unis.    ce moment-là, on n'avait pas d'inscription de la condition dans les registres, mais on avait informé les gens par lettre.

On a fait un exercice semblable en 2007 parce que les nouveaux cas... On a avis   les gens en 2007, et, pendant qu'on faisait nos développements, alors là on continuait à aviser les gens au fur et à mesure, et, le 25 février 2008, on a été prêts à indiquer la condition W de toutes ces personnes-là dans les dossiers de ces personnes-là, et là il y a une nouvelle lettre qui est partie à ces gens-là pour leur dire: Regardez, à compter de maintenant, vous avez la condition W d'inscrite dans votre fichier. Alors, cette condition-là n'est pas inscrite sur le permis, elle n'est pas diffusée aux corps policiers américains parce qu'il y a eu une entente qui a été faite entre les administrations canadiennes,

disant qu'on va le faire à partir du moment où tout le monde va être prêt, où toutes les administrations vont être prêtes.

Alors là, les cas qu'on a eus d'amblyopie, c'est ça, c'est des gens qui se sont fait dire dans le fond: Vous ne pouvez pas aller conduire aux   tats-Unis. Et là, nous autres, ce qu'on a fait pour régler cette situation-là... Parce que, si on prend, par exemple, un conducteur en Ontario...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît. En conclusion.

Mme Boulanger (Sylvie): Ah! Oui. Bien, en conclusion, c'est ça, c'est que la personne qui est en Ontario, par exemple, elle, elle est amblyope, elle a son permis par règlement, alors que, nous, c'est par d  ro. Alors, ce qu'on est en train de faire, nous autres, c'est d'adopter les mêmes normes par règlement, ce qui va faire en sorte qu'on est en train de corriger les dossiers de ces personnes-là pour qu'elles puissent conduire aux   tats-Unis.

Le Président (M. Bergman): Merci.

M. Deslières: ...je m'excuse, là, mais c'est quand...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Excusez-moi, M. le Président. Mais, dans tout ça, là, c'est quand?

Mme Boulanger (Sylvie): On est en train de regarder dossier par dossier. Alors, ce qu'on a regard  , c'est que, d'ici à peu près deux, trois semaines, tous les gens vont avoir été avisés, les gens qui souffrent d'amblyopie uniquement, parce que quelqu'un qui est amblyope puis qui aurait du diabète ne pourra pas conduire plus aux   tats-Unis. Mais juste les gens qui souffrent d'amblyopie vont être avisés qu'ils vont pouvoir conduire aux   tats-Unis.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Juste pour la suite de nos travaux, à ce moment-ci, je vous poserais la question suivante: Pourriez-vous nous indiquer, dans notre enveloppe de temps, il nous reste combien de temps pour nous, pour l'opposition officielle et puis pour la deuxième opposition, pour qu'on puisse savoir combien de temps il reste    tous et chacun?

Le Président (M. Bergman): Il vous reste, sur le côté ministériel, 65 minutes, M. le député de Marquette. Il reste 65 minutes sur le côté de l'opposition officielle.

M. Ouimet: 65?

Le Président (M. Bergman): 65 aussi.

M. Ouimet: Et la deuxième opposition?

(Consultation)

Le Président (M. Bergman): Il reste 37 minutes pour le deuxième groupe d'opposition.

M. Ouimet: 37.

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Et juste une question pour nos deux collègues: Est-ce qu'il leur reste des questions pour la Société de l'assurance automobile du Québec?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, mais, comme je l'ai dit, là...

M. Ouimet: ...

M. Deslières: Non, non.

M. Ouimet: ...il y a un problème...

M. Deslières: Oui, oui. Pour répondre à mon collègue — vous me permettez? — oui, nous aurions d'autres questions, sauf que je comprends le temps, et, je l'ai dit, je l'ai indiqué dès le départ dans mes remarques préliminaires, on va être obligés de faire des choix stratégiques, et on va surseoir à nos questions de la SAAQ, pour vous répondre, et on va attendre le rendez-vous qu'on s'est fixé. Ça va? Ça va comme réponse?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville, en réponse aux questions de M. le député de Marquette.

M. Gingras: Excusez, je n'ai pas compris.

M. Ouimet: ...très amicalement, est-ce qu'il leur reste des questions pour la Société de l'assurance automobile du Québec? J'essaie de voir la meilleure gestion du temps par rapport au retard qu'on a accumulé, et peut-être le souhait de tous de terminer un petit peu plus tôt que le retard accumulé, et peut-être de prendre ce temps-là sur le temps du côté ministériel.

M. Gingras: Du côté de la SAAQ, nous allons reporter effectivement... au mandat d'initiative, là. Est-ce que je comprends que le parti ministériel sera d'accord avec le mandat d'initiative?

M. Ouimet: ...principe. On va vous donner la réponse aussitôt que nous aurons notre rencontre lors de la séance du travail, mais...

M. Gingras: ...

M. Ouimet: Non, mais je vous avais dit que je n'étais pas fermé, loin de là, à cette idée, malgré ce qui a circulé dans les journaux.

M. Gingras: Donc, non, nous serons d'accord, M. le Président. Au niveau de la SAAQ, nous reporterons nos questions lors de la rencontre qui est prévue.

M. Ouimet: ...M. le Président, nous serions prêts à consentir à un dépassement de l'heure pour se rendre jusqu'à 18 h 6. Et, si vous pouviez considérer que notre bloc de 20 minutes serait, à ce moment-ci, épuisé, donc, de 65 minutes que nous avons, nous tomberions à 45 minutes demain, et ce, dans le but de terminer vers les 18 h 6 et ainsi libérer les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Bergman): Alors, je comprends qu'il y a consentement pour que le groupe parlementaire formant le gouvernement réduise son enveloppe totale de temps de 20 minutes et que par conséquent la durée totale de 11 heures est réduite d'autant. Est-ce qu'il y a consentement?

M. Deslières: Je ne comprends pas. Là, je comprends que l'équipe gouvernementale réduit son temps, réduit son temps mais ne réduit pas notre temps.

Le Président (M. Bergman): Non, votre temps n'est pas réduit, mais le 11 heures est réduit par le 20 minutes.

M. Deslières: La perte est totale.

Le Président (M. Bergman): Comme président, je dois avoir consentement des trois groupes.

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Bergman): Consentement? M. le député de Beauharnois, consentement? M. le député de Marquette.

M. Ouimet: J'avais pris la peine d'aviser notre collègue le député de Blainville, la rondelle lui revient très rapidement, pour ne pas qu'il soit pris par surprise. Alors, nous avons eu des discussions antérieures.

Le Président (M. Bergman): Alors, consentement des trois groupes. Consentement? Alors, on va à M. le député... M. le député de Blainville, pour votre bloc de 20 minutes.

Congestion de la circulation dans la région de la Capitale-Nationale

M. Gingras: Merci, M. le Président. Je remercie mon confrère de cette gentillesse. Ceci étant dit, nous allons tomber sur un sujet différent, si vous le permettez. J'aimerais nous amener dans la région de Québec et qu'on parle un peu de la congestion routière donc sur le réseau routier de la région de la Capitale-Nationale. Beaucoup de citoyens de la région se plaignent effectivement de la congestion.

J'aimerais savoir qu'est-ce qui est prévu et quels sont les échéanciers à cet égard, premier temps, assez rapidement. Par la suite, nous aurons d'autres questions sur ce qui est fait présentement.

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

Mme Boulet: C'est la congestion en général, M. le député de Blainville...

M. Gingras: Oui, je ne voulais pas vous prendre par surprise.

Mme Boulet: ...ou les projets en transport collectif?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Non, je voulais vous parler de congestion sur le réseau routier, puis par la suite j'aurais des questions sur le transport collectif.

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

Mme Boulet: Je vais laisser le sous-ministre Loranger répondre, si vous me permettez, M. le Président.

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

● (17 h 40) ●

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, M. le député, bon, effectivement, dans les derniers mois, les dernières années, on constate une congestion assez importante sur le réseau routier de la grande région de la Capitale-Nationale, notamment l'accès au pont de Québec puis au pont Pierre-Laporte. Alors, par rapport à ça, il y a une étude qui a été faite par la firme Dessau-Soprin-Tecsult à l'automne 2001, qui a été livrée en janvier 2004, pour analyser les différentes problématiques du côté nord, principalement l'autoroute Félix-Leclerc sur le territoire de la ville de Québec. Cette étude-là est disponible en résumé sur le site intranet du ministère.

On n'embarquera pas dans les détails de l'étude, mais dans le fond ce que ça disait, c'est qu'on a, du côté nord, par rapport au pont Pierre-Laporte et au pont de Québec, différents scénarios. En fait, il faut rajouter une troisième voie. D'une façon relativement simple, il faudrait rajouter une troisième voie, et on a différents scénarios d'élargissement et de prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc à l'ouest de l'autoroute Henri-IV. Par contre, en termes de bénéfice-coût, ce n'est pas la solution optimale. Alors, la solution optimale, au fur et à mesure qu'on intervient, exemple, sur Félix-Leclerc ou qu'on intervient sur Henri-IV, c'est de s'organiser pour être capables de rajouter une troisième voie. Et vous avez l'exemple avec le carrefour Duplessis qu'on a refait, vous allez vous apercevoir que les viaducs sont beaucoup plus larges, effectivement. Alors, à chaque fois qu'on va intervenir sur une structure dans ces axes-là, on va rajouter une voie pour être capables, dans un avenir relativement rapproché, de relier tout ça.

Pour ce qui est du côté sud du pont Pierre-Laporte, encore là, il y a une étude qui est en cours au niveau des mouvements de circulation, qui devrait être déposée vers la fin de l'été puis qui va nous permettre de voir, là, les différents scénarios qui pourraient s'offrir à nous.

Évidemment, parallèle à ça, on ne peut pas passer sous silence le plan stratégique du RTC, du Réseau de transport de la Capitale, et toute la nouvelle politique québécoise de transport collectif qui normalement devrait contribuer grandement aussi, l'élément... un des plus contributifs au niveau de la réduction de la congestion.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, on nous parle, à ce moment-ci, de l'étude au niveau des ponts, donc l'étude de circulation. On parle de l'étude Tecsub. C'est ça?

M. Loranger (Jean-Louis): ...on parle de l'étude de Tecsub qui concernait principalement le côté nord, qui a été déposée et qui est rendue publique sur le site intranet du ministère, un résumé de cette étude-là. Et actuellement on est en train de compléter, en collaboration aussi avec la ville de Lévis, une étude similaire du côté sud de Québec qui va nous amener à envisager différents scénarios d'intervention dans les prochaines années. Cette étude-là, elle est en cours et elle devrait être déposée dans le courant de l'année.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, à ce que je sache, avec les informations que j'ai, le ministère est en train de faire une étude aussi origine-destination.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): C'est des études qu'on répète aux cinq ans effectivement pour être en mesure de bien cerner les mouvements de circulation, être en mesure de réagir adéquatement lorsqu'on fait des interventions sur le réseau routier.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Donc, on prévoit les premières interventions pour effectivement améliorer quand?

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): Bien, c'est déjà commencé. Je vais vous donner l'exemple du carrefour Duplessis-boulevard Hamel où déjà, si vous passez sur les lieux, vous allez réaliser qu'il y a déjà une troisième voie qui est prévue en termes de surlargeur de la chaussée et des structures. Alors, c'est déjà commencé. Au fur et à mesure qu'on intervient, nous faisons ces interventions-là en fonction des conclusions de cette étude.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Côté sud, accès aux ponts? Côté sud, accès aux ponts?

M. Loranger (Jean-Louis): Du côté sud, bien il faut attendre les résultats de l'analyse, et, suite à ces analyses-là, aux résultats de cette étude-là, on va envisager les scénarios, là, les plus réalisables. Évidemment, encore là, du côté sud, on ne peut pas négliger tout le transport en commun et toujours les analyses qui se poursuivent au niveau du lien interrives, comment on peut relier, au niveau du transport en commun, le sud et le nord. Ça,

évidemment, c'est peut-être une des solutions les plus prometteuses qui est en train actuellement, là, du côté nord... Du côté sud, c'est relativement facile. Nous sommes en discussion avec la Société de transport de Lévis pour le centre d'échange du côté sud. Nous allons pouvoir nous raccorder au pont de Québec, on va pouvoir ajouter une voie réservée sur le pont Dominion, pour lequel on devait faire la réfection, dont les travaux devraient débuter en 2009-2010. Et, du côté nord, où c'est relativement plus difficile de raccorder le boulevard Laurier au pont de Québec, on est en train de conclure une entente avec la Communauté métropolitaine de Québec justement pour analyser ce secteur-là et voir comment on pourrait intégrer une voie réservée ou faciliter la mobilité des autobus comme telle pour améliorer l'efficacité du lien interrives.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Et, au niveau... vous êtes en train de compléter une étude. Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu dans les budgets 2008-2009?

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): Par rapport au côté sud, l'argent qui est prévu, c'est plus avec la Société de transport de Lévis, au niveau du centre d'échange, évidemment les budgets pour l'étude. Mais, en termes de travaux comme tels reliés directement à la congestion aux approches immédiates du pont, non. Par contre, il y a certains travaux, exemple à certains carrefours de l'autoroute 20, exemple autoroute 20, route Lagueux, où on débute cette année. Il y a certaines interventions qui débutent cette année, où il y a des améliorations qu'on apporte aux différents carrefours, là, qui sont à proximité quand même de l'accès aux deux ponts.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

Programmation des travaux routiers par circonscription

M. Gingras: M. le Président, sur un autre sujet. Merci. Sur un autre sujet. Nous avons reçu, dans nos circonscriptions, Mme la ministre, la programmation approuvée 2008-2009, les investissements donc par circonscriptions électorales.

Ma question à la ministre: Nous avons demandé d'avoir copie de cette programmation-là. Est-ce que je peux savoir si on peut en avoir une copie pour les 125 circonscriptions?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, effectivement, elles ont fait une demande d'accès, et ce qui leur a été répondu, c'est qu'à ce jour ou à cette étape-ci de la programmation, il est difficile pour le ministère... D'ailleurs, il y a des vérifications qui ont été faites et puis il y a plusieurs demandes d'accès qui ont été faites précédemment, dans les années passées. À cette étape-ci de la programmation, comme on doit aller en appel d'offres, il y a de

l'information privilégiée dans la programmation de l'ensemble des comtés du Québec, donc il est prématuré... Et ce serait pour nous difficile de procurer ou de donner cette liste-là de programmation au député de Blainville.

Ceci dit, par contre, à la fin, c'est-à-dire vers peut-être, je ne sais pas quel mois, octobre, novembre, quand la saison sera terminée, ça nous fera plaisir de donner l'ensemble des éléments de la programmation aux partis de l'opposition suite à sa demande. Mais, à cette étape-ci, il y a des contrats négociés, des contrats tarifés, il y a des appels d'offres, donc il y a de l'information privilégiée, et pour l'instant on ne pourrait pas donner cette information-là, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Alors, en temps et lieu, vous pourrez envoyer cette information au secrétaire de la commission?

Mme Boulet: En temps et lieu, l'information pourra être totalement disponible. Mais là il y a des choses qui sont encore en négociation, il y a des entreprises qui ne savent pas... Les contrats n'ont pas tous été donnés ou annoncés par les DT ou sur le site Internet, donc il serait prématuré pour l'instant pour nous de donner ces informations-là à l'opposition.

M. Gingras: M. le Président, ça m'étonne comme élu et critique en matière de transports. L'information pour nous était très importante avant, pas après. À ce moment-ci, je voudrais savoir quelle information, à l'intérieur de ça, peut être préjudiciable. Sur la conservation des chaussées, on a l'endroit, on a... L'intervention principale donc consiste à la couche d'usure, et les montants d'investissement des années antérieures étaient de zéro, et le montant au budget est de 1 250 000 \$. Quelle information, à l'intérieur de ça, est nominative ou pourrait causer préjudice au ministère? C'est juste qu'on ne comprend pas.

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

Mme Boulet: Bien, je m'excuse, là-dedans, vous avez tout le détail des projets. Sur le million de dollars, vous avez le détail, à quel endroit il va être investi. Ce n'est pas vrai que vous avez juste un montant global. Vous avez chacun des projets, sur quelle route ça se fait et les montants estimés par le ministère. Alors, je vais laisser M. le sous-ministre donner plus d'explications, mais...

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): Bien, je pense que — merci, M. le Président — la production d'une liste globale de tous les projets prévus à la programmation du ministère, avec les estimés, et tout ça, là, au moment où on se parle, on est en appel d'offres public. On demande à des entrepreneurs de nous faire un prix sur un projet XYZ partout à travers le Québec. À un moment donné, je pense qu'il faut se garder un certain nombre de réserves sur l'information pour éviter justement que le jeu de l'appel d'offres public soit faussé. Alors, on préfère, là, M. le député, si vous voulez, conserver cette information-là globale, mener nos appels d'offres assez rapidement. D'ailleurs, on me disait qu'on est rendus à 50 % et plus de contrats en appel d'offres puis en processus de soumission de... je pense que c'est

la semaine dernière, et très rapidement, comme s'y était engagée Mme la ministre, dès que l'opération sera suffisamment avancée, on rendra publique cette information-là, on vous dévoilera cette information globale là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

● (17 h 50) ●

M. Gingras: Je ne comprends pas encore, M. le Président, mais, regardez, je n'insisterai pas. Ce que je voulais, c'est d'en faire une étude comparative entre les comtés, et les couleurs politiques, et etc. Je voulais en faire une analyse exhaustive à travers le Québec parce qu'il n'y a pas, comme je l'ai toujours dit, de plan global pour savoir où sont investies les sommes, qu'est-ce qui est priorisé, etc. Donc, j'avais besoin de ça pour une analyse globale du gouvernement du Québec, à moins que vous ayez un autre document à me fournir, qui n'est pas le budget.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): Bien, moi, il me semble, M. le Président, que, dans les réponses, je ne sais pas si c'est générales, ou particulières, ou spécifiques, là, il y en a certaines catégories, il y a une question qui avait été demandée, puis on a fourni la programmation par comté électoral. C'est un peu ce que vous souhaitez?

M. Gingras: Par comté électoral, c'est ce qu'on voulait.

M. Jean (Denys): Alors, vous l'avez.

M. Gingras: Non, on ne l'a... Par comté électoral?

M. Jean (Denys): Non. Vous avez tous les comtés avec tous les chiffres.

M. Gingras: ...

M. Jean (Denys): Bien, vous avez la programmation globale. Vous vouliez comparez la programmation globale.

M. Gingras: Oui, mais sans les détails.

M. Jean (Denys): Ah! vous voulez les détails de la programmation globale. O.K. Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

Comparaison avec l'Ontario des coûts d'entretien des routes

M. Gingras: Oui. Ça va, M. le Président. Donc, je vais passer à un autre volet, si vous le permettez.

Je parlais, l'an passé, du coût de la construction des routes au Québec, pourquoi c'est plus cher au Québec, coûts d'entretien, etc. M. le sous-ministre, Mme la ministre, l'année passé, nous avait dit: On n'a pas... On a écrit une lettre, je n'ai pas reçu copie. M. le sous-ministre m'avait dit qu'il y avait une correspondance qu'il avait envoyée

au niveau canadien pour dénoncer... Suite à ça, j'ai appris des choses et je voudrais, en fonction de l'investissement qui est fait au Québec versus celui qui est fait en Ontario, poser quelques questions d'information pour savoir... À titre d'exemple, il n'y a pas de période de gel-dégel en Ontario, sur les autoroutes. Donc, si c'est exact, comment ça se fait que nos autoroutes à nous ne... Est-ce que c'est moins bien fait ou... On sait que ça nous coûte plus cher. Donc, je voudrais juste comprendre pourquoi il y a des différences sur les autoroutes ontariennes et les nôtres.

M. Jean (Denys): ...précisions...

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): M. le Président, excusez-moi. Précision pour M. le député: effectivement, on avait discuté entre nous, je pense que c'est l'automne dernier, lorsqu'on avait étudié le rapport de gestion du ministère, de la fameuse étude rendue publique par *La Presse*, une étude qui mettait en relation des coûts de construction du Québec et de d'autres provinces, et je vous avais dit, à cette époque-là, qu'il fallait utiliser ces données-là avec beaucoup, beaucoup, beaucoup de réserves, dans la mesure où les bases n'étaient pas du tout comparables. Et je vous avais dit, je pense... Et si je ne l'ai pas indiqué, c'est que... Il y avait même une espèce d'avertissement qui avait été ajouté au site de Transports Canada où apparaît la fameuse étude, disant: Attention! les données contenues dans cette étude-là sont sur des bases différentes d'une province à l'autre, et toute comparaison peut être dangereuse et risquée. J'aurais peut-être dû vous envoyer cette espèce de warning, mais j'ai oublié de le faire. Je m'en excuse, mais je le ferai avec plaisir.

La question sur l'Ontario, bon, effectivement, la période de gel en Ontario... L'Ontario a établi une période de dégel strictement sur les routes municipales et non sur les autoroutes. Au Québec, nous, nous avons une période de dégel sur les autoroutes, sur l'ensemble du réseau, dans le fond, sur l'ensemble du réseau. Et pourquoi, nous, on est différents de l'Ontario? Bon, il y a un certain nombre de raisons. Je n'ai pas le chiffre devant moi, mais je sais qu'il y a une différence non négligeable entre l'Ontario et le Québec sur la profondeur de gel au sol, le nombre de périodes gel-dégel durant l'hiver. Et ils vont me sortir les données, je pourrai vous les donner. Et l'autre chose, c'est que...

Une voix: ...

M. Jean (Denys): O.K. Alors, la profondeur de gel au sol, au Québec, est de 1,2 à 3 m alors qu'en Ontario elle est de 1 à 2,6 m. La durée du gel, au Québec, est de 147 à 218 jours alors qu'en Ontario elle est de 100 à 200 jours. Les précipitations annuelles moyennes sont de 1 000 mm au Québec et de 850 en Ontario. Tout ça amène le ministère des Transports du Québec à s'intéresser différemment de ses collègues de l'Ontario en matière de période de dégel, ce qui nous amène à introduire des périodes de dégel, sur les routes du Québec, pour l'ensemble du réseau et de manière différente à l'Ontario. L'objectif, M. le député, c'est de protéger le réseau routier québécois. On estime, nous, que cette approche-là nous permet de protéger le réseau routier québécois, compte tenu des caractéristiques avec lesquelles on est confrontés au Québec.

Maintenant, peut-être que ma collègue peut ajouter des informations sur cet aspect-là. Mme Leclerc, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

M. Gingras: Vous comprendrez, M. le Président...

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

M. Gingras: Vous comprendrez, M. le Président, avant de laisser la parole à Mme Leclerc, si vous permettez, que, quand on se promène sur les routes du Québec, elles sont plus maganées, selon nous, que quand on se promène sur les routes des États-Unis et du réseau ontarien, quand on regarde les autoroutes, dans un premier temps. Donc, quand j'ai vu qu'au niveau des autoroutes ontariennes il n'y avait pas de période de dégel ou de restriction de poids, alors que, nous, on en faisait une chez nous, alors que nos routes sont plus maganées que celles de l'Ontario, donc on se dit: Est-ce que nos routes sont plus mal faites alors que ça nous coûte plus cher? Malgré le warning, malgré l'avertissement qui est fait, comme vous dites, sur la comparaison des coûts, ça coûtait quand même, entre le Québec et l'Ontario, beaucoup plus cher à construire, une route au Québec: 4 000 \$ pour les autoroutes urbaines, 4 250 \$, contre 3 500 \$ en Ontario.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre. M. Jean.

M. Jean (Denys): Bon, d'abord, M. le Président, justement, quand je suis intervenu, l'automne dernier, sur la fameuse étude, c'était pour éviter ce que je viens de voir: on compare le Québec avec d'autres provinces et on rabaisse le Québec sur le coût de construction à partir d'une étude qui n'est pas bonne. Je veux qu'on évite ça parce que ce n'est pas vrai qu'au Québec on fait les choses tout croche. Il n'y a pas tout parfait, là, puis, en Ontario, tout n'est pas parfait non plus, il y a des problèmes. La semaine passée, pas plus tard que la semaine passée, il y a un pont municipal qui est tombé. On n'en a pas entendu parler. C'est arrivé mardi. Le camion est tombé avec le pont. Heureusement, il n'y a pas eu de blessé. Ça arrive aussi en Ontario. On n'est pas parfaits, l'Ontario ne l'est pas. Mais, quand on compare le Québec avec le reste du Canada, j'apprécierais, moi, personnellement, comme sous-ministre des Transports, qu'on utilise des données comparables.

Ceci étant dit, vous avez raison, le gel-dégel est différent. Nos routes, oui, sont plus maganées que les routes ontariennes, dans la mesure où... Et ce n'est pas pour rien que le gouvernement du Québec a annoncé un plan de 12 milliards sur quatre ans puis sur 15 ans, c'est parce qu'on a un rattrapage à faire. Les Ontariens ont 20 000 km à entretenir, on en a 30 000. On est 7 millions, ils sont le double à peu près. Alors donc, la configuration, la situation ontarienne est différente de la nôtre, et, disons, disons — on peut se le dire entre nous — ils ont investi dans l'entretien du réseau routier ontarien mieux et plus que nous au cours des dernières années.

M. le Président, en conclusion, on revient dans le fond au discours d'introduction de la ministre, c'est qu'il faut faire des efforts de rattrapage sur le réseau, et c'est ce à quoi on s'intéresse. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: ...

Le Président (M. Bergman): Votre temps est écoulé. M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: En conclusion...

Le Président (M. Bergman): Votre temps est écoulé. M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: On reviendra.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Combien est-ce qu'il me reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Bergman): Huit minutes.

M. Deslières: Huit minutes? M. le Président, juste avant de poser mes questions sur un autre volet des transports, je veux juste revenir sur la remarque de mon collègue de Marquette concernant la demande d'audition de la SAAQ. Je veux le répéter ici, je veux jouer fair-play, là, j'ai trop de respect pour mon collègue de Marquette. Ce qui a été dit, c'est clair et net, qu'au cours de cette séance de travail là le collègue de Marquette avait demandé un délai de sept jours pour réfléchir, consulter avec son monde. Il n'a jamais dit qu'il refusait d'entendre la société. Alors, je pense que ceci est dit et clair, là. Je pense qu'il a été blessé par ce qui a paru dans les journaux, mais je veux le rectifier. La vérité, et la réalité, a ses droits, et là on est en attente de la réponse. La balle est dans sa cour.

M. le Président, je veux revenir sur...

M. Ouimet: Si mon collègue me permet, la blessure s'est cicatrisée très, très, très rapidement. C'est juste la mémoire qui...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

● (18 heures) ●

M. Deslières: J'allais dire en toute amitié: C'est un vieux guerrier. Ha, ha, ha!

Formation des chauffeurs pour le transport de personnes handicapées

M. le Président, je veux revenir sur un des aspects du transport, concernant le transport adapté des personnes handicapées. L'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté était en demande, il y a quelques années, concernant la formation des conducteurs, des chauffeurs de bus, de minibus, de taxi pour l'ensemble de ces chauffeurs-là sur l'ensemble du territoire québécois.

Je voudrais savoir: Cette demande, elle en est où? Quand l'a-t-on faite au ministère des Transports? J'arrête là ma question, je vais permettre à monsieur... Claude... la ministre, je ne sais pas, là...

Mme Boulet: ...M. Martin qui va répondre, oui.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, effectivement, c'est une revendication importante, là, de tout les regroupements, surtout des usagers au niveau des personnes handicapées, et, de ce côté-là, on agit à la fois dans le transport des personnes handicapées, dans le transport scolaire parce qu'on avait une particularité. Pour ce qui est du transport adapté, il faut savoir que la majorité de notre transport est fait par taxi. Il n'existait pas de formation en tant que telle pour ces gens-là, et, nous, ce qu'on a fait, c'est qu'on a, avec le concert de l'industrie, développé un cours spécifiquement pour les personnes handicapées. Donc, ce cours-là est actuellement disponible.

Dans un premier temps, on l'a rendu obligatoire au niveau des nouveaux chauffeurs. Il faut savoir que, dans les villes de Montréal, Laval, Longueuil et Québec, il est déjà obligatoire, pour l'ensemble des chauffeurs, d'aller suivre un cours et, à l'intérieur du module, les nouveaux chauffeurs. Donc, pour ces gens-là, déjà le cours se donne. Je vous le dis de mémoire, au moins depuis un an, tous les nouveaux chauffeurs ont déjà cette formation. Pour le reste du Québec, les mêmes centres de formation, qui sont reconnus — il y a trois écoles au Québec — vont dispenser et ont d'ailleurs commencé à dispenser le cours sur l'ensemble du territoire. C'est une tâche assez importante, on parle environ 14 000 ou 15 000 chauffeurs sur l'ensemble du Québec.

Certaines entreprises plus dynamiques que les autres ont déjà fait des demandes spécifiques et ont déjà reçu cette formation-là. On travaille beaucoup avec le CPDIT, le Conseil provincial de développement, pour identifier les entreprises, parce qu'une des grandes tâches, c'est d'aller partout au Québec et de pouvoir programmer dans chacune des régions, par exemple, la moitié des chauffeurs un samedi et les autres chauffeurs un autre. Et là ça s'adresse à l'ensemble des chauffeurs du Québec, ce n'est pas uniquement les nouveaux.

Donc, éventuellement, on s'est donné un horizon de quelques années que, pour l'ensemble des chauffeurs, il y ait au moins un premier cours de base, là, d'approche. C'est certain qu'au niveau de ces gens-là certains prétendent qu'ils n'en ont pas besoin. Nous, à l'usage, on s'est aperçus que, même des gens qui sont là, dans le métier, depuis quelques années, c'était nécessaire, et on insiste beaucoup là-dessus. Et c'est un peu la réponse qu'on a pu donner à ces gens-là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Est-ce que l'ensemble des associations sont satisfaites du contenu du cours ou s'ils vous ont fait d'autres commentaires via le cours qui est donné, tout ça, au cours des dernières années? Est-ce qu'ils sont satisfaits, dans l'ensemble, de la formation?

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, nous, ce qu'on peut dire là-dessus, parce qu'il y a toujours un risque important lorsqu'on arrive, avec des gens, avec une nouvelle

formation, c'est qu'on a développé, avec les gens de l'industrie, le cours, et ce qu'on a fait, c'est qu'on l'a testé avec des chauffeurs qui étaient déjà dans le métier. Je vous dirais, que, malgré toutes les précautions qu'on peut prendre, il y a toujours un certain nombre de gens qui pensent que la formation est toujours pour les autres. Lorsqu'on parle avec les dirigeants, en tout cas, moi, des échos que j'en ai — ou ils sont très polis avec moi — ils sont satisfaits, et ce qu'ils espèrent, c'est que le cours se donne le plus rapidement possible parce qu'on a quand même pris un certain retard à une certaine époque. Une partie, cachons-nous pas, de l'industrie était très réticente. On a pris un certain retard, cette formation-là aurait dû être donnée bien avant, mais actuellement ça suit son cours. On n'a pas eu trop d'éléments négatifs. Chose certaine, s'il y en a, on va le savoir rapidement dans ce milieu.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

Stationnement réservé aux personnes handicapées

M. Deslières: M. le Président, toujours sur la question de transport... — non, mais je veux bifurquer, là — il y a l'émission des vignettes pour les personnes qui conduisent, des personnes blessées, tout ça, et, moi, je voudrais savoir: Quels sont les critères qui font en sorte qu'on émet une vignette à telle et telle personne? Et quel est le contrôle qu'on fait de l'ensemble de ces vignettes?

Je vais compléter ma question. Le suivi... On sait qu'il y a des places un peu partout. Est-ce que les autorités municipales ou d'autres font en sorte de faire respecter cette loi-là et les emplacements? Parce que, moi et comme d'autres collègues, on a beaucoup, beaucoup de plaintes... fait en sorte qu'on utilise allégrement ces places-là, il n'y a pas de conséquence pour les gens. Les vignettes sont utilisées, il y a une circulation. Est-ce qu'on peut éclairer ma lanterne concernant les critères d'émission, le suivi de ces vignettes-là et le suivi des places pour les personnes handicapées? Parce que, là, il y a des lois, il y a une conséquence à ça si on utilise à mauvais escient ces stationnements-là pour des personnes qui ne sont pas handicapées ou pas blessées.

Le Président (M. Bergman): M. Martin, il vous reste...

M. Martin (Claude): M. le Président, ce qui...

Le Président (M. Bergman): Il reste seulement une minute dans ce bloc, M. Martin.

M. Martin (Claude): Monsieur, ce qui est soulevé par le député est venu aussi à nos oreilles. Il y a le phénomène d'émission, on nous dit, un peu trop facile des vignettes. Mais ce qui est surtout soulevé, c'est le contrôle, et actuellement, dans le plan d'action qui est développé et auquel on participe avec l'Office des personnes handicapées, spécifiquement ce secteur-là a été identifié pour avoir justement une table de travail pour trouver des solutions. Il y a des endroits où ce n'est pas du tout respecté, et les gens s'en plaignent de façon importante, et il faut l'adresser.

On nous dit aussi qu'au niveau de la réglementation en tant que telle il y aurait peut-être, au niveau de la signalisation, certaines lacunes qui feraient en sorte que même les gens qui auraient des contraventions les contesteraient très facilement. Ça, on a déjà discuté, la semaine dernière, avec le milieu associatif et avec l'office, de certaines questions. Mais, vous avez raison, il faut adresser ce problème.

Le Président (M. Bergman): Étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux au vendredi 18 avril 2008, à 9 h 30.

Une voix: Dans quelle salle?

Le Président (M. Bergman): La Fontaine.

(Fin de la séance à 18 h 6)