



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 16 avril 2008 — Vol. 40 N° 35

Étude des crédits du ministère des Transports (1): 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 mercredi 16 avril 2008 — Vol. 40 N° 35

Table des matières

Transport	
Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Pierre Gingras	3
M. Serge Deslières	4
Organisation des travaux	6
Discussion générale	8
Agence métropolitaine de transport (AMT)	
Installation d'un système léger sur rail (SLR) sur le pont Champlain	8
Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche	11
Installation d'un SLR sur le pont Champlain (suite)	11
Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche (suite)	14
Financement du transport en commun	14
Ligne de métro reliant Laval à Montréal	16
Achalandage et retards des trains de banlieue	17
Solutions envisagées pour la circulation durant la réfection de certains ponts	19
Ligne de métro reliant Laval à Montréal (suite)	19
Solutions envisagées pour la circulation durant la réfection de certains ponts (suite)	20
Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche (suite)	21
Ligne de train Montréal—Blainville—Saint-Jérôme	22
Financement du transport en commun (suite)	22
Mesures de réduction des gaz à effet de serre émis par les véhicules de transport en commun	24
Service de navette entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal	25
Fidélisation de la clientèle du transport en commun	28
Aménagement de stationnements incitatifs	28
Projets de ligne de train en Montérégie	29
Véhicules utilisés dans le cadre d'activités parascolaires	29
Correction des sites accidentogènes	32

Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

M. François Ouimet

M. Gerry Sklavounos

Mme Johanne Gonthier

M. Janvier Grondin

* M. Joël Gauthier, AMT

* M. Jacques Gagnon, ministère des Transports

* M. Claude Martin, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 16 avril 2008 — Vol. 40 N° 35

Étude des crédits du ministère des Transports (1): volet Transport*(Quinze heures vingt et une 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 procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2008-2009. Une enveloppe totale de 12 heures est allouée pour l'étude des trois programmes des crédits relevant de la ministre, incluant le deuxième élément du programme 2, intitulé Transport maritime, qui sera étudié plus tard, pendant une heure.

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).

Le Président (M. Bergman): Merci... avec la décision rendue, le 8 juin 2007, par le président de l'Assemblée nationale, la durée des remarques préliminaires sera de 15 minutes pour chaque groupe parlementaire. L'attribution des droits de parole se fera en débutant par l'opposition officielle, suivie du deuxième groupe d'opposition et du groupe parlementaire formant le gouvernement, et en respectant une certaine rotation entre les groupes parlementaires en fonction des proportions suivantes: 35 % du temps pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 35,6 % du temps pour l'opposition officielle et 29,4 % du temps pour le deuxième groupe d'opposition.

Selon une décision du président, les interventions s'effectuent en blocs de 20 minutes comprenant les questions du député qui a la parole et les réponses du ministre. De plus, je vous avise dès maintenant que je vais exercer une vigilance afin que le temps utilisé entre les questions et les réponses soit équilibré de façon à favoriser le plus grand nombre d'échanges possible. C'est pourquoi je vous invite à poser de courtes questions et incidemment à fournir des réponses tout aussi brèves.

Ma décision a été rendue sur l'attribution des temps de parole. J'aimerais maintenant vous faire une suggestion quant à l'organisation de nos travaux. Aussi, je propose de procéder avec une discussion d'ordre général sur l'ensemble des programmes du ministère, à l'exception de l'élément Transport maritime, et de mettre aux voix les programmes 1 et 3 cinq minutes avant que le délai de 11 heures ne soit expiré. Le programme 2 ne pourrait être mis aux voix qu'après l'étude de l'élément Transport maritime. Est-ce qu'il y a consentement pour procéder selon des discussions d'ordre général et pour voter les programmes 1 et 3 cinq minutes avant la fin? Consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Bergman): Consentement? Consentement? Consentement.

Maintenant, étant donné qu'on a commencé à 3 h 20, j'aimerais avoir consentement, pour un trois heures complet, pour terminer à 6 h 20. Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: ...

Transport**Remarques préliminaires**

Le Président (M. Bergman): Consentement. Nous allons débiter, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Mme la ministre des Transports, à vous la parole pour un maximum de 15 minutes.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: D'accord. Merci, M. le Président. Alors, Mmes et MM. les membres de la commission, je tiens à dire, d'entrée de jeu, que j'accorde une très grande importance à cette étude de crédits. Cet exercice permet évidemment aux parlementaires de nous interroger sur la manière dont nous utilisons l'argent public qui nous est confié. Pour être en mesure de bien répondre à vos questions, je ferai également appel à l'expertise des personnes du MTQ qui m'accompagnent aujourd'hui. Alors, je pense que...

Des voix: ...

Mme Boulet: Alors, permettez-moi d'en présenter quelques-uns, M. le Président: alors, à ma droite, j'ai M. Denys Jean, sous-ministre, Direction générale des politiques et de la sécurité en transport; M. Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint, Direction générale de Québec et de l'Est du Québec; M. Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest; Mme Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Direction générale des infrastructures et des technologies; M. André Caron, Direction générale des services à la gestion; M. Joël Gauthier, président-directeur général de l'AMT; Mme Lambert, présidente de la Commission des transports; M. Gérard Bichau, directeur du CGER. Collègues députés et à vous tous, directeurs ou sous-ministre et sous-ministres adjoints, ainsi qu'à tous les gens qui sont avec vous, de vos équipes respectives, merci d'être présents avec nous.

Alors, M. le Président, cette étude de crédits 2008-2009 du ministère des Transports me permet de passer en revue les principales actions de mon ministère au cours de l'année qui se termine. Ce regard sur le chemin parcouru est essentiel puisque nous agissons selon une planification qui vise l'atteinte de trois grands

objectifs: premièrement, assurer la sécurité des citoyens; deuxièmement, faciliter la mobilité des personnes et des biens; et, troisièmement, contribuer au dynamisme de notre économie dans une optique de développement durable.

Le secteur des transports est au coeur de la vie de toute société. C'est vrai au Québec encore plus qu'ailleurs parce que nous avons, M. le Président, un grand territoire, une faible population et de longs hivers. Le transport au Québec, c'est près d'un emploi sur 10, c'est plus de 4 % de notre PIB et ce sont des réseaux qui permettent un transit de marchandises de près de 250 milliards de dollars par année.

La dernière année aura été une année charnière pour le MTQ. Sur le plan de la sécurité, nous avons renversé la tendance et, sur le plan des travaux, nous avons dessiné l'avenir. D'abord, nous avons fait de 2007 l'Année de la sécurité routière. Il fallait intervenir pour corriger une tendance à la détérioration du bilan routier, et nos efforts ont porté fruit. On se rappellera, M. le Président, que, jusqu'en 2001, le Québec avait connu une amélioration de son bilan, mais, de 2001 à 2006, il y avait un nombre croissant de décès sur le réseau routier du Québec, donc une détérioration de notre bilan.

En 2007, nous avons déploré 608 décès sur les routes du Québec. C'est encore trop, M. le Président, mais c'est le nombre le plus faible depuis 60 ans, au Québec, depuis 1948, M. le Président. Il faut retourner à 1948 pour connaître un taux plus faible que les 608 décès qui ont été calculés pour l'année 2007. C'est 16 % de moins qu'en 2006. On se rappellera qu'en 2006 on avait eu 721 décès et, en 2007, 608. Le nombre de blessés graves s'est établi à 2 866. C'est 23 % de moins que l'année précédente et c'est la première fois que le nombre de blessés graves est en deçà de seuil de 3 000. Et, depuis le tout début qu'on a compilé les données, c'est la première fois que le nombre de blessés graves passe en dessous de la barre des 3 000.

L'année 2007 a constitué un tournant en matière de sécurité routière. Je tiens ici à profiter de l'occasion pour remercier et féliciter les employés du ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Table québécoise de la sécurité routière, présidée par M. De Koninck, les corps policiers du Québec, les agents de Contrôle routier du Québec ainsi que les quelque 70 partenaires de l'Année de la sécurité routière. Leurs efforts ont permis de sauver des vies et épargner des drames humains à plusieurs familles.

L'année 2007 a aussi été marquée par l'adoption d'une nouvelle loi sur la sécurité routière. Cette loi est venue témoigner de notre détermination à redresser le bilan routier et à améliorer la sécurité routière. Elle introduit des nouvelles mesures visant à améliorer le bilan routier, notamment par l'introduction d'utiliser un téléphone cellulaire tenu en main en conduisant, par l'introduction de sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et pour la conduite avec facultés affaiblies, par la mise en place d'un projet pilote de caméras au feu rouge et de photoradars et enfin la réintroduction des cours de conduite obligatoires. Je tiens d'ailleurs à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement qui ont contribué à l'adoption de ce projet de loi.

● (15 h 30) ●

M. le Président, en matière d'entretien des infrastructures routières, notre gouvernement a hérité de 30 ans de sous-financement. Dès notre élection, en 2003, nous avons entrepris de corriger les choses. Ainsi, entre 2003 et 2007, nous avons investi plus de 6 milliards de dollars dans notre réseau routier. Cet effort important nous a permis de freiner le phénomène de dégradation de notre réseau routier qui s'est installé depuis plusieurs années.

Sur l'ensemble du réseau routier québécois, plus de 64 % de la chaussée est maintenant considérée en bon état. C'est la troisième année consécutive que ce pourcentage est en progression, ce qui ne s'était pas vu depuis 1999. Sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, là où se retrouvent nos principaux axes commerciaux, la proportion des chaussées en bon état atteint maintenant plus de 78 %. Encore là, c'est du jamais-vu depuis 1999.

Quant à notre parc de ponts et de viaducs, il est vieillissant, comme nous le savons tous. La bonification importante des budgets est passée de 191 millions en 2002-2003 à 440 millions en 2007-2008 et, cette année, à 842 millions de dollars. Cette contribution et ces investissements commencent toutefois à se faire sentir. Pour la première fois depuis que les indicateurs actuels servent à vérifier le bon état de nos structures, soit depuis 1998, leur état commence à s'améliorer. L'an dernier, nous avons progressé de 1,6 %, ce qui fait que pour l'instant 55 % de nos structures sont considérées en bon état, et nous avons la ferme intention, M. le Président, de rehausser ce pourcentage.

D'ailleurs, à la suite de la commission Johnson sur l'effondrement du viaduc de la Concorde, j'ai présenté un plan qui fait de la remise à niveau de nos infrastructures routières une priorité nationale. Avec ce plan, nous amorçons le plus important chantier jamais entrepris au Québec. Il entraînera des investissements records de 12 milliards de dollars pour les quatre prochaines années. Nous sommes en train de reléguer à l'histoire cette époque où les Québécois étaient gênés de leurs infrastructures routières. Bientôt, nous pourrions en être très fiers.

En 2007-2008, c'est 1,7 milliard de dollars qui aura été investi sur le réseau routier. Ces investissements nous auront permis de consacrer des sommes considérables au maintien et à l'amélioration de nos actifs routiers mais également de poursuivre le développement de projets importants pour l'économie de toutes les régions du Québec: je pense, entre autres, à l'autoroute 20 entre Saint-Anaclet et Mont-Joli, en Gaspésie, à l'autoroute 30 en Montérégie, à l'autoroute 50 en Outaouais et à l'autoroute 73 en Beauce, à la 175 au Saguenay, la 185 dans le Bas-Saint-Laurent et la 117 dans les Laurentides.

Également, en 2007, nous avons annoncé la reconstruction de l'échangeur Turcot, qui est le plus important du genre de notre réseau autoroutier avec ses 7,7 km de bretelles à travers lesquelles trois autoroutes se rencontrent. À lui seul, ce projet nécessitera des investissements de près de 1,5 milliard de dollars, et les travaux, qui débiteront l'an prochain, dureront six ans.

Nous avons aussi réalisé une première au Québec en concluant une entente de partenariat public-privé

pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du tronçon final de l'auto-route 25 entre Montréal et Laval pendant 35 ans. C'est une manière moderne, responsable et rigoureuse de développer les infrastructures.

Le ministère des Transports a également été très actif dans le secteur du transport collectif. À ce titre, nous avons poursuivi la mise en oeuvre de la première politique québécoise en matière de transport collectif. Cette politique est au coeur de notre stratégie de lutte contre les changements climatiques et place le Québec en tant que leader en matière de développement durable. Le 28 février dernier, j'ai eu l'occasion d'annoncer le déploiement des sept programmes d'aide qui découlent de la politique. Avec la mise en oeuvre de cette politique, la somme de la valeur des immobilisations en transport en commun à la charge du gouvernement et de l'aide gouvernementale accordée aux dépenses d'exploitation dans le secteur du transport collectif atteindra un sommet de 4,5 milliards de dollars pour les quatre prochaines années.

En 2008-2009, M. le Président, c'est 1 milliard de dollars qui sera investi. Pour illustrer l'importance de ces investissements, je rappellerai qu'en 2000-2001 cette somme se situait à 238 millions. Elle a atteint 500 millions en 2005-2006. Aujourd'hui, ce montant est doublé.

L'année 2008-2009 s'annonce encore une année très occupée pour le ministère des Transports. L'accroissement des investissements se poursuivra, pour atteindre les objectifs du plan de redressement du réseau routier. Comme je l'ai mentionné plus haut, précédemment, nous engageons le Québec dans l'un des plus importants chantiers. Ainsi, cette année, c'est plus de 2,7 milliards de dollars qui seront investis sur le réseau routier. Nos investissements sont axés sur le maintien des actifs puisque 1,9 milliard de dollars, soit 71 % des investissements, sont consacrés à des initiatives qui visent l'amélioration ou le maintien des actifs actuels. La prochaine saison de grands travaux va donc donner le ton au grand coup de barre que nous avons annoncé pour hausser le standard d'excellence de nos infrastructures routières.

Ce chantier donnera du travail ou maintiendra en emploi plus de 36 000 Québécois, soit trois fois le nombre d'emplois créés à la Baie James au plus fort de la phase I, qui a débuté en 1972. Toutes les régions profiteront des retombées des investissements puisque 23 000 des 36 000 emplois créés ou maintenus le seront en région. C'est donc un vaste plan qui est en train de se déployer. Aucun autre gouvernement, depuis la Révolution tranquille, n'a accordé une telle importance au secteur des transports. Nous faisons de cet enjeu un enjeu global qui va de la sécurité des citoyens à la protection de l'environnement. Cette importance accordée aux transports se reflète dans les choix budgétaires. Ainsi, le 13 mars dernier, nous avons vu le budget de dépenses accordé au ministère des Transports être porté à 2 345 000 000 \$. Il s'agit d'une augmentation de plus de 13 % par rapport à 2007-2008. Le ministère que je dirige est en perpétuelle effervescence parce que le gouvernement dont je fais partie a décidé d'engager le Québec dans l'avenir pour assurer aux générations futures un système de

transport performant, moteur de développement économique dans toutes les régions du Québec.

En terminant, je tiens à rendre hommage, M. le Président, à tous les employés de mon ministère. Ces gens travaillent quotidiennement très fort pour servir et assurer la sécurité des Québécois sur le réseau routier et ils sont fiers de contribuer au développement du Québec. Il me fera maintenant plaisir, M. le Président, de répondre à vos questions.

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

M. Pierre Gingras

M. Gingras: Merci, M. le Président. Tout d'abord, mes salutations aux collègues de notre formation politique, donc les députés de Maskinongé, Bellechasse et Beauce-Nord qui m'accompagnent, et un remerciement aussi et salutations aux collègues des deux autres partis ainsi qu'à la ministre et aux gens du ministère qui sont présents en grand nombre. Merci d'être ici pour répondre à nos questions.

C'est un moment important aujourd'hui, cette étude de crédits, parce que, on le voit, c'est beaucoup d'argent qui va y être investi, qui sont investis cette année, et ce n'est pas notre argent mais l'argent de nos contribuables. Donc, il faut que cet argent soit dépensé, soit investi dans notre réseau routier avec la plus grande cohérence aussi.

C'est important de noter, à ce moment-ci, les 30 ans de négligence des gouvernements qui se sont succédé, donc libéraux et péquistes, au cours des 30 dernières années, à peu près la moitié du temps, 15 ans, 15 ans, et, aujourd'hui, on se retrouve avec un réseau routier dans un état pitoyable, dans un état déplorable. On est cependant heureux et satisfaits des investissements qui viennent, mais il ne faut pas que la ministre se pète les bretelles avec ça aujourd'hui, car c'est en grande partie la faute, aujourd'hui, comme je le disais tantôt, des gouvernements qui se sont succédé mais des cinq dernières années du gouvernement libéral. L'état pitoyable du réseau routier est de leur responsabilité, car ils l'ont négligé au cours des cinq dernières années.

● (15 h 40) ●

Je veux juste vous citer quelques chiffres que je viens de sortir des rapports annuels du ministère des Transports sur la proportion de ponts en bon état au cours des dernières années: 1999-2000, 61,8 %; 2000-2001, 60 % en bon état; 2001-2002, 58,7 %; 2002-2003, 58,1 %; 2003-2004, 56,8 % — donc, on voit que la courbe, là, est descendante — 2004-2005, 54,8 % et 2005-2006, 53,3 %. Donc, on ne se dirigeait pas vers un succès.

Et, oui, fier et heureux des investissements qui vont venir cette année, mais vous citer quelques recommandations faites par les ingénieurs du ministère dans différents rapports internes dont j'ai mis la main... «Malgré des investissements accrus au cours de ces dernières années, l'état du réseau routier ne s'améliore pas et même qu'à certains égards il se détériore.» Donc, Mme la ministre, c'est bien beau, mettre des sous, mais il va falloir s'assurer que ces sous-là des contribuables sont investis correctement et que les travaux sont aussi

bien faits. Nous essaierons de veiller à ce que cette paresse qui caractérise le gouvernement libéral ne se reproduise plus.

Je me rappelle, voilà quelques années, un gouvernement péquiste et un ministre — je me rappelle du ministre, M. Chevette — qui avaient haussé les impôts en disant: Nous allons hausser les impôts de façon à ce que le réseau routier québécois ne soit plus jamais comme vous l'avez vécu et que nous ayons le meilleur réseau québécois, le meilleur réseau routier québécois possible. Aujourd'hui, on se demande, après ces années aussi de gouvernement péquiste, où sont rendus ces argents, ces investissements qui étaient demandés aux Québécois quand on regarde l'état de notre réseau routier.

La remise en état du réseau routier à la hauteur de 80 % d'ici 15 ans, M. le Président, c'est bien, mais il faut se rappeler que c'est le gouvernement libéral qui a descendu ces objectifs. Je vous notais tantôt les résultats, les objectifs alors étaient de 60 %, et c'est le gouvernement libéral qui, pour l'atteinte des objectifs, a descendu le pourcentage de 60 % à 55 %. Donc, aujourd'hui, quand on nous dit: On va atteindre un objectif de 80 % du réseau routier ou des infrastructures en bon état, je vais leur poser beaucoup de questions et leur demander comment ils comptent atteindre cet objectif. Et je ne vois pas non plus... On parle de 80 %, d'ici 15 ans, d'objectif annuel, et c'est ce que je demanderai aussi aux fonctionnaires du ministère et à la ministre.

Nous allons aussi parler de l'entretien des routes, l'entretien des infrastructures, bien sûr, mais l'entretien des routes, et vous dire qu'en termes de bilan sur la sécurité routière nous sommes aussi satisfaits du bilan de cette année. Juste noter à la ministre que les améliorations au projet de loi que nous avons adopté cette année n'étaient pas en force, donc une meilleure surveillance policière, mieux ciblée, une sensibilisation accrue a permis d'atteindre ces objectifs.

Nous questionnerons aussi, en termes de sécurité routière, les nombreux points noirs ou endroits accidentogènes de notre réseau, donc les endroits où se produisent des accidents à répétition et sans que le ministère n'intervienne ou que le ministère intervienne des fois trop tard, car pour nous l'importance d'améliorer le bilan routier est primordial, et, comme je le disais lors de l'étude du projet de loi n° 42, chaque vie compte. Nous ferons aussi un suivi sur les rapports du coroner qui ont été déposés et des actions qui ont été prises par le ministère.

Au niveau du transport collectif, on constate une absence globale au niveau du développement du transport collectif, une absence de vision ou une absence de plan global pour l'ensemble du territoire québécois. Bien sûr, dans la région de Montréal, une vision a été donnée dans la région de Montréal par le biais de l'Agence métropolitaine de transport, mais, quand on regarde l'ensemble du territoire québécois, nous aimerions bien voir ce qui se dessine. On constate que c'est souvent fait à la pièce. Nous aimerions voir la vision qu'a la ministre et la vision du ministère à cet égard.

Nous questionnerons aussi les différentes actions prises par le ministère pour la remise en état du réseau,

autant au niveau des inspections qui ont été faites sur plus de 1 000 structures, 1 200 structures, si ma mémoire est exacte, et aussi le plan de remise en état des viaducs, des 25 viaducs, au cours de l'année prochaine. Nous aurons également des questions pour la SAAQ, son bilan, ses activités. Et rassurer les Québécois que nous resterons vigilants sur ce que fera le ministère au cours de la prochaine année et la façon aussi dont le ministère effectuera ces travaux.

Donc, nous espérons un bon déroulement pour l'étude des crédits. C'est un exercice qui est pour nous très important, et, en tant que parlementaires, nous allons y mettre tout le sérieux possible à cet égard. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député de Blainville, le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. Maintenant, je donne la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transport routier et en commun, le député de Beauharnois. M. le député.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais, d'entrée de jeu, saluer Mme la ministre et l'ensemble de ses collègues, M. le sous-ministre et bien sûr les gens de son cabinet, et toutes les personnes qui l'entourent, souligner également la présence des gens de l'opposition officielle, des députés qui accompagnent le député de Blainville. Et vous me permettez, M. le Président, de saluer mon collègue qui va nous accompagner tout au long de cette chose et de mentionner le retour d'un compagnon de route que j'apprécie beaucoup, M. André Picard, qui, je pense, est très bien connu dans le monde du transport et qui nous revient, j'en suis sûr, en forme. Bienvenue, André. Merci de nous accompagner. On sait qu'André a été malade, a été absent depuis plusieurs mois, chez nous. Alors, M. le Président, nous... Et bien sûr vous saluer, et c'est toujours un plaisir... Nous allons entreprendre des travaux d'une douzaine d'heures sous votre présidence, et c'est toujours un plaisir... et apprécier le travail dont vous faites part comme président de cette Commission des transports et de l'environnement.

M. le Président, ça a été mentionné, Mme la ministre l'a dit, le collègue de Blainville l'a dit, c'est un exercice parlementaire important. Ça fait partie de notre régime démocratique. C'est un temps fort, c'est toujours un exercice, j'en suis sûr, souhaité et souhaitable par tous. Pour moi, pour ma part, c'est toujours un exercice auquel je me livre avec beaucoup d'attention, beaucoup d'énergie et avec beaucoup d'intérêt, et je suis sûr que tous ici, si on avait plus d'heures, si on passait de 12 heures à 24 heures, tout le monde accepterait de passer... parce que c'est tellement un vaste chantier et que le temps qui nous est dédié, qui nous est prescrit ne nous permettra pas d'aller en profondeur sur chacun des thèmes. Je vois les sourires des gens d'en face, je suis sûr qu'ils corroborent notre propos, mon propos de dire que 12 heures, ce n'est pas assez pour examiner toutes les questions, toute la panoplie des activités du ministère des Transports.

● (15 h 50) ●

C'est un vaste domaine, c'est un vaste... J'allais dire: C'est un vaste chantier, là. C'est un vaste domaine, c'est une panoplie d'activités très importantes, et Mme la ministre le soulignait lorsqu'elle a fait son allocution dernièrement à l'Association québécoise du transport et des routes, et à bon escient, lorsqu'elle nous a mentionné que le transport avait des aspects de développement durable. Il y avait des aspects sociaux bien sûr, mais bien sûr il y a un aspect excessivement important pour l'économie du Québec dans l'ensemble du territoire du Québec. Je ne vous suis pas, Mme la ministre, mais je vous lis attentivement tous les jours puisque, toutes les questions qui touchent le transport, vous comprendrez l'intérêt que j'y porte.

Alors, je mentionnais, lorsque c'est les semaines des transports, la Semaine nationale des transports, de mémoire, je mentionnais, et plusieurs collègues l'ont mentionné, c'est à peu près 300 000 emplois que génère le transport, au Québec, directement. Donc, c'est pratiquement un emploi sur 10. Vous corrigerez mes statistiques, là, mais je pense que je suis dans l'ordre de grandeur. Donc, déjà là, déjà là, c'est important. À sa face même, c'est important.

Et on sait, M. le Président, que le transport est responsable de 38 % des gaz à effet de serre, dont 25 %, de mémoire — je vous dis ça de mémoire, là, parce que j'ai mes notes où je fais référence — 25 % qui est dû directement à l'automobile, et que chaque automobile émet par année quatre à cinq tonnes de gaz à effet de serre. Donc, déjà là, on ne peut pas établir une stratégie, une planification, des actions, des engagements sans tenir compte de ces trois prismes, c'est-à-dire le développement durable, toute la question sociale que... les éléments de transport et bien sûr tout l'aspect économique, M. le Président.

Comme formation politique, nous avons fait nos devoirs, nous avons questionné l'exécutif, les gens du ministère, les différents responsables. Nous avons émis une série de questions assez importantes. Les réponses nous accompagnent, nous avons jeté un coup d'oeil sérieusement sur les réponses. Il y en a qui nous sont correctes, qu'on pense correctes, complètes, mais il y a d'autres réponses qui vont demander bien sûr, Mme la ministre, M. le Président, des compléments de réponse, tout ça.

Comme je l'ai dit, c'est un vaste domaine, l'ensemble des transports. Nous allons porter notre attention, M. le Président, sur tout l'aspect de développement durable, donc toute la question du transport collectif, des grands enjeux, que ce soit pour la région de Montréal, la région de Québec et l'ensemble des villes — j'ai en tête, là, les 20 plus grandes villes du Québec; si je ne m'abuse, la plus petite de ces 20 compte, en termes de population, 40 000 personnes — donc qu'est-ce qui se passe en termes de développement collectif, de transport en commun dans ces villes, et sans négliger pour autant, M. le Président, tout l'aspect du transport collectif en termes de région et dans les ruralités. Parce que le transport collectif, ce n'est pas uniquement dans la région métropolitaine. Je comprends les enjeux, la population nombreuse. Ce n'est pas uniquement dans la capitale nationale, ça se passe partout sur le territoire du Québec. On sait les impacts du développement, les bons impacts du développement

économique lorsqu'on développe le transport en commun. On sait que, lorsqu'on développe le transport en commun, les coûts de gestion...

Je vous donne un exemple, M. le Président. Les coûts de congestion juste à Montréal ont été évalués par une étude parrainée, je crois, par la chambre de commerce. On évaluait les pertes économiques à 800 millions de dollars, que toute augmentation d'achalandage du transport en commun... On donnait un exemple, 2 % de l'augmentation faisait en sorte que les coûts directs, sur le plan économique... Les travailleurs avaient pu sauver 107 ou 117 millions... augmentation de 2 %. Donc, on voit là des aspects fort intéressants.

Il y a des coûts énormes reliés aux investissements. Je ne parle pas de dépenses, M. le Président, je parle bien sûr d'investissements. Mais combien vont être profitables, tous ces investissements, lorsqu'on creuse ces données-là tant bien sûr au niveau du développement durable mais aussi sur le plan économique? On faisait valoir que chaque Montréalais, chaque travailleur montréalais avait perdu, tenez-vous bien, M. le Président, à cause de l'effet de congestion, avait perdu une semaine de travail, perdait une semaine de travail par année. Alors, vous voyez les conséquences sur le plan social et sur le plan économique.

Et ça nous pose un questionnement, une interrogation puisque, juste dans la région de Montréal, on évalue des besoins de 10 milliards, au cours des 10 prochaines années, d'investissement pour être, je dirais, à niveau et augmenter l'offre de service pour que l'achalandage puisse augmenter. Alors, la question se pose, M. le Président: Comment financer le tout? Et ce sont des questions que bien sûr nous allons poser à Mme la ministre, à l'exécutif. Juste dans la région de Montréal, je répète, on a évalué, en 2004-2005... 2005-2006, je m'excuse, M. le Président, à 10 milliards les besoins d'investissement, les immobilisations, mais aussi de l'argent en termes d'offre de service pour améliorer l'offre de service. Alors, c'est énorme.

Est-ce que le ministère, est-ce que Mme la ministre a posé des jalons de réflexion pour en arriver à des solutions, puisque, là, c'est énorme? C'est énorme. On nous parlait que, sur le 10 milliards, 4,6 milliards iraient uniquement pour l'achat, le renouvellement des flottes, que ce soit au niveau des autobus ou des véhicules de métro. Donc, je pourrais continuer dans ce sens-là, mais, c'est bien sûr, notre préoccupation importante...

Je mets les choses clairement sur la table, de façon toute transparente, notre formation politique, au nom de ma formation politique, nous allons porter beaucoup de temps, beaucoup d'intérêt à toute la question du transport collectif sans oublier, sans négliger, tout en étant restreints, comme je l'ai dit tout à l'heure, tout en étant restreints dans les autres secteurs... On parle du réseau routier, on veut savoir où en sont les grands projets routiers, la 25, la 35 — oups! j'allais oublier la 30, je m'excuse — la 175, la 185 et tous ces projets, et on nous annonce, je le dis, là, des investissements, au cours des cinq prochaines années, de 30 milliards de dollars, mais ça nous pose aussi comme réflexion: Est-ce que, est-ce que... On a vu ce qui s'était passé, là, au cours des derniers jours, les reportages qu'on nous a indiqués en Norvège, ce que les Norvégiens avaient fait avec leur retour sur leur pétrole, l'exploitation du

pétrole. Ils avaient sorti... Il y avait eu toujours... On se rappellera qu'il y avait eu, il y a quelques années... On parle toujours de l'effet hollandais, là, où on avait investi de l'argent recueilli du pétrole et que ça avait causé des soubresauts importants, sur le plan économique, de l'économie hollandaise.

Est-ce qu'en investissant les 30 milliards d'abord, est-ce qu'on a pensé, imaginé, pris des scénarios, ce que ça causerait en termes d'impact économique? Parce que, les Québécois, bien sûr vous les évaluez à 30 milliards, Mme la ministre. Est-ce que les Québécois et Québécoises peuvent s'attendre que ce 30 milliards d'aujourd'hui ne fera pas en sorte que de l'annoncer, de l'investir va faire une boule économique, un boom économique et que forcément le 30 milliards ne correspondra pas à ce qu'on avait prévu en termes de travaux, puisque les travaux coûteront plus cher? C'est un questionnement qu'on se pose. C'est un questionnement qu'on se pose.

Et, sur le réseau routier, il y a toute la question... Encore une fois, nous avons posé beaucoup de questions lorsque le sous-ministre est venu nous rencontrer pour présenter son rapport annuel. Nous lui avons posé beaucoup de questions, toute la question des ententes Ottawa-Québec, le départage des coûts sur les grands projets. Nous avons reçu ses réponses, tout ça. Il y a des compléments de réponse, tout ça. Mais, je vous le dis tout de suite, d'entrée de jeu, nous avons besoin d'en savoir plus, d'en comprendre plus. Il y a des éléments qui nous ont, je le dis, là, peut-être échappé, notre compréhension, mais il y a des choses qui ne nous satisfont pas à ce sujet-là.

● (16 heures) ●

Nous allons revenir sur toute la question du transport aérien, beaucoup d'insatisfaction par les utilisateurs dans des régions: en termes de prix, en termes de service, en termes d'horaires, tout ça. Nous voulons examiner avec vous, Mme la ministre, toute la question du transport aérien et bien sûr, bien sûr quelques aspects de gestion du ministère des Transports. J'ai encore à coeur et encore sur le coeur toute la question d'une possibilité de vente de feu du Centre de signalisation, que, de ce côté-ci, nous n'acceptons pas. Toute la question qui est encore dans les airs, à moins que vos réponses soient claires et nettes, nous dit: C'est terminé, on a effacé l'ardoise et ça ne se fera pas. Il y a des gens, des pères de famille, des mères de famille qui travaillent là, qui sont inquiets, qui nous écrivent. Alors, je pense qu'on est en droit humainement de répondre clairement à ces gens-là quel est leur avenir, quel sera leur avenir. Est-ce qu'on a abandonné cette idée de vendre des choses qui sont rentables? Et là qu'on ne vienne pas me servir, M. le Président... Oui, vous me faites signe. Qu'on ne vienne pas me servir l'argument: Oh! ce n'est pas la mission essentielle du Québec. Si la signalisation n'appartient pas aux Transports, si... de transports, là je vais me poser beaucoup de questions.

Bien sûr, nous avons en tête toujours la question de la sécurité. Il y a eu du travail de fait avec le projet n° 42 adopté à l'automne et l'hiver 2007. Nous allons poursuivre notre réflexion. Nous voulons savoir quel est l'état des dossiers qui se font, qui s'élaborent à la Table québécoise de la sécurité routière. Mme la ministre a fait mention, au cours des dernières semaines ou peut-être des

derniers mois, qu'elle jonglait avec l'idée d'augmenter le minimum de vitesse sur les autoroutes. Je pense que ça a été, sur les autoroutes, ça a été mentionné, on veut savoir s'il y a quelque chose de fondé. Est-ce que ça peut être... Je pense que c'est au mois de novembre que vous avez fait mention de ça. Nous allons l'examiner avec vous, et bien sûr d'autres questions concernant toute la question des motoneiges, des VTT et la question des transports adaptés. Nous allons questionner tous ces aspects de la panoplie d'activités qui se passent au ministère des Transports au bénéfice de nos citoyens et citoyennes qui s'intéressent...

Vous le savez parfaitement bien, Mme la ministre, mon collègue de Blainville, les autres collègues le savent, on reçoit beaucoup de questionnements, et de courriels, et de correspondance, tout ce qui touche... Et c'est un ministère à quatre saisons, c'est un ministère à quatre saisons, donc à chacun ses moments forts.

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

M. Deslières: Oui, M. le Président. Et bien sûr les questions nous préoccupent, et nous allons jouer de façon très rigoureuse, avec beaucoup de... d'une façon très studieuse cet exercice, encore une fois un exercice qu'il nous fait tous plaisir de faire, d'entreprendre. Et le seul regret que j'ai, c'est que ça ne dure pas plus que 12 heures de temps. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député de Beauharnois. Alors, nous allons maintenant débiter l'étude des crédits, et je suis maintenant prêt à reconnaître M. le député de Blainville pour une première intervention. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Donc, on y va par blocs de...

Le Président (M. Bergman): Vous avez un bloc de 20 minutes pour des questions et réponses.

M. Gingras: De 20 minutes? Parfait.

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

Organisation des travaux

M. Ouimet: Juste avant que vous cédiez la parole au député de Blainville, je sais qu'on a tous consenti à y aller d'une discussion générale, mais est-ce qu'on définit ensemble des blocs pour donner un cadre à notre travail ou est-ce qu'on y va selon les questions au gré...

Le Président (M. Bergman): ...questions générales.

M. Ouimet: Non, j'ai compris ça. Mais comme on a fait dans d'autres commissions parlementaires où on a étudié des crédits, on s'est quand même donné des grands thèmes, par exemple l'AMT, par exemple la Commission de transports du Québec, la SAAQ, le réseau routier, ces choses-là.

M. Gingras: M. le Président, on a convenu ensemble, je crois, que nous recevrons la SAAQ demain, donc jeudi, demain matin ou demain après-midi. On a dit jeudi, donc demain.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a un accord...

M. Gingras: AMT et...

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

Mme Boulet: Bien, c'est juste de définir: Est-ce que vous voulez un bloc réservé pour les organismes qui sont avec nous? Je sais que, demain, c'est la SAAQ, ça a été convenu. Mais, aujourd'hui, on a l'AMT et la Commission des transports. Juste pour ne pas que les questions viennent au travers puis qu'on change les gens à chaque question, alors, si vous dites: On prend un bloc... C'est ça en fait, hein, François, de déterminer la façon de fonctionner. Est-ce qu'il y a un bloc de questions qui pourrait venir à l'AMT? C'est juste de définir les modalités, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Alors, dans notre dernière heure de travail, aujourd'hui, on peut réserver un bloc pour l'AMT et pour la Commission des transports, à moins que... M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, bien, moi, je ne sais pas, je m'excuse, j'ai peut-être manqué un aspect de la conversation, là. Moi, je souhaiterais, comme formation, qu'on porte nos questions sur l'ensemble du transport collectif puisqu'on avait demandé à l'AMT et à la commission de venir cet après-midi. Alors, si on peut faire un bout, si ça convient à mon collègue de Blainville...

Une voix: ...

M. Deslières: C'est ça que vous avez dit? O.K. Je m'excuse, là, j'étais...

Mme Boulet: O.K. Nous, on va commencer avec l'AMT, monsieur?

M. Deslières: Bien, moi, on peut commencer avec l'AMT...

Mme Boulet: Avec le transport collectif?

M. Deslières: ...mais ça inclut toutes les questions concernant le transport collectif.

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Deslières: Pour moi, ça va.

Le Président (M. Bergman): Mais c'est peut-être reconnaître ce bloc pour l'AMT, mais, pour déterminer quand on va le faire, est-ce qu'on le fait maintenant ou plus tard dans l'après-midi?

M. Gingras: S'il vous plaît...

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

M. Gingras: Oui. M. le Président, je veux bien libérer les gens, là, dès que l'on peut, mais on s'était entendus sur la SAAQ demain. Dans le cas de l'AMT, on pourrait déterminer demain soir, quand on aura terminé nos travaux — AMT ou autres agences, effectivement — si on peut les libérer pour vendredi. Mais commençons nos travaux aujourd'hui, nous verrons. Moi, je n'avais pas prévu débiter par ce bloc-là, là. Il n'y avait pas eu de discussion à cet égard.

Mme Boulet: M. le Président, je ne veux pas reprendre personne, mais il semblerait que c'était prévu avec les bureaux des leaders que l'AMT était interpellée aujourd'hui.

Le Président (M. Bergman): La suggestion...

Mme Boulet: La question, M. le Président, ce n'est pas de faire quitter les gens plus tôt, là, ce n'est pas du tout ça que je vous dis, mais ça avait été convenu avec les bureaux des leaders que l'AMT était entendue aujourd'hui.

Le Président (M. Bergman): O.K. Alors, je propose qu'aujourd'hui, à un moment qui sera choisi pendant vos questions, on peut entendre l'AMT pour la libérer aujourd'hui. Alors, ils sont ici, aujourd'hui, et c'est seulement 4 h 5, on a jusqu'à 6 h 20. Alors, quand vous voulez entrer dans le bloc avec l'AMT, vous pouvez le faire, vous avez la liberté pour le faire. Indiquez ça à moi, comme président, et je vais demander à l'AMT pour approcher à nos micros, et on peut demander des questions à l'AMT.

Alors, M. le député de Blainville. Et je vous rappelle aussi...

M. Gingras: Non, je comprends, M. le Président. Question de directive encore avant que je débute mon bloc.

Le Président (M. Bergman): Je vous rappelle aussi, avec politesse de ma part, pour attendre que je vous reconnaisse pour prendre la parole, car le monsieur qui a le contrôle des micros va ouvrir votre micro pour que vos paroles soient indiquées dans nos records. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, je comprends bien la volonté du côté ministériel. Je vais tenter, mais juste pour vous dire, je vais tenter de terminer mes interventions avec le transport collectif ou l'AMT ce soir, mais, si je ne les ai pas terminées, bien on demandera à l'AMT de revenir demain, et je le fais en toute bonne foi, là, je n'avais pas été avisé. J'ai d'autres blocs que je vais reporter, mais on va débiter par le transport collectif effectivement si ça peut convenir aux gens du ministère.

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

Mme Boulet: Je vais corriger parce que ce n'est pas la volonté ministérielle. Je m'excuse, c'est une négociation qu'il y a eu aux bureaux des leaders, et on nous a demandé, tel que la cédule et le calendrier qui nous a été remis, que la SAAQ soit là demain et que l'AMT soit là aujourd'hui. Moi, là, vous pouvez poser n'importe quelle question, je suis là pour répondre à vos questions. Ce n'est pas une volonté ministérielle, c'était une demande qui avait été faite de la part des bureaux des leaders. Si votre organisation n'a pas été mise au courant, M. le député de Blainville, il ne faudrait pas blâmer le côté ministériel. C'est juste une précision.

Le Président (M. Bergman): Je suggère... La manière que cette commission travaille depuis que j'ai assumé la présidence, c'est d'une manière collégiale. On a toujours convenu ensemble, et maintenant, à mon avis, c'est logique qu'on ait le temps pour entendre l'AMT aujourd'hui pour les libérer. Je pense qu'on peut les entendre aujourd'hui pour les libérer aujourd'hui. Alors, je propose que vous ayez la liberté pour leur demander des questions pour les libérer aujourd'hui. Alors, est-ce qu'il y a consentement? Consentement. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Nous allons tenter, M. le Président, mais nous verrons à la fin de nos travaux pour voir s'il nous reste des questions.

Le Président (M. Bergman): Il y a un accord entre les leaders que l'AMT soit entendue aujourd'hui. Mais encore, comme j'ai dit, on a toujours travaillé ici avec consentement, et je propose qu'avec de la bonne foi alors il y ait du temps pour les entendre aujourd'hui.

Discussion générale

Alors, M. le député de Blainville.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Installation d'un système léger sur rail (SLR) sur le pont Champlain

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, je vais débiter, si vous voulez les libérer. Et je comprends donc que, si on n'a pas terminé à 18 h 30, je n'ai pas terminé mes questions avec l'AMT, bien on consentira aussi à poursuivre un peu plus tard. Merci, M. le Président, de votre compréhension.

● (16 h 10) ●

Ceci étant dit, au niveau du transport en commun, dans mon préambule, ce que j'ai indiqué, c'est que, oui, au niveau de l'Agence métropolitaine de transport, il y avait une vision de la région métropolitaine élargie parce qu'on y a inclus aussi Saint-Jérôme, qui ne faisait pas partie de l'Agence métropolitaine au cours des... qui ne fait toujours pas partie de la Communauté métropolitaine.

J'aimerais ça, Mme la ministre... M. le Président, demander à Mme la ministre... La semaine dernière, Mme la ministre a été faire une conférence, chambre de commerce, où elle parlait du SLR de la Rive-Sud.

J'aimerais ça que Mme la ministre puisse nous en traiter un peu avec le collègue de l'AMT, du train sur le pont Champlain, là.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, évidemment on est allés rencontrer... En fait, c'était une activité dont les profits générés allaient à la CRE, là, pour...

Une voix: La conférence régionale des élus.

Mme Boulet: ...la conférence... Non, c'était à l'environnement. Alors, évidemment, oui, c'était pour l'environnement. Alors, je pense que c'était très intéressant. Ce qu'on est allés dire, c'est: effectivement, il y a un problème de congestion. Alors, on est tous conscients qu'il y a un problème, M. le Président, de transport entre la Rive-Sud et Montréal, entre l'île de Montréal. Les gens qui empruntent le pont Champlain à chaque jour, M. le Président, on parle ici de 130 000 véhicules-jour, on parle également de 45 000 personnes qui transitent via le système d'autobus qui a été mis en place sur le pont Champlain. Et c'est le pont qui est le plus achalandé entre la Rive-Sud et l'île de Montréal: jusqu'à 66 % des déplacements entre la Rive-Sud et Montréal se font sur le pont Champlain. Et on connaît, depuis 20 ans, une augmentation de l'achalandage de 104 %. Alors, c'est vraiment, là...

Au niveau du SLR, c'est un projet qui fait partie également du Plan de transport de la ville de Montréal, et ce qu'on dit, ce qu'on a dit et ce que je suis allée répéter finalement aux gens: c'est un pont qui a 46 ans, c'est un pont qui est de responsabilité fédérale, donc qui est géré par la Société des ponts. Alors, ce qu'on est allés leur dire, c'est que finalement, bon, une structure qui a 46 ans, qui a vieilli, M. le Président, dont la dalle... Je ne suis pas un ingénieur, là, mais je vais tenter de... C'est un pont qui a vieilli prématurément parce qu'il est beaucoup plus utilisé que ce qu'on avait prévu dès le départ. Donc, il a vieilli prématurément. Et ce qu'on dit, nous, c'est: oui, il y a un problème de transport en commun, il y a un problème de fluidité, de congestion de part et d'autre de la structure. Maintenant, quand on parle d'une structure de 46 ans, c'est une structure qui a quand même un âge considérable, un âge vénérable, si je puis dire comme ça, mais ça veut dire que cette structure-là aura besoin à moyen terme d'interventions, d'interventions, soit la réparer ou soit reconstruire cette structure-là. J'ai d'ailleurs rencontré les collègues du député de la deuxième opposition, des collègues qui sont députés dans ce secteur-là, et je leur ai d'ailleurs expliqué exactement ce que je vous dis aujourd'hui. Alors, on est tout à fait conscients de la problématique.

Ceci dit, ce qu'on a demandé au gouvernement fédéral... Parce qu'on sait que le gouvernement fédéral procède ou a procédé, au cours des derniers mois, à une étude à savoir: Quelles sont les interventions qui devront être faites sur cette structure-là dans un horizon de cinq ou 10 ans? Est-ce qu'on doit, là, réparer? Combien va coûter une réparation, et combien coûterait une reconstruction de la structure, et laquelle des deux options

doit-on privilégier? Alors, ce qu'on a demandé... On a écrit au ministre des Transports fédéral, on lui a écrit de considérer, dans un projet de reconstruction de la structure, de considérer la possibilité d'introduire un SLR dans une structure nouvelle.

Alors, il faut bien comprendre, M. le Président, que, construire un SLR sur une structure qui est vieillissante, je pense que tout le monde est d'accord avec nous ici, là, c'est de ne peut-être pas bien gérer ou de ne pas bien investir les fonds publics, parce que le SLR va être neuf, alors que la structure est déjà vieillissante puis elle a besoin d'interventions, de réparations. Alors, dans un contexte où on fait des réparations majeures ou dans un contexte où on reconstruit cette structure-là, ce serait beaucoup plus facile et probablement plus économique d'y intégrer la structure du SLR, dans un contexte, là, où et le fédéral, dans sa réflexion, et le provincial seront des partenaires dans le financement de ce projet-là. Alors, c'est ce qu'on a dit, c'est qu'on a interpellé le fédéral à savoir quelle est la décision suite à sa réflexion, quelle est la solution que le fédéral va... vers quoi le fédéral va s'orienter par rapport à cette structure-là, et suite à ça on lui a demandé, là, de nous revenir avec la possibilité d'intégrer un SLR et de partager les coûts de cette infrastructure-là avec le gouvernement provincial.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

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

M. Gingras: M. le Président, question courte, réponse aussi. Essayez d'abrégier les réponses aussi. Maintenant, on vient de parler du SLR. Mme la ministre nous dit que c'est intégré au plan de développement du transport collectif de la ville de Montréal. J'aimerais savoir: Au niveau de l'Agence métropolitaine de transport, comment cela s'inscrit-il dans le plan de l'Agence métropolitaine de transport?

Le Président (M. Bergman): Madame.

M. Gingras: Et je vais tenter d'avoir les prochaines questions pour l'Agence métropolitaine de transport.

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

Mme Boulet: C'est ça que je disais tantôt, on va passer notre temps...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général d'AMT, si vous pouvez prendre place à côté de Mme la ministre.

M. Deslières: ...une question de fonctionnement. Moi, ça ne me fait rien, là, sauf que... Moi, ça ne me fait rien si M. Gauthier veut rester à leur place

et chacune des personnes veulent rester à leur place pour répondre. Je ne sais pas, là. Parce que sans ça, là, ça...

Mme Boulet: C'était mon intervention tantôt, c'était exactement ce que je voulais dire, c'est qu'on ne peut pas passer...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général, est-ce que...

M. Gingras: M. le Président, ils peuvent rester à leur place, là. Moi, je n'ai jamais demandé qu'ils se déplacent. Mais il va... Allez-y.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci.

Le Président (M. Bergman): M. le président.

M. Gauthier (Joël): Je peux? Merci, M. le Président. M. le député de Blainville, lors du dernier plan stratégique de l'AMT, qui a été déposé en 2002, ce plan stratégique là comportait 13 corridors, des corridors sur lesquels des interventions devaient être prévues pour améliorer la fluidité et la mobilité des citoyens. Parmi les 13 corridors, il y a un corridor qui est le corridor de l'axe du pont Champlain, pour lequel... Je dois le souligner, c'est le corridor qui a de nombreux problèmes de congestion, au pont Champlain, mais un corridor sur lequel la part modale... Alors, les utilisateurs du transport en commun sont les plus forts de toute la région métropolitaine, la part modale est à 44 %. La desserte qui est offerte actuellement, c'est plus de 380 autobus le matin, en période de pointe, qui utilisent une voie réservée à contresens sur un pont majeur, sur une autoroute, et qui sont protégés par des cônes de plastique orange. C'est près de 18 000 personnes par période de pointe qui utilisent le corridor du pont Champlain. Et, juste pour vous donner une comparaison de l'importance de ce corridor-là, il y a une ligne de métro qui dessert la Rive-Sud, la station Longueuil, qui, elle, transporte 19 000 passagers le matin. Donc, en équivalence de transport, par les autobus en voie réservée à contresens, on est presque équivalents au trafic de la ligne 4 du métro.

Alors, pour nous, oui, c'est un corridor très important sur lequel il doit y avoir des interventions. Et, au cours des dernières années, on a été mandaté par Transports Canada et par Transports Québec pour piloter des études concernant l'implantation d'un SLR, compte tenu de l'importance du corridor. Ces études-là ont été terminées et transmises aux deux paliers de gouvernement en février 2007, et, suite à la transmission, évidemment il y a une analyse qui se fait de part et d'autre. Puis c'est un dossier fédéral-provincial, parce que je ne vous apprendrai pas que la voie maritime du Saint-Laurent, ou le fleuve Saint-Laurent, à cet endroit-là, c'est de compétence fédérale. Alors, nous avons transmis les études à la fois au provincial et au fédéral en février 2007.

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

M. Gingras: Bien, je comprends, M. le Président, toute l'importance que ce corridor-là a dans les déplacements de personnes dans la région de Montréal.

Ma question à Mme la ministre: Quand on parle du SLR, à travers tous les projets de transport collectif au Québec, je voudrais savoir, est-ce qu'il y a un plan d'ensemble du transport collectif au Québec? Parce que l'AMT, lui, a un plan, on connaît le plan de l'AMT. Mais transport collectif au Québec. Et quelle est la priorité? Où vient le SLR en termes de priorité?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.
● (16 h 20) ●

Mme Boulet: M. le Président, les projets découlent... En fait, ici on a une politique québécoise du transport collectif qui a été mise en place en juin 2006, M. le Président. Alors, c'est une politique très audacieuse. Il y a eu beaucoup d'argent qui a été investi. Alors, on a le Fonds vert, 130 millions de dollars par année, qui va accompagner, soutenir des programmes pour le transport collectif. On a également l'aide du programme de la SOFIL, on parle de 504 millions de dollars sur cinq ans. C'est la première fois, M. le Président, qu'on va être capables de financer l'exploitation parce que le programme qui existe au ministère, c'est des subventions aux immobilisations quand c'est des systèmes de transport lourd, notamment pour l'achat des autobus, les garages, les centres d'entretien, les centres de remisage, les trains de banlieue. Maintenant, avec ce programme-là, M. le Président, on est en mesure de travailler beaucoup plus large: le transport collectif rural, le transport adapté, les transports autres que voitures solos, le développement durable, l'innovation technologique. Alors, le programme... en fait la politique québécoise de transport collectif a été saluée de l'ensemble des partenaires, et on y investit beaucoup, beaucoup d'argent, on parle de 4,5 milliards de dollars sur les cinq prochaines années.

Alors, M. le Président, évidemment, sur Montréal, il y a beaucoup de projets. On sait que le Plan de transport de la ville de Montréal a été présenté, et, au niveau du transport en commun, évidemment on a le SLR, on a la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, on a les prolongements de métro, on a les tramways, on a les trains de banlieue. Alors, évidemment, la liste d'épicerie est longue. On est très conscients, M. le Président, que le transport collectif, ou le transport en commun, sur le grand territoire de l'île de... En fait, le grand territoire métropolitain est un enjeu de société. On est des partenaires, on parle régulièrement avec l'ensemble des partenaires, que ce soit la Société de transport de Montréal, avec l'AMT, avec la ville de Montréal, avec la CMM. On parle avec tous les partenaires, M. le Président, tous ces projets-là sont justifiés.

Maintenant, évidemment, il faut voir lesquels doivent être réalisés, dans un premier temps, et c'est ce qu'on a demandé aux partenaires, de prioriser les dossiers. Il y a des dossiers qui sont plus prêts, il y a des dossiers dont les études préliminaires sont faites, il y a des dossiers que les plans et devis, les acquisitions sont faits, donc il y a des dossiers qui sont plus matures, qui ont déjà un cheminement technique de fait, et d'autres, bien, écoutez, d'autres qu'il faut voir à moyen et à plus

long terme. Mais, tous ces projets-là, on est très conscients qu'ils vont permettre de supporter le déplacement des personnes sur le grand territoire métropolitain, qu'ils vont diminuer la congestion sur le réseau routier et qu'ils vont apporter une contribution considérable au niveau du développement durable.

Alors, M. le Président, on est très fiers qu'on nous présente beaucoup de projets parce que, si les gens nous présentent des projets, c'est parce qu'il y a des besoins et parce qu'ils croient aussi en la capacité et en la volonté du gouvernement et du ministère des Transports de les accompagner, de les soutenir dans le développement de ces réseaux-là. On n'a qu'à penser aux trains de banlieue, M. le Président, on n'a qu'à penser aux trains de banlieue qui, au cours des dernières années, ont été développés et qui connaissent actuellement un très grand succès. Alors, on pense à mettre davantage de voitures, davantage de fréquences de train, développer de nouveaux trains de banlieue. Alors, on est très fiers de ces projets-là structurants, porteurs d'avenir et qui vont régler une grande partie des problématiques de congestion sur le réseau routier de Montréal.

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

M. Gingras: M. le Président, fort conscient de la politique. Maintenant, je voulais savoir: Oui, il y en a beaucoup, de projets, mais est-ce qu'il y a un plan de développement? Est-ce qu'il y a des priorisations? On me dit ici: Il y a beaucoup de projets qui sont prêts à éclore ou qui seront priorisés. Est-ce que Mme la ministre pourrait nous dire lesquels et quelles dates?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, le transport collectif, là, je vais le répéter au cas que le député ne le sache pas, c'est une responsabilité locale, municipale. Alors ça, c'est important de le dire, M. le Président. Nous, on est là pour soutenir et accompagner avec les programmes qu'on a mis en place, avec les subventions et avec le support technique de l'ensemble des gens ici, au ministère des Transports. Alors, les sociétés de transport, notre objectif... Même, on a dit que, dans la politique, on voulait augmenter l'achalandage de 8 % d'ici 2012, et pour ça, M. le Président, il faut augmenter l'offre de service de 16 %. Donc, l'offre de service correspond au double des objectifs, 16 % d'offre de service pour atteindre l'objectif de 8 % d'augmentation de l'achalandage.

Maintenant, les sociétés de transport nous présentent des projets, et, nous, à l'intérieur des programmes qui y sont disponibles, on les soutient et on les accompagne. Et je tiens même à dire ici, M. le Président, qu'on dépasse même les objectifs fixés. À ce jour, les projets qui nous ont été déposés par les organisations de société de transport, je veux dire les CIT et toutes les... Alors, ces gens-là nous ont déjà déposé des projets, et ce qu'on prévoit, c'est une offre qui pourrait être à la hauteur de 20 % au lieu de 16 %. Donc, ça veut dire une augmentation de l'achalandage de 10 %. Donc, on est déjà bien au-delà de ce qu'on a

proposé dans la politique avec les aides financières qui sont proposées là.

Maintenant, pour les grands projets qui relèvent de l'AMT et de la ville de Montréal, ce qu'on a demandé à maintes reprises quand j'ai eu l'occasion de voir ces gens-là, c'est qu'il faudrait prioriser, mettre en séquence ces projets-là, parce qu'évidemment chacun de ces projets-là coûte facilement plusieurs centaines de millions de dollars. Certains d'entre eux, notamment le SLR, qui peut frôler le milliard de dollars... Alors, évidemment, on ne peut pas tout faire en même temps. Alors ça, je pense que tous les contribuables du Québec qui nous écoutent comprennent ça, M. le Président, parce qu'on gère leurs fonds, les fonds publics. Alors, ce qu'on a demandé à tous les intervenants, c'est de nous prioriser à court terme, à moyen terme et à plus long terme quels sont les projets qui sont les plus urgents.

Et notamment on en a certains d'entre eux qui sont déjà bien amorcés, avec des étapes importantes qui sont déjà faites. Notamment, on est engagés dans la navette ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville. Alors, il y a des projets. Les trains de banlieue cheminent. Le train de l'Est chemine très bien également. Alors, il y a des projets, M. le Président, qui progressent très rapidement. On est là également pour le renouvellement des voitures de métro. Alors, je pense qu'on fait déjà... je pense qu'on fait beaucoup, et sans oublier de dire qu'on met 1 milliard de dollars, cette année, dans le transport collectif, M. le Président, alors qu'au début des années 2000 c'étaient des montants d'à peu près 230 millions de dollars. Alors, on est à quatre fois ce qui a été investi au début des années 2000, M. le Président. Alors, c'est vraiment important de dire que l'effort du gouvernement... Et la volonté de notre gouvernement d'aller dans le sens du développement durable et du transport collectif, elle est bien présente, et je pense que toutes les sociétés et toutes les organisations sont très conscientes de cette réalité-là.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Mon interrogation était juste: je vois qu'il y a une politique, je vois qu'il y a des projets mais qu'il n'y a pas de priorisation de faite de ces projets-là. Donc, comment le ministère... Ça prend un leader, ça prend un leadership au niveau du transport, on le voit dans d'autres provinces. Comment tu peux t'associer avec d'autres partenaires, d'autres gouvernements, comme le gouvernement du Canada, dans le développement de ces projets-là si tu n'es pas capable de prioriser ou tu n'as pas de vision d'ensemble au niveau du transport collectif? Donc, le fédéral est prêt à mettre de l'argent, on le voit en Colombie-Britannique. Le fédéral a des sous, est prêt à en mettre, mais on n'a pas de plan. Il faut avoir de la vision. On est en train de développer cette vision-là, et je pense que l'AMT, dans la région de Montréal, fait un excellent travail.

Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche

J'aimerais revenir à l'AMT, avec le train de banlieue du côté de Repentigny ou du côté de Terrebonne, donc,

et j'aurai une question complémentaire sur ce projet là par la suite: On en est rendus où? Et est-ce que les échéanciers sont respectés?

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général, le micro, c'est à vous.

M. Gauthier (Joël): Oui, monsieur. Merci, M. le Président. M. le député de Blainville, alors, au niveau du train de l'Est, là — parce que le projet est communément appelé, dans le milieu, le train de l'Est — le projet est bien enclenché, et juste vous donner les étapes qui ont été réalisées, là: les études de faisabilité, études d'impact environnemental et avant-projet préliminaire sont presque terminés, je vous dirais à 99,9 %, et devraient être déposés au Bureau d'audiences publiques, au BAPE, là, d'ici les trois prochaines semaines.

Il y a une entente qui a été convenue avec le Canadien National pour les infrastructures à être réalisées ou bonifiées sur les 38 km de voie ferrée qui appartiennent au CN, sur lesquels on va circuler, principalement sur le territoire montréalais. Alors ça, ça a été convenue au cours de la dernière année. Il y a déjà des travaux dans le secteur de l'autoroute 25, ou boulevard Louis-H-La Fontaine, pour un viaduc, là, un étagement qui sont déjà commencés sur le territoire montréalais.

● (16 h 30) ●

Au niveau du matériel roulant, l'acquisition des voitures, donc des wagons, là, a été réalisée en décembre dernier. Lorsqu'on a convenue d'une entente avec la firme Bombardier pour le renouvellement de l'ensemble de la flotte et le matériel roulant, les wagons du train de l'Est y étaient prévus. Au niveau des locomotives, nous sommes en négociation actuellement avec un fournisseur. Nous sommes allés en appel d'offres conjoint ou appel d'offres groupé avec New Jersey Transit, qui est notre équivalent au New Jersey, qui, eux, desservent par des trains de banlieue la région de New York, l'île de Manhattan. L'appel d'offres a été ouvert le 25 octobre 2007. Il y avait deux soumissionnaires. Là, on est dans un processus où il ne reste qu'un soumissionnaire...

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

M. Gauthier (Joël): ...et le «best and final offer», je ne sais pas comment... l'offre finale ferme est rentrée, si je ne m'abuse, lundi.

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

M. Gauthier (Joël): Lundi. Alors, c'est un dossier qui va bien. Et, au niveau des échéanciers, on devrait être en service, mis en service en 2010.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, pour un bloc de 20 minutes.

Installation d'un SLR sur le pont Champlain (suite)

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Je veux revenir sur certaines réponses concernant toute la

question du SLR, là. Si j'ai bien compris, là, au niveau du gouvernement fédéral, après toutes ces années, parce qu'ils le savent, que le pont a été construit en 1962, bon, etc., qu'il y a un projet de Québec d'aller de l'avant avec le SLR, puis tout ça, puis il y a eu différents ministres, différents gouvernements, différents ministres des Transports canadiens qui ont eu leur réaction, puis, bon, est-ce que vous êtes en train de nous dire, Mme la ministre, qu'au niveau fédéral, là, on n'est pas bien, bien plus avancé qu'il y a trois, quatre ans, à savoir: On va-tu le démolir, on en construit-u un autre ou si on va le reconstruire, puis on va permettre le SLR et on va financer le SLR? Je n'ai pas saisi. Il y avait un peu de laxisme, je m'excuse, là, un peu de laxisme. C'est quoi, l'heure juste exactement avec le gouvernement fédéral dans ce dossier-là?

Mme Boulet: ...

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

Mme Boulet: Oui. Excusez-moi, M. le Président. Alors, ce qu'ils nous ont répondu... Premièrement, la réflexion qu'ils font, ça ne fait pas des années, là, c'est au cours de la dernière année. Alors, il y a eu un constat que la structure du pont, là, était vieillie prématurément, et la réflexion qu'ils devaient faire, c'est: Est-ce qu'on le répare ou est-ce qu'on le reconstruit? Et ce qu'ils nous ont répondu, c'est que, oui, dans le contexte où ils regardaient la possibilité de le reconstruire, ils étaient pour évaluer la possibilité d'inclure le SLR et de partager les coûts. Nous, on estime que, si on faisait le SLR dans le cadre d'une reconstruction, il y aurait une économie d'à peu près 300 millions pour la construction du SLR. Alors, ce n'est pas quelque chose qu'on peut négliger, on ne peut pas...

M. Deslières: ...la différence? Pourquoi les 300 millions?

Mme Boulet: Bien, ce serait 1 milliard versus peut-être une économie de 300 millions s'il était intégré. Bien, parce qu'on le fait en même temps qu'on... Là, je ne suis pas... Je pourrais demander à un ingénieur peut-être de me rappeler ou...

M. Deslières: ...

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

Mme Boulet: Parce que le fait d'inclure la nouvelle structure à même une construction neuve, ça diminue les coûts... d'inclure une infrastructure nouvelle sur une vieille infrastructure qu'on devra solidifier.

M. Deslières: ...

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

Mme Boulet: Bien, on va devoir la solidifier, on va devoir solidifier la structure qui est là pour accueillir cette infrastructure-là. Alors, les coûts sont plus importants.

M. Deslières: Je comprends.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Je vous demande d'attendre que la parole soit donnée à vous pour que les micros soient ouverts pour vous pour avoir vos paroles. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je vais être très discipliné, M. le Président. Vous me connaissez, je vais être très discipliné. Ça va? Ça va, M. le Président?

Mais là je comprends dans votre réponse, là... Mais quel est l'échéancier pour leur réponse?

Mme Boulet: Bien là, on attend...

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

Mme Boulet: Oui. Merci, M. le Président. Alors, ce que le ministre Cannon me dit, c'est que, oui, il était d'accord avec ce qu'on lui propose, regarder la possibilité, mais maintenant on attend une réponse du fédéral. Moi, je peux les relancer, je leur ai encore parlé dernièrement, mais là, pour l'instant, leur réflexion n'est pas terminée, à savoir: La Société des ponts, qu'est-ce qu'elle fait? Est-ce qu'elle va investir sur une réparation ou sur une reconstruction? Je suis désolée, M. le député de Beauharnois, je n'ai pas la réponse aujourd'hui, malheureusement. Mais je comprends qu'il y a urgence, puis on n'attendra pas cinq ans avant d'avoir une réponse, là. Alors, ce qu'on veut, c'est que rapidement le fédéral puisse nous indiquer c'est quoi, l'avenue ou la solution qu'il privilégie.

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

M. Deslières: Tenant compte de ce que vous venez de me dire, est-ce que l'ensemble des travaux par rapport à ce projet... Parce que je vais parler de projet, là. Je peux parler juste peut-être d'opportunité, là, je ne le sais plus, selon votre réponse que vous me donnez aujourd'hui. Est-ce qu'il y a des travaux, advenant l'hypothèse 1, que le fédéral dise: Écoute, là, on met ça à terre puis on recommence... C'est ça, dans le fond. Puis là, oui... Est-ce que les travaux se font pour dire éventuellement, face à cette hypothèse: Oui, là, on sera prêts, ou on attend, la machine est bloquée, on attend la réponse du fédéral, on ne sait pas quand? Et je comprends que le fédéral possiblement n'est pas en réflexion depuis deux, trois ans, mais, le projet dans le milieu, sur la Rive-Sud, à Montréal, ça fait longtemps qu'il est dans les cartons, ça fait longtemps qu'il est en demande. Alors, est-ce qu'on est en train de dire à ces citoyens et citoyennes qui utilisent cette infrastructure à tous les jours, avec tous les problèmes qu'on connaît — puis je n'ai pas le temps de tous les décrire — que, là, on en a encore pour 10 ans, là? C'est-u ça, la conclusion de votre réponse?

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. M. le député de Beauharnois, premièrement, il y a une volonté claire chez nous, même notre premier ministre le dit: 10 ans dans un projet comme ça, c'est peut-être demain. Alors, il faut croire que c'est des projets de grande envergure, et les étapes de préparation de plans et devis, et tout ça, ça prend tout de même quelques années. Peut-être pas 10 ans, mais ça prend quelques années.

Maintenant, on ne peut pas travailler, à cette étape-ci, à une proposition ou à faire des plans et devis quand on ne sait pas quelle solution sera retenue par le fédéral. Moi, je ne peux pas mettre mon monde sur une proposition d'inclure une infrastructure sur un pont existant qui doit être adapté ou de construire une nouvelle infrastructure sur un nouveau pont, je ne peux pas leur demander de travailler sur deux choses en même temps quand on ne sait pas laquelle des deux sera finalement la solution retenue.

Si vous me permettez, M. le député de Beauharnois, je vais laisser le sous-ministre adjoint de la région de l'Ouest, là, peut-être vous donner un complément de réponse.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez seulement vous identifier, s'il vous plaît.

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

En fait, il faut comprendre que les études de pré-faisabilité et de faisabilité technique du SLR sur l'estacade du pont Champlain étaient presque arrivées à terme au moment où le fédéral nous a alertés à l'effet qu'il était en train de réfléchir à une possibilité éventuellement de reconstruire le pont Champlain plutôt que de le réparer. Ce qu'on en sait pour l'instant, c'est que le...

M. Deslières: ...on vous entend mal.

M. Gagnon (Jacques): Je peux parler plus fort. Alors, les études de faisabilité étaient presque terminées, concernant l'implantation éventuelle d'une voie réservée sur l'estacade du pont Champlain, au moment où le fédéral nous a interpellés pour nous dire qu'il était en train de réfléchir à la possibilité de reconstruire le pont lui-même. Vous savez, pour ceux qui connaissent bien le pont Champlain, que la structure du pont Champlain ne peut pas être renforcée, il ne peut pas y avoir d'augmentation de capacité sur le pont Champlain, il ne peut pas être élargi. Donc, ils sont aux prises devant la réflexion suivante, c'est: Est-ce qu'on va investir de façon massive dans la reconstruction d'un tablier du pont Champlain à court terme ou est-ce qu'il ne serait pas préférable d'envisager dès maintenant la reconstruction d'un nouveau pont en parallèle au pont existant? Dans cette éventualité-là, évidemment ils ne reconstruiraient pas un pont avec trois voies dans chacune des directions, il y a possibilité de construire un pont avec quatre voies ou cinq voies dans chacune des directions, et une de ces voies-là

serait réservée pour le transport en commun au même titre que celle qui était possible sur l'estacade du pont Champlain, donc, dans un premier temps, éventuellement, pour permettre le passage des autobus en site propre ou éventuellement pour permettre l'implantation d'un SLR proprement dit.

C'est sûr que, pour le gouvernement du Québec, il devenait intéressant, à ce moment-là, d'arrêter d'avancer dans les études de faisabilité et de prendre ça en considération. Ce que Mme Boulet tentait d'expliquer précédemment, c'est que, si éventuellement le fédéral décidait de reconstruire le pont Champlain, qui avait une voie réservée exclusive au transport en commun, la contribution du gouvernement du Québec serait l'équivalent d'une voie sur quatre ou d'une voie sur cinq. Donc, on participerait à la voie réservée proprement dite. C'est sûr qu'en termes de coûts de construction, si on parle d'un pont comme le pont Champlain, qui pourrait coûter très probablement autour de 800 millions ou de 1 milliard, on parle d'une contribution du gouvernement du Québec de 200 millions ou de 300 millions — faisons un chiffre rond à 300 millions, si vous voulez — versus la construction d'un SLR sur l'estacade du pont Champlain qui pourrait coûter... Les études de faisabilité l'évaluaient à l'origine autour du milliard, 1 milliard, 1,1 milliard. On avait tenté de réduire les coûts, et M. Gauthier pourra peut-être me corriger, mais je pense qu'on avoisinait les 700 ou 800 millions. Donc, le différentiel de coût, ce serait entre 700 et 800 millions versus 200 à 300 millions si on pouvait implanter cette voie réservée là sur le pont Champlain.

La réponse du fédéral, ou leur réflexion, n'est pas terminée, comme Mme Boulet nous l'a dit. À ce moment-là, ils en sont encore à analyser si, le scénario économique, il vaudrait mieux reconstruire un nouveau pont, incluant les voies réservées et éventuellement des voies supplémentaires pour augmenter la capacité du pont proprement dit, ou bien d'investir de façon massive dans la réfection et la reconstruction d'un tablier au complet du pont Champlain.

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

M. Deslières: Oui. Je vais insister, là, quant à la réponse du fédéral. Je comprends, là, que ça ne fait pas deux, trois ans. Je prends votre parole, Mme la ministre. Mais quand même, là, on convient tous les deux que ce projet de train de banlieue est important, capital, en attente depuis un nombre x d'années et que, là, le fédéral a une décision à prendre. Je comprends qu'elle ne puisse pas nous la dire la semaine prochaine, mais est-ce qu'on peut avoir quand même, quand même, sagement, là... par rapport à six mois, un an, en termes d'une réponse, là, à donner aux citoyens et aux citoyennes? Parce qu'après la réponse, les études, les plans et devis, la construction, tout ça, bien on... Ça se peut qu'on ne parle pas de 10 ans, mais là il ne faut pas dire aux citoyens, là, que ça va être en 2009-2010, là.

● (16 h 40) ●

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, le député a raison, ça peut prendre cinq, six ans avant qu'on prépare

toutes les étapes techniques. Ceci dit, six mois, un an, c'est l'objectif qu'on s'était fixé, on veut une réponse et on attend une réponse du fédéral, là, dans ces délais-là. Évidemment, j'espère qu'ils vont me donner une réponse. Je ne peux pas... Et je vais insister, je vais les interpeller et je vais leur faire prendre conscience — j'imagine qu'ils le savent déjà également — de l'importance stratégique de cette infrastructure-là, des besoins en termes de déplacement des personnes. On disait 45 000 personnes qui se déplacent de part et d'autre par les autobus, les systèmes d'autobus qui existent actuellement. Ce n'est pas une solution idéale, qui avait été mise là de façon temporaire il y a une dizaine d'années, et on est toujours encore avec le même système. Alors, oui, M. le député, on va insister. On veut une réponse. C'est le délai qu'on s'est donné, entre six mois et un an.

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

M. Deslières: M. le Président, combien est-ce qu'il me reste de temps?

Le Président (M. Bergman): 9 min 30 s.

M. Deslières: Pardon?

M. Bergman: 9 min 30 s.

M. Deslières: 10 minutes. Mme la ministre, je termine sur ça, sur ce dossier-là. Moi, je vous incite à lui écrire et je ne pense qu'à fermer le dossier en termes de dire: Écoutez, ça nous prend une date en termes de plage, là, dire: Écoutez, d'ici trois mois, ou d'ici six mois, ou à la fin de l'année, pour qu'on puisse prendre une décision collectivement à ce sujet-là au bénéfice des citoyens. Moi, je vous presse d'écrire à M. Cannon.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, on a déjà écrit, M. le député, et, moi, je l'interpelle, là, j'ai l'occasion et la chance peut-être de le voir régulièrement, et on l'interpelle, là, à chaque fois. Il est très conscient de la volonté du gouvernement du Québec d'aller de l'avant avec ce projet-là.

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

M. Deslières: C'est long, c'est long avec le fédéral.

Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche (suite)

M. le Président, je veux questionner Mme la ministre concernant le projet du train de banlieue Montréal-Mascouche. Il y a eu une annonce il y a deux ans. Les travaux devaient être commencés en... devaient commencer, de mémoire là, en 2008. On nous indique que, pour toutes sortes de raisons, et elles sont multiples, les

travaux seraient retardés, que les gens ne bénéficieraient pas du train de banlieue en date.

Ma question: Est-ce que les travaux vont débiter, tel que prévu, en 2008? Et est-ce que les gens, les citoyens et les citoyennes de ce corridor peuvent compter sur le train de banlieue pour les desservir?

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

M. Deslières: Ma question s'adresse à...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général.

M. Gauthier (Joël): Merci. M. le député de Beauharnois, les travaux ont déjà débuté, il y a déjà des travaux qui sont en cours. Il y a des infrastructures ferroviaires qui sont en cours de construction, il y a l'équipement roulant qui est déjà acheté, la commande est passée. Ce qu'il reste... Puis j'essaie de saisir le sens de votre question. Je pense que ce qui préoccupe les gens dans votre question, c'est la nouvelle section de voie ferrée, le 12,8 km qui va venir s'insérer, dans le secteur de Lanaudière, au centre de la 640. Avant d'entreprendre les travaux, il faut obtenir un certificat d'autorisation, il faut soumettre le dossier, les études d'impact auprès du BAPE. Ces études-là sont terminées à 99,9 %. On me dit que, d'ici trois semaines, elles vont être déposées auprès du ministère de l'Environnement.

Il y a des consultations publiques qui ont été faites par l'AMT auprès de chacune des villes visées, des villes, des groupes, des groupes de citoyens, des groupes environnementaux dans ce secteur-là. Pour l'instant, je vous dirai que, nous, on est très confiants que, lorsqu'on va déposer les études d'impact, il n'y aura pas d'audience publique, et, s'il n'y a pas d'audience publique du BAPE parce qu'on a déjà fait les audiences publiques, bien, évidemment, on sauve six mois dans l'échéancier de travail.

Lorsque j'ai répondu tantôt au député de Blainville en lui disant «mise en service en 2010», ça, c'est la mise en service qu'on tient compte en tenant compte qu'il y aurait des audiences publiques. Donc, on prévoit six mois pour les audiences du BAPE, mais évidemment, s'il n'y a pas d'audience publique, bien on ramène l'échéancier de six mois.

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

Financement du transport en commun

M. Deslières: M. le Président, je veux revenir sur tout le questionnement, toute la question du financement du transport collectif. Comme j'en ai fait mention lors de mes remarques préliminaires, certains analystes et certaines études de la Chambre de commerce, de l'AMT évaluent les besoins en termes de 10 milliards de dollars sur une dizaine d'années, et, juste pour le remplacement, le maintien, puis corrigez mes chiffres s'ils ne sont pas bons, on évaluait à 4,6 milliards, 5 milliards, mettons que c'est 50 % de la facture... On nous dit: Le gouvernement fait sa part, les municipalités

font leur part, puis tout ça, mais il en manque, là. Au bout de tout ça, il en manque. Et l'AMT donnait un cri d'alarme en disant: Écoutez, on ne peut pas continuer comme ça, l'offre de services — et je traduis les paroles de M. Gauthier — est à peu près la même qu'en 1994.

Donc, si on veut vraiment changer les choses, si on veut vraiment se doter d'une politique de transport en commun et avec tous les gains qu'on peut faire sur le plan environnemental, sur le plan du développement durable — puis je n'insiste pas, là, j'ai déjà insisté — tous les gains pour les travailleurs et les travailleuses, tous les gains économiques pour les entreprises, est-ce que l'AMT, est-ce que le gouvernement, est-ce que le ministère planche sur un scénario de financement solide, récurrent et à long terme? On parle de 10 milliards, présentement. On parlait, en 2005-2006, d'investissement de... En argent constant, là, ça va être 14 et 15 sur 10 ans.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président...

M. Deslières: Excusez-moi, Mme la ministre. Puis là je veux le faire, là... je ne veux pas dire: Bien, vous en avez fait, puis on en a fait, puis tout ça. Je ne veux pas me placer dans une perspective, là, partisane. Je veux qu'on regarde l'ensemble du financement transport en commun dans les trois fenêtres pour un gain extraordinaire pour les Québécois et pour le Québec. Excusez, M. le Président.

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

Mme Boulet: Non, écoutez, le député, M. le Président, parle de 10 milliards de dollars sur 10 ans, puis on en met cinq sur cinq ans. Ça commence à être pas si pire, je trouve. C'est 1 milliard de dollars par année qu'on s'est engagés à investir. Et, pour la première fois dans toute l'histoire du Québec dans le transport collectif ou dans le transport en commun, on finance 50 % de l'amélioration des... de l'exploitation. Alors, si on offre de nouveaux services, si on bonifie l'offre de services, si on améliore les services à la clientèle, on finance à travers la politique de transport collectif.

Alors, c'est la première fois qu'on va au-delà des infrastructures, des immobilisations qu'on a toujours faites, là, mais là on... Premièrement, les montants d'argent sont très importants en termes de financement, on parle de 500 millions de dollars qui sont sur le plan triennal d'immobilisations. Et en plus on finance les bonifications de l'offre de services, alors on vient aider l'exploitation de ces sociétés de transport là. Alors, je pense que l'effort est considérable.

J'ai un graphique, là, qui n'est pas coloré, on ne voit rien, mais... Puis je ne veux pas vous relancer...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...je ne veux pas vous relancer, là, mais, en 2000-2001, il y avait eu 238 millions de dollars, puis on est à 1 milliard. C'est quatre fois le montant qui a été investi, en 2000-2001, sous votre gouvernement. Alors, je pense qu'on peut... C'est vrai

que tout n'est pas parfait, M. le député de Beauharnois, on peut toujours faire plus, puis, oui, il faut investir beaucoup dans les transports collectifs parce que c'est l'avenir de demain, c'est également une solution pour le développement durable. Il y a un problème de congestion, de déplacement des personnes sur le grand territoire de l'île de Montréal. Maintenant, il ne faut pas nier qu'il y a un effort considérable, c'est du jamais-vu. Quand on a mis en place la politique de transport collectif en juin 2006, ça a été applaudi par tous les partenaires. C'est du jamais-vu en termes de soutien et d'aide financière à leur projet de développement. Alors, je pense qu'il ne faut pas...

Je peux peut-être... Je ne sais pas si vous voulez... Il y avait des questions peut-être plus pointues à M. Gauthier, si vous voulez qu'il complète, ou vous allez revenir? C'est parce que...

M. Deslières: Je vais poser mes questions. Vous pouvez...

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

Mme Boulet: O.K.

M. Deslières: Oui, M. le Président. Je comprends ce que vous me donnez, là. Vous me dites: 5 milliards pour l'ensemble du transport en commun au Québec, mais, moi, je vous parle de besoins d'investissement identifiés par l'AMT, pour la grande région métropolitaine, de 10 milliards de dollars. Je comprends l'effort, mais vous conviendrez avec moi que, face aux besoins... Tous les organismes nous le disent: Écoutez, ce n'est pas suffisant, on ne changera pas de façon majeure l'offre de services pour faire des gains au niveau de l'achalandage... et les conséquences positives sur ça. Or, or, du côté... on nous dit: Écoutez, il va falloir regarder d'autres solutions.

Donc, la question que je vous pose... L'effort, je n'en disconviens pas, l'effort est là, sauf que convenez avec moi que ça ne complète pas et ce n'est pas suffisant. Ma question: Est-ce que l'AMT et d'autres organismes envisagent d'autres moyens, d'autres solutions pour obtenir l'ensemble du financement? M. Gauthier, dans différents articles, différentes conférences, parle souvent de jeter un regard et de regarder du côté obligatoire pour le financement du... Puis ce n'est pas une accusation que je fais, là, je cherche une solution. Est-ce qu'on peut penser, comme ailleurs, dans d'autres États ou en Europe, où l'entreprise était partie prenante du financement, les municipalités... Parce que je vous indique...

● (16 h 50) ●

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

M. Deslières: Oui, je conclus, M. le Président. Je vous indique, Mme la ministre, que, par rapport à l'effort au cours des dernières années, le citoyen utilisateur a connu plusieurs augmentations de cartes, de CAM, puis tout ça, de tarifs, plusieurs augmentations de tarifs. D'ailleurs, en passant, je fais une parenthèse, c'est un peu une marque de commerce du gouvernement d'augmenter

partout les tarifs. Mais je m'en tiens au transport, je m'en tiens au transport, présentement. Je dis — et ma question, le sens de ma question: Est-ce que...

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

M. Deslières: ...vous avez cherché des solutions au manque de financement? Voilà.

Le Président (M. Bergman): Le temps étant écoulé, il y a du temps pour juste une très, très courte réponse.

Une voix: ...

Mme Boulet: Bien, il n'a pas répondu, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Une très courte réponse, le temps est écoulé.

Une voix: Non, mais il reste 10 secondes.

Mme Boulet: Vas-y, dis...

Le Président (M. Bergman): Une très courte réponse, M. le président-directeur général.

M. Gauthier (Joël): M. le député de Beauharnois, je comprends que je pourrai répondre dans votre prochain bloc, parce qu'en 10 secondes...

M. Deslières: ...complète, si vous voulez passer au collègue de Blainville, moi ça ne me fait rien, là. Je ne connais pas les...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général.

Des voix: ...

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président, mais peut-être sur le même sujet. Au début des années 2000, les mêmes sociétés de transport étaient en demande auprès du gouvernement de l'époque, et à l'époque c'est à peine 200 millions de dollars qui avaient été dégagés. Nous, cette année, on dégage cinq fois plus d'argent. Je comprends que le député de Beauharnois nous dit que ce n'est pas suffisant, mais c'est quand même cinq fois plus d'efforts que son gouvernement à lui à l'époque a consentis pour les mêmes questions, pour les mêmes besoins qui étaient là. Alors, je pense qu'il est important de le faire remarquer.

Ligne de métro reliant Laval à Montréal

Mais mes questions pour le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport vont porter sur un grand chantier qu'a été le métro de Laval,

qui a été inauguré, il y a à peine un an, par le premier ministre du Québec avec bien sûr la ministre des Transports, et plusieurs collègues ont été invités. Moi, j'aimerais bien qu'on puisse faire un peu l'état de la situation en termes d'achalandage, en termes de coûts, en termes d'où nous en sommes par rapport à la réalisation et la mise en service de cet important outil de transport collectif qu'est le métro de Laval pour l'ensemble des concitoyens de la grande région métropolitaine.

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le député de Marquette. Alors, vous le soulignez à juste titre, le 28 avril dernier, on mettait en service officiellement le prolongement de trois stations du réseau de métro de Montréal vers Laval, alors les stations Cartier, De la Concorde et Montmorency. Vous m'interpellez au niveau d'un bilan, là, de rendre compte un peu de...

M. Ouimet: Un peu l'achalandage par rapport aux projections.

M. Gauthier (Joël): ...l'achalandage. Mais, au niveau des projections, je vous rappellerai qu'on a terminé deux mois avant l'échéancier. Ce projet-là devait se terminer ou devait être mis en service le 1er juillet 2007, on a devancé l'échéancier de deux mois et on a sauvé 58 millions par rapport au budget autorisé. Lorsqu'on a repris les rênes de ce projet-là, le budget était à 803 millions, et on a terminé à 745. Du 745, je vous le dis tout de suite, là, on a provisionné à 100 % toutes les réclamations dans le projet. En réalité, nous, on s'attend à ce que le projet va se terminer entre 738 et 740 millions. Alors, deux mois d'avance sur l'échéancier, des économies par rapport au budget, on retourne l'argent.

Au niveau des prévisions d'achalandage, on prévoyait que les trois stations étaient pour générer 50 000 déplacements par jour des usagers, et je vous dirai qu'aujourd'hui on dépasse les 60 000. Autant ce projet-là a pu être décrié au cours des dernières années a pu être décrié, autant, aujourd'hui, il est victime... autant il est victime de son succès. Et on constate que, lorsque des infrastructures de transport performantes sont mises en service, lorsque les gouvernements supérieurs, lorsque les municipalités, lorsque les organismes mettent en place des services de transport qui sont performants — un métro, c'est performant et c'est structurant — les gens n'hésitent pas à l'adopter, à changer leur comportement. Et, dans un contexte de réchauffement climatique, de réduction de gaz à effet de serre, nous, on encourage puis, dans le Plan stratégique de l'AMT, on le fait, on encourage l'implantation, la construction d'infrastructures lourdes qui sont performantes, tels les métros, les trains de banlieue, les trams-trains ou les tramways.

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

M. Ouimet: Alors, comme vous dites, c'est un heureux problème, là, de 50 000 déplacements à plus de 60 000 déplacements. C'est un heureux problème, mais ça occasionne peut-être quelques petites difficultés pour

les usagers du métro qui sont à Montréal lorsque le métro arrive dans la station — je pense à Henri-Bourassa. Alors là, il y a quelques plaintes, les gens disent qu'il n'y a plus de place pour s'asseoir. Est-ce qu'il y a des mesures de solution qu'on est en train d'envisager pour pouvoir accommoder ces usagers-là, qui ont bien sûr vu le métro de Laval d'un très bon oeil mais qui, là, se voient privés d'une place à bord du métro lorsqu'ils doivent y circuler?

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): L'exploitation du métro relève de la Société de transport de Montréal, qui ont une équipe extraordinaire. Ce sont parmi les meilleurs exploitants au monde, là. Alors, ce serait à eux de répondre à la question. Mais, ceci étant, je peux quand même vous donner quelques éléments de réponse, là.

Je pense que la STM est à revoir la capacité à l'intérieur des voitures, qu'on qualifie... les MR-73, qui, par un nouveau design intérieur, va faire en sorte, je pense, de pouvoir augmenter sa capacité d'environ 10 %.

Il y a au niveau de l'exploitation. La ligne débute maintenant à Montmorency pour se terminer à Côte-Vertu, et, dans les heures de pointe, il y a des scénarios qui sont à l'étude par la Société de transport de Montréal pour faire ce qu'on appelle, nous, dans le jargon, des lignes plus courtes. Donc, Montmorency jusqu'à... Je vous donne à titre d'exemple, là, ça pourrait être jusqu'à Lionel-Groulx ou jusqu'à Bonaventure. Donc, un train sur deux n'irait pas jusqu'à Côte-Vertu, ce qui pourrait permettre d'augmenter l'offre de services. Et d'ailleurs, au niveau de l'offre de services, depuis la politique québécoise qui a été mise en vigueur, annoncée en juin 2006, la STM a augmenté son offre de services de 17 % à l'intérieur de son réseau, ce qui fait en sorte que la problématique vécue, qui crée certains inconvénients, il faut le reconnaître... La popularité du métro, du prolongement du métro vers Laval crée des inconvénients lorsqu'on arrive en heure de pointe, sur le territoire montréalais. Mais l'ajout d'offres de services, l'accroissement de la capacité dans les véhicules MR-73 et évidemment les MR-08, lorsqu'ils seront mis en service, là, feront en sorte de pouvoir résorber cette situation.

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

Achalandage et retards des trains de banlieue

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Je vais profiter de la présence de M. le P.D.G. de l'AMT pour aborder la question des trains de banlieue, et plus particulièrement des questions sur l'achalandage et les retards. Les clients des trains de banlieue, particulièrement les lignes Mont-Saint-Hilaire, Dorion-Rigaud et Delson-Candiac, ont subi de nombreux retards au cours de la dernière année. J'aimerais savoir, M. le Président, qu'est-ce qui a été fait au niveau de l'AMT pour améliorer cette situation.

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le Président. M. le député de Laurier-Dorion, alors merci pour votre question. Votre question est pertinente. Les cinq lignes... Là, vous avez fait référence à trois lignes du réseau de trains de banlieue, là, mais les cinq lignes du réseau de trains de banlieue ont connu un hiver extrêmement difficile, et je ne vous cacherai pas que pour nous ça a été très préoccupant. Les conditions climatiques qu'on a vécues au Québec, l'abondance de la neige, là, ont fait en sorte que ce fut extrêmement difficile, et d'un taux de ponctualité que... La norme chez nous est entre 95 % et 98 % de ponctualité des trains de banlieue. Les mois de décembre et janvier ont fait en sorte qu'il y a des lignes qui ont été en bas de 80 %. On parle de 79 % sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, 79,17 % sur la ligne Dorion-Rigaud. Et je ne vous cacherai pas qu'on n'est pas heureux de cette situation-là mais qu'on a pris des mesures.

Particulièrement, suite à la première tempête du 3 décembre dernier, chez nous on a créé une cellule météo, qu'on appelle, et, chaque fois qu'il y a plus de 10 cm de neige qui est prévu par Environnement Canada ou par les météorologues, il y a une cellule qui se déploie chez nous pour s'assurer que le matériel roulant va pouvoir fonctionner, que les aiguillages... Parce que la grande problématique qu'on a vécue l'hiver dernier, c'est des problématiques d'aiguillage, ce qu'on appelle, dans notre jargon, des switchs qui gelaient parce qu'il y avait trop de neige dessus puis qui n'étaient pas déneigées à temps par le CN puis le CP. Parce qu'il faut comprendre qu'on n'est pas propriétaires d'aucune emprise ferroviaire majeure chez nous. Or, nos trains circulent toujours sur les liaisons ou sur les voies ferrées qui appartiennent au CN puis au CP.

● (17 heures) ●

Alors, on s'assure de façon préventive que ce soit déneigé et déglacé. Et il y a un programme particulier d'entretien du matériel roulant qui a été mis de l'avant pour s'assurer de faire non seulement de l'entretien régulier, mais du préventif, et, au moment où je vous parle, pas plus tard que lundi dernier, au début de cette semaine, on avait des rencontres avec les gens d'opération chez nous pour déjà préparer l'hiver prochain pour s'assurer que les gens ne revivent pas la période de retards et les retards importants qu'ils ont vécus.

Et, je vous le dis, moi, au nom de l'Agence métropolitaine de transport puis pour le bénéfice de tous nos clients, on s'est excusés publiquement en décembre et je le refais devant l'Assemblée nationale: les services qui ont été rendus cet hiver ne sont pas pour nous des services qui répondaient à la norme. Et, dans ce sens-là, lorsqu'on veut encourager les citoyens à prendre le transport collectif et lorsqu'il y a des conditions climatiques qui sont difficiles, des tempêtes de neige, le réflexe des gens devrait être de laisser leurs autos à la maison et prendre des services de transport qui sont performants, et ça n'a pas été le cas cet hiver, et nous y travaillons déjà, à préparer le prochain hiver.

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

M. Sklavounos: Oui. Merci, M. le Président. Une question similaire mais concernant plus le manque

de places dans les trains. Alors, ça a déjà été mentionné que l'achalandage a plus que doublé, depuis les 10 dernières années, sur les trains de banlieue. Les clients ont déjà, par le passé, fait des plaintes concernant le manque de places dans les trains.

Y a-tu quelque chose qui a été fait à ce niveau-là pour améliorer cette situation? Et est-ce que vous avez une proposition? Y a-tu un plan qui est en place également pour adresser cette situation particulière?

M. Gauthier (Joël): Merci de votre question. Évidemment, on est...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): Excusez-moi, M. le Président. Excusez-moi. Alors, je vous remercie de votre question. Effectivement, vous touchez un point important. Depuis 1996, l'achalandage des trains de banlieue de la région métropolitaine a augmenté de 120 %. Alors, on est passé de 6 millions d'usagers à plus de 15 millions d'usagers, ce qui fait en sorte que chez nous il y a plus qu'une fois et demie les gens qui transitent par l'aéroport qui circulent chez nous. Mais, à plus de 15,5 millions d'usagers, Montréal, la région métropolitaine est devenue la sixième en importance, sixième région en importance pour le trafic de trains de banlieue en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Boston, Philadelphie et Toronto. Donc, il y a une masse critique très importante et un joueur important.

Le député de Marquette tantôt faisait référence au prolongement du métro vers Laval qui cause certains désagréments: parce que les gens prennent le métro à Laval, il y a moins de places quand on arrive à Montréal. On vit, de façon identique, la même chose sur l'ensemble des lignes de train de banlieue. Alors, les gens qui sont en bout de ligne, le matin, ont de la place pour s'asseoir, et plus on se rapproche de Montréal, dans la circonscription, je pense, de Marquette, là, sur la ligne de Dorion-Rigaud, maintenant, on me dit que les gens sont maintenant debout, il n'y a plus de places de disponibles. Alors, oui, il faut s'attaquer à ça.

On a déposé un plan auprès du gouvernement du Québec en 2006, si je ne m'abuse, auprès de la ministre... auprès de la ministre des Transports... du ministre des Transports et qui prévoyait le renouvellement de la flotte et l'acquisition de véhicules à plus grande capacité d'accueil, ce qu'on appelle les véhicules à deux étages. Toronto a fait ce choix-là il y a 25 ans de ne plus acheter aucun véhicule à un étage mais d'acheter des véhicules à plus grande capacité, des deux-étages. Le gouvernement du Québec nous a entendus et nous a répondu en nous permettant d'acheter 160 voitures à deux étages, annonce qui a été faite en décembre dernier, le 17 décembre dernier, en présence de la ministre, auprès d'un fournisseur québécois qui est Bombardier. On en est très heureux. C'était l'annonce la plus importante, l'investissement le plus important de toute l'histoire du réseau de trains de banlieue au Québec depuis la création du Québec et même depuis le Bas-Canada. Alors, on est très heureux.

L'annonce a été faite en décembre, et on prévoit recevoir nos premières voitures en... on prévoit recevoir nos premières voitures en décembre... à l'automne 2009

pour une séance de rodage et un déploiement sur chacune des cinq lignes. Chacune des cinq lignes de train de banlieue va recevoir du matériel roulant neuf à deux étages, moderne, équipé de toilettes, supports à vélo, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Alors, tout ça pour vous dire que, oui, il y a un plan. Le gouvernement nous a entendus, nous a répondu. La commande a été passée, en décembre dernier, à Bombardier, et on s'attend à un déploiement au cours des prochains mois.

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

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Si vous pouvez m'informer combien de temps reste à notre bloc.

Le Président (M. Bergman): Vous avez sept minutes...

M. Sklavounos: Sept minutes. Je vais profiter...

Le Président (M. Bergman): ...incluant la réponse.

M. Sklavounos: Parfait. Sur une même ligne de questions, les clients du train de banlieue également demandent plus de départs, notamment le week-end et la soirée.

Qu'est-ce que le ministère ou l'AMT ont prévu pour répondre à cette demande qui est récurrente depuis quelques années déjà?

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): Oui. Merci, M. le Président. Oui, une demande récurrente sur certaines lignes, parce qu'il y a déjà des lignes qui ont du service le week-end, la ligne Deux-Montagnes, à titre d'exemple, là, qui a du service le week-end. Avec l'acquisition des 160 nouvelles voitures, là, ça va nous permettre, un, de renouveler la flotte mais aussi de pouvoir ajouter du service, parce que, là, au moment où on se parle, la flotte est déployée de façon importante, là. De façon quasi totale, la flotte est déployée.

Il y a une problématique de main-d'oeuvre aussi, je ne vous le cacherai pas. Nous, on est propriétaires du matériel roulant, on détermine les horaires, mais le matériel roulant n'est pas entretenu par nous et il n'est pas opéré par nous, il est opéré par CN quand on est sur le réseau CN, il est opéré par le CP quand on est sur le réseau CP.

Il y a une problématique de main-d'oeuvre au niveau des équipages. Au moment où on vous parle, il y a des gens qui s'en vont à la retraite, et CN, et CP, n'est pas en mesure — bien, plus CP que CN — de nous fournir des équipages additionnels pour rajouter du service les week-ends, sauf qu'on est en discussion avec eux pour trouver une solution puis on est aussi en discussion pour regarder d'autres façons de faire, d'autres façons d'opérer nos trains avec une main-d'oeuvre qui est peut-être plus qualifiée, formée à la fine pointe, et une main-d'oeuvre qui

pourrait débiter sa carrière et qui ne serait pas en fin de carrière.

Mais, la problématique de l'amélioration de l'offre de services, nous en sommes conscients. La politique québécoise de transport collectif... Tout nouveau service mis en place à partir du 1er janvier 2007 est financé à hauteur de 50 % par le gouvernement du Québec, par la politique québécoise, à partir d'une enveloppe, là, prédéterminée avec le ministère. Oui, nous en sommes conscients. Oui, nous allons l'adresser. C'est sûr que les nouvelles voitures vont faire en sorte que ça va nous permettre une plus grande flexibilité, mais il y a aussi la problématique de main-d'oeuvre qu'on doit résoudre pour offrir des services, et pour nous, là, il est important d'avoir des services sept jours par semaine au niveau des trains de banlieue.

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

Solutions envisagées pour la circulation durant la réfection de certains ponts

M. Ouimet: Bon, une courte question, M. le Président: Concernant le pont Galipeault qui sera fermé et qui sera reconstruit, quelles sont les mesures que l'AMT prend, à l'intention de prendre pour pallier à la fermeture du pont Galipeault, pour soulager les gens qui circulent sur le pont Galipeault?

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général.

M. Gauthier (Joël): Alors, on travaille avec le ministère des Transports du Québec dans les travaux majeurs, que ce soit pour les travaux du pont Mercier ou le pont Galipeault.

Le pont Galipeault, ma compréhension, c'est qu'il y a 50 % de la circulation, 50 % des voies qui vont être fermées pour trois ans ou pour le temps qu'on refasse un tablier. Alors, oui, on travaille avec le MTQ pour améliorer la fluidité, pour enlever des autos sur la route pour permettre un meilleur accès au chantier et évidemment pour convaincre des gens de prendre le transport collectif et leur démontrer qu'ils ont le choix d'être pris dans la congestion pendant les travaux ou d'utiliser des services qui peuvent être performants. Dans ce sens-là, on agrandit les stationnements incitatifs aux gares de L'Île-Perrot, où on rajoute 150 places de stationnement, on réouvre un stationnement à Pincourt, le stationnement Cardinal-Léger, il y aura un agrandissement de 30 places supplémentaires à la gare Dorion et il y aura un 250 places additionnelles de stationnement incitatif qui va être fait à la gare Vaudreuil. Ça, c'est les mesures que je peux vous annoncer aujourd'hui.

Il y a aussi des discussions avec le ministère pour voir si une réduction tarifaire pour les gens visés par la région concernée pourrait s'appliquer, et ça, il y a plusieurs scénarios à l'étude, mais, à titre d'exemple, je vous donne un exemple qui n'est qu'une hypothèse, mais quelqu'un qui déciderait de s'abonner de façon annuelle au transport collectif pourrait obtenir une réduction de tarifs pendant la durée des travaux.

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

M. Ouimet: Bien, s'il reste du temps, peut-être sur la question du pont Mercier, les mesures pour soulager les utilisateurs du pont Mercier. Ça, c'est tout près de chez nous, ça passe dans ma circonscription électorale et ça va occasionner bien sûr...

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de...

M. Ouimet: ...des contretemps très importants.

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Et j'avais oublié: suite à la fermeture du pont Galipeault, on va rajouter des voitures sur les rames, là, une rame de neuf voitures de train pour en avoir 10, pour avoir plus de capacité pour accueillir des gens pour peut-être libérer quelques places pour les gens du comté de Marquette.

Quant au pont Mercier, ce qui est prévu lorsque les travaux débiteront, là, au niveau du transport collectif, c'est l'agrandissement du stationnement incitatif Châteauguay, aménagement d'une voie réservée sur la route 138, à l'approche du pont Mercier, agrandissement du stationnement de la gare Sainte-Catherine, ajout de services de train de banlieue sur la ligne Delson-Candiac, renforcement du service d'autobus dans l'axe de l'autoroute 20-route 138 vers Mercier, Châteauguay et Montréal et mise en place d'un autobus express métropolitain qui partirait de Châteauguay pour desservir les secteurs Lachine et Dorval. Alors ça, ce serait un nouveau service. Plutôt que d'aller vers le centre-ville, là, le réseau d'autobus, il y aurait un nouveau service qui desservirait l'Ouest-de-l'Île.

● (17 h 10) ●

M. Ouimet: Merci. Ça répond à ma question pour l'instant.

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

Ligne de métro reliant Laval à Montréal (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, si on reste sur le métro de Laval, nous aussi, on salue l'arrivée du métro à Laval. Cependant, ayant dit ça, les résidents de la couronne nord, c'est cependant difficile pour eux d'accéder au métro, à Laval, s'il n'y a pas de voie réservée. Vous avez posé une question l'an passé... j'avais posé une question, M. le Président, l'an passé, au président de l'agence, et il me disait que c'était dans les cartons.

J'aimerais savoir, pour effectivement bien desservir les gens de la couronne nord, quels sont les échéanciers mis en place pour l'implantation de ces voies-là.

Le Président (M. Bergman): M. le président-directeur général de l'AMT.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Effectivement, M. le député de Blainville, l'AMT copilote, ou coprésidé, un comité de travail avec le ministère des Transports du Québec pour l'utilisation du réseau supérieur, donc le réseau autoroutier, dans la région métropolitaine pour rajouter des voies, lorsque c'est possible, sur les autoroutes, et ces voies-là pourraient être réservées et dédiées au service d'autobus express et à du covoyage. Dans ce sens-là, parmi les autoroutes qui sont covoagées sur le réseau supérieur, il y a notamment l'autoroute 15, qui dessert le Nord, qui va... qui dessert le Nord et qui dessert votre région. Et je suis sûr que vous en êtes fort conscient, si vous écoutez les bulletins de circulation le matin, là, on parle d'une congestion récurrente qui oscille minimalement dans 45 minutes de temps de perte de temps mais qui va souvent jusqu'à 1 h 30 min. Alors, pour nous il est clair que...

Puis, il y a une étude qui est en cours, je vous le dis, pour spécifiquement l'autoroute 15. Pour nous, il est clair que c'est une priorité. Si on doit intervenir sur le réseau routier de la région métropolitaine, il y a deux secteurs qui doivent être prioritaires, il y a l'autoroute 15 pour desservir le Nord et les Laurentides, qui sont victimes d'une grande croissance démographique mais qui ont des conséquences sur le réseau supérieur, là, sur le réseau autoroutier. Alors, pour nous, on étudie la possibilité d'implanter des voies réservées sur ce secteur-là. Et il y a le secteur du pont Champlain, là, la 10, l'autoroute 10 à partir du secteur 30 qui, je l'expliquais tantôt, je pense, à vous ou à votre collègue de Beauharnois, a une part modale importante, là, de plus de 44 %.

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

M. Gingras: Donc, M. le Président, je n'ai pas entendu l'échéancier, donc je n'ai pas entendu le mois ou l'année. On me disait l'année passée que ça s'en venait. Dans la réponse du président de l'AMT, je n'ai pas entendu cette date-là.

Lui dire deux choses, lui dire, dans un premier temps, que c'est important que les voies réservées soient construites en dehors de l'autoroute actuelle, des voies de l'autoroute actuelle, pas question de diminuer la part actuellement utilisée par l'automobile. On se rappellera de l'échéancier des voies réservées sur l'autoroute 13 et l'hésitation du ministère à ce moment-là. Je ne me rappelle plus comment ça avait coûté pour hésiter comme ça, mais c'était une somme très importante.

Solutions envisagées pour la circulation durant la réfection de certains ponts (suite)

Du côté de la 13 ou du côté de l'accès des gens de Saint-Eustache, parce qu'on sait que, l'an prochain, le ministère prévoit aussi reconstruire le pont de Saint-Eustache... Le nom m'échappe, là.

Une voix: ...

M. Gingras: Arthur-Sauvé. Merci. Donc, le pont Arthur-Sauvé, il va avoir besoin d'un accès au transport collectif pour ces gens-là aussi.

Est-ce qu'il y a d'autre chose de prévu que la voie sur la 15? Et vous pourriez m'indiquer c'est quoi, les plans de l'AMT pour essayer d'aider aussi à la circulation et au transport des personnes durant la reconstruction du pont Arthur-Sauvé?

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Tout à fait. Le pont Arthur-Sauvé, qui, je pense, est la route 148 ou 158, là, va être fermé, va être fermé l'an prochain, et il y a déjà des discussions que nous avons engagées avec le ministère des Transports du Québec mais aussi avec des intervenants, notamment le CN, qui est propriétaire de la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes, pour voir si on ne peut pas rajouter du service — Deux-Montagnes est victime de son succès, là — mais rajouter du service sur la ligne Deux-Montagnes.

Il y a un projet au programme triennal d'immobilisations de l'agence qui est de créer une nouvelle gare à Saint-Eustache, au sud... non, excusez, au nord de la 640. Donc là, ça se termine au sud de la 640, à la gare Deux-Montagnes. Cette nouvelle gare là, avec du stationnement additionnel, viendrait libérer le stationnement Deux-Montagnes. Et on pourrait faire une pierre deux coups: le stationnement Deux-Montagnes, qui déborde à partir de 6 h 45, le matin, c'est un 1 000 places, puis il n'y a plus une place de disponible. Donc, si on veut rajouter du service pour atténuer les impacts de la fermeture d'Arthur-Sauvé, il va falloir aussi trouver du stationnement, et, dans ce sens-là, la gare Saint-Eustache, au nord de la 640, est un projet qu'on étudie chez nous.

Il y a aussi... Sur la 640, entre, je vous dirai, Saint-Eustache ou entre Deux-Montagnes, la sortie des Promenades Deux-Montagnes, de l'aréna, et le branchement de la 40, il va falloir prévoir des mesures pour permettre des voies préférentielles pour les autobus si on veut soulager... que ce soit par la 640 dont je vous fais référence ou par le secteur Grande-Côte, parce que je pense qu'on pourrait passer un circuit d'autobus par Grande-Côte. Mais tout ça pour vous dire, M. le député de Blainville: On est conscients de la situation puis on regarde pour trouver des mesures de mitigation qui soient acceptables pour soulager les inconvénients qui découleront de la fermeture du pont Arthur-Sauvé.

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

M. Gingras: J'ai mal entendu à nouveau la date pour les voies réservées sur l'autoroute 15.

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

M. Gauthier (Joël): Au niveau des autoroutes 15 — et je suis convaincu que vous allez être d'accord avec nous, M. le député, là — la pire chose qui peut arriver, c'est un projet qui part de façon improvisée. Ça, ça amène des métros de Laval, ça amène des Gaspésia, ça amène le gaspillage de fonds publics. Alors, dans la façon de faire dans les discussions entre le MTQ et l'AMT puis dans nos projets, nous, on s'assure que le concept soit déterminé, qu'on fasse des plans et devis, puis, à partir du moment où le concept est finalisé puis

les plans et devis sont faits, bien on sait dans quoi on s'engage puis on sait pour quels montants on s'engage, et c'est là-dessus que travaillent actuellement le MTQ et l'AMT, alors finaliser le concept et voir... avant-projet préliminaire, avant-projet définitif. Et on veut la mettre en place le plus rapidement possible, et les gens du ministère tiennent compte de la réfection de l'autoroute 15, des travaux qui y sont déjà programmés et planifiés pour ne pas intervenir deux fois dans les mêmes emprises.

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

M. Gingras: J'aurais juste apprécié une date de prise de décision si ce n'est pas une date d'implantation.

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

Mme Boulet: M. le Président, je pense que la réponse de M. Gauthier a été très claire. Alors, l'AMT et le MTQ travaillent à l'élaboration du projet dans toutes ses phases techniques et préliminaires. Alors, quand on sera capables de donner une date plus précise avec les coûts, ça nous fera plaisir d'en informer le collègue de Blainville.

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

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, la réponse est très claire, il n'y a pas de date.

Ceci étant dit, donc, comme je le disais, pour pouvoir bénéficier des investissements du métro de Laval pour les gens de la couronne nord, c'est important de pouvoir y accéder, parce qu'à l'heure actuelle la venue du métro, pour les gens de la couronne nord, ça n'a pas apporté aucun bénéfice.

Ligne de train Montréal-Repentigny-Mascouche (suite)

Je reviens au train de l'Est, donc Montréal-Repentigny-Mascouche, et je me fais le porte-parole ou je m'interroge, je me fais le porte-parole des gens de L'Assomption pour demander au président de l'AMT: Est-ce que, dans les cartons, le prolongement du train de l'Est, à L'Assomption, est prévu? Et, si oui, quand? Sinon, quelles sont les démarches qui sont actuellement faites pour que le train puisse aller à L'Assomption? Est-ce que, dans le projet actuel, il est prévu ou c'est comme vous parliez du pont Champlain tantôt, là, il faut prévoir l'impossible ou prévoir qu'il pourrait y avoir un transport? Est-ce que c'est prévu dans le projet actuel que le train pourrait être prolongé à L'Assomption? Et, si oui, quand? Et qu'est-ce qu'il y a dans les cartons? Et j'aimerais entendre... Je sais que Mme la ministre par la suite s'est prononcée, mais je veux entendre le directeur, le président de l'agence là-dessus.

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

Mme Boulet: Bien là, il veut entendre...

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

● (17 h 20) ●

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, merci, M. le député, pour votre question. Le projet actuel sur lequel on travaille puis qu'on est en réalisation de façon concrète, là, c'est le projet du train de l'Est pour desservir Mascouche, Terrebonne, Repentigny puis ensuite l'île de Montréal. Quand on parle de Mascouche, on parle d'une population qui va avoisiner les 45 000 personnes. Le secteur de Lachine... pas de Lachine mais de Terrebonne et Lachenaie, là, c'est 100 000 personnes, puis c'est 80 000 personnes pour desservir Repentigny. Donc, on parle de la quatrième plus grande ville du territoire de la CMM qui n'avait pas de service. Alors ça, c'est le projet sur lequel on travaille.

Est-ce qu'on peut prolonger le service jusqu'à L'Assomption? La réponse, c'est non. Est-ce qu'on peut desservir L'Assomption? La réponse, c'est oui. Mais c'est parce que, si vous voulez, au point de vue géographique, là, on part d'un secteur, alors, si... Puis on l'étudie, là, le secteur L'Assomption, puis ce serait une connexion à partir de Repentigny, du secteur Le Gardeur. Alors, la voie ferait un peu un Y, là, ferait un Y lorsqu'on veut aller vers Mascouche et Terrebonne, et, de l'autre côté, on continuerait sur L'Assomption.

Les discussions qu'on a actuellement avec la municipalité de L'Assomption: on regarde une possibilité de desserte de deux trains par jour, deux trains le matin et deux trains le soir, alors que, la desserte sur Mascouche et Terrebonne, on parle d'un service minimal de cinq le matin plus les trains de jour, là, plus les trains de soir, là, et les trains de la pointe du soir, ce qui fait en sorte que, si la desserte L'Assomption devait fonctionner, les citoyens à partir de Le Gardeur ou du secteur Repentigny, Charlemagne, puis ensuite on s'en vient là sur le territoire montréalais, eux bénéficieraient d'un service de sept trains minimal par période de pointe du matin.

L'avancement des discussions: on est à examiner, un, les coûts d'immobilisations, qui sont pas mal cernés, là, combien de voitures qu'il faudrait rajouter, combien de locomotives, etc., l'emplacement d'une gare, un stationnement incitatif, la signalisation. Même s'il y a une voie ferrée... Les gens nous disent: Il y a une voie ferrée qui est existante. Oui, mais une voie ferrée qui transporte des marchandises n'est pas soumise aux mêmes règles qu'une voie ferrée qui transporte des passagers. Alors, quand on transporte des passagers, il y a de la signalisation additionnelle qui doit être faite, il y a un peu plus de sécurité, puis les voies doivent permettre de rouler à 100 km/h si on veut une bonne qualité de service. Ça, c'est tout enclenché. Il y a une étude de prévue à notre programme triennal d'immobilisations pour le secteur de L'Assomption.

Ceci étant, M. le député, évidemment ça, c'est le secteur investissements, qui, dans le Programme d'aide au transport collectif, sont financés à hauteur de 75 % par le gouvernement du Québec. Mais l'exploitation, l'exploitation, ça, c'est financé par les municipalités, et, dans les discussions qu'on a avec la municipalité de L'Assomption, il faut que la municipalité de L'Assomption aussi s'engage à assumer sa part des coûts d'exploitation, qui sont à 40 %. 40 % des coûts d'un tronçon, quand on regarde la Loi de l'AMT, là, on segmente ou on saucissonne des tronçons — c'est l'article 71, si je ne m'abuse, de la loi — et ça nous prend un engagement de la municipalité de L'Assomption à vouloir assumer sa part

des coûts d'exploitation. Réclamer des investissements, des immobilisations, c'est une chose, mais la conséquence, c'est: il faut aussi assumer les coûts d'exploitation, et les discussions qui se déroulent actuellement avec la municipalité sont à ce niveau-là. Et, s'il y a un engagement de la municipalité à assumer sa part des coûts d'exploitation, c'est sûr que ça pourrait aider à faire avancer le dossier.

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

M. Gingras: Donc, je comprends que la desserte du train de banlieue pour les citoyens de L'Assomption est possible.

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

M. Gauthier (Joël): Elle est tout à fait possible et, je vous dirai, elle pourrait être réalisable dans un délai assez court s'il y a une entente. Mais, au moment où je vous parle, là, ce n'est pas au niveau des immobilisations où le dossier pourrait retarder, c'est plus: la détermination des coûts d'exploitation est assumée par la municipalité desservie.

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

M. Gingras: Donc, comme le train de Blainville a été un succès, j'imagine que le train de l'Est aussi en sera un.

Ligne de train Montréal—Blainville—Saint-Jérôme

Au niveau de la fréquentation au niveau du train de Blainville donc et suite au prolongement vers Saint-Jérôme, il y a effectivement eu ajout de services. Est-ce qu'il y a d'autre chose de prévu en termes d'horaires pour satisfaire, là, les citoyens qui utilisent... les utilisateurs?

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

M. Gauthier (Joël): Oui. Merci, M. le député. L'ouverture, la mise en service du train, du prolongement du train de Blainville vers Saint-Jérôme a eu lieu le 8 janvier 2007, et nos prévisions d'achalandage, là... Il y a près de 500 personnes par jour qui l'utilisent. C'est un succès, mais un peu partout, hein, sur toutes les lignes. Lorsque Blainville a été mis en service en 1997, c'est rapidement devenu un grand succès. Ah! oui, c'est un succès.

On examine plusieurs possibilités pour améliorer et bonifier l'offre sur toute la ligne mais à partir de Saint-Jérôme. On regarde du hors-pointe, si on ne peut pas additionner du hors-pointe. Je ne vous cacherai pas que chez nous, depuis l'ouverture du métro à Laval, il y a une station intermodale de la Concorde, et, on regarde, il y a un changement de comportement des gens, et les gens vont moins à Montréal avec le train, là, parce qu'ils débarquent maintenant en très grand nombre à la station du métro Concorde. Ils font le

transfert dans le métro. Alors, il y a une possibilité, on regarde chez nous pour ajouter du service hors pointe sur la ligne mais rajouter aussi du service qui pourrait se faire entre la station de métro Concorde et le nord, donc avoir plus de service, mais ce qui ne voudrait pas dire que tous les trains iraient à Montréal, hors pointe, là, hors des périodes de pointe, mais pouvoir faire une navette de façon beaucoup plus fréquente.

Pour faire ça, ça prend évidemment des discussions avec le Canadien Pacifique, qui est propriétaire de l'emprise ferroviaire, et il y a un utilisateur de marchandise, qui s'appelle Québec-Gatineau, qui transporte de la marchandise sur l'emprise. Alors, ces discussions-là doivent se terminer pour voir si l'ajout de navettes à des heures régulières ne nuit pas aux autres activités du CP ou de Québec-Gatineau.

M. Gingras: Donc, c'est...

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

M. Gingras: Merci. Je vais passer... Il nous reste quoi? Sept minutes? Je vais le reporter à tantôt.

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

Financement du transport en commun (suite)

M. Deslières: M. le Président, alors je poursuis sur ma lancée de la question. Je ne sais pas si M. Gauthier a retenu l'ensemble de ma réflexion sur la question que je lui ai posée, tout à l'heure, sur le financement. Juste peut-être pour compléter ma réflexion — et je voudrais l'entendre, et bien sûr Mme la ministre — juste pour rappeler qu'au niveau du financement l'usager ici, le Montréalais particulièrement, a subi plusieurs augmentations de tarifs — plusieurs, là, je ne parle pas de deux, là, je parle de cinq, six au cours des dernières années — et qu'il finance à la hauteur de 44 % le réseau, et que, par rapport à d'autres administrations, que ce soient européennes ou américaines, c'est de l'ordre du simple au double — on parle en Europe de 30 %, 35 %, 30 %, là, ici on est à 43 %, 44 %, 45 % — et que les subventions gouvernementales ne représentent que 1,1 %.

Alors, ma question — c'est pour ajouter à ma réflexion — ma question, elle était globale: Comment allons-nous financer et répondre aux besoins du transport collectif en termes d'investissement et de financement à moyen et long terme?

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, vous soulignez les augmentations de tarifs, là, qui ont eu lieu au cours des dernières années puis le ratio d'autofinancement. La contribution générale des usagers maintenant se situe aux alentours de 44 %. Je veux juste vous dire qu'à Toronto, dans le secteur de Toronto, elle est à 90 %. Dans les grandes métropoles américaines, qu'on parle de New York, de Boston ou de Chicago, elle dépasse, là, les 60 %. Alors, on est encore assez bas.

M. Deslières: ...

M. Gauthier (Joël): Bien, oui, en Europe, mais le financement, en Europe, n'est pas fait de la même façon.

Ceci étant, je suis content que vous me parliez des tarifs parce que je vais vous conter une petite anecdote.

M. Deslières: ...

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

M. Deslières: ...donner un exemple d'augmentation pour comprendre le financement, mais ma question était beaucoup globale. M. Gauthier l'a bien saisie, je pense. On parle du fond du problème du financement global à moyen et long terme, et incluant bien sûr tous les aspects du financement, dont les tarifs.

Le Président (M. Bergman): M. le député... M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Je vous rappellerai que, nous, on a augmenté nos tarifs, l'an dernier, de 1,9 %, là, effectif le 1er janvier 2008, et on se faisait reprocher, à la Communauté métropolitaine de Montréal, qu'on n'augmentait pas assez nos tarifs, qu'on aurait dû augmenter nos tarifs de l'ordre de 3 %, 3,5 %, allant jusqu'à 4 %. Et, en se servant des indicateurs, de l'indice des prix à la consommation et en regardant la flambée des coûts du pétrole, on se disait qu'à 1,9 % c'était raisonnable parce qu'il y avait eu amplement d'augmentations de tarifs qui s'étaient avérées au niveau du transport collectif dans les dernières années.

Votre question au niveau du financement de façon globale, il y a le financement de l'exploitation sur lequel Québec, et il faut le souligner, la politique québécoise de transport collectif annoncée en juin 2006 a fait en sorte que maintenant tous les nouveaux services sont financés de l'ordre de 50 % par le gouvernement du Québec. Ça, c'est une nouveauté, c'est une première dans l'histoire du Québec. Et, quand on parlait de l'offre de services tantôt, dans vos remarques, vous disiez: L'offre de services est équivalente à ce qu'elle était en 1994.

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Oui, oui, donc tout à fait. Dans le métro de Montréal, l'offre de services avant la mise en place de la politique québécoise était au même niveau qu'en 1994, et la STM a annoncé, au début janvier, 17 % d'augmentation de l'offre. Donc, on va passer du stade de 1994 à quelque chose de plus moderne qui est financé... Les nouveaux services sont financés avec la politique québécoise.

● (17 h 30) ●

Quant au financement des immobilisations de transport collectif, tantôt vous faisiez des références par rapport à l'Europe. Le nouveau Programme d'aide au transport collectif que la ministre a fait adopter en 2007 répond de façon moderne à une enveloppe de financement

en disant: Bien, c'est 75 % dans la majeure partie des cas, les équipements d'information à la clientèle sont dorénavant financés. Les besoins sont grands, vous avez tout à fait exact. Je les ai identifiés, moi, dans une entrevue, l'an dernier, à 10 milliards au cours des 10 prochaines années. Mais le gouvernement du Québec investit, au moment où on se parle, 1 milliard par année pour les cinq prochaines années. Donc, je pense que le gouvernement, la ministre pourra répondre et les gens du ministère pourront répondre, mais je pense qu'on commence à vivre de meilleures années au niveau du financement des infrastructures de transport collectif.

Et, quand on compare ce qui se fait ailleurs dans le monde — tantôt, on référerait à l'Europe — en Europe, il y a des façons de financer qui sont différentes, il y a des contributions employeur qui sont basées sur la masse salariale mais qui s'appliquent de façon différente. Le Québec, en finançant 75 % de ses infrastructures, nous, lorsqu'on donne des conférences ailleurs dans le monde, les gens sont surpris de la générosité de notre gouvernement, le gouvernement d'État, parce qu'ailleurs le financement qui provient de l'État est tout à fait différent, puis on parle d'en bas de... souvent on parle d'en bas de 15 % ou 20 % d'une contribution nationale.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Et, nonobstant, là, ce que vous venez de me dire, M. Gauthier, dans votre réponse, vous-même, face à cette situation, puis vous connaissiez, à ce moment-là, le plan gouvernemental, vous nous dites: Écoutez, là, il faut regarder d'autres possibilités, d'autres options. Et je fais référence encore une fois... Et je vous cite, vous dites: Nous, on ne regardera pas du côté privé, je vais regarder du côté obligatoire parce qu'il y a là peut-être un capital qui serait disponible pour le financement. Alors, de là ma réflexion. Je comprends votre réponse aujourd'hui, mais, de un, je vous dis: Écoutez, malgré l'effort, ce n'est pas suffisant, il faut regarder d'autres solutions, tout ça. Et vous faisiez mention directement à une des options qui étaient sur le radar, c'est d'aller au marché obligatoire.

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Je ne vous cacherai pas que, nous, lorsqu'on a regardé le dossier de la situation des trains de banlieue en 2004, 2005 puis 2005... 2006, excusez-moi, puis qu'on voyait qu'on avait une flotte qui avait 40 ans d'âge au niveau des wagons... On a des locomotives qui datent de 1952 et de 1959 qui sont en service puis on regarde la...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Oui, c'est la plus vieille flotte. Quand on regarde ça, on regarde les coûts d'entretien qui montent en flèche, la fiabilité qui est défaillante. Il y a des lignes... Comme la ligne Mont-Saint-Hilaire, c'est la ligne qui dessert le secteur du député de Vachon — le député de Vachon? — M. Bouchard.

Cet hiver, là, c'est inacceptable d'offrir une qualité de services qui est comme ça. Alors, oui, on a regardé le dossier en 2004, en 2005 puis en 2006, puis on a déposé un plan au gouvernement. Mais on ne l'a pas juste déposé au gouvernement en disant: Donnez-nous de l'argent, on a dit au gouvernement: Si on ne peut pas avoir l'argent à court terme pour renouveler la flotte, on va regarder le marché obligataire.

Il y a des gens qui se financent comme ça. Nos homologues, aux États-Unis, se financent par le marché obligataire. Aéroports de Montréal a renouvelé son aéroport, a fait des améliorations de 700 millions depuis 2001 en se finançant sur le marché obligataire. On a aussi regardé du leasing, on a regardé des contrats à crédit-bail où on pourrait louer des locomotives ou louer des wagons à très, très long terme, une période minimale de 10 ans mais qui peut aller jusqu'à 40 ans. Le marché européen, les outils de financement européens sont de beaucoup en avance. Mais ça nous permet d'aller chercher une disponibilité de fonds rapidement à court terme et après ça qu'on paie, là, sur 10, 15 ou 20 ans.

Mais, ceci étant, en décembre dernier, le gouvernement nous a donné l'autorisation de signer avec Bombardier suite à un appel d'offres, là, de signer les 160 nouvelles voitures. Je vous disais tantôt: On est en négociation avec New Jersey Transit pour l'acquisition des locomotives bimodes, les locomotives hybrides. Le financement gouvernemental m'apparaît en place, puis les investissements, au niveau des infrastructures, qui ont été annoncés à l'automne nous permettent de pouvoir se concentrer sur d'autres choses que de l'obligataire, sur ce que j'appelle du financement traditionnel.

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

M. Deslières: Je vous attendais, là, M. le Président. Est-ce que je dois comprendre à votre réponse qu'au cours des prochaines années, face au financement qui semble adéquat, que les citoyens, les utilisateurs du transport n'auront pas à subir d'autres augmentations de tarifs? De deux choses l'une, là.

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

M. Gauthier (Joël): Non, non, non, mais c'est parce qu'on parle de deux choses différentes. On parle de financement d'immobilisations et de financement de l'exploitation.

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Les immobilisations, le citoyen, lorsqu'il y a des investissements qui sont faits, le citoyen ne paie pas pour les immobilisations qui sont faites, là, c'est le gouvernement. Dans le financement traditionnel, c'est le gouvernement, par le Programme d'aide au transport collectif, qui finance à 75 %...

M. Deslières: ...

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

M. Gauthier (Joël): Le 130 millions de la politique québécoise? Moi, je n'ai pas discuté avec la ministre, et peut-être qu'elle sursautera, M. le député, là...

Mme Boulet: Ha, ha, ha! Fais attention. Fais attention.

M. Gauthier (Joël): Peut-être que la ministre sursautera à ma réponse, là. Évidemment, on est conscients que les tarifs ont augmenté de façon importante chez toutes les autorités organisatrices de transport dans la région métropolitaine, au cours des dernières années, mais, s'engager dans un gel des tarifs sans connaître, là, des coûts d'indexation de contrats, moi, je ne pense pas, comme gestionnaire de fonds publics, que ce serait responsable. Nous, la norme chez nous, c'est de regarder pour voir des augmentations, le cas échéant, dans le secteur de l'indice des prix à la consommation, parce que le carburant augmente aussi chez nous, les salaires des employés augmentent aussi chez nous, les coûts d'énergie, les coûts de papeterie ou les coûts... Nos coûts augmentent d'année en année. Mais, si on peut gérer de façon à ne jamais dépasser l'IPC ou à être dans les eaux de l'IPC, on pense que c'est plus bénéfique pour tout le monde parce qu'un gel fait en sorte qu'un jour il faut le rattraper, le gel, puis les augmentations viennent de façon plus importante après le gel.

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

Mesures de réduction des gaz à effet de serre émis par les véhicules de transport en commun

M. Deslières: Vous voyez comme je suis discipliné, là. M. le Président, même si on parle de transport collectif, de transport en commun, il y a des éléments où on peut, au niveau du transport en commun, améliorer toute la question du développement durable. Je constate malheureusement qu'à l'AMT vous ne possédez qu'une ligne électrifiée, soit celle... De mémoire, je pense que c'est Deux-Montagnes. Deux-Montagnes, oui. Vous n'en possédez qu'une. Je me dis: Bien sûr, on est en transport en commun, déjà là il y a un gain par rapport à l'automobile. Mais vous comprenez le sens de ma question: Qu'est-ce qu'il y a dans les cartons de l'AMT pour qu'on puisse compter sur l'AMT pour que... Parce qu'on me dit qu'en termes de production d'effet de serre c'est assez énorme, là, on parle de 20 000 tonnes, là, 20 000 tonnes de gaz à effet de serre avec les lignes que vous avez présentement, les véhicules que vous avez présentement. Alors, qu'est-ce que vous avez dans les cartons à court terme, là, pour faire votre effort en termes de développement durable pour améliorer... pour réduire dans le fond les gaz à effet de serre, en outre?

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. M. le député, le Québec est un des plus grands producteurs

d'énergie propre, d'hydroélectricité en Amérique du Nord puis un des plus grands au monde, et il faut qu'on capitalise là-dessus. Une ligne, oui, vous avez raison, on possède une ligne de train de banlieue qui est électrifiée, la ligne Deux-Montagnes. Cette ligne-là, qui représente 52 % de notre clientèle qu'on transporte, produit zéro gaz à effet de serre, zéro, et on transporte des gens de façon très propre.

Nous avons dans les cartons... À quelques occasions, depuis tantôt, j'ai référé à une acquisition de locomotives que nous sommes en train de faire avec New Jersey Transit. Ce sont des locomotives hybrides, bimodes, diesel et électrique, alors, elles pourront circuler sur des lignes électrifiées. Nous avons la ligne électrifiée, nous avons la ligne Deux-Montagnes que vous connaissez. Le train de l'Est va circuler sur une partie électrifiée. Nous avons dans nos cartons...

Tantôt, le député de Blainville posait une question sur...

M. Deslières: ...

M. Gauthier (Joël): Non, mais vous allez voir.

M. Deslières: ...une partie.

M. Gauthier (Joël): Bien là, on peut le faire pour une partie, on n'est pas propriétaires des emprises ferroviaires. Donc, nous avons, dans nos cartons, de prendre la ligne Blainville—Saint-Jérôme et de la brancher dans le tunnel de la ligne Deux-Montagnes. Ces deux lignes-là se superposent actuellement, puis il y a un détour de 15 minutes qui est fait par les citoyens, avec aucun arrêt. On va revirer dans l'ouest de Montréal pour revenir au Centre Bell. Donc, en branchant la ligne Blainville dans le tunnel, ça nous prend des locomotives électriques.

On a trouvé la technologie, c'est ce que nous achèterons. La beauté des locomotives hybrides ou des locomotives bimodes, c'est qu'ensuite on peut électrifier par sections. Alors, annuellement, je vous donne un exemple, on pourrait électrifier de Mascouche jusqu'à Le Gardeur; ensuite, on pourrait décider, dans l'année 2, qu'on fait de Le Gardeur jusqu'à Pointe-aux-Trembles; ensuite, de Pointe-aux-Trembles jusqu'à Rivière-des-Prairies. Et l'hybride, ou la bimode, va nous permettre, sur notre réseau, d'avoir une flotte de locomotives qui circulent à la fois en diesel ou en électricité, et notre objectif, c'est d'électrifier la totalité du réseau sur une période de 20 à 25 ans, comme ça se fait en Europe.

● (17 h 40) ●

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

Service de navette entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal

M. Deslières: Oui. M. le Président, toute la question du transit entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville, projet qui est dans le décor depuis, je ne sais pas, 30 ans, 40 ans, quel est l'état de situation dans ce dossier-là? Vous comprendrez les impacts, là, sur le

plan environnemental et sur le plan économique. Où en est ce fameux dossier?

Une voix: La fluidité aussi.

M. Deslières: Toute la question de la fluidité, oui.

M. Gauthier (Joël): Nous avons créé...

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

M. Gauthier (Joël): Excusez-moi, M. le Président. Nous avons créé, à la fin 2005, un comité de travail avec Aéroports de Montréal. Alors, on copréside, ADM et AMT coprésident un comité de travail composé du ministère des Transports du Québec, Transports Canada, la ville de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal et les deux autorités. Ce sur quoi on travaille...

Je vais essayer d'être le plus clair possible parce que les gens parlent beaucoup de la navette, la navette, la navette, mais on ne travaille pas du tout sur la navette aéroportuaire, on travaille sur un corridor ferroviaire dédié aux passagers entre Sainte-Anne-de-Bellevue puis le centre-ville de Montréal, et avec ça on fait d'une pierre deux coups. Un corridor dédié aux passagers, ça veut dire plus de train de marchandises qui circulerait sur ce corridor-là, et le corridor pourrait servir à la fois au train de banlieue pour améliorer la desserte dans l'Ouest-de-l'Île vers le centre-ville et à la fois à la navette. Donc, vous pourriez avoir, à titre d'exemple, un train de banlieue qui circule à toutes les 25 minutes et une navette aéroportuaire qui circule aux 18 minutes, avec un corridor à voie double, donc il n'y a pas de problème de sécurité.

Mais ce sur quoi on travaille, c'est ce corridor dédié là. Et, dans les faits, le dossier de la desserte aéroportuaire devient une emprise ferroviaire de 700 m entre la voie ferrée, entre la rue Cardinal, à Dorval, et le terminal, le bâtiment central. Si on enlève cette emprise ferroviaire là à construire, de 700 mètres, là, c'est un corridor ferroviaire dédié à la fois pour les trains de banlieue et pour la navette, et on travaille de Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'au centre-ville de Montréal.

Il y a quatre mandats qui ont été donnés. Le mandat qui vous intéressera le plus, là, c'est le mandat de la faisabilité au niveau technique, là, de l'ingénierie. Or, il y a un mandat qui a été confié, en janvier dernier, à un consortium, qui doit nous faire rapport, au comité directeur, pour l'automne prochain. Mais, je vous dirai, moi, pour avoir joué un petit peu dans ce dossier-là, au fil des dernières années, je sens, M. le député, que pour une fois le dossier est bien engagé.

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

M. Deslières: À ce moment-ci, M. Gauthier, est-ce que vous pouvez nous donner, compte tenu de votre réponse, là, les quatre mandats puis les... est-ce que vous pouvez nous donner une plage, un horaire, un échéancier?

M. Gauthier (Joël): Bon, des quatre... Je peux, M. le Président?

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

M. Gauthier (Joël): Des quatre mandats qui ont été confiés, il y a un premier mandat qui devait rassembler toutes les études qui ont été faites sur ce projet-là au cours des 20 dernières années. Ce mandat-là est fait, est réalisé.

Il y avait un autre mandat de consultation à une firme, je pense, qui s'appelle Convergence, qui devait aller voir les principaux partenaires, les arrondissements, les gens de Lachine, les gens de LaSalle, les gens de ville Saint-Laurent, etc., pour expliquer le projet puis voir les attentes de la population. Le volet 1 de ce mandat-là est réalisé.

Le troisième mandat, c'était un mandat d'un conseiller financier qui devait accompagner le comité directeur et le comité technique. C'est la firme Price Waterhouse qui a été choisie suite à un appel d'offres. Ce mandat-là est en cours de réalisation.

Le quatrième mandat qui a été octroyé en janvier dernier, c'est un mandat pour identifier le tracé ferroviaire optimal, et on s'attend à avoir le rapport du consortium à l'automne 2008. Alors, on s'attend, en septembre, octobre, novembre, là, au plus tard, d'avoir une recommandation: voici le tracé optimal qui est proposé pour offrir la desserte aéroportuaire et le train de banlieue jusqu'au centre-ville, à partir de l'Ouest-de-l'Île. Donc, automne 2008.

M. Deslières: Automne 2008?

M. Gauthier (Joël): Oui.

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

M. Deslières: M. le Président, une dernière question à ce sujet-là. Vous dites: Pour une fois, là, je pense — j'ai compris, là, je vous décode — qu'on va finir par réaliser quelque chose. Qu'est-ce qui vous amène à cet optimisme? C'est correct, là, moi, je... Parce qu'il y en a eu beaucoup, hein?

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

M. Gauthier (Joël): Bien, je vous dirai...

M. Deslières: Beaucoup d'études, je veux dire.

M. Gauthier (Joël): Si on regarde les intérêts de... on regarde les intérêts de tout le monde et on sent un alignement des planètes. Il y a chez nous une problématique de desserte pour l'Ouest-de-l'Île puis le secteur de Vaudreuil-Soulanges. Vaudreuil-Soulanges, il y a un boom démographique, nos trains sont pleins à tous les matins, et les gens nous disent: Vous n'avez pas assez de service. Or, nous, on a beaucoup, on a énormément, sur toutes les lignes, là, mais sur celle-là, évidemment, on a beaucoup de pression pour améliorer le service puis rajouter du service. Alors, il y a un intérêt de trouver des solutions.

ADM a ses problèmes de circulation, d'accès à l'aéroport et souhaite faire avancer son dossier, et, pour une fois qu'AMT ne travaille pas en silo par rapport à ADM puis qu'ADM ne travaille pas en silo par rapport à AMT, que le fédéral a manifesté le désir d'améliorer la situation de l'accès à l'aéroport, tel qu'il l'a fait dans la région de Toronto... Il y a un projet quasi identique qui s'appelle Blue22, Bleu22, dans la région de Toronto. Il y a le Canada Line qui se fait à Vancouver. Donc, les grandes régions urbaines ont amélioré la desserte en transport collectif pour l'aéroport. On sent une volonté du gouvernement fédéral de s'investir dans ce dossier-là. Il y a un Québec qui a fait beaucoup de travaux pour améliorer l'accès routier avec l'échangeur routier de Dorval mais qui est partie aux travaux.

Les principaux joueurs sont alentour de la table, alors que, dans les études antérieures, on regarde, il y avait une présence de Via Rail, puis je n'ai rien contre Via Rail, j'ai beaucoup de respect, mais la clientèle où est-ce qu'amenait Via Rail dans un projet de desserte aéroportuaire, c'était une clientèle qui pouvait venir d'Ottawa, de Kingston, qui n'était peut-être pas aussi concernée que des usagers du train de banlieue de Vaudreuil-Soulanges et de l'Ouest-de-l'Île. Donc, je pense qu'on a les bons partenaires alentour de la table, les intérêts sont bien alignés, et on sent des travaux qui se font. Dans les comités techniques puis au comité directeur, on sent qu'il y a une volonté des gens de faire débloquent enfin ce dossier-là et de le régler pour le bénéfice des usagers puis des citoyens.

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

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Dans le fond, sur la même lancée que mon collègue le député de Beauharnois, un sujet qui m'intéresse énormément, là je comprends bien que c'est un projet à deux volets: c'est la navette ferroviaire, mais c'est également une desserte ferroviaire vers Sainte-Anne-de-Bellevue.

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

M. Ouimet: Pourriez-vous me donner un peu plus de détails, là, sur les arrêts également à partir de Sainte-Anne-de-Bellevue? Qu'est-ce que vous entrevoyez à ce moment-ci?

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

M. Ouimet: Et, par rapport au plan de la ville de Montréal, parce que mon maire de Lachine — je profite de l'occasion pour le mentionner — lui me parle beaucoup d'un projet de tramway. Vous êtes sûrement au courant, il a dû vous en parler. Donc, comment est-ce que le projet de tramway va fitter à l'intérieur de ce projet à deux volets?

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Il y a un projet. Pour la desserte de l'Ouest-de-l'Île et l'aéroport, ce n'est pas deux projets, c'est un projet. C'est un corridor dédié. Est-ce que ce sera le corridor du CN,

est-ce que ce sera le corridor du CP — parce qu'il y a deux corridors ferroviaires qui sont parallèles, qui longent l'autoroute 20 — ou est-ce que ce sera un nouveau corridor dans ce secteur-là, là? Mais c'est un corridor passager, donc plus aucun train de marchandises qui circulerait là-dessus, ce qui permet une fréquence, avec des voies doubles, des voies ferrées doubles, ce qui permet une fréquence, là, sur une période de 18 ou de 24 heures, là, quasi infinie, on peut circuler des trains à moins de cinq minutes d'intervalle entre chaque train. Donc, la navette aéroportuaire pourrait y circuler et les trains de banlieue pourraient y circuler.

Le projet de M. Dauphin, le projet du secteur Lachine, ça, c'est un projet de tram-train. Un tram-train, c'est une technologie qui existe en Europe. C'est un tramway donc qui peut s'insérer dans des rues et ensuite circuler sur des emprises ferroviaires régulières ou ordinaires parce que sa structure, sa composition est plus rigide qu'un tramway régulier.

Dans le cadre des travaux qui auront lieu, au cours des prochaines années, pour l'échangeur Turcot, on examine des possibilités, notamment avec l'arrondissement Lachine, de voir si, à titre de mesure de mitigation, on ne pourrait pas mettre en place un moyen alternatif à l'automobile pour réduire la congestion. Et les gens de Lachine sont quasi enclavés, là, dans ce secteur-là où il y aura des travaux. Alors, ce qu'on regarde avec Lachine, ça n'a rien à voir avec le projet du corridor dédié, les services aéroportuaires et l'Ouest-de-l'Île, c'est un projet de mesure de mitigation qui serait d'implanter un tram-train dans le cadre des travaux, qui vont durer plusieurs années, à l'échangeur Turcot.

M. Ouimet: Ça, ce serait temporaire.

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

M. Ouimet: On parle d'un projet temporaire ou un projet temporaire qui pourrait devenir permanent? Moi, j'ai compris que l'idée derrière ça, c'était de rendre permanent ce projet-là et de réduire... En tout cas, bref...

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

M. Gauthier (Joël): L'intérêt de regarder puis de prioriser ce projet-là vient évidemment de l'ampleur des travaux qui vont devoir être réalisés dans le secteur de l'échangeur Turcot. Évidemment, on est consultés par tous les arrondissements actuellement qui sont préoccupés par les travaux qui auront lieu dans le secteur Taschereau. Je vous parle d'une hypothétique desserte par tram-train pour le secteur Lachine, mais il y a d'autres aspects qu'on regarde aussi, là. Est-ce qu'on ne peut pas rajouter des gares de train de banlieue, une ou des gares, dans le secteur Lachine? Est-ce qu'il n'y aurait pas un service d'autobus rapide qui pourrait être mis en place? Et, parmi la palette des hypothèses qui sont examinées, il y a notamment le tram-train. Est-ce que le tram-train pourrait devenir permanent après la fin des travaux? Bien, il faudra voir si les habitudes des gens ont changé lorsque Turcot sera réouvert, si les habitudes ont changé ou non. Ce sera à ce moment-là, si

jamais il y avait une mesure de mitigation comme ça, qu'on pourra décider si ça devient une mesure qui pourrait être permanente.

● (17 h 50) ●

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

M. Ouimet: Oui. Je reviens au corridor. L'idée de la navette ferroviaire, c'était un train express entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau pour éviter la congestion routière que les gens d'affaires peuvent expérimenter. Ça, je comprends que ça demeure. Parallèlement à ça, là, expliquez-moi le parallèlement à ça, la desserte jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, comment l'un va s'imbriquer dans l'autre.

M. Gauthier (Joël): M. le Président...

M. Ouimet: J'essaie de visualiser et de mieux comprendre. Je pense que c'est une bonne nouvelle, j'espère que ça va se réaliser, mais je demande à mieux comprendre, à mieux visualiser, là, ce que vous avancez.

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Au niveau de l'objectif d'ATM d'avoir un express, ça, ça n'a pas changé. Mais, pour avoir un express, il faut avoir des voies pour circuler, des voies ferrées sur lesquelles il n'y a pas de transport de marchandises. Mais une navette...

Quand on possède des voies ferrées qui sont dédiées, on peut avoir des trains, avec des systèmes de signalisation modernes, qui circulent avec des intervalles de cinq minutes entre eux. Donc, la navette peut passer, à titre d'exemple, à toutes les 20 minutes, et, entre les 20 minutes, il y a des trains de banlieue qui peuvent circuler. Nous, il y a une grosse demande, dans l'Ouest-de-l'Île, à la fois pour des entreprises dans le secteur industriel, Baie-d'Urfé, etc., qui ne sont pas capables d'amener leur main-d'oeuvre le matin puis qui nous disent: Il faut que vous fassiez du... en anglais, on dit du «reverse commuting», prendre des gens de la ville puis les amener dans les parcs industriels. On a une demande de service vers l'Ouest-de-l'Île puis on a une très, très forte demande de l'Ouest-de-l'Île et du secteur Vaudreuil-Soulanges pour amener les gens au centre-ville, puis on n'est pas capables d'en offrir assez parce que les infrastructures ne nous le permettent pas.

Avec un corridor dédié passagers, ça nous permettrait, à titre d'exemple, de faire des trains express de Vaudreuil ou de L'Île-Perrot, d'amener les gens, avec deux ou trois arrêts, sur l'Ouest-de-l'Île, donc réduire le temps de parcours, avoir plus de fréquence, et ça permettrait aux gens de l'Ouest-de-l'Île, de Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'au centre-ville, d'avoir des trains probablement aux 25 ou aux 30 minutes sur une période qui débiterait à 5 h 30, le matin, jusqu'à 11 heures, minuit, 1 heure du matin, le soir. Alors, plutôt que d'avoir 12 trains par jour — là, ils ont 12 trains par jour — on pourrait avoir 24, 30, 35 ou 36 trains par jour. Et notre expérience, nous, nous enseignent que plus on offre du service, plus les gens le prennent. Donc, si on améliore le service, évidemment on s'attend à ce que ce soit un grand succès. Mais ce seraient deux nouvelles

voies ferrées ou deux voies ferrées dédiées juste pour la navette et le train de banlieue.

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

Fidélisation de la clientèle du transport en commun

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. On sait que le gouvernement du Québec a mis en place un programme d'amélioration de service. On sait que c'est difficile d'aller chercher de nouveaux clients. Mais, si vous pouvez nous expliquer... Comment fait-on pour fidéliser les clients et améliorer la situation à ce niveau-là?

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

M. Gauthier (Joël): Oui. Merci pour votre question. Évidemment, la fidélisation de clientèle, ça passe toujours par la qualité d'un produit. Nous, on a l'habitude de dire chez nous, à l'interne, que ce n'est pas parce qu'on est du transport en commun qu'on est différents de Coca-Cola versus Pepsi ou de McDonald versus Burger King. La première règle, c'est: si tu améliores ton produit puis ton produit est bon, les gens devraient être en mesure de le prendre. Mais il faut réfléchir de cette façon-là. Lorsqu'on parle client, nous, on pense... Nous, lorsqu'on prend une décision ou lorsqu'on prend une orientation stratégique, à l'agence, la première chose qu'on pense toujours, c'est au client: Comment est-ce qu'on peut améliorer notre service client, améliorer le service? Mais, parmi les autres choses, même si on améliore le service, il faut faire connaître le service, mais il faut aussi offrir puis être compétitifs.

Quelqu'un qui veut prendre le transport collectif, là, de nos jours, ce n'est plus vrai que le transport collectif, c'est un transport qui est associé uniquement aux travailleurs. Avec les phénomènes de congestion routière — puis le député de Beauharnois y faisait référence tantôt, là — les coûts économiques, c'est 800 millions de dollars par année, puis un travailleur, là, un citoyen perd en moyenne 35 heures par année, l'équivalent d'une semaine de travail dans la congestion routière. Si on veut sortir les gens des autos, si on veut sortir les gens des autos, il faut offrir un service qui est fréquent, qui est rapide, qui est efficace, puis il faut aussi offrir des produits.

L'an dernier, on a été précurseurs dans la région métropolitaine, on a offert... Les gens qui s'abonnent... On a des campagnes de fidélisation: maintenant, le citoyen qui s'abonne pour 12 mois au transport collectif, on lui donne un rabais d'un mois, donc il paie 11 mois puis on lui donne 12 titres de transport. Mais, ces mesures de marketing là qui s'appliquent ailleurs dans d'autres industries, on doit aussi les appliquer au niveau des usagers du transport collectif. Mais la clé va toujours être un service qui est rapide, fréquent, qui est efficace puis qui est compétitif en temps de déplacement, en temps de déplacement par rapport à ce qu'on utilise en auto. C'est pour ça que vous allez nous entendre de plus en plus parler de modes lourds de transport, qui sont très structurants puis qui attirent une

grosse clientèle, tels les métros, les trains de banlieue, les tramways ou les services de bus rapides.

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

Aménagement de stationnements incitatifs

M. Sklavounos: Dans un autre ordre d'idées, les stationnements incitatifs sont de plus en plus sollicités, de plus en plus pleins.

Est-ce que vous prévoyez des agrandissements bientôt? Quels sont les projets au niveau des stationnements incitatifs?

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

M. Gauthier (Joël): Je me suis discipliné, là, je vous écoute, maintenant.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): Je m'excuse.

M. Gauthier (Joël): Je disais tantôt... Je répondais à une question d'un des parlementaires, je ne me rappelle plus lequel, où je disais qu'au niveau de la fréquentation des trains, là, on a une croissance d'achalandage de 120 % depuis 10 ans puis on est victimes de notre succès. C'est un peu l'oeuf ou la poule, hein? Est-ce qu'on commence par renouveler la flotte puis à donner plus de places d'accueil dans la flotte ou on agrandit les stationnements? Si tu agrandis les stationnements, bien tu n'as pas de place pour accueillir les gens dans les trains, tu n'es pas plus avancé.

Alors, je pense qu'on a posé... On a fait le choix de dire... On souhaiterait tout avoir en même temps, là, on souhaiterait avoir plus de places dans les trains puis plus de services et avoir des stationnements, mais on a fait le choix de dire qu'on va aller d'abord au niveau de la flotte de matériel roulant, et ce dossier-là est réglé. Les 160 voitures qui ont été commandées en décembre dernier, des voitures à deux étages, vont nous permettre d'augmenter la capacité d'accueil, dans les trains, de 70 %. Les locomotives, c'est en négociation, ça s'en vient.

Maintenant, la prochaine étape, c'est d'agrandir les stationnements incitatifs. Les stationnements incitatifs sont pleins. Je ne vous le cacherai pas, là, la majorité de nos stationnements, à partir de 6 h 30, 6 h 45, au plus tard 7 heures, le matin, il n'y a plus de place. Et on ne parle pas de petits stationnements, là, on a des stationnements de 1 000, 1 500, 2 000 places de stationnement qui sont vraiment populaires, et il va falloir, de façon prioritaire, à la fois l'agence, qui l'a identifié dans son programme triennal d'immobilisations, mais le ministère, avoir cette discussion-là et prendre position rapidement dans le dossier des stationnements parce que la conséquence perverse qu'on subit actuellement, c'est que les promoteurs immobiliers viennent s'établir à côté de nos stations ou près de nos stationnements incitatifs, là où il y a du service, construisent des condos, etc. Nous, on n'a rien contre ça, là, évidemment, mais, nous, ça nous enlève du terrain pour agrandir pour plus tard, ce qui fait en sorte que, si on n'a pas un plan rapidement pour

dire qu'est-ce qu'on va faire puis où on va agrandir les stationnements incitatifs, ça va coûter d'autant plus cher qu'on va être obligés de faire des stationnements étagés qui coûtent six ou sept fois ce que coûte un stationnement au niveau du sol. Alors, oui, c'est...

Merci de votre question. C'est une question pertinente, c'est un enjeu important, mais pour nous il fallait régler la capacité d'accueil dans les trains en premier pour ensuite s'attaquer aux stationnements.

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

Projets de ligne de train en Montérégie

Mme Gauthier: Oui. Merci, M. le Président. Je pense qu'au cours des derniers échanges on a parlé beaucoup de transport sur l'île de Montréal. Moi, je vais vous amener un petit peu dans le 450 pour que vous preniez quelques minutes pour nous expliquer quels sont vos projets de ligne de train vers Chambly et Marieville, du côté de la Rive-Sud, et également la ligne de train vers Châteauguay et Beauharnois.

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

Mme Boulet: Le député de Beauharnois, il a oublié de poser la question.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

● (18 heures) ●

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la députée de Mégantic-Compton. C'est le député de Beauharnois ou Salaberry qui vous remercie, qui vous remercie pour votre question. On regarde la capacité du réseau, là, il y a des lignes existantes, puis il faut en priorité améliorer le service sur les lignes existantes, mais on regarde aussi le développement. Si on veut réduire les gaz à effet de serre, enlever des gens sur les routes, il faut regarder aussi le développement du réseau de trains de banlieue.

On a trois projets, dans nos cartons, de nouvelle ligne de train de banlieue, mais on est à un stade très préliminaire. Je vous le dis là, on est à un stade très, très, très préliminaire. Alors, il y a une voie ferrée qui desservait Chambly et Marieville sur la Rive-Sud, qui a été abandonnée par le CN l'an dernier, et on regarde la possibilité, le potentiel de combien d'utilisateurs pourraient le prendre sur le secteur de Chambly, ligne abandonnée l'an dernier. Le CN est en train d'enlever ses voies ferrées au moment où on se parle, mais pour nous ça ne change rien parce que les voies ferrées n'auraient pas pu servir à des trains de passagers. Mais on regarde ça.

Il y a le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu qui est en discussion avec nous pour l'implantation d'un service de train de banlieue, et, avec la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, on est en train de regarder ça. Saint-Jean n'est pas membre du territoire de l'AMT, mais il y a des précédents. Saint-Jérôme n'a pas toujours été membre du territoire de l'AMT et est devenue membre du territoire de l'AMT. Alors, il y a une desserte qui est

à l'étude sur Saint-Jean-sur-Richelieu, et les voies ferrées, je ne vous le cacherai pas, sont en meilleur état parce que le train d'Amtrak qui fait Montréal-New York de façon quotidienne circule sur cette voie ferrée là qui passe à Saint-Jean.

Dans le secteur Châteauguay-Beauharnois, il y a une voie ferrée qui appartient à une compagnie américaine qui s'appelle CSX, une compagnie de la Floride, je pense, Jacksonville, en Floride, qui est abandonnée et qui pose une problématique à la ville de Châteauguay, la voie ferrée, avec le pont ferroviaire qui est trop bas puis qui cause des problèmes au niveau de la sécurité civile, les inondations de la rivière Châteauguay. Alors, nous, on regarde cette voie-là qui ne circule plus, qui allait, je pense, jusqu'au port de Valleyfield, si je ne m'abuse, alors on regarde la possibilité de desservir, de créer une desserte qui irait jusqu'à Beauharnois, là, jusqu'avant le tunnel qui passe sous la rivière Saint-François, ou c'est le lac Saint-Louis, mais près de la station hydroélectrique d'Hydro-Québec. Alors, on regarde la possibilité de réhabiliter cette voie ferroviaire là. En le faisant, on réglerait aussi un problème de sécurité civile à Châteauguay, parce qu'il faudrait surélever un petit peu le pont sur la rivière Châteauguay. Donc, l'accès pour enlever les glaces, là, au printemps... il y aurait moins de crue des eaux. Et cette ligne-là desservirait Beauharnois, Châteauguay, ensuite on passerait dans la réserve autochtone de Kahnawake et on viendrait s'insérer sur le pont Mercier avec possibilité d'arrêt à ville LaSalle et Lachine.

Le Président (M. Bergman): Député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Il nous reste combien de temps?

Le Président (M. Bergman): 4 min 30 s.

M. Ouimet: 4 min 30 s? Moi, je serais prêt à suspendre notre temps de parole si notre collègue a besoin de toutes les 20 minutes pour faire un dernier bloc avec M. Gauthier.

Le Président (M. Bergman): Parfait.

M. Ouimet: Sinon, je vais poursuivre. Moi, je n'ai pas d'autre question pour M. Gauthier pour l'instant.

M. Gingras: ...M. Gauthier.

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

M. Ouimet: Bon, ce qui nous permettrait de libérer M. Gauthier, si j'ai bien compris.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'on convient qu'à la fin de ce bloc de temps on peut libérer M. Gauthier? Merci. M. le député de Marquette, continuez.

Véhicules utilisés dans le cadre d'activités parascolaires

M. Ouimet: Merci. Alors, M. le Président, moi, j'aimerais parler du transport collectif, surtout de l'accident

qui est survenu, il y a moins d'un an, dans la communauté de Bathurst, au Nouveau-Brunswick, impliquant un Econoline de 15 passagers. Il y a eu six décès qui avaient été rapportés tragiquement au bulletin de nouvelles, et ma première réaction a été de me dire: Est-ce qu'une telle tragédie aurait pu survenir au Québec?

Donc, je sais que c'est une question qui intéresse beaucoup M. Martin. Je voulais profiter de sa présence ici pour lui poser la question, nous faire peut-être un état de situation: Qu'en est-il de la situation au Québec par rapport à l'utilisation de ces Econoline-là de 15 passagers par rapport à la fois les commissions scolaires, les institutions reconnues mais également ce qui se passe dans les camps de vacances, les fins de semaine, les organisations sportives qui louent des autobus pour pouvoir déplacer les athlètes et les personnes qui sont sous leur responsabilité? Alors, pourrait-il nous faire un peu le tour de cette question-là?

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

Des voix: Non.

M. Ouimet: M. Martin.

M. Martin (Claude): M. Martin. Claude Martin, Transports Québec.

Donc, M. le Président, effectivement, lorsque l'accident s'est produit, immédiatement le premier réflexe ici au sein du ministère, c'était de voir si un tel accident pouvait se produire au Québec, et telle était la situation. Les premiers constats qu'on a faits: ce type de véhicule là, heureusement, au Québec, est prohibé depuis déjà une douzaine d'années. C'est un véhicule qui n'offrait pas toute la sécurité nécessaire, contrairement aux véhicules jaunes que l'on voit, même les minibus, qui sont conçus spécifiquement pour une clientèle qui était jeune. Donc, très rapidement, nous, le réflexe, ça a été d'échanger avec les principaux intéressés. Parce que, si la réglementation le prohibe, est-ce que, dans les faits, les gens s'y conforment? Et donc, nous, une des premières choses: on a eu des appels conférences avec un comité sur la sécurité, parce qu'au Québec on a la chance d'avoir un comité spécifique, au niveau du transport scolaire, qui réunit à la fois les institutions, les transporteurs, la Société d'assurance automobile du Québec et les responsables du transport, et on a convenu avec eux...

Pour s'assurer que les gens étaient bien au courant des règles, c'est que j'ai communiqué, dès le 17, moi, avec l'ensemble des commissions scolaires, au Québec, et les institutions privées, leur rappelant les règles qui font en sorte qu'on doit obligatoirement utiliser des véhicules qui sont conformes à la réglementation et qui sont contenus dans un règlement qui précise, là, toutes les composantes et des normes assez sévères à ce niveau-là.

Ce qu'on s'est aperçus à l'usage, c'est que certaines commissions scolaires, probablement un peu par mégarde, étaient peut-être, je vous dirais, un peu à côté, au sens où on faisait à l'occasion emploi de véhicules de location, de bonne foi, chez des locataires, à titre d'exemple chez Tilden, et souvent pour des activités qu'on appelle parascolaires. Donc, de bonne foi, on demandait à des gens de faire une location de véhicules et d'utiliser ces

véhicules-là. Il faut dire que, par rapport à l'ensemble, c'est marginal, mais c'est une chose, là, qu'on devait immédiatement corriger, parce que vous remarquez qu'à l'intérieur de ce véhicule-là on n'a pas les mêmes sécurités, il n'y a pas, je dirais, de renforcement dans les côtés du véhicule, l'ensemble des sièges ne sont pas protégés. Donc, ce n'est pas du tout le même type de véhicule.

Dans un deuxième temps, ce qu'on a fait...

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

M. Martin (Claude): Oui. Bien, c'est que, dans les faits, on a rencontré les locataires, et on se préoccupe actuellement de ce qui est en dehors du monde scolaire, donc, au niveau des jeunes, qu'est-ce qui se passe le samedi et ces choses-là. On a fait un sondage auprès de ces gens-là et assez rapidement, au mois de mai, on devrait faire rapport à la ministre, Mme Boulet, qui est très préoccupée par cette chose, pour dire ce qui se passe le samedi et le dimanche, les mêmes jeunes qui ne sont pas encadrés par le transport scolaire, quelles sont les mesures pour assurer une meilleure sécurité. Donc, on devrait répondre assez rapidement à ce niveau-là.

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

M. Gingras: Dans le même sens, M. le Président, et auprès du même intervenant, effectivement les collègues privés qui utilisaient des véhicules pour transporter... en dehors des heures ou durant les heures ont fait des interventions et nous demandaient... Ça n'avait pas l'air clair du côté du ministère pour savoir: Est-ce qu'il faut que ce soit peint en jaune? Est-ce qu'il faut qu'il y ait des... Donc, il y avait effectivement plusieurs interprétations du règlement, assez que les commissions scolaires privées ont demandé un avis juridique à cet égard, et l'avis juridique précisait qu'il y avait plusieurs interprétations possibles du règlement. Donc, M. le Président, j'aimerais juste entendre parler un peu plus longuement de cet état de fait là au niveau des véhicules utilisés par les institutions scolaires.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, effectivement ce que vous soulevez a été sujet d'intérêt. Je connais très bien d'ailleurs l'avocat qui a produit, M. Stéphane Lamarre, l'avis juridique, qui est partagé par les gens du ministère, et, moi, j'ai eu l'occasion de rencontrer les institutions privées, on a échangé avec eux sur les obligations, parce qu'il y avait, je vous dirais, des zones grises. À titre d'exemple, certaines institutions, certaines organisations leur fournissaient, par exemple, des véhicules de bonne foi et des véhicules qui n'étaient pas conformes. Ces gens-là ignoraient qu'ils avaient l'obligation d'utiliser, et souvent, les règles de sécurité qui appartiennent à ces véhicules-là.

Donc, chacune des institutions a été contactée. Ils sont même venus lorsqu'on a eu une réunion d'information. Les dirigeants de la Fédération des institutions privées se sont présentés, ont été très heureux d'ailleurs

de ce qu'on leur a fourni comme information. Et je vous dirais que ça irait aussi loin que certains fournisseurs qui de bonne foi ont fourni à des institutions privées des véhicules de type scolaire mais de couleur bleue. Donc, l'institution voulait le mettre à ses couleurs, alors que, lorsqu'on fait des arrêts fréquents...

On a même essayé, à une certaine époque, de réserver la couleur jaune avec les feux clignotants pour les jeunes. Et c'est d'autant plus vrai que bien des gens ignorent que, même l'été, lorsqu'on transporte des jeunes, on a l'obligation maintenant d'utiliser des feux clignotants signifiant que c'est une clientèle à risque.

Une des choses qu'il faut se rappeler aussi des étudiants, et on l'a vu à l'accident de Bathurst: ces gens-là utilisaient, toute la semaine, des véhicules de type jaune où il n'y a pas de ceinture, mais c'est conçu justement pour absorber les chocs. Il offre une très grande protection, c'est presque un char d'assaut. Les mêmes jeunes, lorsqu'ils utilisent, la fin de semaine, un véhicule 15 passagers muni de ceintures... On l'a vu dans l'accident de Bathurst, les jeunes ne les portaient pas, et vous avez vu à quel point le véhicule, lui, s'est ouvert, contrairement à ce qu'on aurait pu s'attendre. Donc, les jeunes n'ayant pas leurs ceintures, c'est quasiment pire, ça les a mis dans une situation... Et c'est ce qu'on veut changer ici, au Québec, et tout le monde est informé.

● (18 h 10) ●

Où on a une problématique, c'est que, lorsqu'on arrive les fins de semaine, ce n'est pas le réseau scolaire qui s'en occupe. Je pense qu'on doit se préoccuper actuellement de ce qu'on appelle le transport des jeunes et voir aussi... Même les gens ont été préoccupés par ça. J'ai eu l'occasion de rencontrer les locateurs, ces gens-là ont de la difficulté actuellement à louer leurs véhicules 15 passagers. Il y a des groupes qui ne sont pas assujettis, comme des cégeps, qui ne rentrent pas dans ça. Ayant vu un peu les premiers rapports qui sont sortis, ils hésitent beaucoup. Donc, on échange actuellement avec les locateurs pour apporter aussi une solution. Et là on parle plus souvent d'équipes sportives ou de longue distance ou des groupes pour l'été, là, les vacances et des camps, qu'est-ce qu'on leur donne comme indications.

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

M. Gingras: C'est ça, parce que ce n'est pas encore clair, M. le Président.

Je vais laisser la parole à mon confrère de Beauce-Nord, qui aurait une question aussi.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, ce matin même, des gens d'une commission scolaire chez nous m'interpellaient à ce sujet. Ils ont dit: Qu'est-ce qu'on va faire pendant l'été? Les parents qui amènent leurs jeunes dans des activités sportives, ils vont être pris dans le même règlement. Les parents qui font du bénévolat embarquent cinq, six jeunes dans leur petite van, s'en vont au hockey, ou au ballon, ou n'importe où.

Est-ce qu'ils vont être pris dans le même règlement que vous voulez mettre en place?

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): J'ai eu l'occasion d'aller, moi, discuter à la fois avec 120 responsables de transport qui étaient tous réunis à Québec, il y a deux semaines, et j'ai eu une réunion également avec les responsables de la Fédération des commissions scolaires. J'ai vu, hier... Parce que j'ai demandé à une avocate qui travaille chez moi de voir, sans être un avis juridique, comment on pourrait aller composer avec le parent, là, qui veut transporter les élèves.

M. Gingras: On parle des parents?

M. Martin (Claude): Oui, effectivement. Parce que la question, là, qu'on s'est posée... Parce que la responsabilité de la commission scolaire, c'est en tout temps, et, nous, ce qu'on essaie de voir, c'est comment on peut assurer une certaine sécurité sans tomber à l'extrême. Il y a même des parents qui s'interrogeaient si c'était correct d'aller reconduire leurs propres enfants. Je pense qu'il ne faut pas tomber non plus dans l'autre exagération et d'arriver, là, pratico-pratique.

Donc, très rapidement, moi, j'ai un avis qui a déjà été envoyé, hier, à la Fédération des commissions scolaires pour justement apporter des précisions lorsque ce sont les parents ou les bénévoles, au niveau de l'école, là, qui veulent transporter les jeunes. Je pense qu'il y a des choses qui sont nécessaires, il y a des choses à éclaircir, et ce que je peux vous assurer, c'est qu'on aura très rapidement une solution à apporter à ce que vous soulevez, parce qu'on ne peut pas laisser les gens comme ça.

Ça me fait penser à ceux qui planifient déjà. Vous savez, dans les commissions scolaires, on ne planifie pas pendant l'été, ils sont déjà à planifier les activités parascolaires de l'année prochaine, les activités, et on veut éviter aussi qu'on empêche toute forme d'activité parascolaire d'une commission scolaire sous le principe de la sécurité où les coûts deviendraient énormes. Donc, je pense qu'il y a le gros bon sens. On travaille là-dessus, actuellement.

Et monsieur référerait, tout à l'heure, le député, à l'avis juridique émis au niveau des institutions privées. On est assez à l'aise avec cette interprétation-là. Nous, c'est de faire parvenir à tout le monde très rapidement cet avis-là qui pourrait être donné aux parents qui véhiculent eux-mêmes. Est-ce qu'ils prennent un risque, par exemple? Vous savez, le covoiturage est permis au Québec, là, il y a quand même une certaine sécurité dans les véhicules. Ce n'est pas d'arriver à l'autre bout du spectre où il n'y a plus personne qui peut transporter des jeunes. On essaie, là, le gros bon sens.

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

M. Gingras: Parce qu'il n'y a pas uniquement les commissions scolaires, il y a les clubs de hockey, les clubs de ringuette, les clubs sportifs où les parents sont impliqués, et ça ne passe pas directement par les réseaux scolaires. Donc, il faut effectivement assurer la sécurité

de nos jeunes mais ne pas tomber dans l'excès non plus de dire: Un parent ne peut plus transporter les jeunes. Je veux dire, j'ai transporté mes filles avec leurs amies, pendant toute leur jeunesse, à travers la province de Québec, pour aller jouer à la ringuette, et soyez assuré que...

M. Grondin: Et même dans la Beauce, hein?

M. Gingras: J'ai été même dans la Beauce, effectivement.

Correction des sites accidentogènes

Ceci étant dit, ceci étant dit, M. le Président, je vais revenir au sujet qui nous préoccupe. Donc, cette année, un investissement de 2,7 milliards de dollars, en 2008-2009, réparti comme suit: donc, 736 millions dans la conservation des chaussées; 842 millions dans la conservation des structures; 742 millions, conservation des structures du réseau supérieur et 100 millions du réseau municipal; 376 millions dans l'amélioration du réseau routier, notamment au plan de la sécurité et la correction des courbes, etc.; et 774 millions dans le développement du réseau routier sur les grands corridors, améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux, incluant les travaux majeurs sur les autoroutes 20, 25, 30.

Je vais avoir des questions dans chacun des volets, mais permettez-moi de débiter avec le volet — vous savez ma préoccupation — au niveau de l'amélioration du réseau routier et des points noirs. Rappelez-vous, M. le sous-ministre, on en a parlé abondamment l'an passé. Je vous reviendrai, points noirs, pour que les gens comprennent bien ce que je veux dire. Donc, l'examen de la répartition des accidents sur le réseau routier a permis d'identifier des sites de dimensions restreintes où ces événements se produisent à des fréquences anormalement élevées. L'expression «points noirs» est souvent utilisée pour décrire ce type de sites, donc c'est des sites accidentogènes. Il peut s'agir de courbes raides, de pentes abruptes, de bretelles d'autoroute, etc. Et la table de concertation sur le réseau routier, donc présidée par M. De Koninck, disait: La correction de ces sites devrait être une priorité pour les responsables du réseau routier. On pourrait sauver 33 % des accidents, et ça grimpe à 45 % pour les accidents graves et 60 % pour les décès.

J'ai quelques identifications et, comme l'an passé, je demande la diligence du ministère à cet égard, et, dans certains cas, le ministère n'a pas répondu ou a répondu de façon différente, en ne s'occupant pas de ces sites-là.

Tout d'abord, la route 122. Donc, la route 122, donc le député d'Arthabaska nous dit que, depuis que la route 55 rejoint l'autoroute 20, plusieurs personnes choisissent maintenant d'emprunter la route 955 pour accéder à Victoriaville, ce qui a augmenté la circulation de façon significative. La 122 constitue un axe d'accès majeur à la ville de Victoriaville, et actuellement cette route est la cause de plusieurs accidents mortels. En janvier uniquement, trois accidents mortels en 14 jours: donc, un Victoriavillois qui a péri, encore une collision sur la route 122, 122 tue une fois de plus. Donc, plusieurs accidents à répétition.

Je voudrais vous demander d'abord: Qu'est-ce que vous allez faire à l'occasion de cet état de fait là? Et est-ce que vous allez corriger rapidement ces routes-là?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, il reste seulement...

Mme Boulet: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, il reste seulement deux minutes avant 18 h 20, quand on va ajourner nos travaux.

Mme Boulet: Je ne sais pas trop comment...

Le Président (M. Bergman): Vous pouvez compléter votre réponse demain, si vous voulez, Mme la ministre.

Mme Boulet: D'accord. Alors, je ne sais pas trop comment prendre la question, là. Je peux la prendre de façon générale, mais est-ce que le député veut qu'on parle de la 122 spécifiquement puis d'un autre endroit spécifiquement où il y a des points noirs qui ont été identifiés, là? S'il veut y aller par projets ou par endroits ciblés, je vais demander à mon sous-ministre adjoint de venir répondre.

Ce que je peux dire, moi, de façon générale, M. le Président, sur les investissements de 2,7 milliards de dollars cette année, il y a 1 milliard d'investissement pour des interventions qui contribuent à améliorer la sécurité routière, donc à faire des corrections de géométrie, à réparer des problématiques de visibilité, des courbes qui sont non standard. Alors, il y a 1 milliard de dollars sur les 2,7 milliards de dollars qui sont consacrés à ce genre d'interventions. Dans le milliard de dollars, M. le Président, il y a 311 millions de dollars qui interviennent spécifiquement sur des endroits qui ont été ciblés ou notés comme accidentogènes, alors 311 millions, sur le milliard, qui va vraiment directement sur les endroits accidentogènes.

● (18 h 20) ●

Maintenant, à chaque fois qu'il y a des décès sur le réseau routier, évidemment il y a des enquêtes du coroner, M. le Président, qui sont faites, et on assure, au ministère, un suivi très rigoureux sur chacun des rapports du coroner. Alors, suite au rapport du coroner, c'est déposé chez nous, les experts en sécurité routière font une vérification, font une analyse, une expertise. On fait faire des vérifications même à l'externe, dépendamment des objets ou des recommandations des coroners. Et, en 2007-2008, il y a eu 85 millions de dollars qui ont été investis pour des projets spécifiquement recommandés par les coroners, M. le Président. Alors, si M. le député veut qu'on parle spécifiquement d'un endroit où il y a eu des décès... Il a l'air à y avoir eu quelques décès successifs. Alors, si M. le député veut qu'on parle d'un projet routier en particulier, voir s'il y a des interventions qui sont prévues cette année ou dans les années à venir, alors ça me fera plaisir. Peut-être qu'on peut revenir demain, et, à ce moment-là, on parlera, projet par projet, qu'est-ce qui est en préparation chez nous, au ministère.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 17 avril 2008, à 9 h 30. Merci. Bonne soirée!

(Fin de la séance à 18 h 21)