



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 12 juin 2007 — Vol. 40 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (1):
volets Transports et Affaires maritimes

**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 mardi 12 juin 2007 — Vol. 40 N° 3

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Pierre Gingras	3
M. Claude Cousineau	4
Organisation des travaux	6
Transport	
Discussion générale	7
Bilan des projets routiers réalisés en PPP	7
Mode de réalisation de tronçons de l'autoroute 30	9
Sous-traitance de travaux sur l'autoroute 25	10
Crédits alloués à la rémunération	10
Crédits alloués à l'entretien des infrastructures	11
État du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	11
Choix de tracé de l'autoroute 30	11
Plan de transport et responsabilité territoriale de la région du Nord-du-Québec	13
Année de la sécurité routière	15
Comparaisons avec l'Ontario en matière de bilan routier	16
Construction de haltes routières	17
Durée moyenne des ponts et viaducs	18
Utilisation de ponts sur l'autoroute 640, à Bois-des-Filion	19
Élargissement de l'autoroute 19, à Bois-des-Filion	20
Aliénation de biens immobiliers en 2006-2007	20
Élargissement de l'autoroute 19, à Bois-des-Filion (suite)	21
Ventilation du plan d'investissement de quatre ans	21
Financement du Fonds vert	21
Construction de haltes routières (suite)	22
Financement du réseau routier local	23
Haltes routières dans la région du Nord-du-Québec	24
Plan de transport et responsabilité territoriale de la région du Nord-du-Québec (suite)	24
Construction de la route verte	25
Actualisation du Programme d'aide pour l'amélioration du réseau routier municipal	28
Avenir du réseau ferroviaire de la compagnie Québec Central Railway	29
Construction de la route verte (suite)	31
Agence métropolitaine de transport (AMT)	
Bilan et perspectives	32
Aide au transport collectif	33
Priorités dans la région de Montréal	34
Agence métropolitaine de transport	
Bilan et perspectives (suite)	35
Haltes routières dans la région du Nord-du-Québec (suite)	36
Projet de ligne de train de l'Est	36
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Programme triennal d'immobilisations	39
Niveau des taxes affectées au financement du transport en commun	40
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Gouvernance	41
Communauté métropolitaine de Montréal	
Prise en charge de la dette	41
Gouvernance	42
État du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	42
Investissements prioritaires dans le réseau routier	42
Demandes de financement de travaux de voirie	43
Projet de ligne de train de l'Est (suite)	43

Table des matières (suite)

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	
Réaction au rapport de la Protectrice du citoyen	45
Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes	48
Sources de financement	52
Mesures de sécurité visant les jeunes	52
Prise en charge des accidentés par les médecins	53
Contrôle routier à l'égard de la machinerie agricole	53
Prise en charge des accidentés par les médecins (suite)	54
Contrôle routier à l'égard de la machinerie agricole (suite)	54
Prise en charge des accidentés par les médecins (suite)	55
Bilan et perspectives en sécurité routière	55
Organisation des travaux	57
Discussion générale	58
Société de l'assurance automobile du Québec	
Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes (suite)	58
Intégrité du Fonds d'assurance automobile du Québec	58
Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes (suite)	59
Affaires maritimes	60
Discussion générale	60
Utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent	60
Chantier maritime du Groupe Verreault Navigation	62
Perspectives en matière de transport maritime	62
Traversier Les Escoumins—Trois-Pistoles	63
Financement des traversiers en région éloignée	63
Ventilation des crédits	64
Négociations avec la firme Relais Nordik	64
Société des traversiers du Québec (STQ)	
Privatisation	66
État du traversier Camille-Marcoux	67
Négociations avec la firme Relais Nordik (suite)	67
Principaux enjeux	67
Gestion du service à la clientèle	68
Traverse Cap-aux-Meules—L'Île-d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine	69

Autres intervenants

M. Jean Domingue, vice-président
M. Jean Dampousse, président suppléant

M. François Ouimet
M. Henri-François Gauthrin
M. Luc Ferland
Mme Charlotte L'Écuyer
Mme Johanne Gonthier
M. Janvier Grondin
M. Martin Lemay
M. Tony Tomassi
M. Irvin Pelletier

* Mme Johanne St-Cyr, SAAQ
* M. John Harbour, idem
* Mme Nathalie Tremblay, idem
* M. Jean-François Brouard, idem
* Mme Anne-Marie Leclerc, ministère des Transports
* M. Denys Jean, idem
* M. Claude Martin, idem
* M. Jean-Louis Loranger, idem
* M. André Meloche, idem
* M. Joël Gauthier, AMT
* M. Georges Farrah, STQ

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 12 juin 2007 — Vol. 40 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (1): volets Transport et Affaires maritimes

(Onze heures neuf minutes)

Le Président (M. Domingue): Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes présentes dans la salle de bien vouloir, s'il vous plaît, fermer leurs cellulaires.

Je rappelle le mandat de la commission. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2007-2008. Un total de 13 heures est prévu à cette fin, dont une heure pour le volet Affaires maritimes, ce soir, et six heures sur le volet Travaux routiers et voirie, la semaine prochaine.

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

Le Secrétaire: Oui. M. Bergman (D'Arcy-McGee) est remplacé par Mme L'Écuyer (Pontiac); M. Reid (Orford) est remplacé par M. Gaurin (Verdun); et M. Sklavounos (Laurier-Dorion) est remplacé par M. Tomassi (LaFontaine).

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le secrétaire.

Je vous rappelle que le président de l'Assemblée a rendu une directive portant sur une partie de l'organisation des travaux des commissions. Sous réserve de cette décision, est-ce que les membres de la commission désirent conserver le mode de fonctionnement utilisé habituellement, qui consiste en une discussion d'ordre général, avec les votes sur le programme 3 cinq minutes avant la fin? Y a-t-il consentement?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Consentement. Merci.

Remarques préliminaires

Nous sommes rendus à l'étape des remarques préliminaires. Je cède la parole à la ministre des Transports pour une intervention d'une durée maximale de 15 minutes. Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, M. le Président, membres de cette commission, mesdames et messieurs, alors je voudrais saluer, d'entrée de jeu, mes collègues, M. Ouimet, Mme L'Écuyer et Mme Gonthier, saluer également les membres de la première opposition, monsieur... — c'est parce que je ne veux pas... — M. Gingras... M. Blainville, M. Gingras, M. Damphousse et M. Diamond, et également l'équipe de la deuxième opposition, M. Cousineau. Et là je voudrais juste ne pas me tromper. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci d'être présents.

Je vais prendre quelques minutes également pour saluer les gens qui sont avec moi, M. le Président,

alors saluer mon sous-ministre, M. Jean, qui est sous-ministre au ministère des Transports du Québec; Mme Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à la Direction générale des infrastructures et des technologies; M. Jean Couture, sous-ministre adjoint à la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport; M. Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint à la Direction générale de Québec et de l'Est du Québec; M. Gilbert, directeur général par intérim à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest du Québec; M. André Caron, directeur général des services à la gestion. J'aimerais saluer de façon particulière Mme Chantal Gingras, M. le Président, vous me permettez. Mme Gingras vient d'être nommée, la première femme à la tête d'une direction territoriale. Alors, je pense qu'en soi c'est tout un défi. C'est chez vous.

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, mais elle va être dans votre coin de pays pareil, là. Elle prend la direction territoriale de Laval. Alors, je voudrais saluer également les gens de mon équipe, le cabinet ministériel, M. le Président. Alors, ces personnes sont toutes accompagnées de leurs collaborateurs, qui pourront au besoin apporter les précisions et les compléments d'information nécessaires à la bonne marche de cet exercice.

Évidemment, pour bien situer la pertinence de ces crédits, il est important de rappeler que le secteur des transports est à l'origine d'un peu plus de 4 % du PIB du Québec. Près d'un emploi sur 10 dépend de ce secteur stratégique. Nos réseaux de transport supportent nos échanges commerciaux de marchandises, qui ont atteint plus de 238 milliards de dollars en 2006, dont un peu plus de 40 % s'effectuent avec les États-Unis, notre principal partenaire commercial. La proximité de ce marché fait en sorte que près de 65 % des biens que nous produisons et que nous exportons vers les États-Unis transitent par camion en utilisant nos grands axes routiers. La contribution de nos modes de systèmes de transport à l'accroissement de la richesse collective et au développement de nos régions est donc déterminante. Ces derniers rendent possible l'exploitation du plein potentiel régional et procurent aux citoyens une meilleure qualité de vie.

Les budgets accordés au ministère des Transports reflètent l'importance que nous accordons à ce secteur et à la réalisation de cette mission fondamentale. Pour l'année en cours, le budget des dépenses atteint 2 milliards, en hausse de 7,6 % par rapport à l'an dernier, ce qui le classe au quatrième rang parmi les ministères québécois pour l'importance des budgets qui lui sont accordés. Nous avons donc le devoir d'utiliser ces sommes de façon consciencieuse dans la perspective des grands enjeux qui marquent notre société en général et le secteur des transports en particulier.

Ces enjeux nous posent trois défis importants. Le premier consiste à consolider les actifs et les réseaux existants afin d'assurer la sécurité des usagers et la conservation des infrastructures de transport, un patrimoine collectif inestimable. Le deuxième nous oblige à ancrer

nos actions dans une perspective de développement et de transport durable, dans la foulée des engagements que nous devons assumer à l'égard des objectifs du Protocole de Kyoto et de la Loi sur le développement durable. Le troisième défi, en cette année de la sécurité routière, est de faire de la sécurité routière un véritable enjeu de société auquel toute la population est invitée à adhérer.

Tout d'abord, j'aborderais avec vous la question des investissements sur le réseau routier. Vous savez que notre réseau routier est un de nos plus grands actifs. Il est la colonne vertébrale de notre économie et un élément colossal de notre qualité de vie à tous. Nous connaissons également très bien les phénomènes qui agissent sur ce réseau. D'une part, plusieurs de ses composantes arrivent au seuil des 30 et même 40 ans d'âge, ce qui représente leur durée de vie utile. D'autre part, ce réseau a connu, depuis une quinzaine d'années, un accroissement constant de son achalandage, notamment attribuable au développement urbain et à l'ouverture des marchés d'exportation, principalement celui du Nord-Est américain. Depuis 2004-2005, le gouvernement du Québec, par l'entremise du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, a consacré à ce réseau près de 3,5 milliards de dollars, un coup de barre nécessaire que nous allons poursuivre avec emphase, particulièrement au niveau des structures.

Les objectifs poursuivis par nos investissements sur l'ensemble du réseau routier ont été jusqu'ici pleinement atteints et même dépassés. Aujourd'hui, nous pouvons dire que nous avons freiné le phénomène de dégradation de notre réseau routier et que nous sommes maintenant engagés sur la voie de l'amélioration. Et c'est sous le signe de la continuité que nous envisageons l'avenir. Pour les quatre prochaines années, notre gouvernement a déjà pris un engagement ferme qui se traduira par des investissements de 7,9 milliards de dollars, soit 1,7 milliard dès cette année, 400 millions de plus que l'an dernier, 2 milliards de dollars l'an prochain et 2,1 milliards de dollars à chacune des deux années suivantes. Pour la présente année, les investissements de 1,7 milliard se répartissent comme suit: 260 millions pour l'amélioration du réseau; 890 millions pour la conservation des chaussées et des structures, qui permettront des interventions sur quelque 1 700 km de chaussée et 800 structures; et finalement 550 millions sont prévus pour les développements du réseau.

Parmi les principaux projets routiers qui seront entrepris, poursuivis ou achevés au cours de cette année, je mentionnerai des travaux majeurs sur l'autoroute 20, sur l'autoroute 25, l'autoroute 30, les autoroutes 50, en Outaouais, et 73, dans la Beauce, ainsi que les routes 175, 185 et 117, dans les Laurentides. J'ajouterai à cette liste le projet de la rue Notre-Dame, à Montréal, et celui de la réfection du pont Lavolette, à Trois-Rivières, ainsi que le projet issu de l'entente sur le développement routier sur la Basse-Côte-Nord, qui vise à relier au réseau routier les villages de cette région encore isolés. Cette entente prévoit des investissements de 100 millions de dollars sur 10 ans à cette fin. Je reviendrai faire un état de situation de chacun de ces projets routiers lors de notre séance du 18 juin, qui sera consacrée aux travaux routiers et à la voirie.

J'aimerais souligner ici que le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont conclu en

avril 2005 une entente de principe confirmant leur engagement respectif à financer conjointement divers projets majeurs en vertu de deux programmes fédéraux d'infrastructures, soit le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière. Plusieurs axes routiers du réseau québécois ont été identifiés parmi les priorités d'intervention. Par l'entremise de ces ententes, 1,6 milliard de dollars y seront consacrés.

Je soulignerai par ailleurs que, parallèlement à cet effort colossal, nous allons intensifier nos actions en vue d'accroître l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, dont le transport en commun. Le premier ministre, M. Jean Charest, a rendu public, le 16 juin 2006, la première politique québécoise du transport collectif. Cette politique ambitieuse s'inscrit directement dans la mise en oeuvre du développement durable et constitue un élément important du Plan d'action québécois sur les changements climatiques et de la stratégie énergétique du Québec. Elle vise une augmentation de l'achalandage du transport collectif de 8 % d'ici 2012 et, pour y parvenir, une croissance de l'offre de service de 16 %.

On se souviendra qu'à la suite d'une motion adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale en décembre dernier 2007 a été désignée l'Année de la sécurité routière au Québec. Cette initiative se justifie d'abord et avant tout par un nombre croissant de décès sur les routes du Québec au cours des dernières années, une situation que nous déplorons et qui nous préoccupe particulièrement. Au cours de l'année 2006, 717 personnes sont décédées des suites d'un accident routier au Québec, soit une augmentation de 9 % par rapport à la moyenne de la période 2001 à 2005. Au cours de cette même période de cinq ans, la route a fait 246 889 victimes, dont 3 200 pertes de vie. Cette situation engendre des coûts sociaux majeurs, que la Société de l'assurance automobile estime à 20 milliards de dollars.

Pour nous, la sécurité routière est devenue un enjeu de société, et, avec l'ensemble de nos partenaires, nous nous sommes mobilisés afin de sensibiliser les Québécois à l'importance d'adopter des comportements responsables derrière le volant. Dans les prochaines semaines, la Table québécoise de la sécurité routière, qui regroupe les représentants de tous les intervenants concernés et qui est présidée par M. Jean-Marie De Koninck, devrait me soumettre ses recommandations. Par la suite, je compte proposer un plan d'action gouvernemental en matière de sécurité routière qui sera mis en oeuvre dès l'automne. Notre objectif est clair: améliorer de façon significative, au cours des prochaines semaines, le bilan routier du Québec.

● (11 h 20) ●

J'aimerais également porter à votre attention que l'année 2007 marquera l'inauguration officielle de la route verte. Issue d'une collaboration étroite entre Vélo Québec, le ministère des Transports, le milieu municipal et le secteur privé, la route verte sera le plus grand réseau cyclable de l'Amérique du Nord. La route verte forme un itinéraire de quelque 4 000 km de voie cyclable permettant de relier entre elles toutes les régions du Québec. En plus d'être une infrastructure de loisir remarquable qui favorise la pratique d'une activité saine, la route verte sera un levier de développement économique et touristique majeur pour l'ensemble des régions du Québec et un incitatif puissant à l'utilisation d'un mode de transport

autre que l'automobile. Son inauguration internationale, le 10 août prochain, sera un événement important.

Au regard des autres modes de transport, vous savez que nous attachons une importance toute particulière à l'intermodalité. D'ailleurs, en raison de l'entente de principe conclue en avril 2005 entre les gouvernements du Canada et du Québec, que j'ai évoquée tout à l'heure, il est convenu d'intervenir sur des infrastructures ferroviaires et intermodales, avec la participation du secteur privé, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Le budget global qui sera consacré à cette fin est de l'ordre de 100 millions de dollars sur une période de cinq ans, dont 75 millions sur des infrastructures ferroviaires.

Dans cette perspective, nous avons annoncé, en octobre 2006, la mise en place d'un programme d'aide à l'intégration modale. Ce programme intègre aussi des éléments du Programme d'aide en transport maritime et du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Il comporte cinq volets, soit: infrastructures modales, ferroviaires et maritimes; projets pilotes; études; promotion des modes maritime et ferroviaire; et valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent. Le budget alloué à ce programme est de 21 millions de dollars pour une période de cinq ans.

Le transport aérien régional. Dans le secteur du transport aérien, à la suite de diverses consultations menées auprès des intervenants régionaux, le gouvernement a adopté récemment deux programmes d'aide qui remplacent en quelque sorte l'entente avec Air Canada, qui s'est terminée en juin 2006. D'abord, le Programme de réduction des tarifs aériens pour les régions isolées et éloignées a été bonifié afin d'inclure des régions très éloignées reliées au réseau routier et de compléter les mesures existantes dans le réseau de la santé en matière d'accompagnement des malades. Ce programme, dont le budget annuel est de 2,1 millions, vise essentiellement à réduire le coût des déplacements par avion à des fins personnelles. Enfin, le Programme d'aide au transport aérien donne aux régions l'assurance d'une continuité dans les services et prévoit des moyens en vue de développer et d'améliorer ces services. Le budget annuel de ce nouveau programme est de 1 million de dollars.

Vous savez, M. le Président, je vais manquer de temps. J'aimerais vous parler des véhicules hors route, j'aimerais vous parler du camionnage en vrac. Évidemment, j'ai beaucoup de sujets. J'ose espérer que les questions viendront et qu'on pourra discuter plus précisément, plus en profondeur de tous ces sujets qui sont fort intéressants et déterminants pour l'avenir du Québec et qui ont également un rôle stratégique à jouer dans le quotidien, dans la qualité de vie des citoyens du Québec.

Alors, comme conclusion, M. le Président, voilà en somme les grandes lignes de notre action. Le champ d'intervention est vaste, et les défis sont nombreux. Dans une société comme la nôtre, l'efficacité des systèmes de transport est une nécessité incontournable, liée à la fois à la qualité de vie des personnes et au développement économique durable des régions. Les crédits que nous allons étudier s'inscrivent dans cette perspective et visent la poursuite de grandes initiatives que nous avons entreprises depuis 2003.

Pour réaliser la grande mission du ministère, les voies que nous avons choisi de prendre sont donc les suivantes: le redressement du réseau routier, la Politique

québécoise du transport collectif, l'encouragement à l'utilisation des moyens alternatifs à l'automobile, l'amélioration du bilan routier, un plus grand recours à l'intermodalité et finalement la desserte adéquate des régions du Québec et des marchés d'exploitation. Pour ce faire, les crédits que nous allons étudier sont essentiels. Je vous remercie de votre attention, et nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Blainville, pour un maximum de 15 minutes.

M. Pierre Gingras

M. Gingras: Merci, M. le Président. Permettez-moi tout d'abord de vous saluer et saluer mes collègues du Parti libéral, du Parti québécois et ceux qui m'accompagnent, ce matin, de l'Action démocratique du Québec. Saluer Mme la ministre et toutes les personnes, Mme la ministre, qui vous accompagnent — j'en reconnais certaines que j'ai vues dans une autre vie et certaines que je côtoierai avec plaisir encore ici, à l'Assemblée nationale — et les personnes bien sûr qui accompagnent chacun des groupes, qu'on a vues hier et qu'on revoit ce matin.

Donc, c'est donc avec beaucoup d'intérêt et beaucoup d'attentes que j'entreprends l'étude des crédits au niveau des transports. Comme vous vous en doutez, Mme la ministre, et suite à vos remarques préliminaires, beaucoup de questions se posent sur de nombreux sujets, que ce soit d'abord les PPP, ou partenariats public-privé, selon la formule du gouvernement libéral, qui est, à ce moment-ci, selon moi et après avoir endetté nos enfants... Et on voit que le dernier PPP, que je qualifie... pour moi, on est en train de vendre le Québec morceau par morceau. Je parle du PPP, bien sûr, de la 25, et nous y reviendrons plus profondément dans quelques minutes.

Je m'en voudrais aussi de ne pas poser quelques questions concernant l'état lamentable dans lequel se trouvent nos viaducs, nos ponts, nos infrastructures routières. Après 30 ans de ce que je qualifie de laxisme, je dirais, sous-financement chronique, on se retrouve aujourd'hui avec un état lamentable de l'ensemble de ces structures. Et que dire — vous l'avez mentionné, Mme la ministre — de la sécurité routière? 717 morts en 2006, alors que le ministère, dans son plan 2005-2008, dans le plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008, prévoyait 374 décès.

Dans une autre vie, comme je vous le disais tantôt, j'ai eu l'occasion de mettre sur pied, avec des intervenants de la région, un transport de train de banlieue, le train de banlieue de Blainville, qui aujourd'hui est très performant, dépasse les horizons de Blainville. Il va même jusqu'à Saint-Jérôme. Vous ne serez donc pas surprise si je vous interpelle aussi au niveau du transport en commun. En passant, je n'ai pas vu la présence de l'AMT ou de M. Gauthier parmi nous.

Une voix: ...

M. Gingras: Ah bon! Je voyais beaucoup de personnes, mais il y avait certains intervenants, là, sur lesquels...

Une voix: ...

M. Gingras: ...qui étaient cachés. On avait caché des intervenants. Non, il ne faut pas dire ça, c'est un terme qui n'est pas parlementaire.

Je m'interroge, comme beaucoup de Québécois, aussi sur la vision, le leadership et l'efficacité des mesures gouvernementales en matière de transport et j'ose espérer, Mme la ministre, que mes questions sauront vous éclairer sur les préoccupations que j'ai et que partagent un grand nombre de Québécois et Québécoises.

M. le Président, dans les prochaines heures, j'aborderai, entre autres, le financement des partenariats public-privé, les autoroutes, le transport collectif — Mme la ministre en parlait tantôt aussi — la route verte et de même que le bilan du plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008. Beaucoup de questions, donc. M. le Président. J'apprécierais qu'à mes questions... Je serai bref, mais j'apprécierais aussi une réponse qui soit aussi brève donc, dans le but de renseigner le plus possible la population et de nous renseigner mutuellement sur nos préoccupations mutuelles.

Je suis vraiment heureux de participer à cette commission en tant que porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. Comme je le disais tantôt, dans une autre vie, ayant été maire d'une municipalité pendant 12 ans, j'ai acquis une certaine connaissance du fonctionnement du ministère des Transports et je connais aussi et reconnais toute l'importance que peut avoir le réseau routier pour l'ensemble de nos régions.

Donc, M. le Président, sans plus tarder, je vais laisser place à l'autre groupe, la deuxième opposition, de façon à ce que nous puissions commencer nos travaux. Merci.

● (11 h 30) ●

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Je cède la parole au porte-parole de deuxième groupe d'opposition en matière de transports, le député de Bertrand, pour une période maximum de 15 minutes.

M. Claude Cousineau

M. Cousineau: Alors, merci, M. le Président. Moi aussi, je tiens à vous saluer, puis je suis persuadé que vous allez mener ces travaux de main de maître tout au long des heures que nous allons passer ensemble. Je salue évidemment la ministre et puis les gens qui l'accompagnent: le sous-ministre, M. Denys Jean, pour qui j'ai beaucoup d'admiration, j'ai travaillé deux ans avec lui aux Affaires municipales, de 1999 à 2001; le chef de cabinet aussi, M. Drouin. Je salue les gens qui accompagnent la ministre au niveau du ministère, puis au niveau de la SAAQ, et puis au niveau des différents organismes qui viennent en soutien au ministère des Transports. Je salue évidemment mes confrères du gouvernement, le député de Marguerite-Bourgeoys, la députée de Pontiac...

Une voix: ...

M. Cousineau: Marquette. Ah bon! D'accord, on m'a induit en erreur, alors... Mais j'aurais dû le savoir, depuis 1998, quand même, hein? Et puis la députée de Mégantic-Compton et le député de Verdun, ainsi que les

gens de l'opposition, de la première opposition, le député de Blainville, que je connais depuis, je ne dirais pas «belle lurette», mais quand même un bon bout de temps parce qu'on a dû travailler ensemble dans les Laurentides, lui à titre de maire, puis moi aussi...

Une voix: ...

M. Cousineau: Oui, moi aussi, comme maire et préfet dans le temps. Et puis le député de Maskinongé, le député de Marguerite-D'Youville. Puis je salue aussi les gens qui accompagnent chacun des groupes pour leur soutien durant ces heures.

Alors, le ministère des Transports est un secteur névralgique pour le développement social, touristique et économique du Québec. Nous savons tous et nous reconnaissons l'importance des moyens de transport dans nos vies. Ils sont en complète symbiose avec nos activités quotidiennes. Ils sont étroitement liés avec un ensemble d'activités qui se déroulent de façon continue sur notre territoire pour le bien-être de nos concitoyens et de nos concitoyennes. Les régions du Québec dépendent énormément du transport sous toutes ses formes pour le développement économique et social. Un bon réseau de transport, fiable, sécuritaire, efficace, permet d'occuper le territoire au maximum, permet une circulation des biens et des marchandises et des individus pour le bien-être de tous et de toutes.

Durant les prochaines heures consacrées à l'étude des crédits du ministère des Transports, nous aborderons différents sujets. Les grands axes du transport sur le territoire du Québec sont en plein développement. Nous devons nous assurer que ce développement se fasse dans le respect des autres grandes missions de l'État, c'est-à-dire l'environnement, en gardant toujours à l'esprit le développement durable, la protection des terres agricoles, grenier de nos ressources agroalimentaires. Nous devons nous assurer que les nouveaux projets répondent adéquatement aux besoins de la population tout en limitant l'étalement urbain excessif. Le transport aérien, élément important pour les régions éloignées, doit faire partie de nos préoccupations. Le transport maritime doit être efficace et soutenu. Le transport ferroviaire, surtout dans la périphérie des grandes zones urbaines, doit se rendre au-delà de la première couronne pour faciliter le transport en commun et soulager le réseau routier.

M. le Président, le transport routier doit faire l'objet d'attention particulière. Les réseaux primaire et secondaire doivent être sécurisés, fiables et surtout assurer une fluidité optimum de la circulation. Le réseau tertiaire, appartenant aux municipalités, doit être soutenu par des programmes d'aide à l'amélioration. Ce réseau, qui appartenait avant 1992 au ministère des Transports, a été transféré aux municipalités avec son lot de problèmes: ponts vieillissants, routes non entretenues, ponceaux défoncés, et j'en passe. Tous ces sujets feront l'objet de questionnement durant les prochaines heures.

M. le Président, c'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'intérêt que les membres de la deuxième opposition entreprennent aujourd'hui ces travaux. Nous avons besoin d'éclaircissements sur bon nombre de sujets. Par exemple, la sécurité sur nos routes nous interpelle tous. Le gouvernement se doit, par la voix de la ministre, de nous rassurer, de rassurer la population. Nous avons,

durant les derniers mois, été témoins d'événements malheureux sur nos routes. Nombreux sont ceux et celles qui ont perdu confiance concernant l'état de notre réseau routier. Nous aurons l'occasion dans les prochaines heures de faire le point. Nous suivrons avec grand intérêt la commission Johnson. Nous voulons obtenir des précisions concernant le système d'inspection de nos ponts et viaducs. La ministre aura l'occasion de nous rappeler les tenants et les aboutissants de ce système d'inspection. Peut-être est-il à améliorer. La fréquence doit-elle rester la même en ce qui a trait aux inspections? Doit-on engager du personnel supplémentaire? Autant de questions qui ne manquent pas d'intérêt. L'étude des crédits est un moment privilégié pour faire le point sur cet important dossier.

Nous sommes présentement dans l'Année de la sécurité routière, la ministre en a parlé, le député de Blainville aussi. Malheureusement, nous enregistrons encore beaucoup trop de décès sur nos routes. Des jeunes y laissent leur vie, le bilan est désastreux, et, malgré des campagnes médiatiques agressives, des ajustements s'imposent. La ministre nous parlera sans doute de sa stratégie pour la saison estivale. Nous attendons, comme elle l'a mentionné, tous avec impatience le dépôt du rapport De Koninck. On peut déjà anticiper certaines recommandations. Les budgets seront-ils au rendez-vous pour la mise en oeuvre de ces recommandations?

En plus, il serait intéressant que la ministre nous donne sa position en ce qui a trait au dossier des contrôleurs routiers. Alors, on a tous reçu des lettres dernièrement concernant les contrôleurs routiers. Je crois qu'il est important qu'on puisse connaître l'opinion du ministère des Transports concernant cet épineux dossier. On disait dans la lettre que les contrôleurs routiers n'osent plus protéger la scène d'un accident, n'osent plus arrêter pour donner assistance à un automobiliste en panne, ont de la difficulté, ils n'osent plus patrouiller lors des tempêtes de neige de peur de créer un incident dû à l'incertitude de leurs pouvoirs. Alors donc, il va falloir qu'on puisse se pencher sur ce dossier puis que la ministre nous donne son opinion.

Le dossier du transport en commun est pour la majorité de nos concitoyens et concitoyennes d'une très grande importance. Nous aurons l'occasion d'échanger à ce sujet, de vérifier l'état d'avancement des projets déjà annoncés. Les échéanciers sont-ils respectés ainsi que les budgets? Le transport en commun doit être la voie privilégiée pour lutter contre la pollution atmosphérique. Voilà une façon réfléchie de faire du développement durable dans le respect de l'environnement. Je suis certain que la ministre, M. le Président, voudra faire le point sur le sujet. Le dossier des trains de banlieue vers Mascouche, Terrebonne, vers L'Assomption et Lavaltrie est encore très d'actualité. Des questions se posent.

De grands chantiers routiers ont fait couler beaucoup d'encre depuis quelques années. Certains sont fortement contestés, d'autres sont toujours en attente, d'autres font l'objet de partenariats public-privé. Nous aurons l'occasion d'échanger avec la ministre sur ces dossiers. Je pense à l'autoroute 30, en Montérégie, à l'autoroute Ville-Marie, à la 25, à l'autoroute 50, en Outaouais. Alors, M. le Président, les dossiers importants demandent des explications, dossiers qui ont une incidence importante sur l'accessibilité et l'efficacité du transport à Montréal. On entend parler abondamment de

l'autoroute 25 avec des partenariats public-privé, mais malheureusement on a l'impression que le dossier de la rue Notre-Dame traîne. Les décisions tardent à venir. Conséquence, M. le Président, la situation est hautement problématique, la congestion est presque permanente à Montréal, dans l'est. Si nous faisons des projections, avec l'autoroute 25, il y aura 100 000 autos de plus qui vont se diriger vers l'est de la ville de Montréal, il est donc important qu'à tout le moins les deux dossiers puissent avancer à la même vitesse, même si, nous, nous privilégions que ce soit l'autoroute 30 qui devrait être réalisée en premier, question d'être au diapason avec le concept du développement durable. Sur ce dossier, nous aurons l'occasion d'entendre la députée d'Hochelega-Maisonnette et le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Les routes en région font aussi l'objet d'attention particulière. En Gaspésie vers le Nouveau-Brunswick, dans le Bas-du-Fleuve vers Rimouski, en Beauce vers Saint-Georges, en Estrie, dans le parc des Laurentides vers le Lac-Saint-Jean, nous savons que beaucoup de dossiers sont en chantier présentement. Nous questionnerons la ministre sur l'état d'avancement de ces dossiers. L'étude des crédits est, et je le rappelle, un moment pour faire le point. Un gouvernement qui est en place depuis quatre ans doit nous présenter son bilan, sa feuille de route, surtout en matière de transport. Ce secteur, comme je l'ai mentionné au début de mes notes préliminaires, est des plus névralgiques pour le développement du Québec, le réseau routier permet d'occuper efficacement l'ensemble des régions du Québec.

● (11 h 40) ●

Dans un autre registre, M. le Président, j'aimerais que nous puissions vérifier les dires de la Protectrice du citoyen en ce qui a trait aux activités de la Société d'assurance automobile du Québec, la SAAQ. Comme députés, nous sommes les représentants de nos commentants. Trop souvent, nous recevons dans nos bureaux de comté des plaintes de citoyens et de citoyennes qui se sentent abandonnés par la société d'État, voire même floués par cet organisme qui doit être au service de la population. Le rapport est sévère. La Protectrice du citoyen parle de temps d'attente inacceptables, de service qui laisse à désirer. On parle d'accidentés de la route traités injustement. 160 plaintes concernant l'indemnisation des accidentés ont été jugées fondées. Les délais pour obtenir certains services sont déraisonnables. La Protectrice mentionne que certains accidentés doivent attendre en moyenne plus de trois mois, souvent sans revenus, avant de toucher des prestations. Comme je disais, nous avons tous rencontré dans nos bureaux de comté des accidentés de la route sans le sou, découragés, qui, malgré des dossiers clairs, appuyés par des professionnels de la santé, se font refuser à la SAAQ. Un traitement plus personnalisé avec un peu plus de compassion serait peut-être bienvenu. Je suis certain... pardon?

Une voix: ...

M. Cousineau: Quatre minutes. Je suis certain que, comme moi, mes confrères autour de cette table, de toute allégeance politique, savent de quoi je parle.

De plus, M. le Président, il est important, durant nos heures de discussion, de revenir sur les augmentations de tarifs au niveau de la SAAQ annoncées pour janvier 2008.

La situation, par exemple, des motocyclistes est un bon exemple. On parle ici d'une industrie de plusieurs centaines de millions de dollars. On peut anticiper les conséquences désastreuses de ces augmentations sur l'achat des motos. Nombreux sont ceux qui dénoncent cette situation. Les augmentations de tarifs à la SAAQ sont-elles justifiées, compte tenu de la situation financière présentée dans le dernier rapport annuel? Des explications s'imposent. Les usagers de la route n'ont-ils pas droit à un répit?

M. le Président, durant le temps qui nous est alloué en étude des crédits, nous vérifierons les sommes dépensées dans les différents programmes du ministère. Certains de mes confrères et certaines de mes consœurs se joindront à nous — à nous, les députés qui sont avec moi — pour questionner la ministre concernant certains dossiers régionaux et la façon de faire.

Avant de conclure, M. le Président, j'aimerais peut-être souligner un paragraphe. J'ai reçu une lettre du maire de Laval concernant le métro de Laval. Bon, évidemment, il y a eu beaucoup d'encre qui a coulé dans les dernières années concernant le métro de Laval, mais il y a un paragraphe, qui est très intéressant, qui dit, écrit par Gilles Vaillancourt: «Comme vous le savez probablement, la réalisation de ce projet ne s'est pas faite sans une certaine turbulence médiatique qui très souvent ne reflétait pas la réalité. Aujourd'hui, nous pouvons et nous devons affirmer haut et fort que ces travaux ont été complétés à des coûts compétitifs aux autres prolongements du métro dans le monde et à l'intérieur des délais prévus.» Alors, tout ça pour vous dire que c'était un projet, le métro de Laval, qui traînait sur la table depuis une trentaine d'années. Ça a été réalisé. Les annonces de départ n'étaient peut-être pas ce que ça aurait dû être, mais il n'en reste pas moins que les stations de métro à Laval, ça s'est construit au coût du marché... à ce qui se fait un peu partout à travers le monde.

Alors, je terminerais, M. le Président... Je peux assurer la ministre, la ministre peut compter sur notre collaboration. Nous voulons être constructifs dans nos propos tout en jouant un rôle de vérificateur des finances publiques. Alors, Mme la ministre, ça va nous faire un grand plaisir de poser des questions et puis de travailler ensemble pour l'étude des crédits.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Oui?

Organisation des travaux

M. Ouimet: Suite à la question, M. le Président, au niveau de l'organisation de nos travaux. Le député de Bertrand soulignait tantôt qu'on aura la présence de la députée d'Hochelega-Maisonnette et également du député de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour parler notamment de l'autoroute ou du boulevard Notre-Dame. Mais est-ce qu'on fait les grands projets routiers demain? Pourriez-vous nous indiquer? Comme ça, on va pouvoir mieux cibler nos questions, là, au niveau de la séquence des programmes. Ou la semaine prochaine plutôt, pour connaître...

Le Président (M. Domingue): Aujourd'hui, c'est le volet Transport en général. La semaine prochaine, on va traiter plus du volet routier et ferroviaire et...

Une voix: ...

Le Président (M. Domingue): Travaux routiers et voirie.

M. Gingras: Pour moi, c'était cet après-midi ou ce soir.

M. Ouimet: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Domingue): Est-ce que ça va?

M. Ouimet: C'est laissé libre à chaque député ou est-ce que c'est dans la programmation, là? C'est ça que j'essaie de bien saisir. Si on est pour parler de la SAAQ, on va peut-être trouver un bloc et, tous ensemble, parler de la SAAQ, puis par la suite...

Une voix: ...

M. Ouimet: Juste pour qu'on puisse mieux travailler, là.

Le Président (M. Domingue): Écoutez, c'est une question d'ordre général. Si les gens veulent traiter plus spécifiquement, alors, à ce moment-là, s'il y a consentement, on pourra procéder.

M. Gingras: Peut-être pour éclairer, M. le Président, aussi. De notre côté, nous prévoyons traiter maritime, ferroviaire et... maritime, ferroviaire et aérien, ce soir, entre 21 heures et 22 heures, et traiter SAAQ, etc., de 20 heures à 21 heures. Donc, si ça peut aiguiller... Le restant, ce serait variable.

M. Gauthrin: Est-ce que ça veut dire... consentement pour ne pas aborder la question de la SAAQ tout de suite et de la réserver pour ce soir? Je pense qu'il faut qu'on... Hein? Mais il faut éviter qu'on passe d'un sujet à un autre sujet, c'est ça que vous soulevez. Est-ce que ça correspond pour vous?

Une voix: ...

M. Gauthrin: M. le député de Bertrand?

Une voix: ...

M. Ouimet: Moi, je proposerais... j'ai une proposition à faire peut-être: commençons maintenant avec les questions de l'opposition officielle, puis peut-être, entre 13 heures et 15 heures, on essaiera de trouver une façon... on va mieux ordonnancer nos travaux. Si on veut faire le ferroviaire, par exemple, ce soir, et SAAQ ce soir, si ça convient au PQ, sinon on va se promener d'un dossier à l'autre, là, au bon gré des députés, hein?

M. Gauthrin: Qu'est-ce qu'on a convenu, là?

M. Ouimet: On a convenu peut-être d'avoir une discussion de 13 heures à 15 heures pour tenter de mieux planifier la suite des choses.

M. Cousineau: Alors, moi, je serais d'accord qu'on puisse traiter de la SAAQ cet après-midi, puis, ce matin, on peut commencer avec, d'ordre général, les

budgets, mais certainement pas la SAAQ ce soir, parce qu'on...

M. Gingras: Étant en caucus, moi, entre 13 heures et 15 heures... C'est sûr que j'ai des personnes à inviter aussi. Donc, si on veut traiter du même sujet en même temps, il faut se concerter maintenant.

M. Cousineau: Moi, je serais d'avis qu'on pose les questions qu'on a à poser. Le programme 3, on a statué que c'était la semaine prochaine, le programme 3. Alors, les deux premiers programmes, là, on peut poser les questions en vrac, comme on veut bien le faire. Si vous voulez inviter quelqu'un pour cet après-midi, vous le ferez, M. le député. Moi, je suis prêt pour questionner... concernant la SAAQ, ce matin, et puis... ou cet après-midi. Alors, je ne changerai pas mon plan.

M. Ouimet: Bon. Alors, M. le Président, je comprends que chaque équipe a son plan de match, et puis par la suite, faute de s'être parlé, de s'être concerté avant, pour mieux planifier nos travaux, on fonctionnera avec ça. Si on a l'occasion, entre 13 heures et 15 heures, on va tenter peut-être de mieux planifier, si on peut trouver un terrain commun. Je pense que ça va mieux aller pour tout le monde pour cet après-midi.

M. Cousineau: Parfait. Excellent.

M. Ouimet: Allons-y pour ce matin.

M. Cousineau: O.K.

Transport

Discussion générale

Le Président (M. Domingue): Alors, nous sommes rendus à l'étape de la discussion sur les crédits. Je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports pour son premier bloc de 20 minutes. M. le député.

Bilan des projets routiers réalisés en PPP

M. Gingras: Merci, M. le Président. M. le Président, dans le premier bloc, j'aimerais traiter des partenariats public-privé, et ma première question à la ministre, M. le Président, j'aimerais connaître... ou que la ministre nous fasse état, dans l'étude des crédits 2007-2008 bien sûr, mais aussi dans sa vision des projets qui sont retenus ou qui sont visés par le ministère... préciser les tronçons qui sont aussi visés. Et par la suite j'aurai deux sous-questions sur ces mêmes partenariats public-privé là. C'est sûr que j'ai posé ma question en 30 secondes, je n'aimerais pas avoir une réponse de 30 secondes, mais....

Mme Boulet: J'espère que ça ne prendra pas 30 secondes! Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre. Alors, évidemment, au ministère des Transports du Québec, on a trois projets de PPP qui sont en cours de route, qui ne sont pas rendus aux mêmes étapes. Alors, on a le projet des parcs routiers, on a le projet de l'autoroute 25 et on a le projet de l'autoroute 30.

Alors, l'intérêt d'un partenariat public-privé, M. le Président, c'est: un, réduire les coûts; deux, on pourrait dire, accélérer la réalisation, partager les risques, et ça, je pense que c'est l'élément déterminant, le partage de risques et de responsabilité; améliorer les formules de financement; et finalement favoriser l'innovation technologique.

Alors, je ne sais pas si le député veut que je le prenne un par un puis que je donne un petit peu un portrait de chacun de ces dossiers-là.

M. Gingras: S'il vous plaît.

● (11 h 50) ●

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir. Alors, le projet de l'autoroute 25 est, d'abord et avant tout, le plus avancé de tous les projets en termes d'étapes, parce qu'on sait qu'on a les appels de propositions, les appels de qualification. En fait, il y a un cheminement dans chacune de ces étapes-là pour venir à l'appel d'offres et au début des travaux. Vous savez, ce sont des partenariats public-privé. Les premiers qu'on met en place sont complexes. Il y a beaucoup d'études, il y a beaucoup d'analyses et il y a beaucoup de paramètres. On pense à celui de l'autoroute 25, le contrat qui devrait être signé au mois de septembre, on parle d'un bloc de contrats qui contient environ 1 000 pages. Alors, c'est un travail qui a été laborieux, qui a été fait à partir du bureau des partenariats public-privé Québec, qui est au Conseil du trésor, mais également avec le bureau des projets de partenariats public-privé du ministère des Transports du Québec.

Alors, pour ce qui est du projet de l'autoroute 25, c'est un projet qui... M. le député de Blainville est sûrement au courant. Alors, samedi passé, on est allé annoncer... Finalement, il y a eu l'appel de propositions qui s'est fait, l'appel de propositions, en mars 2007, M. le Président. Alors ça, c'est finalement... c'est qu'on choisit finalement, avant l'étape d'appel de propositions, on choisit des partenaires qui sont capables de réaliser de tels projets, des projets d'une telle envergure, et, lors de l'appel de propositions, c'est les gens qui déposent des soumissions: On est capables de réaliser ce projet-là sous quelles conditions financières. Alors, l'appel de propositions a été déposé le 30 mars 2007.

Et, le 27 juin, donc c'est-à-dire à la fin juin, c'est qu'on a procédé, samedi dernier, à la sélection du partenaire. Il y avait trois partenaires qui avaient soumissionné ou qui avaient déposé une proposition pour construire l'autoroute 25, c'est-à-dire une autoroute de 7,2 km avec un pont de 1,2 km qui enjambe la rivière des Prairies. Alors, il y a un 30 millions dans ce projet-là, M. le Président, qui est en mode conventionnel, parce que ce sont les interventions qu'on fait dans la partie municipale, et le projet, globalement, il est évalué à 400 millions de dollars.

Alors, samedi, on a annoncé que finalement le partenaire qui avait été retenu était... c'est... J'ai-tu le nom à quelque part? Attendez un petit peu. C'est Concession A25 SEC. Alors, c'est un consortium, M. le Président, dans lequel on retrouve des compagnies québécoises: notamment, on a Ciment St-Laurent, qui a entre 500 et 1 000 employés au Québec; on a Genivar, qui est la société... en fait qui est une firme d'ingénieurs qui a 2 000 employés au Canada et 1 200 au Québec, alors l'ingénierie sera faite à 100 % par une compagnie

québécoise; et on a également la Construction Kiewit, qui a un siège social aux États-Unis mais qui a un bureau à Boisbriand et qui emploie à peu près 500 personnes.

Alors, le principe des PPP, M. le Président, c'est qu'on partage le risque et les responsabilités. Donc, ce qu'on était en mesure d'annoncer samedi dernier, c'est que ça représentait... ce projet-là en PPP représentait minimalement une économie de 100 millions de dollars pour le gouvernement et pour les contribuables du Québec. Et le partage de risques, en ce sens que, s'il y a des dépassements de coûts, si on ne respecte pas l'échéancier, c'est le privé qui prend la charge de ces risques-là. Alors, le gouvernement n'aura pas à assumer de dépassements de coûts et le gouvernement n'aura pas à assumer non plus des échéanciers qui ne seront pas respectés. Avec ce PPP là, M. le Président, on sauve deux années de construction. Alors, en mode conventionnel, on estimait qu'on pourrait terminer la construction du pont en 2013, et, selon le mode PPP, cette construction-là sera terminée en 2011.

C'est un projet qui est intéressant au niveau du développement durable, M. le Président, il y a une économie de gaz à effet de serre de 25 000 tonnes de gaz à effet de serre par année. Il y a 33 mesures ou dispositions, au niveau du BAPE, au niveau du décret environnemental, qui ont été enchâssées dans le projet. Et c'est un projet qui est attendu et depuis tellement... je pense qu'on me disait une trentaine d'années, je pense, à Laval. Il y a un problème de congestion important. Il y a des...

M. Gingras: Ça va, M. le Président. Peut-être sur le PPP plus que sur le projet en lui-même. Comme la ministre l'a dit, je connais bien le projet.

Mme Boulet: O.K.

M. Gingras: Merci.

Mme Boulet: Alors, on peut passer au projet suivant, M. le député de Blainville?

M. Gingras: Oui, bien sûr. Peut-être, Mme la ministre, si vous me le permettez et sans vouloir vous interrompre, peut-être préciser sur la 25, on ira par la suite sur la 30. Au niveau de la 25, et effectivement on a appris... j'ai appris l'annonce dans les journaux, comme plusieurs ont aussi été surpris d'apprendre ça samedi, dimanche... Et on a vu qu'effectivement, comme vous l'avez annoncé, Mme la ministre, il s'agit d'un groupe, donc du groupe Concession A25 SEC, qui s'est vu octroyer le contrat. Inquiétudes, Mme la ministre, et j'espère que vous saurez me rassurer... Par le passé, nous avons développé, au niveau hydroélectrique, une expertise certaine à des entreprises québécoises de pouvoir avoir ces contrats-là? Parce qu'à ce que j'ai lu... en tout cas on m'a dit qu'il fallait effectivement avoir fait des travaux similaires pour pouvoir soumissionner. Donc, je me pose comme question: Est-ce que des firmes québécoises auraient pu soumissionner? Si oui, nommez-les. Sinon, est-ce que ce n'est pas laisser fuir... Je parlais tantôt, dans mon

introduction, en disant qu'on est en train de vendre le Québec morceau par morceau — je parle bien sûr de la 25, je pourrais parler de la 30 tantôt, je peux aussi parler du CHUM — à un consultant américain chargé de créer le plan d'affaires. Et est-ce que c'est ça, les PPP? Est-ce que c'est laisser aller notre expertise à des étrangers ou si c'est de développer chez nous cette expertise-là qui nous permettra, comme dans le temps des grands projets hydro-électriques, de grandir et de faire travailler notre monde? Et quelle garantie la ministre donne-t-elle que le maximum de retombées sera donné au Québec en termes d'emplois, en termes d'expertise, en termes d'argent?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir, là, d'apporter des compléments d'information. Alors, je suis étonnée que l'ADQ...

M. Gingras: Excusez mon inexpérience, Mme la ministre, j'arrive.

Mme Boulet: Non, ce n'est pas votre inexpérience. Alors, je suis étonnée de voir que l'ADQ se questionne sur le bienfait ou bien-fondé des PPP. Je pense que d'avoir une ouverture sur le privé, je pense que ça peut soulager finalement les fonds publics, ça peut nous permettre de partager le risque. Parce que souvent, dans les grands projets comme ceux-là, ce qui inquiète les citoyens, les contribuables, c'est les dépassements de coûts. Alors, on s'en rappellera avec le projet du métro de Laval. Alors, les dépassements de coûts sont une inquiétude et... ou les échéanciers. Alors, tous ces facteurs-là, finalement c'est le privé qui les partage avec nous. Alors, je pense qu'en soi c'est une bonne orientation. Ce n'est pas bon pour tous les projets. On ne peut pas appliquer les paramètres des PPP pour tous les projets, mais, dans le cas de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, suite aux analyses, il s'avérait, là, que c'étaient des projets qui pouvaient être très intéressants à engager dans un mode PPP.

Alors, pour ce qui est de l'appel d'offres, M. le Président, c'est un appel d'offres international. Il est clair que, quand on construit des chantiers ou des projets de l'envergure de l'autoroute 25 et encore plus de l'envergure de l'autoroute 30, parce que, l'autoroute 30, on parle de 1,2 milliard de dollars, 1,4 milliard, alors... Et ce qui est important dans les paramètres et dans les critères, essentiellement, ce sont les compétences techniques et la capacité financière. Parce que le consortium ou l'entreprise doit fournir une garantie bancaire pour s'assurer que, demain matin, si elle fait faillite, qu'il y a des gens où il y a des contribuables... pas des contribuables, mais des banques qui vont assumer finalement les coûts qui sont associés.

Alors, dans les consortiums, quand le député dit: Il n'y a pas de Québécois, bien je voudrais dire qu'il y a un consortium en fait qui a été présenté, c'était SNC-Lavalin. Alors, il y avait Dessau-Soprin, alors ça, c'était un consortium qui était là également, dans les trois consortiums. Et, dans celui dont on parle, bien, écoutez, il y a... En fait, il y a Genivar, qui est une société en commandite, ce sont des ingénieurs québécois. Il y a Ciment St-Laurent, qui est québécois. Il y a Gagné Construction, qui est un partenaire. Alors, 100 % de l'ingénierie sera faite par une firme québécoise et 100 % de la main-d'oeuvre et des matériaux qui seront utilisés à la construction de l'autoroute 25 seront pris au Québec.

Alors, 100 % de la main-d'oeuvre, 100 % des matériaux, 100 % de l'ingénierie.

Alors, c'est un appel d'offres international. Et, selon le processus d'appel d'offres à l'international et selon les critères qui étaient établis, le consortium qui a été retenu était celui qui offrait le meilleur prix en respectant tous les paramètres qui étaient définis dans l'appel de propositions.

● (12 heures) ●

M. Gingras: J'avais compris, Mme la ministre, que le ciment ne venait pas d'Europe, là. Est-ce que c'est vrai aussi de dire qu'il y avait moins de 2 % entre les deux propositions?

Mme Boulet: Il y a eu trois propositions. Et puis, comme je vous dis, l'entente, on ne peut pas parler finalement d'aller plus pointu dans l'entente actuellement, parce que, là, on a divulgué qui était le gagnant de l'appel de propositions, maintenant, il y a trois mois... La signature de l'entente va se faire en septembre, donc il y a trois mois, entre aujourd'hui et le mois de septembre, de négociation finalement entre le bureau des partenariats public-privé Québec, ou le bureau du MTQ. Il y a des négociations qui vont se faire pour la signature de l'entente, en septembre.

Alors, lorsque l'entente sera signée, nous pourrions vous donner des compléments d'information, nous pourrions vous donner plus de précisions quant aux coûts. Mais ce qu'on sait actuellement, c'est qu'il y a une économie. C'est une économie minimale de 100 millions de dollars pour les contribuables du Québec et le MTQ, et c'est la proposition qui était la moins coûteuse.

Mode de réalisation de tronçons de l'autoroute 30

M. Gingras: Ça va. Ça va, M. le Président. Je vais maintenant passer à l'autoroute 30. Donc, question, Mme la ministre: On a parlé tantôt des critères où Mme la ministre... Ça a été vague, là. Dans le cas de sélection de projets qui sont applicables à un PPP ou non, j'aimerais savoir de quelle façon choisit-on un projet qui est applicable à un PPP ou qui ne l'est pas. Et ma question indirecte: Dans le cas de l'autoroute 30, est-ce que le tronçon n'a pas été choisi en fonction de faire un PPP ou, si effectivement le choix ou la volonté des citoyens aurait été respecté, à ce moment-là, il aurait été difficile de faire un PPP?

Mme Boulet: M. le député, le choix des citoyens aurait été... Je ne comprends pas votre deuxième...

M. Gingras: Je parle du tracé sud, tracé nord.

Mme Boulet: Là, vous mettez l'est, tracé sud, tracé nord, mais ça n'a rien à voir avec le choix.

M. Gingras: Bien, effectivement, est-ce que le choix du tronçon a été fait en fonction de faire un PPP ou de ne pas en faire un?

Mme Boulet: M. le député, il y a le tronçon est qui va se faire au sud...

M. Gingras:en parlant de Candiac et...

Mme Boulet: Non, non, mais je le sais, mais je veux vous expliquer. Il y a le tronçon est, qui se fait au sud, qui se fait en mode conventionnel, et il y a le tronçon ouest qui se fait en PPP. Alors, il n'y a pas... Sur le tronçon est, ça a toujours été en mode conventionnel. Et on a peut-être analysé la possibilité de le faire en PPP, je ne pourrais pas vous le dire, mais ce qui a été décidé, c'est ça. On a suivi les recommandations du BAPE, on a suivi les recommandations de la plus grande majorité de la population et des intervenants économiques de la région. Je sais que c'est votre région... peut-être vous allez me dire: Ce n'est pas ça qu'ils veulent, mais ça a été décidé, et le tronçon est va se faire dans le tronçon sud. Alors, maintenant, ça, il se fait en mode conventionnel. C'est 287 millions de dollars. Et, cette année, il y a une cinquantaine de millions de dollars qui sont mis sur le tronçon est. Et, sur le tronçon ouest, c'est 35 km, c'est 1,4 milliard de dollars, qui se fait en PPP, et c'est sur cette portion-là qu'il y a une contribution du gouvernement fédéral, à la hauteur maximale de 715 millions de dollars.

Alors, l'appel de propositions, les étapes finalement, là, qui peuvent être... On a l'appel de propositions qui — attendez un petit peu... Alors, on parle de l'appel de... En fait, le lancement de la... O.K. Alors, la signature du mémoire a été faite le 15 mai 2007; le C.T., le 6 juin 2007; le décret, 13 juin 2007. Le lancement de l'appel de propositions devrait se faire, là, incessamment, là, vers le 20 juin, et suite à ça il y aurait la signature de la convention de soumission, accès aux données, séances d'information. Il y a toutes les étapes qui se suivent pour finalement, là... on va se retrouver, là, à l'été... en janvier 2008, pour le dépôt des appels de propositions, et on va faire l'analyse, et normalement, à l'été 2008, on va être en mesure de connaître le partenaire qui aura gagné l'appel de propositions. Et on prévoit débiter les travaux à l'automne 2008 sur le tronçon ouest de l'autoroute 30.

M. Gingras: ...préciser ma question, M. le Président, si vous le permettez, donc à Mme la ministre: Donc, si les travaux, donc l'autoroute 30, ce serait fait sur la 132, donc au nord, au lieu de se faire au sud, sur les terres agricoles, est-ce qu'un PPP aurait été possible sur la 132? Donc, de là ma question: Est-ce qu'on a sélectionné le projet en fonction d'en faire un PPP? Est-ce que c'est ce qui a conditionné la décision?

Mme Boulet: Alors, M. le député, dans l'est, là, peu importe qu'on ait choisi le tracé sud...

M. Gingras: Vous parlez d'est-ouest. Je parle nord-sud, là.

Mme Boulet: Non, non, mais c'est parce que c'est l'est au nord puis au sud.

M. Gingras: O.K.

Mme Boulet: Alors, dans le tronçon est, la nord, c'est la 132. Alors, peu importe qu'on ait choisi la 132 ou le tronçon sud, il n'a pas été question de le faire en PPP, parce qu'on vient connecter des bouts de routes puis on vient faire des tronçons qui relient des bouts de routes déjà existantes. Alors, dans le contexte d'un PPP, ce n'était pas un scénario qui pouvait être favorable.

Alors, ça a toujours été un mode conventionnel, qu'on utilise le nord ou le sud sur le tronçon est, et les coûts estimés sont à la hauteur de 287 millions. C'est à peu près les mêmes coûts, qu'on ait pris la 132 ou le sud, sauf que les coûts estimés actuellement sur le tronçon sud sont beaucoup plus précis parce qu'on est rendus aux plan et devis. On est à peu près à 10 % de marge d'erreur, alors que, si on prend ce qui avait été étudié sur la 132, donc le tronçon nord, on parle d'étude d'avant-projet à l'heure actuelle. Alors, il pourrait y avoir encore une marge d'erreur à la hauteur de 30 %.

Ceci dit...

M. Gingras: ...combien on a dépensé à l'heure actuelle sur le tronçon sud?

Mme Boulet: Pour le tronçon sud... Sur le tronçon sud, cette année...

M. Gingras: Combien on a dépensé au total?

Mme Boulet: Dans l'est, c'est une cinquantaine de millions de dollars cette année. Alors, ce qu'on fait dans l'est, au sud, on a fait, cette année, des travaux du pont de la bretelle H, l'échangeur 15/30, qui est complété. Les travaux préparatoires de l'échangeur, entrepris au printemps 2006, sont complétés. Le contrat pour la construction de l'échangeur 15/30 a été octroyé au coût de 19 millions dont 4 millions réalisés en 2006-2007 et 15 millions en 2007-2008. Et, pour 2007-2008, les travaux, il y a l'échangeur, là, 15/30, il y a une consolidation des sols à faible capacité portante. Alors ça, c'est sur la portion est, au sud. Et, sur la portion ouest, il y a environ...

M. Gingras: Est, au sud. Correct. Et j'ai une minute pour... Mme la ministre, si vous le permettez donc...

Mme Boulet: Oui.

M. Gingras: Est-ce vrai de dire que de toute façon on ne regarde présentement que les coûts du tracé sud et on ne regarde pas et le ministère ne parle pas de la réfection de la 132, qui est nécessaire aussi, par la suite, donc qui demande des travaux d'investissement supplémentaire d'environ 200 millions?

Mme Boulet: Mais en fait le tracé a été choisi. Alors, c'est choisi, puis les travaux sont commencés, c'est le sud. Alors ça, il n'y a plus de revenez-y, c'est décidé puis c'est... Alors, les travaux sont déjà enclenchés sur la portion est, tronçon sud.

Maintenant, ceci dit, on reconnaît... et ça, c'est un autre projet, il y aura des améliorations éventuellement apportées à la 132. On comprend que c'est un secteur qui est en croissance démographique. Il y a beaucoup de... En fait, c'est une route où il y a beaucoup d'accès parce qu'il y a un développement commercial qui est intense. Alors, il faudra apporter des modifications et des améliorations à la 132, donc à la route du nord du tronçon est. Mais ce sera dans un projet qui sera... Il y aura des projets qui seront soumis et qui passeront à la programmation, dans les années à venir pour améliorer la sécurité sur la 132.

M. Gingras: ...200 millions. Merci, Mme la ministre.

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Je vais reconnaître le député de Bertrand pour son premier bloc de 20 minutes.

Sous-traitance de travaux sur l'autoroute 25

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Écoutez, concernant l'autoroute 25, l'annonce qui nous a été présentée la semaine dernière à l'effet que, bon, c'est un consortium étranger qui va faire la majorité des travaux sur l'autoroute 25, quel pourcentage des travaux ou quel pourcentage des contrats vont être octroyés à des firmes québécoises? Vous avez parlé de Genivar, vous avez parlé d'ingénierie, là. Ça représente quel pourcentage pour l'ensemble du projet, globalement, Mme la ministre?

Mme Boulet: Pour l'instant, c'est des données qui vont être précisées à la signature de l'entente, M. le député de Bertrand. C'est un consortium, un groupe d'entreprises, ou d'investisseurs, ou de financiers qui ont décidé de se mettre ensemble puis de soumissionner. Alors, là-dedans il y a des gens qui vont être là comme des partenaires financiers, il y en a qui vont être des sous-traitants, des contractants. Alors, c'est un mélange de tout ça. Mais, la proportion, il y a des négociations à faire entre aujourd'hui et au mois de septembre. Alors, les détails, là, de... Tous ces détails-là pourront être donnés, là, de façon tout à fait transparente en septembre, M. le député.

M. Cousineau: Donc, ça voudrait dire que la firme internationale qui a été choisie pourrait donner des sous-contrats à des firmes québécoises?

● (12 h 10) ●

Mme Boulet: Bien, tout à fait, tout à fait, mais il y a 100 % de la main-d'oeuvre qui sera québécoise, 100 % des matériaux. Et ce n'est pas une firme internationale, c'est un consortium à l'intérieur duquel on retrouve des firmes québécoises, des firmes au niveau international. Il faut aller chercher du financement. Alors, si les firmes au niveau international ou les banques au niveau international sont intéressées à investir sur des projets de chez nous... La Caisse de dépôt du Québec, elle investit sur des projets à l'international. Alors, le financement, il peut venir d'une banque qui vient de l'international, mais, ses partenaires, elle a regroupé des entreprises, et, à l'intérieur de ce regroupement-là, il y a des partenaires québécois.

Crédits alloués à la rémunération

M. Cousineau: Maintenant, lorsqu'on regarde le livre... le programme 1 et le programme 2, au niveau des crédits, là, on s'aperçoit qu'au niveau de la rémunération ça ne bouge pas, là: 2006-2007, 2007-2008, bon, pour ce qui est du programme 1, on passe de 108 millions, là, 109 millions à 107 millions, au niveau de la rémunération, et puis, dans le programme 2, c'est la même chose, on passe de 17 millions, pratiquement 17 millions à 16 millions, là. Qu'est-ce qui fait, là, que... Est-ce que c'est une baisse d'effectif au sein de l'ensemble du ministère qui fait qu'on a moins de rémunération dans les programmes?

(Consultation)

M. Cousineau: Volume II, Mme la ministre. Ça va?

Mme Boulet: ...essentiellement, il y aurait trois éléments qui pourraient expliquer, là: il y a le coût des conventions collectives, il y a le règlement de l'équité salariale et il y a également la réduction de la taille de l'État où, quand il y a deux départs à la retraite, on en remplace un seul. Alors, essentiellement, ça fait partie des... ça explique un petit peu le portrait qu'on retrouve là, où on se retrouve à peu près au même montant, là, pour l'année 2006.

M. Cousineau: Donc, on peut dire que c'est les départs à la retraite, c'est l'attrition qui fait en sorte qu'on a à peu près le même montant au niveau de la rémunération. Ce n'est certainement pas à cause des conventions collectives, qui sont normalement à la hausse puis...

Mme Boulet: Ça se balance au net, c'est ça.

Crédits alloués à l'entretien des infrastructures

M. Cousineau: O.K. Mais, dans le même ordre d'idées, au niveau de l'entretien, si on regarde le programme 1, l'entretien des infrastructures de transport, on voit que le budget des dépenses pour 2007-2008, c'est 416 millions. Bon. Et puis on parlait de... oui, on parlait de 407 millions, là, en 2006-2007. Lorsqu'on regarde les dernières années, au niveau de l'entretien, en 2002-2003, on avait 411 millions au niveau de l'entretien; en 2003-2004, 399 millions; et puis, 2004-2005, 408, alors on voit que c'est à peu près toujours la même chose; puis, en 2007-2008, 416 millions de dollars comparativement à 411 millions en 2002-2003. Donc, il n'y a presque pas de progression, d'augmentation au niveau du budget de l'entretien. Puis, parallèlement à ça, on vient de dire qu'il y a des départs à la retraite et puis il y a une personne sur deux de remplacée. Est-ce qu'il n'y a pas un danger, là, est-ce qu'il n'y a pas un danger, au niveau du budget de l'entretien, d'avoir des structures qui peuvent se dégrader plus rapidement parce qu'il y a moins de personnes?

Mme Boulet: ...député de Bertrand, si je comprends bien, là, c'est parce qu'il n'y a pas de lien entre mes effectifs puis les montants que j'investis en entretien. Parce que beaucoup d'entretien se fait en donnant des contrats à l'extérieur. Alors, il y a à peu près 20 % qui est en régie interne et 80 % qui se fait à l'extérieur.

Alors, ce qui est important, c'est que nos budgets d'investissement augmentent. L'entretien des structures... l'entretien en fait des... Si on parle de l'entretien d'été, on passe de 39 millions à 47 millions de dollars pour l'année 2007-2008, et, pour l'entretien hivernal, c'est 192 millions à 215 millions. Alors, je pense qu'il y a un effort, là, de 30 millions de dollars de plus qui va être mis sur les entretiens été et hiver, et ça, c'est de l'argent qu'on met pour entretenir. Maintenant, ce n'est pas nécessairement des travaux qui sont faits par nos effectifs, par nos personnes, par nos ressources. C'est fait principalement dans les DT, dans les régions, mais c'est souvent donné en contrats à l'extérieur.

État du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

M. Cousineau: Dans le programme 1, Affectation à un fonds spécial, le fonds spécial, on parle quand même ici de... on parle du fonds de conservation, là?

Mme Boulet: En fait, c'est le fonds de conservation, qui est à la hauteur de... le fonds de conservation qui a été mis en place en 1996, alors sous votre gouvernement. Alors, le 899 millions de dollars, c'est le service de dette de ce fonds-là, service de dette qui rembourse le capital et les intérêts, pour l'année en cours, du fonds qui est cumulé depuis 1996.

M. Cousineau: Où en est la dette présentement, de ce fonds-là?

(Consultation)

Mme Boulet: On s'excuse, M. le député. 5,6 milliards.

M. Cousineau: 5,6 milliards?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: D'accord.

Une voix: ...

Mme Boulet: 6,4. Je prenais l'année d'avant.

M. Cousineau: 6,4 milliards?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: D'accord. Il se ventile comment, ce fonds-là?

Mme Boulet: Alors, bien le fonds, il se ventile... en fait il y a quatre axes d'intervention: la conservation des chaussées, la conservation des structures, l'amélioration du réseau et le développement. Alors, ces sommes-là forment... C'est un montant total qu'on investit. Cette année, c'est 300... en fait c'est 1,7 milliard de dollars, là, cette année, et là-dessus évidemment il y a une portion de salaires, là, pour les directions territoriales qui sont directement impliquées dans le montage, la préparation des dossiers, là, qui se font dans les régions du Québec.

Choix de tracé de l'autoroute 30

M. Cousineau: Vous avez parlé tantôt de... On a questionné concernant l'autoroute 30 tantôt. Bon, il y a différentes sections concernant, là, ce projet-là. Évidemment, on a parlé du tracé sud puis du tracé nord, le choix a été fait sur le tracé sud, je crois qu'on va avoir l'occasion d'en rediscuter un petit peu plus tard, là, dans les prochains jours ou lors du troisième programme, ici, là. Mais il y a du partenariat public-privé là-dedans aussi, pour la partie ouest, hein, la partie ouest, et puis il y a des ententes aussi avec le gouvernement fédéral.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Cousineau: D'accord. C'est tout signé, ces ententes-là?

Mme Boulet: L'entente avec le fédéral, elle n'est pas signée encore. Il y a une entente de principe, elle va être signée dans les prochaines semaines.

M. Cousineau: Dans les prochaines semaines.

Mme Boulet: Alors, j'ai parlé avec le ministre fédéral des Transports il y a peut-être deux semaines, et tous les documents sont prêts, il reste juste à conclure l'entente, là, la signature de l'entente. Et c'est plafonné à 715 millions de dollars.

M. Cousineau: Ça, c'est pour la section ouest, là?

Mme Boulet: La section ouest, qui coûte 1,4 milliard de dollars, c'est 35 km de route plus un 7 km vers Salaberry-de-Valleyfield, et il y a un pont, même il y a deux ponts, d'ailleurs, c'est ça, et ce sera... probablement que le péage... C'est ça, il y a deux ponts: le fleuve Saint-Laurent puis la voie maritime.

M. Cousineau: D'accord. Ça, c'est pour le partenariat avec le gouvernement fédéral. Il y a une autre section, comme posait la question le député de Blainville, il y a une section en PPP aussi.

Mme Boulet: Bien, en fait, c'est toute la section ouest qui est en PPP. Elle est en PPP, puis le fédéral est partenaire aussi.

M. Cousineau: O.K. d'accord. Bon, d'accord.

Mme Boulet: C'est tout l'ouest.

M. Cousineau: Maintenant, vous avez parlé tantôt de l'état d'avancement des travaux, au niveau de l'autoroute 30, sur le tracé sud. Sur 50... vous avez parlé de 50 millions.

Mme Boulet: Une cinquantaine de millions cette année, mais ce n'est pas nécessairement tout en projets. Il y a des choses qui se font. Bon, il y a encore des étapes techniques, là, d'étude de plans et devis. Alors ça, ça fait partie du 50 millions, là, que je vous ai donné tantôt. Il y a des travaux sur le terrain, mais il y a également des montants d'argent qui sont investis en préparation des travaux.

M. Cousineau: O.K. Puis combien de ce 50 millions là... quelle proportion est directement sur le tronçon de l'autoroute 15, dans l'emprise de l'autoroute 15?

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, c'est 15 millions, cette année, qui sont budgétés pour l'échangeur 15/30.

M. Cousineau: En réalité, ma question, c'est aussi pour vous demander: Est-ce qu'il y a des travaux qui

sont réalisés en dehors de l'emprise de l'autoroute 15 présentement, pour le tracé sud?

Mme Boulet: C'est une bonne question. Est-ce que quelqu'un...

M. Cousineau: Ça se peut-u, à peu près 4 millions pour les échangeurs?

Mme Boulet: Bien, les échangeurs sont sur l'autoroute.

M. Cousineau: Ça, c'est sur l'autoroute.

Mme Boulet: 15.

M. Cousineau: O.K.

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, c'est l'échangeur qui est après se faire, l'échangeur dans la section 15/30 qui est après se construire pour, après ça, qu'on puisse aller relier sur l'autre échangeur, là, plus loin.

● (12 h 20) ●

M. Cousineau: Qui pourrait, si on extrapole, servir aussi bien pour un tracé nord, si jamais le tracé nord avait été choisi.

Des voix: ...

M. Cousineau: Non, non, je pose la question comme ça, là. Parce que vous n'êtes pas sans savoir, Mme la ministre, qu'il y a deux écoles de pensée présentement, puis il y a des gens qui poussent fort pour que la décision soit renversée. Bon. Écoutez, il faut s'en parler, un chat, c'est un chat, là, et puis on va avoir l'occasion de s'en reparler probablement la semaine prochaine, lorsqu'on va parler de ce projet-là en particulier, mais la question se pose parce qu'il y a beaucoup de discussions présentement qui ont cours, et puis je sais que même les Mohawks s'approprient aussi à questionner beaucoup le tracé sud. Alors, c'est pour ça qu'on vous pose ce genre de question là.

Mme Boulet: Bien, les Mohawks, c'est autre chose, on pourrait en parler, mais ce n'est pas... ils ne remettent pas nécessairement en question le tracé sud. Eux autres, c'est par rapport à des revendications territoriales du Sault-Saint-Louis. Alors, c'est dans ce contexte-là qu'il y aura une consultation avec les autochtones. Mais ce n'est pas parce qu'ils sont contre le tracé sud ou nord ou contre la 30, c'est parce qu'on passe près de chez eux, et, à partir du moment où on passe près de leur territoire, bien ils sont en position de négociation ou de consultation. Mais le dossier qui leur tient à coeur, c'est les revendication territoriales du Sault-Saint-Louis.

Maintenant, pour ce qui est du tracé nord, ce qu'on me dit, puis j'imagine que vous êtes au courant, c'est que les maires, tous les intervenants économiques préfèrent le tracé sud parce que, sur le tracé nord, au niveau de la sécurité puis de la fluidité, ce n'est pas avantageux, parce qu'il y a beaucoup d'accès, beaucoup

de développement commercial. Il y a beaucoup d'accès, donc, au niveau de la fluidité, ce ne serait pas une solution gagnante. Ce qu'on avait estimé à l'époque, c'était un deux voies-deux voies sur le tracé nord. Maintenant, ça ne suffirait plus, à cause de l'augmentation de la croissance démographique et l'augmentation du débit journalier, ça prendrait un trois voies-trois voies. Donc, les coûts qui ont été estimés à l'époque, qui étaient de près de 300 millions, là, 287, à peu près les mêmes prix que ce qu'on a estimé pour le tracé sud, les coûts seraient à réviser. Et, comme on était rendu à l'étape préliminaire de l'estimation des coûts, on peut facilement penser qu'avec la révision de tous ces facteurs-là ça pourrait coûter 30 % de plus sur le tracé nord.

Il y a également le fait que les maires ont des projets de développement. Alors, sur les emprises que le ministère va pouvoir leur céder éventuellement de part et d'autre de la 132, il y a des projets de développement que les maires sont après regarder.

M. Cousineau: Est-ce qu'il y a eu des demandes des municipalités, par résolution, que le ministère cède l'emprise qui avait été expropriée depuis 30 ans?

Mme Boulet: Regardez ce qu'ils me disent, c'est: «Les maires des municipalités traversées espèrent mettre la main sur l'emprise excédentaire de l'autoroute 30 et développer de nouvelles activités commerciales.» Alors ça, pour eux, c'est un enjeu important, pour ces maires-là. Et, dans ce contexte-là, ils privilégient, pour toutes les autres raisons, séparer le transit... Ce qui est important également pour le ministère des Transports, c'est de séparer le transit local du transit régional et national. Si on veut que ce soit une vraie voie de contournement, si on veut que les camions passent à l'extérieur des centres urbains ou des centres où il y a beaucoup de population, bien le tracé sud répond davantage à une voie de contournement que le tracé nord.

Alors, c'est en prenant l'ensemble de ces éléments-là, séparer le trafic local, assurer la fluidité, une véritable voie de contournement et le fait également que les coûts pour le tracé nord... Si, aujourd'hui, on se mettait à planer sur ce dossier-là et à préciser les coûts et en fonction de nouvelles réalités, les coûts seraient de beaucoup supérieurs à ce qu'on a sur le tracé sud.

M. Cousineau: On en parle, c'est ouvert, ce dossier-là, je pensais qu'on en parlerait un petit peu plus tard, là, mais je veux quand même un petit peu continuer à vous questionner là-dessus, Mme la ministre. Est-ce que les dossiers d'expropriation ont débuté sur le tronçon sud? Est-ce que... Comme ciment Lafarge, est-ce que c'est fait ou est-ce que c'est... Parce que c'est des... Est-ce que c'est réglé?

Mme Boulet: Il y a 60 expropriations sur le tronçon est, le tracé sud, et il y a 240 expropriations dans l'ouest, et les expropriations vont bon train dans les deux tronçons. On parle qu'à l'automne... en décembre 2007, les emprises devraient être libérées, là, sur le tronçon sud.

M. Cousineau: Ces expropriations-là, est-ce que c'est dans les coûts déjà planifiés puis anticipés?

Mme Boulet: Dans les coûts qui sont estimés, dans les coûts totaux du projet, l'expropriation est calculée.

M. Cousineau: En considérant évidemment la contestation qu'il pourrait y avoir au niveau... parce que...

Mme Boulet: Tout à fait, tout à fait. Quand on n'a pas d'entente puis qu'on est obligé d'aller...

M. Cousineau: ...ça peut se ramasser entre...

Mme Boulet: ...devant un tribunal. Mais c'est tout... c'est calculé dans les marges d'erreur du projet total, oui.

M. Cousineau: Avec ciment Lafarge aussi?

Mme Boulet: Pardon?

M. Cousineau: Avec ciment Lafarge?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: Oui? Donc, c'est entamé, tout ça.

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: ...

Plan de transport et responsabilité territoriale de la région du Nord-du-Québec

M. Ferland: Merci, Claude. J'aurais une question, M. le Président, à la ministre. Luc Ferland, député du comté d'Ungava...

Mme Boulet: Le grand comté d'Ungava.

M. Ferland: Le grand comté d'Ungava, où ça prendrait une autoroute. On avait pensé à prolonger le métro de Laval, mais ça a été refusé, les coûts étaient trop élevés. Puis ça, ce n'était pas exagéré.

Sérieusement, Mme la ministre, la région, il y a plusieurs années où on a débuté le projet... la mise en place d'un plan de transport au niveau régional, parce qu'on sait que tout le développement du transport est lié étroitement au développement économique de notre région. On n'a qu'à penser présentement au développement minier, au niveau de l'exploitation des gisements diamantifères, les monts Otish, au nord de Chibougamau, tous les projets de développement minier qui sont en cours présentement, le projet Éléonore par Xstrata et tout le développement minier au nord, un petit peu au nord de la région, là, entre le 55e et le 49e parallèle, on doit encore, malheureusement, pour avoir accès, pour se rendre de Chibougamau aller à Matagami — parce que je sais que vous connaissez le comté d'Ungava — on doit encore, malheureusement, utiliser des routes forestières qui ne sont même pas encore sécuritaires ou emprunter la route 113, via l'Abitibi-Témiscamingue, et aller à Matagami, ce qui donne à peu près sept heures de route. Alors, on vient de sortir d'une campagne... Je connais bien la région, ça fait une trentaine d'années que je demeure dans la région, et cette route-là n'est pas encore terminée.

Donc, je reviens au plan de transport. Moi, je voudrais savoir, Mme la ministre: Ce plan de transport là, il y a au moins un an, si ce n'est pas plus, il devait y avoir des rencontres. Où en est rendu ce dossier-là, pour qu'on puisse se donner enfin un plan de transport au niveau régional? Et c'est majeur, Mme la ministre, parce qu'il y a des dossiers, il y a des projets en cours dans le domaine minier, dans le domaine forestier, tout le volet récréotouristique et le volet maritime du Nunavik. Parce que j'ai parlé dernièrement avec M. Pita Aatami, et ils ont des préoccupations de ce côté-là. Il y a des enjeux majeurs pour le développement du nord de la région et pour le Québec bien sûr en général. Alors, où c'est rendu, le...

Je reviendrai peut-être tantôt avec le volet de la direction régionale du transport, parce qu'on est toujours, quand on parle des statistiques, quand on parle des données, toujours avec l'Abitibi-Témiscamingue et le Saguenay—Lac-Saint-Jean, quoique ça a été transféré en Abitibi, mais, quand on reçoit de l'information, je reçois encore de l'information du Saguenay—Lac-Saint-Jean pour le secteur de Chapais-Chibougamau.

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

M. Ferland: Quand la région a été créée, en 1987, Mme la ministre, par décret, en 1987, il a été mentionné que... Je pense que... je suis convaincu même, les élus de la région, les maires... Parce que, dans une ancienne vie, j'ai été directeur général du CRD de la Baie-James, et on a travaillé beaucoup sur les dossiers de régionalisation de certains ministères, et le ministère des Transports en est un, en était un et en est toujours un. C'est majeur pour le développement de la région, donc le ministère des Transports devrait être présent, donc une direction, ou du moins ne pas relever d'une région ou d'une autre, à ce moment-là. Alors, le plan de transport en premier lieu et la direction en deuxième lieu.

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, je vous demanderais de conclure avec une brève réponse.

Mme Boulet: Avec... Mon Dieu! Je ne peux pas être brève, j'ai plein de choses à dire à monsieur.

Alors, ça me fait plaisir d'avoir une question. Non, non, mais c'est parce que c'est très intéressant. Le plan de transport, il y a eu un travail colossal qui a été fait de l'ensemble des partenaires de la région du Nord-du-Québec. C'est M. Denis Blais, j'imagine que vous connaissez, qui a coordonné tout ça, et il a parlé à tous les... que ce soient les Jamésiens, les Inuits et les Cris. Et ce travail-là, c'est un travail, je vais vous dire, très laborieux mais qui a été fait consciencieusement par l'ensemble des partenaires.

Quand ça nous a été présenté... En fait, ce qui était difficile pour nous de le mettre en application tout de suite, comme ça, c'est que ça impliquait beaucoup de ministères. Alors, lorsqu'on a conçu le plan de transport, on a parlé au ministère des Ressources naturelles, en fait à vos représentants régionaux du ministère des Ressources naturelles, du ministère des Affaires municipales, de la Sécurité publique, alors l'ensemble des ministères qui travaillent au développement de votre territoire. Ça dépassait largement la mission du transport.

Alors, moi, la question que je me suis posée quand ça m'a été présenté, j'ai dit: Est-ce que mes collègues

ministres savent qu'ils sont impliqués dans cette démarche-là? Et qu'est-ce que ça représente financièrement pour eux? Parce que c'est...

Le Président (M. Domingue): Madame... excusez-moi, Mme la ministre, je voudrais juste vérifier si... Le bloc est terminé. Est-ce qu'il y a consentement pour que Mme la ministre puisse poursuivre sa réponse? Allez-y, Mme la ministre.

● (12 h 30) ●

Mme Boulet: Alors, ce qui était important pour moi, c'était d'aller voir auprès de mes collègues ministres, bon, pour savoir — c'est beau de dire: le MAMR va s'occuper de ça, le MRN va s'occuper de ça, la Sécurité publique — mais qu'est-ce que ça comportait comme coûts pour ces ministères-là. Et est-ce que les ministres ou les ministères interpellés avaient été consultés par rapport à la démarche? Ce qui n'était pas le cas.

Alors, c'est là qu'on a dit: Bien, on va se reculer un tout petit peu puis on va repartir sur des bonnes bases en s'assurant que l'ensemble des ministères... Finalement, ce n'est pas un plan de transport, c'est un plan de développement. Alors, chez vous, là, tout est interrelié. Tout est interrelié. Si on développe une mine, ça prend une route; si on veut... Alors, tout est interrelié. C'est ce qu'on voulait, que l'ensemble des partenaires, des collègues ministres soient interpellés, participent à la démarche. Alors, c'est dans ce contexte-là qu'on a pris un peu de recul, pour avoir à présenter un plan de transport qui corresponde davantage à vos besoins, qui soit plus réaliste et qui soit aussi pour ne pas parler pour parler, mettre des choses sur papier, mais qu'on soit capable d'aller avec des échéanciers puis avec des projets qu'on puisse programmer.

Alors là, actuellement... Ce qu'on a fait également, on vous a mis une direction... bien en fait une direction, un bureau territorial...

M. Ferland: À Rouyn, il n'est pas à la bonne place.

Mme Boulet: Oui, ça, il n'est peut-être pas à la bonne place, là. Vous me disiez qu'il n'est pas à la bonne place...

M. Ferland: Bien, je veux dire...

Mme Boulet: ...j'ai compris le message, mais il est dédié, il est dédié à votre région, et en soi c'est déjà beaucoup.

M. Ferland: Je ne veux pas dire qu'il fait un mauvais travail, il fait un bon travail...

Mme Boulet: Non, non, non, je comprends le message.

M. Ferland: ...mais il n'est pas à la bonne place quand même.

Mme Boulet: Il n'est pas à la bonne place physiquement.

M. Ferland: Le bureau...

Mme Boulet: O.K. Mais ce que je veux dire, c'est qu'il s'occupe essentiellement... Il est dédié à votre région, M. le député.

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Je vais...

M. Ferland: Après la...

Le Président (M. Domingue): Je m'excuse, M. le député. J'ai demandé à Mme la ministre de conclure. Je vous remercie. Je vais reconnaître le député de Marquette pour une période d'un bloc de 20 minutes.

Année de la sécurité routière

M. Ouimet: Alors, merci, M. le Président. Mme la ministre, je profite de l'occasion pour vous saluer, saluer également vos collaborateurs, tous ceux et celles qui vous accompagnent. Je salue les collègues des deux côtés ainsi que leurs collaborateurs.

Moi, j'aimerais ouvrir sur la question de l'Année de la sécurité routière, mais, juste avant, je veux faire un petit retour en arrière sur les remarques préliminaires de notre bon ami à tous le député de Blainville, qui a fait une affirmation quand même assez choc: «On vend le Québec morceau par morceau.» Alors, je me suis dit: C'est une affirmation qui frappe beaucoup, et je n'ai pas, par exemple, et je le dis en toute amitié, je n'ai pas entendu beaucoup les éléments de preuve que vous avez pour soutenir l'affirmation. J'ai entendu ce que la ministre a dit au niveau de la main-d'oeuvre, qui est 100 % québécoise, l'ingénierie, les matériaux, et tout le reste, mais il manque le petit... Moi, je veux vous croire, là, quand vous faites une affirmation, mais j'espère que vous aurez l'occasion de revenir pour en faire la démonstration, parce que je suis resté un petit peu sur mon appétit. Alors, j'aime bien les formules-chocs, et puis des fois il arrive que les critiques de l'opposition ont raison. Je l'ai été pendant huit, neuf ans; souvent on avait raison. Des fois, on a tort. Mais il faut pouvoir soutenir nos affirmations pour convaincre l'ensemble des collègues qu'il y a peut-être matière à s'inquiéter.

Mais, si on revient, Mme la ministre, sur l'Année de la sécurité routière, qui a été décrétée pour 2007, j'aimerais vous fournir l'occasion peut-être de nous entretenir sur à la fois quels sont les objectifs que vous poursuivez et quelle sera la contribution à la fois de votre ministère et également la contribution de la SAAQ pour atteindre cette Année de la sécurité routière en termes de sensibilisation.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député de Marquette. Alors, on l'a dit d'entrée de jeu dans nos... Je pense qu'on l'a mentionné, les trois collègues: 2007, c'est l'Année de la sécurité routière.

717 décès en 2006, c'est 10 de plus que 2005, c'est une augmentation de 9 % par rapport à la moyenne de 2001 à 2005. Alors, je pense que c'est beaucoup, c'est deux fois plus qu'en Ontario. Alors, en Ontario, c'est environ 400 décès par année, alors qu'ils sont deux fois plus nombreux que nous. Chaque mort ou chaque décès est un décès de trop, au Québec, et je pense que c'est important que le message passe. C'est l'affaire de tous, ça nous concerne tous. Et, quand on dit que 80 % des accidents sont dus à un comportement des usagers, je

pense qu'il faut poser un geste ou une action très importante par rapport à la sensibilisation. Alors, 38 % des accidents sont dus à la vitesse, 30 % sont dus à l'alcool. Alors, quand on regarde tout ce constat-là, on se dit: Il faut, comme gouvernement, il faut, comme société québécoise, qu'on pose des gestes et qu'on fasse le maximum, qu'on mette des choses en place, des pistes de solution, des avenues qui vont nous permettre d'améliorer ce bilan-là. 717, là, c'est deux décès par jour sur les routes du Québec. Quand on pense à ça, c'est alarmant et c'est dramatique en même temps.

Alors, il y a trois actions qui ont été mises en place parce que ces... Cette action-là est supportée par la Société d'assurance automobile du Québec. Alors, premièrement, c'est une campagne de sensibilisation, alors 5 millions de dollars que la SAAQ investit cette année en sensibilisation. Alors, l'alcool, la vitesse, les piétons, les problématiques liées aux jeunes conducteurs, la conduite hivernale, la conduite près des... aux abords de chantiers routiers. Vous savez, on a beau dire: La sensibilisation, ou les campagnes de sensibilisation de la SAAQ, ça ne vaut rien, là, bien, je m'excuse, là, ça ne vaut pas rien. Ce n'est peut-être pas suffisant, ça prend des compléments, ça prend d'autres actions, mais, de sensibiliser les gens, je pense qu'on ne les sensibilisera jamais suffisamment, et d'ailleurs il faut répéter ce message-là, et c'est dans ce contexte-là que la SAAQ a mis en place cette campagne de sensibilisation là.

La deuxième mesure, M. le député de Marquette, c'est la mobilisation. Évidemment, on a des partenaires. Alors, que l'on parle aux villes, aux entreprises, à l'industrie du camionnage, à l'industrie du taxi, on a des partenaires qui sont quotidiennement sur le réseau routier. Alors, ces gens-là, il faut les rejoindre, il faut les sensibiliser, il faut leur dire que c'est important parce que c'est chacun de nous finalement, par notre façon d'être, notre façon d'agir, par notre comportement sur le réseau routier... Ça nous interpelle, chacun de nous. Alors, il y a une campagne de mobilisation. Et on a écrit également à tous les exploitants de véhicules lourds. Il y a une documentation qui a été envoyée à 51 000 propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Alors ça, ça fait partie un petit peu de la démarche de mobilisation.

Et la troisième démarche, c'est une présence accrue des policiers, un contrôle accru des policiers sur notre réseau routier. Donc, il y aura des opérations policières qui seront accentuées et il y aura également des opérations des contrôleurs routiers de la SAAQ qui seront accentuées.

Alors, je répète: Sensibilisation, mobilisation et contrôle. C'est trois actions très concrètes qui sont complémentaires et qui sont essentielles pour atteindre de bons résultats.

Maintenant, on a mis également en place une Table québécoise de la sécurité routière. Ça fait 18 mois à peu près aujourd'hui qu'elle siège, qu'elle a des réunions, là, régulièrement. On retrouve autour de cette table-là 42 organismes, 42 partenaires qui sont rattachés de près ou de loin... On a les personnes âgées, on a la jeunesse. On a le taxi, le camionnage. En fait, on a des partenaires, les ministères qui sont partenaires également. On a les transporteurs urbains, les transporteurs écoliers. On a les municipalités qui sont là, les deux fédérations sont là. On a les policiers. On a la Fédération des motocyclistes.

On a les assureurs automobiles. On a les gens du secteur de la santé; alors, j'ai l'Hôpital Sacré-Coeur de Montréal, j'ai l'Institut national de santé publique.

Alors, il y a une brochette impressionnante de gens, de partenaires de haut niveau qui sont réunis autour de cette table-là, qui discutent depuis 18 mois et qui vont nous proposer... la date qui est déterminée à ce jour, c'est le 27 juin prochain. Alors, je pense qu'on sera interpellés. La critique de l'opposition en transport, M. le député de Blainville, et le député de Bertrand, je leur ai déjà dit, je les ai déjà avisés que, lorsque cette présentation-là nous sera faite, elle sera faite conjointement avec mes partenaires. C'est important. Ce qu'ils vont retenir, eux, ils vont avoir regardé l'ensemble des éléments: la vitesse, l'alcool, le cellulaire au volant, la ceinture de sécurité, les photoradars, les caméras feux rouges, les bandes rugueuses, la conduite en conditions hivernales, les jeunes conducteurs. Alors, c'est l'ensemble de tous ces éléments-là qui vont être revus. Comment une municipalité ou une MRC peut s'impliquer dans la sécurité routière sur son territoire? Est-ce qu'on peut, en région, poser des gestes? Un tout petit peu comme le bureau de la sécurité de Montréal. Montréal a mis en place un bureau de la sécurité routière, et c'est une très belle initiative. Est-ce qu'on pourrait reproduire cette initiative-là dans nos régions du Québec puis dire: Il faut que votre bilan, à chacun de vous, s'améliore année après année?

Alors ça, c'en était un, exemple. Alors, ils vont nous proposer ça, M. le député de Marquette, ils vont nous proposer ça d'ici à la fin juin, et ensuite il est fort possible, là... les scénarios sont sur la table, il est fort possible qu'on parte en tournée pour que M. De Koninck puisse aller voir les gens dans les régions du Québec pour expliquer sa démarche, pour expliquer comment on pourrait mettre en place ces pistes de solution là, et il y aura, à l'automne, une politique qui sera une politique gouvernementale de sécurité routière qui sera définie, qui sera établie. Et ce qui est important, c'est qu'on doit être proactif dans la sécurité routière. On ne peut pas juste regarder les choses et regarder les bilans puis dire que ça n'a pas de bon sens. Il faut répondre à ces bilans-là, il faut poser des gestes, et c'est dans ce contexte-là que la table va nous proposer des choses, et, tous ensemble comme parlementaires, je pense que nous avons une responsabilité par rapport à cette démarche, et j'espère que, comme gouvernement, nous serons capables d'avoir l'adhésion des deux partis de l'opposition, parce que ce n'est pas une question politique, c'est une question de sécurité routière, de sécurité publique. Ce sont nos citoyens du Québec. C'est une question de société. Et je pense que nous devons tous endosser ce chapeau-là et cette bataille-là pour faire en sorte que le bilan routier des années à venir s'améliore au Québec.

● (12 h 40) ●

M. Ouimet: Trois, quatre questions découlant de ce que vous venez de nous dire. Premièrement, vous faites appel aux deux partis d'opposition. Est-ce que vous prévoyez possiblement de la législation qui serait modifiée pour donner suite... Je sais qu'on ne peut pas présumer des travaux de la table de M. De Koninck, mais est-ce qu'il y a une possibilité qu'il pourrait y avoir des modifications législatives? Vous avez effleuré la question du cellulaire au volant. Alors, juste vous entendre un petit peu là-dessus.

Mme Boulet: Alors, évidemment, il y a certaines mesures dans celles que je vous ai énumérées que, si elles sont retenues, ça nécessite une modification au Code de la sécurité routière, alors c'est dans ce contexte-là. Il y aura des mesures à tous les niveaux. Je pense qu'il y en a certaines que c'est... bon, c'est d'interpeller les municipalités, les villes. Il y en a d'autres que c'est... Mais possiblement, s'il y a des mesures qui sont retenues, comme le cellulaire et les projets pilotes pour les photoradars, s'il y a de telles mesures qui sont retenues éventuellement par l'ensemble des parlementaires, bien il pourrait y avoir des modifications au Code de la sécurité routière, ce n'est pas impossible.

L'objectif est clair. Et vous savez, dans le bilan de la SAAQ... alors vous savez que les augmentations de tarifs sont toutes rattachées également au bilan de la sécurité routière, et, si on est capable d'améliorer ce bilan-là, il y a une économie importante et réelle pour la Société d'assurance automobile du Québec. Et toutes ces actions-là doivent porter fruit. Si on veut améliorer le bilan, je pense qu'on en sera tous gagnants, le régime d'assurance de la SAAQ sera également bénéficiaire de ces améliorations-là au bilan de la sécurité routière. Alors, je pense que c'est à tous les niveaux, c'est à tous les niveaux qu'on doit travailler et être partenaires pour améliorer ce bilan-là qui est à mon avis beaucoup, beaucoup trop élevé.

Comparaisons avec l'Ontario en matière de bilan routier

M. Ouimet: Merci. Vous avez également cité tantôt l'Ontario en exemple, avec un bilan de décès, avec une population, une population de conducteurs beaucoup plus importante que celle du Québec mais avec beaucoup moins d'accidents routiers. Savez-vous si la table... ou savez-vous... Peut-être pourriez-vous nous éclairer sur qu'est-ce qui fait en sorte que le bilan routier de l'Ontario soit à ce point plus reluisant que celui du Québec? Vous avez parlé tantôt du comportement des usagers comme étant un des facteurs principaux.

Une voix: ...

M. Ouimet: Non, mais ça a piqué ma curiosité, là.

(Consultation)

Mme Boulet: M. le député, ça me fait plaisir de recevoir Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente de la SAAQ mais qui est en charge du dossier de la sécurité routière notamment. Puis le chiffre, on le vérifie, c'est bien 488 décès par année, là, en Ontario, en 2005. Ce qui explique ça, pourquoi, ils ont des mesures plus, je vais dire, plus drastiques, ce n'est peut-être pas le bon mot, là, mais plus... Bon. Alors, elle va vous faire un petit peu le portrait de ce qui se passe en Ontario, peut-être qu'il y a des choses là-dedans qui expliquent qu'ils ont un meilleur bilan. Je vais lui laisser la parole, si vous me le permettez.

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, je veux juste vérifier s'il y a consentement pour que madame... Consentement. Allez-y, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président.

Alors, en Ontario, effectivement, d'une part, et c'est plus dans le champ de compétence de mes collègues du Transport, la configuration du réseau routier est différente. D'autre part, dans plusieurs cas, ils ont des mesures qui sont plus sévères. À titre d'exemple, dans le dossier de la capacité de conduite affaiblie par l'alcool, ils ont déjà des mesures qui prévoient, à titre d'exemple, pour un récidiviste, la possibilité même de perdre le droit de conduire pour la vie. Il y a des périodes d'antidémarrage qui peuvent être très longues. Certaines autres mesures pour les jeunes conducteurs: par exemple, on parle de couvre-feu dans certains cas, ou on parle encore de limiter le nombre de passagers. Puis c'est assez compliqué, leurs règles, là, dans le sens que, dépendamment du temps où on en est dans notre apprentissage, on a droit à des passagers de tel âge ou tel âge. Donc, il y a des règles du jeu qui sont différentes.

Il y a un partenariat vraiment très grand... Vous savez, c'est plus de tradition anglophone nécessairement, donc il y a un partenariat vraiment très grand avec des institutions telles, par exemple, MADD. Ici, au Québec, MADD — c'est un exemple que je donne — est moins connu, c'est moins percé encore. Ils sont à Montréal depuis quelques années, cependant. Mais il y a beaucoup d'interventions locales comme ça en partenariat avec des instances. Alors, au Québec, c'est quelque chose — Mme la ministre l'a mentionné... Cette année, l'Année de la sécurité routière, c'est vraiment l'année de la mobilisation pour aller chercher un partenariat accru, parce que c'est l'affaire de tout le monde.

M. Ouimet: Et le MADD, pour la gouverne de tout le monde, Mme St-Cyr, c'est l'acronyme pour Mothers Against Drunk Driving, c'est bien ça?

Mme St-Cyr (Johanne): C'est exact, M. le Président.

M. Ouimet: Voilà. Alors, moi, ça va pour l'instant, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle pour un deuxième bloc de 20 minutes.

Construction de haltes routières

M. Gingras: M. le Président, merci. Donc, je vais juste, si vous me le permettez, terminer sur les partenariats public-privé. Donc, il me restait une question. Une question.

Donc, on a parlé tantôt de trois projets: autoroute 25, autoroute 30 et parcs routiers. Ce que le ministre entend par parcs routiers, est-ce qu'on parle de haltes routières et le projet de privatisation des haltes routières? Est-ce que c'est ce que le ministre voulait nous parler ou si c'est un autre projet de partenariat public-privé?

Mme Boulet: Non, c'est exactement le projet des parcs... en fait des haltes routières, qui est en...

M. Gingras: Si donc c'est ce projet, est-ce que le ministre pourrait brièvement nous expliquer à combien on en est passé, entre le ministre Ménard, où on en était à 64, 87, là, à l'époque, et... L'état du dossier aujourd'hui?

Mme Boulet: Bon, en fait, l'état du dossier, c'est que... Premièrement, on va faire un peu un portrait de ce que sont ou ce qu'étaient nos parcs routiers au Québec. 50 % d'entre eux, de ces parcs routiers là, n'avaient pas d'eau potable et 50 % n'avaient pas d'eau du tout. Certains ne sont pas éclairés, donc ils n'étaient pas sécuritaires pour les usagers. Alors, il y avait là une question... Il fallait se repositionner ou se questionner par rapport à comment on reçoit nos touristes chez nous, au Québec, premièrement, comment on reçoit nos touristes, et comment également on assure la sécurité de nos usagers du réseau, quand on sait que 100 km, c'est environ une heure de conduite automobile, et qu'on veut s'assurer que les gens aient la possibilité... on sait que souvent il y a des mamans avec des enfants, qu'ils aient la possibilité de s'arrêter à un point pour se reposer. Alors, la question était là: Comment on organise notre réseau de parcs routiers au Québec pour répondre à ces deux questions-là, soit le tourisme et soit la sécurité des usagers.

On sait que le précédent gouvernement avait parti, avait bâti ou construit quatre parcs routiers: Bellechasse, Saint-Nicolas... Il y en avait quatre?

Une voix: ...

Mme Boulet: Cap-de-Pierre et Saint... Il y en a trois. Bon. Alors, le précédent gouvernement avait fait un choix, que, lui, il s'engageait à construire des parcs routiers qui devaient accueillir soit de la restauration ou des services pour la population. Alors, ce choix-là, c'était le choix pris par le précédent gouvernement.

Nous, on a repris l'ensemble de ce dossier-là et on s'est dit: Écoutez, est-ce qu'on a la capacité de payer, premièrement? Parce que c'est environ entre 4 et 5 millions par halte routière, ça en prenait une quarantaine au Québec, ça faisait environ... une dépense qui frôlait minimalement les 100 millions de dollars. Alors, on s'est dit: Premièrement, les 100 millions de dollars, bon, est-ce que les fonds publics... Est-ce que c'est dans la mission du ministère des Transports du Québec de gérer et d'opérer des haltes routières? Et, dans ce contexte-là, c'était un projet qui pouvait très bien être accepté par un partenaire privé. Alors, un partenaire privé, avec des conditions, avec des paramètres, avec une structure, là, qui est très rigoureuse et qui est préétablie, est-ce qu'un partenaire privé trouverait un intérêt à gérer et à opérer un parc routier, c'est-à-dire... Parce qu'il peut y avoir de l'essence, il peut y avoir de la restauration, il peut y avoir, dans certains cas, des bureaux d'information touristique qui peuvent se joindre à ce parc routier là. Il peut également y avoir des produits régionaux. Dans certaines régions, on a des spécialités régionales puis on est capable de dire: Chez nous, on va faire une petite boutique puis on va vendre... on va faire une vitrine pour nos produits régionaux.

Alors, dans ce concept-là, ça a été analysé dans le bureau des partenariats public-privé Québec et chez nous, au ministère des Transports, dans la Direction des parcs routiers, et on a pensé, on a mis en place finalement... En fait, le projet, lorsqu'il sera terminé, on va retrouver

33 aires de service, 45 villages-relais — parce qu'on pourrait parler ultérieurement des villages-relais, c'est un très beau projet, M. le Président — 26 belvédères et six aires de stationnement.

● (12 h 50) ●

Alors, si on prend nos 33 aires de service qui sont les parcs routiers, on les a divisés en grappes. Bon, 33, c'était beaucoup, puis on s'est dit: Bon, premièrement, est-ce qu'un partenaire privé va être intéressé à en prendre 33? C'est une grosse question. Et, deuxièmement, il fallait y aller de façon progressive, parce qu'en y allant de façon progressive on est capable de voir s'il y a des erreurs, si on doit corriger le tir, si on doit faire des ajustements.

Alors, dans ce contexte-là, il y a une première grappe de sept aires parcs routiers qui ont été définies et qui ont été proposées en appel de propositions, et les étapes... Il y a eu le dépôt des propositions, qui sont prévues pour septembre... En fait, on est allé en appel de propositions en mars, si je ne me trompe pas, le 23 mars 2007; le dépôt des propositions se fera en septembre 2007; l'annonce du candidat privilégié, le 16 novembre 2007; l'entente de principe, en janvier 2008; demande du Conseil des ministres d'autoriser le ministre des Transports à signer l'entente en février 2008; et signature de l'entente de partenariat en février 2008. Ça veut dire que, dès 2008, dans cette grappe de sept parcs routiers, il y en a qui sont déjà construits, il y en a qui sont déjà opérés et il y en a d'autres qu'il faut construire. Alors, le privé qui s'est engagé ou qui va soumissionner sur l'appel de propositions va s'engager à prendre l'ensemble des sept et à opérer ceux qui sont existants et à construire et opérer ceux qui ne sont pas existants.

Évidemment, dans un PPP, il y a une grappe de sept. Il y en a qui sont plus avantageux comme parcs routiers, il y en a qui le sont moins, mais, en regroupant les sept parcs routiers, on s'assure que partout au Québec éventuellement il y aura un point de services, que le privé ne prendra pas juste les points intéressants ou payants, mais on va s'assurer que dans une grappe il y a des... on veut s'assurer que l'ensemble du territoire du Québec soit couvert par des parcs routiers, à des distances d'environ 100 km, et que les gens, pour assurer leur sécurité, les usagers, qu'ils puissent s'arrêter environ à chaque heure de conduite. Alors, c'est un très beau projet, M. le Président.

Et, à ce projet-là s'associent les projets de villages-relais. Alors, quand on sort du réseau autoroutier et quand on s'en va dans les régions du Québec, les villages peuvent en fait proposer leur candidature pour devenir ce qu'on appelle un village-relais. On a eu deux bancs d'essai qui ont été faits, à l'heure actuelle, dans lesquels le ministère des Transports du Québec a donné 40 000 \$ à chacun de ces villages-là. On parle de Danville, dans le coin de l'Estrie, et on a Grande-Vallée également, en Gaspésie. Alors, le principe d'un village-relais, c'est que, quand on sort du réseau autoroutier, c'est qu'à chaque 80 km il y aura un village qui aura posé sa candidature qui sera prêt à être identifié comme étant un village-relais. C'est un peu le principe de ce qui se fait en Europe, en France. Et c'est que, dans ce village-là, on va structurer... En fait, souvent les villages sont déjà organisés, mais d'autres le sont moins. On va leur permettre de s'organiser et d'offrir un point de services au centre du village où il y aura de l'hébergement, une station d'essence, de la restauration, où un visiteur, un touriste qui débarque à 2 heures du matin

peut s'assurer minimalement qu'il y aura un téléphone ou, à quelque part... pour qu'on puisse le loger ou l'accueillir s'il est mal pris, pour qu'il y ait... un garage pas loin. Alors, c'est l'ensemble des services qui pourraient être offerts ou disponibles pour un touriste qui débarque ou qui voyage... qui voyage et qui visite les régions du Québec.

Alors, le principe des villages-relais, ça donne une très, très belle vitrine à nos villages au Québec. On a beaucoup, beaucoup de demandes, M. le Président. Alors, les villes dans les MRC présentent leur candidature, là, de façon très volontaire. Je pense que ça va... D'abord, quand on va faire la promotion du Québec, quand les ATR vont faire leur cahier de promotion, les villages-relais seront identifiés avec un logo et ce sera vraiment établi, défini pour l'ensemble de la population que, si vous allez dans un tel village-relais, vous allez être assuré de retrouver les services minimums auxquels vous avez droit ou que vous pourriez avoir besoin dans une situation particulière. Alors ça, c'est le concept des villages-relais, M. le Président.

Durée moyenne des ponts et viaducs

M. Gingras: Merci. Merci, M. le Président. Il nous reste sept minutes. Donc, je vais essayer d'être... sept minutes sur le temps de ce bloc, mais il en restera cet après-midi, bien sûr.

J'aurais une question, Mme la ministre, question rapide, réponse rapide bien sûr: Un viaduc, ça a une vie utile de combien d'années?

Mme Boulet: Ah! bien, premièrement, je vais vous répondre ce que je pense, mais j'ai à côté de moi la personne tout à fait appropriée pour vous répondre, madame... Anne-Marie est une spécialiste des structures au Québec.

M. Gingras: Mais, vous, Mme la ministre, selon vous, un viaduc, c'est...

Mme Boulet: Bien, ça dépend des structures, ça dépend des structures. Alors, dépendamment de la structure, de sa complexité, de sa conception, de sa construction. Alors, j'imagine qu'il y a des structures qui peuvent aller jusqu'à 30 ans, d'autres à 50, d'autres à 70 ans. Et on a le pont de l'île d'Orléans qui a quand même 70 ans, qui est une structure en bon état. Par contre, j'ai le pont de Trois-Rivières, qui avait 40 ans, et on a dû changer totalement la dalle.

M. Gingras: Donc, en moyenne?

Mme Boulet: Bien, en moyenne, je vais laisser Mme Leclerc vous répondre, mais j'imagine que...

M. Gingras: Une courte réponse, oui.

Mme Boulet: Il n'y a pas de moyenne. J'imagine que c'est du cas-par-cas.

M. Gingras: Allez-y donc, oui, courte réponse.

Le Président (M. Domingue): Un instant, M. le député.

M. Gingras: Consentement, oui.

Le Président (M. Domingue): Je veux juste vérifier s'il y a consentement pour écouter Mme Leclerc.

M. Gingras: En courte réponse.

Mme Boulet: Elle peut donner son titre, par exemple, parce que... c'est important, elle a une expertise au niveau international, est la vice-présidente de l'AIPCR. Et Anne-Marie est reconnue, là, c'est une de nos expertes, et on en est très fiers.

M. Gingras: Bienvenue, chère madame. Bienvenue chez vous.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'on pourrait avoir le titre de Mme Leclerc?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui. Alors, je vais m'identifier, Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe aux infrastructures et technologies au ministère des Transports.

Le Président (M. Domingue): Merci.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, effectivement, la réponse est multiple. La cote, c'est entre 40 et 70 ans, 70 ou 80 ans, dépendamment du type de structure, de sa localisation au niveau de l'environnement et des sollicitations qu'elle doit subir. Ça dépend également, et vous le comprendrez, du trafic qui va passer dessus, parce que... une structure qui a été conçue dans les années vingt, les charges de dimensionnement ne sont pas du tout les mêmes que celles qu'on retrouve sur notre réseau autoroutier. C'est un petit peu extrême, là, ce que je vous dis. Mais effectivement l'âge va dépendre de sa sollicitation.

Utilisation de ponts sur l'autoroute 640, à Bois-des-Filion

M. Gingras: Merci. Sûrement que Mme la ministre fera appel à vous à nouveau. Donc, sur l'autoroute 640, à Bois-des-Filion, il y a cinq viaducs qui ont été conçus il y a une quarantaine d'années. Deux viaducs ont été utilisés et trois ne l'ont jamais été. Donc, mes citoyens, les citoyens du comté aimeraient savoir: Mme la ministre, est-ce que vous pensez que les trois viaducs jamais utilisés pendant 40 ans, qui ont coûté cher aux Québécois, donc ils ont défrayé le coût de ces viaducs-là dans leurs impôts, est-ce que vous pensez qu'ils vont pouvoir les utiliser avant que vous les détruisiez, Mme la ministre?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Si vous me permettez, je n'irai pas tout à fait répondre à votre question, mais je vais vous donner quelques éléments d'information. La question que vous posez est tout à fait pertinente: Comment va vieillir une structure qui n'est pas utilisée par rapport à une structure qui est utilisée?

M. Gingras: Ma question, c'est: Est-ce que vous pensez qu'ils vont pouvoir les utiliser avant que vous les détruisiez?

Mme Boulet: Alors, on va demander à quelqu'un qui pourrait vous répondre techniquement, mais je pensais que vous étiez pour me féliciter, moi, pour l'annonce qu'on a faite à Bois-des-Filion puis pour l'annonce qu'on a faite pour les études... Non, il va venir vous répondre, M. le député, ce n'est pas parce que... Il va venir, mais il n'est pas là, alors je voulais juste jaser.

M. Gingras: Effectivement, Mme Leclerc nous aurait sûrement parlé de... Effectivement, ce viaduc-là n'a pas été utilisé, donc sa valeur peut être prolongée, sa... prolongée ou non. Mais en fait la question est: Est-ce que, pour les citoyens, quand ils sont sur cette route-là, stationnés et à attendre, donc on sait l'impact, l'impact au niveau conciliation travail-famille, on parle impact au niveau de l'environnement...

Le Président (M. Domingue): M. le député, je suggère aux membres que Mme la ministre... qu'on suspende la séance et que Mme la ministre revienne avec sa réponse.

M. Gingras: Ça me fait plaisir, et les citoyens sûrement de mon comté attendent avec impatience la réponse à la question que je viens de poser.

Le Président (M. Domingue): Alors, je suspends les travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 7)

Le Président (M. Domingue): À l'ordre, s'il vous plaît! Je rouvre la séance. Juste pour vous aviser qu'après discussion entre les trois partis il semblerait qu'il y aurait entente pour que le vote sur les trois programmes ait lieu lundi. Alors, est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Merci. Alors, je vais reconnaître le député de Blainville pour sa dernière période, de 7 min 30 s.

M. Gingras: 7 min 30 s, bien sûr, d'accord. Juste un instant avant de débiter ma période, peut-être que les gens vont prendre place. Ça va?

Donc, j'espère que la période de repas fut propice aux idées pour savoir et pour donner réponse à mes citoyens, à savoir: Est-ce qu'on va pouvoir utiliser l'infrastructure avant qu'elle ne soit démolie?

Mme Boulet: Alors, M. le député, on a fait certaines vérifications.

M. Gingras: Merci.

Mme Boulet: Alors, évidemment, là où ils sont, les viaducs non utilisés, c'est au-delà des projets qui sont

actuellement sur la table. Alors, il n'y a pas de projet qui à court terme permette d'envisager qu'on va continuer l'autoroute jusqu'à cet endroit-là. Ceci dit, dans le cas du prolongement de la 19, qu'on a annoncé lorsque vous étiez à Bois-des-Filion, il va y avoir une étude d'opportunité sur le tronçon de la 19, et éventuellement ces viaducs-là vont être analysés, et possiblement qu'il y en a un qui pourrait être récupéré dans le projet de prolongement de l'autoroute 19.

Alors, actuellement, là, c'est des viaducs qui sont construits, qui sont là, mais il n'y a pas de projet dans la programmation qui nous permet de se rendre jusqu'à ces viaducs-là, pour les inclure dans un éventuel projet.

M. Gingras: Combien ça avait coûté pour construire ces viaducs-là?

Mme Boulet: Alors, M. le député, on nous dit qu'il faudrait retourner aux archives, là, ça fait de nombreuses années, et là,...

M. Gingras: Bien, Mme la ministre, ce n'était pas pour vous piéger, peut-être me faire parvenir l'information.

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Gingras: Ça va sensibiliser l'ensemble des gens aux investissements qui avaient été faits à cette époque.

Le Président (M. Domingue): Alors, est-ce que c'est possible d'envoyer l'information au secrétariat?

Mme Boulet: Tout à fait, on va envoyer l'information, ça nous fait plaisir.

● (15 h 10) ●

Le Président (M. Domingue): Merci.

Élargissement de l'autoroute 19, à Bois-des-Filion

M. Gingras: Dans la programmation, on a effectivement... Mme la ministre, vous venez d'en faire mention, on a prévu un investissement de 6,5 millions, à Bois-des-Filion, pour l'élargissement de la future 19 de deux à quatre voies et des bretelles d'autoroute. Cet investissement de 6,5 millions... Quand je regarde au niveau de la programmation, je vois que ces investissements sont... Est-ce qu'ils sont payés comptant? Est-ce qu'ils sont dans la dette et, si oui, pour combien d'années?

Mme Boulet: C'est inclus dans le Fonds routier. Comme tous les projets qu'on présente lors de la programmation, ça va dans le Fonds routier. Et les projets, c'est sur 20 ans.

M. Gingras: Sur 20 ou 30 ans? Parce que, quand je vais dans les documents, on me dit 30 ans pour... on me parle de 10, 20 puis 30 ans. On me parle de 30 ans pour les nouveaux projets.

Mme Boulet: Alors, on parle ici d'un projet d'amélioration. Alors, il va dans la catégorie Amélioration de la chaussée, alors c'est 20 ans, dans le Fonds routier.

Aliénation de biens immobiliers en 2006-2007

M. Gingras: Parfait. Dans la vente d'immeubles, quelques questions en rafale, là, mais il n'y a pas de question qui tue, là.

Mme Boulet: ...

M. Gingras: Oui, mais c'est sur une question qu'on avait posée sur l'acquisition et les dispositions de terrains et d'immeubles du ministère en 2006 et 2007 et prévisions pour 2007-2008. Malheureusement, on n'a pas eu l'information 2007-2008, mais je reviens sur 2006-2007. On a vendu... Est-ce que je me trompe, vente d'immeubles excédentaires, 2006-2007, au 31 du 3, 2007, pour 5 503 159 \$? C'était la question 13, pour préciser, là, pour ne pas que vous ayez à chercher. Dernière page, à l'arrière.

Mme Boulet: Je m'excuse. Est-ce que... Votre question?

M. Gingras: Ma question, juste pour savoir: Est-ce que je me trompe quand je vois que... Dans les dispositions d'immeubles, de terrains et d'immeubles par le ministère, en 2006-2007, ça a été de combien au total? En dispositions.

Mme Boulet: ...millions que vous voyez là, là.

M. Gingras: C'est ça, 5 millions?

Mme Boulet: C'est le 5 millions que vous voyez là, oui.

M. Gingras: Est-ce que je comprends que ce 5 millions là est versé au fonds consolidé?

Mme Boulet: Ça retourne au budget du ministère.

M. Gingras: Donc, bien, le budget du ministère à la fin de l'année, donc, s'il y a des excédents, des surplus, donc ça retourne dans le budget d'opération?

Mme Boulet: Oui.

M. Gingras: Alors donc, vous comprenez peut-être mieux, Mme la ministre, quand l'Action démocratique du Québec parle de vendre la galerie pour payer l'épicerie. On parle de vente d'immeubles, vente d'actif et on parle du budget de... on met ces sommes-là au budget du ministère.

O.K. J'ai bien compris les réponses. Et peut-être que ça va aider le député à comprendre certaines de mes prises de position. Ceci étant dit...

Des voix: ...

Le Président (M. Domingue): Je vous demandais votre collaboration. M. le député.

M. Gingras: ...comme dernière question, il me reste deux minutes?

Le Président (M. Domingue): Oui.

**Élargissement de l'autoroute 19,
à Bois-des-Filion (suite)**

M. Gingras: Donc, comme dernière question, Mme la ministre, sur le 6,5 millions, vous me dites... L'autoroute 19, elle arrivera quand? C'est quoi, la programmation de l'autoroute 19?

Mme Boulet: En tout cas, ce qu'on a annoncé... En fait, on est allés à Bois-des-Filion faire une annonce de 6,5 millions. On sait que la couronne nord, les villes de la couronne nord de Montréal connaissent la plus forte augmentation démographique des dernières années. Alors, le débit journalier moyen annuel était, en 2001, de 18 500 voitures-jour, et aujourd'hui on parle de 32 000, 33 000 véhicules-jour. Donc, il y a un problème de congestion et de fluidité. Alors, dans un premier temps, on est allés annoncer... Il y avait une problématique particulière, pointue, à Bois-des-Filion. Alors, le 6,1 millions va être investi à Bois-des-Filion pour améliorer la fluidité de la circulation, diminuer la congestion. Ce sont des montants qui vont servir, qui vont être utiles même dans le cadre du prolongement de l'autoroute 19.

Ceci dit, pour l'étude d'opportunité de l'autoroute...

M. Gingras: Juste répéter votre dernière phrase, madame?

Mme Boulet: Les aménagements qu'on fait à Bois-des-Filion vont être des aménagements qui vont être profitables, qui vont être utiles lorsqu'on prolongera l'autoroute 19. Alors, ce que je dis, c'est que l'étude d'opportunité pour l'autoroute 19, on vient de donner le O.K. pour l'étude d'opportunité. Maintenant, ça peut prendre un trois, quatre ans, là, avant qu'on soit en mesure de dire que les travaux vont débiter sur le terrain. Alors, il y a toute l'étape des plans et devis, les études d'opportunité, les étapes environnementales, est-ce que le corridor est acquis?, est-ce qu'on doit aller au BAPE avec des audiences publiques? Alors, toutes ces étapes-là doivent être franchies. Bon, c'est quoi, les besoins? C'est quoi, si on actualise les données de l'autoroute 19? Parce qu'il y a déjà des études qui avaient été faites. Alors, il faut évaluer les besoins, trouver les solutions, quel est le projet qui est le mieux adapté aux réalités de ce territoire-là et actualiser les données des études qui sont déjà là.

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

Mme Boulet: Mais ça peut prendre une couple d'années, là.

M. Gingras: Cinq, 10, 15?

Mme Boulet: Non, on me dit deux ou trois ans.

M. Gingras: Deux ou trois ans?

Mme Boulet: Oui.

M. Gingras: Merci.

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Je vais reconnaître le député de Bertrand pour un bloc de 20 minutes.

**Ventilation du plan
d'investissement de quatre ans**

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Alors, nous allons le faire à deux, parce que mon confrère a quelques questions quand même à poser, ce sont des questions de précision sur ce qu'on a dit ce matin, Mme la ministre. Rapidement, là, bon, à la page 223 du volume III, on a la ventilation du 1,7 milliard d'investissements, là, annoncé pour... je pense que c'est pour une période de quatre ans: 260 millions pour l'amélioration du réseau routier; 890 millions, la conservation des chaussées et des structures; 550 millions dans le développement du réseau routier afin d'améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux. Alors, 1,7 milliard.

Ce que je voudrais savoir: Quel est le pourcentage, dans ce montant-là, des sous qui doivent aller à l'administration puis aux salaires? Le 1,7 milliard, j'imagine que ce n'est pas... Il y a d'autres choses là-dedans. Est-ce que c'est 1,1 milliard, 1,2 milliard qui va aller pour les...

Mme Boulet: On le cherche, là, le chiffre, là.

(Consultation)

Mme Boulet: 105 millions, M. le député.

M. Cousineau: 105 millions donc qu'on doit retrancher de 1,7 milliard. Donc, c'est à peu près 1,6 milliard pour les travaux. Parfait.

Mme Boulet: 6,6 %, M. le député.

M. Cousineau: 6,6 %?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: Excluant les frais professionnels.

Mme Boulet: C'est ça.

Financement du Fonds vert

M. Cousineau: D'accord, O.K. Le Fonds vert va être financé de quelle façon? C'est les hydrocarbures qui financent le Fonds vert?

Mme Boulet: Le Fonds vert, c'est un fonds qui est au ministère de l'Environnement, c'est partagé 50-50, là, entre... En fait, on va avoir... c'est 130 millions de dollars...

Une voix: ...

Mme Boulet: M. le député de Bertrand, vous n'avez pas de problème à ce que le sous-ministre donne une précision?

M. Cousineau: Absolument pas, madame, Mme la ministre.

M. Jean (Denys): Alors, M. le député, à plein rendement, le Fonds vert...

Le Président (M. Domingue): ...oui, consentement.

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre.

Alors, M. le député, à plein rendement, le Fonds vert, c'est 200 millions par année. C'est un fonds qui est au fond — on appelle ça le fonds de développement durable — qui est au ministère de l'Environnement du Québec. Et, sur le 200 millions, il y a un 130 millions qui est prévu en transport collectif, donc ça va être transféré au ministère des Transports au fur et à mesure des besoins qu'on va avoir.

M. Cousineau: De quelle année à quelle année?

M. Jean (Denys): Il était annoncé jusqu'en... sur cinq ans, à partir de... Je pense que l'entrée en vigueur de la redevance est au mois d'octobre prochain.

M. Cousineau: Au mois d'octobre prochain?

M. Jean (Denys): Oui, de ce que j'ai compris dans les annonces de M. Béchard, cette semaine.

M. Cousineau: Parfait, merci.

Mme Boulet: Il y a un 10 millions, M. le député, il y a un 10 millions pour l'intermodalité et un 5 millions pour l'efficacité énergétique, en plus. C'est 145.

M. Jean (Denys): En fait, c'est 145 sur 200, comme le précise la ministre. Il y a 130 pour le transport collectif plus un 15 millions: 10 millions intermodalité et 5 millions pour l'efficacité énergétique du transport des marchandises.

● (15 h 20) ●

M. Cousineau: Au niveau du fonds de conservation, ce matin, on a parlé de 6,4 milliards, la dette cumulée. Est-ce que ça comprend l'année 2007-2008?

Mme Boulet: C'est 2006-2007. Je pense que ce que je vous ai dit, c'est 2006-2007.

M. Cousineau: D'accord. Donc, c'est 2006-2007, 6,4 milliards. C'est ça?

Mme Boulet: Milliards.

Construction de haltes routières (suite)

M. Cousineau: Milliards. Troisième petite question. Bon, on a parlé des parcs routiers ce matin et puis qu'on veut favoriser, en fin de compte, là, le partenariat public-privé, puis vous avez mentionné... Bon, on a eu quelques éléments de réponse. On voulait savoir les distances entre les différents parcs routiers, on a eu ça comme... on a eu notre réponse: actuellement, il y en a sept. Ce que je voulais savoir: Est-ce que les partenariats, ça va se faire avec des entreprises québécoises ou tout un chacun va pouvoir soumissionner? Est-ce que des compagnies américaines pourraient dire: Bien, nous, on veut avoir ça, ces parcs routiers là?

Mme Boulet: Bien, il y a eu trois... En fait, il y a eu l'appel... Avant l'appel de propositions, il y a eu l'appel de qualification. Il y a eu trois candidats. Alors, il y a eu trois candidats, je pense, c'est trois candidats québécois — non? Alors, bien, écoutez, Mme Anne... Mme Leclerc va... — je dis Mme Anne-Marie! — Mme Leclerc va venir vous donner un peu plus d'informations.

Une voix: M. le Président, est-ce qu'il y a consentement?

Le Président (M. Domingue): Oui. Est-ce qu'il y a consentement pour... Consentement, allez-y.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci. Donc, Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Infrastructures, Technologies. Effectivement, suite à l'appel de qualification, on a retenu deux candidatures. Il s'agit d'un candidat qui est... c'est plutôt américain et l'autre est plutôt ontarien. Par contre, ce qui est prévu effectivement, c'est comme dans d'autres projets, c'est vraiment des groupes, c'est vraiment des consortiums. Les exploitants comme tels, on s'attend à ce qu'ils soient de nature québécoise. Mais on n'a pas les offres encore, donc on pourra être plus précis une fois qu'on aura analysé les dossiers complets. Mais Mme Boulet vous a mentionné tout à l'heure que c'était plutôt pour le 28 septembre prochain, qui est la date limite du dépôt des propositions.

M. Cousineau: Donc, ce qu'on a sur la table présentement, si j'ai bien compris, ce sont: une proposition en provenance des États-Unis, une proposition ontarienne, puis les exploitants seraient...

Mme Leclerc (Anne-Marie): Pourraient.

M. Cousineau: Pourraient.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Pourraient être des Québécois, on n'a pas la proposition complète encore, donc...

M. Cousineau: Comme des franchises de McDonald.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Comme tout bon exploitant de...

M. Cousineau: Bien, oui. Est-ce qu'il y a eu...

Mme Leclerc (Anne-Marie): ...parc routier potentiel.

M. Cousineau: Est-ce qu'il y a... M. le Président, ça va?

Le Président (M. Domingue): Oui.

M. Cousineau: Est-ce qu'il y a un plan d'aide pour compenser les commerces qui... Est-ce qu'il y a eu des études de faites sur les pertes qui pourraient arriver aux commerces qui sont un petit peu en périphérie?

Mme Boulet: Ah oui! tout à fait. Ça a été un processus, je vous dirais, M. le député, assez complexe.

Premièrement, ça a été fait en collaboration avec les milieux régionaux. Dans chacune des... Là où on construit de nouvelles aires de service, ça a été fait en collaboration avec le milieu. On a rencontré les intervenants économiques, que ce soient les maires, les MRC, les ATR. Il y a eu des comités de projets dans chacun de ces endroits-là, les chambres de commerce notamment, parce que les autres commerces... Et, oui, il y a eu des études de faites sur l'impact que ces aires de service là pourraient avoir sur les commerces qui sont situés près.

Là où il y avait une problématique particulière, c'est si on projetait ou s'il y aurait eu un projet de station-service avec la nouvelle halte routière et qu'il y en avait déjà un à proximité. Mais il n'y avait pas de station-service, finalement. C'est qu'on voyait... Si le service était déjà existant à proximité, là, il n'y avait pas de distance établie, mais assez près, alors, à ce moment-là, bien le projet, il n'y avait pas de station-service qui est incluse dans le projet, c'était uniquement une aire de service.

M. Cousineau: Je dois vous avouer que le village-relais, c'est une très bonne idée, ça, je trouve ça...

Mme Boulet: C'est une idée extraordinaire.

M. Cousineau: Oui.

Mme Boulet: Et on a même rencontré les commerçants aussi qui s'opposaient à ce projet-là. En fait, les commerçants avaient des oppositions par rapport à... pas nécessairement au projet des haltes routières, mais au fait qu'au fil des ans soit la signalisation par rapport à leur commerce soit les arbres qu'on a plantés le long des autoroutes sont devenus gros puis cachent un peu finalement des gens qui sont sur l'autoroute puis qui voudraient éventuellement prendre une sortie. Alors, on avait six ou sept cas, je pense. Alors, à chaque cas, il y a eu des rencontres avec les directeurs territoriaux, et on a mis en place un plan de match finalement pour essayer de répondre à leurs besoins spécifiques. Et c'est dans ce contexte-là qu'on leur a dit également: Écoutez, on en part sept, on fait un projet pilote, et on verra s'il y a des problématiques particulières; s'il y a des éléments qu'il faut retenir ou des éléments qu'il faut éliminer, on va le faire. Et ça a été fait en collaboration avec ces gens-là, il y a eu des rencontres avec les commerçants.

Et je vais vous le montrer pendant que... Alors, regardez, pour le village-relais, là, c'est: *Un refuge au coeur du voyage*. C'est un très, très beau projet. Les municipalités, dans vos MRC, qui seraient intéressées, là... Je pense que tout le Québec devrait se doter, ou chacune des régions, de plus qu'un village-relais. À la limite, dans une région donnée, il y en aura plus qu'un, là.

M. Cousineau: À terme, vous en voyez combien?

Mme Boulet: C'est 45 villages-relais.

M. Cousineau: 45.

Mme Boulet: 45. Ça veut dire que c'est deux ou trois, je vous dirais, par région.

Financement du réseau routier local

M. Cousineau: D'accord. Merci. Une autre question concernant le programme 1. Je vois que l'aide financière au réseau local, bon, il y a eu une diminution qui est quand même assez importante, de 118,6 millions à 97 millions. J'en ai parlé un petit peu dans mes... Le réseau local, on parle bien du réseau tertiaire, là, le réseau qui est entre les mains des municipalités. Et puis, dans mes notes préliminaires, j'ai parlé évidemment du transfert du réseau tertiaire aux municipalités, en 1992, lors de la réforme Ryan. J'ai mentionné qu'à ce moment-là... Bien, c'est un dossier que je peux parler parce que j'étais maire et préfet à ce moment-là, et puis, évidemment, les municipalités... Moi, je n'étais pas contre ce transfert-là, sauf qu'il y a beaucoup de routes, de pontceaux et de ponts qui étaient en piètre état lorsque ça a été transféré, en 1992. Mais là je vois que, dans les crédits pour 2007-2008, il y a quand même une baisse importante, là, d'argent qui devrait aller... qui allait aux municipalités. C'est quoi, cette baisse-là?

Mme Boulet: Bon, en fait, il me fait plaisir de répondre parce que c'est juste... je vais dire, c'est des chiffres, là, c'est un jeu comptable... bien, pas un jeu, mais une formalité comptable. C'est que finalement, cette année, il y a 124 millions, c'est exactement le même montant que l'année dernière. Ce qui s'explique ici, c'est que, vous savez, quand, à même le fonds, le fonds du ministre, par rapport... pour le programme d'aide à l'entretien de la voirie locale, quand le ministre a son fonds d'aide, et même dans tout le programme finalement, c'est qu'on a fait des avancements, on était capables de devancer. C'est souvent payé sur trois ans. On a été capables de devancer. Alors, il y a un 27 500 \$... 27 millions qui a été transféré sur l'année 2006, mais, si on le retransfère sur l'année 2007, il y a exactement le même montant, 124 millions de dollars, qui a été dépensé cette année, tel que l'année dernière.

Et là un chiffre qui est important, c'est qu'on avait 8 millions de dollars sur les ponts municipaux, et là on sera en mesure... Dans le dernier budget, on a ajouté 22 millions de dollars sur les ponts municipaux. Alors, ça va faire un total de 30 millions de dollars, ce qui va nous permettre d'aider davantage les municipalités. On sait que, les municipalités, on leur a transféré des ponts et des routes en 1993, c'est depuis ce temps-là; le programme d'aide, qui devait disparaître, est toujours resté là. En appui, il a été reconduit par les différents gouvernements successivement.

Maintenant, on sent très bien qu'au niveau des ponts... D'ailleurs, il y a un comité de formé avec la sous-ministre, ici, qui est la présidente de ce comité-là, avec la FQM et l'UMQ, pour trouver une solution. Parce que le programme, il date de 1993, il n'est plus... il faut l'adapter, il faut l'actualiser. Il n'est plus équitable envers les municipalités. Il y a des municipalités qui ont connu des croissances ou des décroissances démographiques. Il y a des municipalités qui ont une richesse foncière qui a évolué en augmentant ou en diminuant. Il y a des municipalités qui n'ont pas beaucoup de ponts mais des ponts très dispendieux à réparer ou à entretenir. Il y a des municipalités qui ont... comme à Bécancour, qui a 22 ou 28 ponts, alors il y a des municipalités qui ont beaucoup

de ponts. On a des nouvelles données, également la SOFIL, qui n'était pas là avant, le partenariat fiscal. Alors, il y a vraiment, là...

Avec les municipalités, il faut revoir l'ensemble de ce programme-là d'aide à la voirie locale. Est-ce qu'on peut le partager différemment de façon à être plus équitable? Et, dans ce contexte-là, le travail a été fait. Il y a eu des réunions qui ont... Il y a au moins deux réunions qui ont lieu actuellement, et, d'ici à la fin de l'été, je pense qu'on est, avec les villes, en train d'élaborer une piste de solution. Est-ce qu'on peut faire différemment toujours avec la même enveloppe mais aider davantage les municipalités qui ont plus de besoins par rapport à d'autres municipalités qui ont une capacité financière plus grande? Alors, est-ce que le pourcentage d'aide du ministère pourrait varier en fonction de ces municipalités-là, les petits villages notamment qui ont de la difficulté parce qu'ils sont 300 dans un village? Alors, on est après revoir l'ensemble de cette formule-là parce qu'elle n'est plus adaptée à la réalité d'aujourd'hui.

M. Cousineau: Il n'y a pas de discussion, vous savez, avec... Il reste combien de temps à ce bloc-ci?

Le Président (M. Domingue): Sept minutes.

M. Cousineau: Sept minutes. Bien, très rapidement parce que je veux laisser...

M. Ferland: Cinq minutes au Nord.

M. Cousineau: Non, mais vas-y. Mme la ministre, je reviendrai avec une autre question un petit peu plus tard.

M. Ferland: Sept minutes au Nord. Si on n'a pas fini, on pourra se voir après.

Mme Boulet: Ça va me faire plaisir, M. le député d'Ungava.

Haltes routières dans la région du Nord-du-Québec

M. Ferland: Juste avant de revenir sur le plan de transport, c'est parce qu'on a... puis on glisse sur un plan de développement, on s'était laissés là-dessus un peu, il y avait des demandes. Vous parlez des haltes routières et des villages-relais. Dans le Nord, ça veut dire quoi?

● (15 h 30) ●

Mme Boulet: C'est une excellente question. Bien, il pourrait y avoir le même principe, là, ce n'est pas parce que ce principe-là ne s'applique pas.

M. Ferland: C'est une question de distance, là, vous savez...

Mme Boulet: C'est ça, tout à fait, il y a une question de distance, une question de réseau routier chez vous qui... Bon. C'est ça, d'un village à l'autre, on a beaucoup plus long que 80 km, qu'il ne peut pas y avoir de village-relais, là, à chacune des extrémités. Quand quelqu'un circule chez vous, se déplace, il doit avoir des points de services et, même si la distance est plus longue, bien il faut offrir minimalement ces points de services là.

M. Ferland: C'est justement une question de sécurité. Il y a des points de services sur les longues routes, des points de services même au niveau d'installations d'Hydro-Québec, ainsi de suite. Donc ça, ce serait majeur, parce qu'il faudrait l'adapter chez nous. Je trouverais ça dommage qu'on n'ait pas... souvent, on n'a pas ces avantages-là parce que: Ah! bien, dans le Nord, ça ne s'applique pas. Moi, je pense qu'il faudrait dès maintenant trouver la façon de l'appliquer, puis, si on peut vous aider, on va vous aider à le faire, là-dessus, pour... donc, il y a une question de sécurité. Quand les gens circulent, il y a de plus en plus de touristes qui viennent dans la... surtout dans l'axe Saguenay—Lac-Saint-Jean—Chibougamau, mais beaucoup aussi sur la route de la Baie-James, Matagami. Moi, je pense, ça, c'est important. Il y avait toute la question des haltes routières. Il y a longtemps qu'il y a une demande de faite pour une halte routière entre La Doré et Chibougamau. C'est inacceptable qu'on ne l'ait pas encore. Ça, je ne comprends pas.

Mme Boulet: M. le député, vous avez tout à fait raison. Votre réalité, elle est différente, puis on n'a jamais dit que ça ne s'adaptait pas. Il faut trouver des solutions à votre réalité, qui sont du cas-par-cas, qui sont chez vous. Mais, entre Chibougamau et La Doré, on devait financer... en tout cas, pour qu'il y ait des toilettes, là, parce que la distance était trop grande à parcourir...

M. Ferland: Oui, au kilomètre...

Mme Boulet: Je ne le sais pas.

M. Ferland: En tout cas, pas loin d'Obedjiwan, à la fourche d'Obedjiwan.

Mme Boulet: C'est ça, parce que ça, c'est supposé... Si ce n'est pas fait, ça doit être en train de se réaliser.

M. Ferland: Mais, moi, je voulais savoir qu'est-ce qui retarde ce projet-là. Parce que ça fait plusieurs années qu'on en parle, là.

Mme Boulet: Vous nous permettez, M. le...

Une voix: ...

M. Ferland: Oui, l'échéancier avec ça, oui.

Mme Boulet: Vous nous permettez de regarder, M. le député, de jeter un coup d'oeil sur nos notes?

M. Ferland: On pourra... oui, peut-être...

Mme Boulet: Ou bien allez, continuez, puis on vous reviendra quand on aura la réponse.

Plan de transport et responsabilité territoriale de la région du Nord-du-Québec (suite)

M. Ferland: Avec la réponse. Moi, j'aimerais revenir sur le plan de transport, parce que, là, vous avez terminé...

Mme Boulet: Oui, oui.

M. Ferland: ...cet avant-midi en disant: Bien, c'est presque un plan de développement. Ça, j'en conviens.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Ferland: Je connais la situation. J'y ai participé voilà plusieurs années, puis on est toujours encore à l'étape, là, de la réalisation. Vous savez qu'on a une politique de développement Nord-du-Québec, c'est la seule région au Québec qui existe. Donc, on peut se baser là-dessus. Si ça se transforme en plan de développement, je comprends qu'il y a beaucoup de ministères d'impliqués, donc ça veut dire quoi, l'échéancier, pour que notre région ait un plan de transport demain matin? Et c'est compliqué, là.

Mme Boulet: Alors, à l'automne 2007, on devrait être en mesure de présenter quelque chose à la région. Parce qu'il y a tous les éléments, là, avec le ministère des Ressources naturelles... Je vais vous donner juste un exemple. On parle d'une route, là, qui monte vers le mont... C'est le mont Otish, si je ne me trompe pas? Bon. Alors, on parle d'une route qui monte là. Maintenant, ceci dit, est-ce qu'il y a vraiment une entreprise qui est prête à venir faire de l'exploration minière? Si oui, y a-tu un engagement, et est-ce qu'elle peut être partenaire pour le développement de la route? Alors, il y a toutes ces questions-là, mais c'est parce que... Est-ce qu'on fait une route pour monter aux monts Otish s'il n'y a pas de projets, s'il n'y a pas de promoteurs, s'il n'y a pas... Il faut être capable de faire une conciliation, c'est ça... à faire l'arrimage entre le développement économique et les besoins en termes d'infrastructures pour faire en sorte que ce développement économique là puisse se réaliser.

M. Ferland: Mais vous savez qu'il y a des promoteurs, au moment où on se parle, là.

Mme Boulet: Oui, oui, je suis allée.

M. Ferland: Vous les connaissez.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Ferland: Ils sont prêts même à mettre des sous là-dedans, collaboration avec le ou les ministères concernés. Ça, c'est un tronçon de route majeur. Est-ce que ce serait une route accès-ressources ou une route...

Une voix: ...

Mme Boulet: On avait déjà... C'est ça. Il y a un comité de travail sur cette route-là, parce qu'on l'estime rapidement à une centaine de millions de dollars, si je ne me trompe pas. Alors, on participe financièrement à une étude pour préciser les coûts, actuellement. Alors, à la hauteur de 125 000 \$, là... On avait rencontré M. Lemoyne, et on participe actuellement, là, à une étude qui va nous préciser quels sont les besoins pour cette route-là et quels seraient les coûts, en tout cas avoir un estimé plus précis que ce qu'on a actuellement. Mais il est clair que votre région, là, vous êtes privilégiés, je vous dirais, parce que, bien au-delà de la forêt, vous

avez de l'exploitation minière. Alors, ça permet une belle diversification de votre économie, mais il faut s'assurer que la région soit prête à recevoir ces entreprises-là puis ces promoteurs.

M. Ferland: ...de maximiser les retombées économiques, vous savez, puis il y a des... Il y a d'autres éléments qu'il faut considérer sur notre territoire: les conventions, vous savez, la Convention de la Baie James, la «Paix des Braves», la mise en oeuvre, qui n'a pas été faite. Il devrait y avoir des rencontres aussi avec M. Pelletier là-dessus, là, cette semaine, mais on reviendra là-dessus. Mais je pense que c'est majeur pour les retombées économiques, surtout la route des monts Otish, parce que la compagnie ou les compagnies qui exploitent présentement, on parle d'un horizon d'à peu près trois ans. Donc, si la route... C'est beau qu'il y ait une entreprise minière, qu'il y ait un développement puis qu'il y ait 500 travailleurs, mais souvent nos municipalités ne peuvent pas en profiter à cause de l'accès. Et ces gens-là, c'est du chiffre 7-7, puis ils ne restent pas en région, puis ainsi de suite. Donc, c'est majeur, cette route-là.

Mme Boulet: Alors, il y a le sommet des Inuits qui s'en vient chez vous également. Alors, c'est tout...

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, excusez-moi...

Mme Boulet: O.K. Alors, c'est tous ces éléments-là qu'il faut mettre en contexte, tout comme on a fait un cas particulier également chez vous pour les véhicules hors route, on a rencontré les Jamésiens, les Inuits et les Cris, alors... Parce qu'on comprend que, sur un territoire comme le vôtre, ce qui s'applique ailleurs au Québec n'est pas nécessairement la même chose chez vous, ce n'est pas approprié. Les véhicules hors route, que ce soient les motoneiges et les VTT, ce sont des moyens de transport bien souvent chez vous, plus au nord, là. Alors, c'est vraiment... Mais on est là, on est à l'écoute de votre région, puis on va essayer d'adapter les formules ou ce qu'on va mettre sur la table pour que ça corresponde à vos besoins puis à vos... Oui?

M. Ferland: ...un sommet, dans le Nunavik, des Inuits. S'il y avait un sommet Cris-Jamésiens, votre ministère, est-ce que vous participeriez à un sommet Cris-Jamésiens?

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Ferland: O.K. Je vous reviendrai là-dessus.

Mme Boulet: Ça va nous faire plaisir, M. le député d'Ungava.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député d'Ungava. Je vais reconnaître la députée de Pontiac pour un bloc de 20 minutes.

Construction de la route verte

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Je vais en profiter pour saluer les confrères, les collègues, se

souhaiter un bon après-midi et une bonne soirée, saluer aussi Mme la ministre ainsi que les gens de son ministère qui sont avec elle et avec nous jusqu'à très tard ce soir.

Une voix: ...

Mme L'Écuyer: Minuit. Je vais parler d'un autre type de route et non pas une route en asphalte... bien, peut-être qu'à certains endroits... Mais je veux parler de la route verte, qui est un projet rassembleur au niveau du Québec. Il y a 16 régions qui sont identifiées participantes, ou étant touchées, ou ayant la route verte qui passe dans leur région. C'est 4 000 km de route, c'est 320 municipalités. C'est rare qu'on puisse trouver un projet aussi rassembleur que ce type de projet là. C'est un projet que tout le monde regardent et vont utiliser. C'est non polluant. Je pense que c'est un beau projet qui cadre bien avec ce dont on se préoccupe aujourd'hui, qui est le réchauffement climatique. Je pense que c'est un beau projet qu'on laisse pour les générations à venir. Je me souviens de mes filles, quand elles ont fait le tour du Québec en cyclotouristes, à ce moment-là... ça remonte à plusieurs années, et le tour du Québec, elles l'ont fait sur les routes qui... aujourd'hui, je pense que, si quelqu'un s'essayait de le faire, je ne suis pas sûre qu'il sortirait de là vivant de cette expérience-là. Et j'ai des petits-enfants, et heureusement ils vont pouvoir l'utiliser, la route verte. J'espère qu'on pourra aussi désenclaver le Pontiac — je vais parler de mon comté — il reste quelques kilomètres à faire pour qu'on puisse rejoindre et la ville de Gatineau et la frontière de l'Ontario. Ça fait que je vais en profiter pour passer le message.

J'aimerais ça, Mme la ministre... On sait que vous avez, dans votre discours... Ce matin, vous avez parlé que cette route-là est prévue pour être officiellement inaugurée au mois d'août. Est-ce que vous pouvez nous informer si l'ensemble du réseau est complété à 100 %? Et de quelle façon ce grand projet rassembleur au niveau écologique a été financé par votre ministère? C'est un projet d'environnement. Qu'est-ce qui a fait que le ministère du Transport se retrouve dans ce type de projet là?

● (15 h 40) ●

Mme Boulet: Merci, Mme la députée. Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de parler du projet de la route verte, et je pense que les députés du Parti québécois vont se réjouir avec nous parce qu'ils étaient les initiateurs du projet. Il faut le saluer, je pense que c'est une très belle initiative puis un très beau projet. Je pense qu'on doit tous se réjouir aujourd'hui qu'on arrive vers la fin et qu'on va être en mesure cette année, en 2007, d'inaugurer la route verte.

Alors, cette annonce-là a été faite le 19 juin 1995 et ça a été dans le cadre de la politique sur le vélo. Il y avait un programme d'aide financière au développement de la route verte qui faisait en sorte que le ministère accompagnait, à la hauteur de 25 %, une subvention dans une municipalité ou une MRC pour le développement de la route verte. Et il y avait également un programme d'aide à l'entretien de la route verte, où le ministère subventionnait à la hauteur de 50 % des coûts d'entretien.

Alors, aujourd'hui... en fait, on va procéder à l'inauguration cet été. On estime ou on espère qu'on aura atteint un taux d'un peu plus de 90 %. Si on regarde actuellement, aujourd'hui, on est rendu à la hauteur de 86 %, Mme la députée. Alors, la route verte au total

devait avoir 4 349 km, il y a 3 748 km de réalisés à ce jour et il reste 601 km à terminer.

Alors, c'est bien important de préciser que la route verte, on veut s'assurer de sa mise en marché, on veut s'assurer de sa pérennité et on veut qu'elle demeure gratuite d'accès à l'ensemble des citoyens du Québec, parce que l'objectif est de faire en sorte que les gens développent un loisir, développent aussi... Je pense qu'au niveau de la prévention pour la santé, c'est de l'activité physique, c'est un loisir que toute la famille peut pratiquer et c'est également un mode de transport alternatif à l'automobile. Donc, dans le contexte du développement durable, je pense que de faire en sorte de développer ou d'inciter les gens à circuler en bicyclette ou en vélo, je pense que c'est... Ça nous permet également de faire visiter le Québec, parce qu'avec cette route verte là, c'est comme un peu une colonne vertébrale, une épine dorsale. En fait, ça fait le tour de tout le Québec, ça relie toutes les régions du Québec. Et, dans chacune des régions, on a développé un réseau secondaire, un réseau municipal ou un réseau... Alors, les gens peuvent entrer dans une région, aller visiter la région, puis par la suite partir vers une autre région.

Alors, on dit qu'il reste actuellement, là... Sur les 601 km qui restent à réaliser, il y a 360 km qui sont sur les routes à l'entretien du ministère. Parce qu'il faut bien comprendre que, sur nos routes, il y a du... la route verte également, puis, quand on rentre dans les municipalités, il y a de la route verte qui longe les municipalités. Alors, le réseau qui reste à l'entretien du ministère, c'est 360 km, et on estime les investissements nécessaires pour terminer cette portion-là, les investissements, à la hauteur de 19 millions de dollars. Pour ce qui est de la portion de routes et de pistes municipales, il reste 241 km à parcourir, ce qui représente environ 8,6 millions de dollars d'investissement. Mais, comme le gouvernement en paie le quart, 25 %, ça représente un investissement gouvernemental de 2,2 millions de dollars.

Alors, la route verte... On dit qu'on a évalué à 134 millions de dollars les retombées de la route verte dans toutes les régions du Québec et on a également évalué à 3,5 millions de cyclistes qui vont se promener à travers nos routes, nos pistes cyclables au Québec. Alors, en soi, c'est un très, très beau projet.

Et, dans le cadre de son ouverture, de son inauguration, l'inauguration prendra la forme d'une cérémonie, à Québec, au domaine des Maizerets — je ne sais pas si je le dis comme il faut...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...Maizerin?

Une voix: ...

Mme Boulet: ...Maizerets, je m'excuse — et simultanément dans une vingtaine de municipalités du Québec. Alors, ça va être une grande fête, un grand jour. Et il y a un calendrier d'activités pour la saison 2007 qui a également été publié en mai 2007 et inséré dans les journaux, dans *Le Nouvelliste*, *Le Soleil*, *La Presse*. Alors, il y aura également une tournée de jeunes qui parcourront le Québec sur la route verte du 16 juillet au 10 août afin de rencontrer les principaux artisans et les

partenaires de ce grand projet. Il y a un forum mobile international de la route verte qui regroupera une dizaine de représentants de grandes organisations cyclistes provenant d'un peu partout dans le monde et qui, tout en se déplaçant, porteront un diagnostic sur la route verte et partageront leur expertise. Ça, on peut dire que c'est un genre de congrès, mais il y aura des déjeuners-causeries les matins, les gens seront invités à venir entendre les experts donner leurs points de vue sur les aspects de la signalisation, de l'entretien, de la mise en marché.

Alors, écoutez, on est très, très fier, et vous dire... J'ai le tableau, ici, de l'ensemble des régions du Québec, alors c'est impressionnant de voir que, dans certaines régions, on a atteint l'objectif de 100 % et que... Il reste des kilomètres à réaliser, mais on est très confiant que dans un court avenir, là, d'ici l'année 2007-2008, on sera en mesure de rapprocher de plus en plus l'objectif qu'on s'était fixé, là, les 4 300 km de départ de la route verte.

Évidemment, on est après revoir également le programme, parce que... On sait que, quand sera terminé le développement de la route verte, il y aura des régions qui vont demander de développer des réseaux complémentaires régionaux, locaux, et il y a également les coûts en entretien qui pourront être... Il y a des régions comme... je pense à la véloroute des bleuets, une très belle piste cyclable, une très belle route verte, et qui est rendue à une étape d'améliorer la chaussée, qui voudrait asphaltier éventuellement sur certains tronçons de sa route verte. Alors, est-ce que le programme d'aide à l'entretien... il doit être revu pour la prochaine année. Alors, est-ce que les critères ou les paramètres, là, du programme, par rapport à l'entretien, pourraient être revus? Alors, si oui, bien on va voir si ça répond aux besoins et aux demandes qu'on a, dans le contexte où on n'est plus à la même place qu'en 1995, la date où avait été mis le programme en place. Alors, aujourd'hui, les besoins sont différents, les régions ont travaillé, ont investi, et on a des routes vertes qui se sont développées. Maintenant, quels sont les besoins pour aider les régions à aller encore plus loin, faire un pas de plus pour améliorer et encore développer des réseaux complémentaires à la route verte? Alors, ce programme-là sera revu prochainement.

M. Cousineau: Vous nous invitez pour l'inauguration?

Mme Boulet: Oui, ça va me faire plaisir. Alors, tout le monde sera invité. Et regardez, je l'ai dit d'entrée de jeu, le Parti québécois était là à l'origine, alors il faut saluer cette belle initiative là. Et je pense qu'aujourd'hui on sera tous heureux. Il faut venir en bicyclette, M. le député de Bertrand. Et, moi, je suis capable de faire une bonne distance, il faudrait que vous me suiviez.

M. Cousineau: On peut faire ça en tandem.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Et, moi, je vais être en...

M. Cousineau: Je vous ai eue, là, hein?

Mme Boulet: Oui. Vous allez me mettre en avant sur le tandem, hein, c'est ça?

Mme L'Écuyer: M. le député, même si vous avez fait un bon coup en lançant la route verte en 1995, je veux juste finir mon intervention, maintenant que vous avez votre invitation pour l'ouverture. Vous pourriez toujours utiliser le vélo que l'ex-maire de la ville de Gatineau, Michel Légère, qui est un des grands promoteurs de cette fameuse route verte, a fait fabriquer dans les ateliers de la municipalité de Gatineau. Pour ceux qui s'en souviennent... je ne me souviens pas il y a combien de monde qui pouvaient monter sur le vélo, mais il y avait... D'ailleurs, ça existe encore, là. Et je pense que ça a été un des grands, grands promoteurs de ce dossier-là.

C'est sûr que, dans mon comté, c'est une route, c'est un réseau complémentaire qu'on a à finaliser. Ce que je voulais aussi juste rajouter: on va inviter l'ensemble de la population à l'utiliser, c'est une belle façon de visiter la Gaspésie, de visiter l'Outaouais. Je pense que c'est une façon de privilégier l'utilisation de cette route verte au niveau touristique. Et elle va être complétée à 100 %... est-ce que c'est cette année ou l'an prochain, Mme la ministre?

Mme Boulet: Alors, cette année, Mme la députée de Pontiac, on espère se rendre à 90 %. Ce qui est clair, c'est que ça ne dépend pas du gouvernement que ce ne soit pas à 100 %, ça dépend souvent... Il y a des investissements. On nous présente des projets, on autorise la contribution financière du ministère. Maintenant, comme on donne 25 % du budget, il faut que la MRC ou la municipalité mette le 75 %. Alors, évidemment, des fois la subvention est accordée, les travaux ne se réalisent pas instantanément. Alors, c'est ce qui fait qu'on est rendu à 90 %, mais on espère que... Bien, l'argent du gouvernement, les argents disponibles pour terminer la route verte, ils sont là, sur la table. Maintenant, on espère que les municipalités qu'il leur reste des tronçons à relier ou qu'il leur reste des travaux à exécuter pour finir, pour qu'on fasse la boucle finalement avec cette route-là, on invite l'ensemble des municipalités, là, qui sont nos partenaires, à investir et à faire en sorte que les travaux se réalisent le plus rapidement possible.

Ceci dit, c'est le facteur que je ne peux contrôler, Mme la députée. Et, chez vous, en Outaouais, il resterait à peine 13 km à développer sur 232. Alors, je pense que ça reflète un petit peu le portrait de l'ensemble des régions du Québec. Et ce qui est intéressant, c'est qu'on a même la Côte-Nord, on est après travailler un projet pour qu'on puisse... quand les gens débarquent, bien, sur la Côte-Nord, qu'ils puissent faire une espèce de boucle interne, finalement. On est après travailler ça avec les gens parce qu'ils se sentaient, eux, un peu exclus de la route verte. Alors là, on est après travailler avec eux un projet de boucle régionale pour faire en sorte que ceux qui débarquent pour visiter leur région puissent profiter pleinement d'une belle piste cyclable.

Alors, c'est un beau projet, qui est porteur d'avenir, et, moi, je pense que c'est très stimulant de voir de telles initiatives. Puis je pense que, pour les familles du Québec et pour toutes les régions du Québec, ça va nous permettre de découvrir de beaux coins de pays. On sait que nos régions sont magnifiques. On peut partir le printemps, l'été et l'automne. Alors, il y aura assurément de belles choses à découvrir et il y aura... Je pense qu'au niveau de l'économie, là, que ce soient tous les gens qui travaillent

sur les bicyclettes, il y aura les dépanneurs, il y aura les petits casse-croûte... Alors, il y aura sûrement une belle économie à développer tout au long de ces sentiers-là des... de la route verte.

Mme L'Écuyer: Merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Je reconnais la députée de Mégantic-Compton.

Actualisation du Programme d'aide pour l'amélioration du réseau routier municipal

Mme Gonthier: Une petite question rapide, M. le Président. Tout à l'heure, mon collègue du Parti québécois a fait allusion au fonds d'aide aux réseaux routiers municipaux. Vous devez comprendre qu'avec 38 municipalités je suis très sensible à cette question. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion d'en discuter à plusieurs reprises avec le ministre. Vous avez parlé que vous êtes présentement en discussion, Mme la ministre, et que vous êtes à revoir le mode de financement... ou enfin pour refléter un peu plus la réalité actuelle. Est-ce que vous pouvez m'indiquer quand on sera en mesure de déterminer les nouveaux paramètres peut-être ou...

● (15 h 50) ●

Mme Boulet: Alors, je vais donner un petit peu d'éléments d'information. Il y a 4 400 ponts qui appartiennent aux municipalités et 31 500 km de routes locales de niveaux 1 et 2. Alors, en 1993, on a transféré 2 700 ponts. Sur les 4 400, il y a 2 700 ponts qui ont été transférés aux municipalités. Et, dans ce contexte-là, il y a un programme d'aide à la voirie locale qui a été mis en place, et ça devait durer cinq ans. C'était cinq ans, puis il y avait l'entretien, il y avait les ponts, puis il y avait l'amélioration. Ces programmes-là devaient être mis en place pour cinq ans, et ils sont toujours maintenus 14 ans plus tard. Alors, aujourd'hui, c'est 124 millions de dollars qui ont été engagés en 2006. Et ce qu'il est important de dire, c'est que la réfection des ponts, depuis 1993, des ponts municipaux... il y a eu 128 millions de dollars qui ont été engagés dans la réfection des ponts municipaux et 4,5 millions de dollars par année. Parce qu'il faut comprendre que c'est le ministère des Transports du Québec qui, à chaque année, fait l'inspection de tous ces ponts-là, des 4 400 ponts municipaux. Alors, on parle d'inspection générale, sommaire. Il y a des inspections, il y a des rapports qui sont remis à chaque année aux municipalités à savoir si les ponts sont en état, s'ils ont besoin d'intervention. Et, à ce jour, le ministère a payé 100 % des coûts de réparation de ces infrastructures-là.

Alors, aujourd'hui, ce qu'on dit, c'est qu'on s'aperçoit que nos structures, elles sont vieillissantes, que ce soient les structures du MTQ ou les structures sous juridiction municipale. Une grande partie de ces ponts-là ont été construits entre 1955 et 1975. Donc, elles ont atteint un âge de maturité, donc les besoins de ces structures vieillissantes là sont plus importants en termes d'investissements. Alors là, il faut se poser la question. On a 124 millions de dollars, 8 millions de dollars pour les ponts, qui là va tomber à 30 millions de dollars, mais il y a une question de fonds. Alors, comment on doit voir ce programme-là et comment on doit l'actualiser ou l'adapter à nos réalités de ce jour, parce que... Depuis ce temps-là, il y a eu des

fusions municipales, il y a des villes qui connaissent des croissances démographiques, il y a des villes où heureusement — tant mieux pour eux, là, on voudrait bien être à leur place, quand on est en région; il y a des villes où — ils voient leur population, là... leur population a changé considérablement, alors la richesse foncière par conséquent s'est améliorée.

Alors, est-ce que, quand on fait le portrait... Il y a un travail exhaustif, et, moi, je dois le saluer, parce que Mme Leclerc et son équipe ont fait un travail extraordinaire, je suis impressionnée. On a le portrait de chaque ville, de chaque ville, combien de kilomètres, combien de ponts, l'âge des ponts, les besoins des ponts pour les rebâtir. Et c'est un travail colossal qui a été fait. Et, dans le contexte où on doit revoir l'ensemble du programme, bien on a besoin de ces informations-là. Quelles sont nos municipalités, quels sont leurs besoins? Une municipalité qui a deux ou trois ponts mais des ponts qui... à construire peuvent coûter 1 million de dollars, évidemment qu'un village ne peut pas se permettre ça. D'autre part, on a des villages qui n'ont pas nécessairement des ponts très chers mais qui peuvent avoir entre 25, 28 puis 30 ponts sur leur territoire. Alors, cette municipalité-là, évidemment elle n'a pas la même capacité que l'autre qui en a juste un ou deux. Alors, c'est l'ensemble de ces éléments-là qui doivent être mis sur la table.

Depuis les dernières années, on a le programme de la SOFIL, alors le programme de la SOFIL, vous savez, c'est 504 millions de dollars sur cinq ans, et il y a une contribution de 93 millions de dollars de par les municipalités. Maintenant, pour la SOFIL, vous savez que la première priorité, c'est l'eau potable, la deuxième, c'est l'assainissement des eaux, mais la troisième, il y a la voirie locale, et dans ce sens-là on peut... les villes peuvent décider, si elles n'ont pas de problème d'eau potable ou d'égout, si ce sont des problèmes qu'ils ont réglés, là, dans les années passées, peuvent décider d'investir sur leur réseau local de routes ou encore sur un pont. Et, l'année passée, je pense qu'on a fait plusieurs ponts avec la SOFIL, là, on a eu 4 ou 5 millions minimalement, là, qui ont été investis sur plusieurs ponts. Alors, ça va nous donner une chance.

Alors, il y a la SOFIL. Il y a le partenariat fiscal également qui donne une marge de manoeuvre à nos municipalités. Alors, c'est dans ce contexte-là que le comité a été formé, avec la Fédération des municipalités et l'Union des municipalités du Québec, avec une équipe du ministère, dont Mme Leclerc préside le comité, et c'est ce qu'on est après regarder: Quelles sont les pistes de solution? Comment peut-on aider les municipalités? Mais est-ce que les municipalités peuvent être des partenaires, dans la mesure où elles sont capables de financer une partie de ces projets-là? Alors, c'est la question qu'on est après regarder avec l'ensemble de ces partenaires-là, et on espère trouver une piste de solution. Et je pense que d'ici à la fin de l'été...

Une voix: ...

Mme Boulet: Je pense que d'ici à la fin de l'été on aura en tout cas une ébauche. Ce ne sera peut-être pas fini, il y aura des choses à peaufiner, mais on aura peut-être certaines avenues ou certaines pistes de solution qui pourront être envisagées.

Alors, ceci dit, on va continuer à travailler au Conseil du trésor pour avoir encore plus d'argent pour nos ponts municipaux. Soyez assurée que ça, j'en fais un engagement.

Mme Gonthier: Je vous remercie beaucoup, et je suis persuadée que les municipalités vont être heureuses... enfin, mes municipalités vont être heureuses de savoir qu'on se penche et qu'on table sur la question, parce que ça devient... Effectivement, il y a de petites municipalités qui ont énormément de ponts, comme vous dites, avec des capacités de payer effectivement... Même si elle est améliorée, c'est quand même un peu précaire compte tenu de l'importance des travaux à effectuer, souvent. Oui?

Mme Boulet: O.K. Je voudrais juste compléter, Mme la députée. C'est qu'il y a des ponts stratégiques, aussi. On a défini ce qu'était un pont stratégique, et il y a une trentaine de ponts municipaux qu'on a considérés comme étant des ponts stratégiques et qu'on va reprendre à la charge du ministère des Transports, et ça, je pense que c'est une très bonne nouvelle pour les municipalités. Alors, c'est des ponts qui ont une valeur à neuf de plus de 1 million de dollars et des ponts, des structures qui ont un débit journalier minimum, là, de 5 000 véhicules-jour. Alors, il y a une trentaine de ponts au Québec qu'on va reprendre à la responsabilité du ministère. Alors, c'est des structures qui étaient parfois lourdes, là, à assumer pour les villages, les communautés. Alors ça, c'est un pas de plus qu'on fait également dans la bonne direction.

Mme Gonthier: Vous avez fait allusion... Vous avez parlé du programme SOFIL. Quelles sont les contributions que les municipalités peuvent espérer en termes de financement de leurs besoins? Comment c'est calculé, les ristournes et puis...

Le Président (M. Domingue): Avant de répondre, Mme la ministre, Mme la députée, il reste à peine 45 secondes pour la réponse.

Mme Boulet: Alors, on reviendra, Mme la députée, à l'autre période.

Mme Gonthier: Avec plaisir.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais reconnaître le député de Blainville pour un bloc de 20 minutes.

Avenir du réseau ferroviaire de la compagnie Québec Central Railway

M. Gingras: Merci, M. le Président. Rapidement et si vous le permettez, Mme la ministre, j'ai un dossier qui implique le ministère et j'aimerais connaître l'état du dossier, où c'en est et est-ce qu'il y a quelque chose qui accroche au ministère. C'est un dossier bien sûr... Ce n'est pas parce que le député de Bellechasse est président de la commission qu'il doit s'abstenir de poser des questions, mais je vais poser une question de son comté pour lui.

Donc, le ministère des Transports étudie actuellement un dossier et est en train de statuer sur la propriété de Québec Central, plus spécifiquement en ce qui concerne le tronçon Lévis—Saint-Anselme. C'était

en partie démantelé, le viaduc Saint-Anselme étant détruit, il n'y aura plus de transport ferroviaire sur cette partie. Donc, l'usine, pour se développer, doit pouvoir compter sur ce terrain-là. Et il y a plusieurs ententes qui existent présentement avec des partenaires régionaux: emplacement de la piste cyclable, emplacement de l'usine, etc. Donc, est-ce que le ministère croit pouvoir arriver à une décision rapidement pour activer le dossier? Ou est-ce qu'il y a quelque chose qui bloque à ce niveau-là?

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir, M. le député, de donner des renseignements. C'est un beau dossier. Je pense que ça intéresse aussi mon directeur de cabinet. D'après moi, c'est dans le même coin.

Alors, on a deux dossiers de chemin de fer, là, qui... On va parler de celui-là spécifiquement, mais j'ai un chemin de fer en Gaspésie puis j'ai le chemin de fer Québec Central, et ça me fait plaisir... À ma droite, j'ai M. Meloche, qui est le directeur, au ministère, des services aérien, maritime et ferroviaire. Alors, il a une expertise extraordinaire. Ce serait intéressant tantôt, si on peut le laisser parler un petit peu, là, sur ce dossier-là. Je pense que c'est lui qui le connaît le mieux. Mais je vais vous dire essentiellement, là, un peu le portrait.

Alors, le chemin de fer Québec Central, c'est un réseau ferroviaire de 380 km qui relie Sherbrooke, Charny et le Lac-Frontière. Il avait été abandonné pendant une dizaine d'années et il a été relancé le 22 décembre 1999 suite à une entente avec le ministère des Transports, le CP, la Banque Nationale et... c'est ça, le chemin de fer Québec Central. Alors, il y a eu des prêts, des garanties de prêt. Alors, il y a eu un prêt de la Banque Nationale de 8,5 millions de dollars, une garantie de 5 millions du CFCP, une garantie de 3,5 millions du MTQ, puis il y a eu une subvention gouvernementale du ministère des Transports du Québec, à l'époque, de 6 millions de dollars.

Alors, on sait que M. Giguère, si je peux... je peux le nommer?

Une voix: ...

● (16 heures) ●

Mme Boulet: Bon. Alors, il a connu certaines difficultés financières, qui se sont accentuées au cours des dernières années et qui... Bon, ce que M. Giguère veut, c'est... En fait, il a cherché un acquéreur potentiel et il n'y a pas eu de gens qui se sont présentés finalement, parce qu'il estimait au départ... parce que, moi, depuis que je suis là, en 2003, que j'entends parler de ce dossier-là. Alors, au départ, il estimait que ça valait à peu près 40 millions, pour la valeur de son fer, de son infrastructure. Il est clair que le fer a augmenté beaucoup, beaucoup au cours des dernières années, ce qui fait que les CFIL pourraient avoir une tendance à vouloir démanteler parce que ce qu'ils récupèrent en termes d'argent, par rapport à la valeur de l'infrastructure, est important. Bon. Puis M. le député de Beauce-Nord aussi, je pense que... on le suit de très près, ce dossier-là.

Alors, c'est ça, M. Giguère, là, il est en difficultés financières. Son option à lui, c'était de démanteler le réseau. Il y a des tronçons où on pourrait... À la limite, on pourrait, mais il y a des négociations en cours. Il y a des tronçons, notamment dans le coin de Bellechasse, où ça pourrait servir. Le démanteler parce qu'il n'y a pas de trafic et servir à faire une piste ou un sentier récréotouristique.

Alors ça, c'est une chose. Mais, M. Giguère, sa volonté, c'est de démanteler l'ensemble du réseau ou en grande partie le réseau et de récupérer la valeur du fer.

Nous, ce qu'on dit — et ce qu'on va vous dire, c'est aussi bon pour le chemin de fer de la Gaspésie — c'est qu'on pense que ces infrastructures-là, les infrastructures ferroviaires, dans un contexte où on veut développer l'intermodalité, où on veut qu'on ait le transport maritime, aérien et ferroviaire qui viennent en complémentarité du réseau routier, si on veut sortir des camions de sur nos routes, si on veut augmenter la sécurité de nos routes parce qu'on aura moins de trafic lourd, on pense que le transport ferroviaire s'inscrit bien dans le développement économique de nos régions au Québec.

Alors, dans ce contexte-là, on cherche, on est en mode solution. Ce qu'on veut faire, c'est maintenir l'infrastructure en place parce qu'on pense qu'éventuellement il pourra y avoir... Il y a déjà du marché finalement entre Sherbrooke et Charny...

Une voix: ...

Mme Boulet: Charny et Saint-Lambert. Alors, il y a des tronçons où il y a déjà de l'opération. Maintenant, on pense que ce réseau-là peut être maintenu en place et qu'il serait intéressant pour un promoteur ou pour quelqu'un d'avoir de la business finalement sur ce tronçon-là. Alors, ce qu'on fait avec M. Giguère actuellement, c'est qu'on est en négociation avec lui, parce que, lorsqu'il cède son infrastructure, il doit l'offrir au ministère des Transports, il doit l'offrir au gouvernement dans un premier temps. Alors, actuellement, on est en négociation avec M. Giguère pour voir quelles sont les possibilités. Mais ce qui préoccupe d'abord et avant tout le gouvernement, c'est d'éviter le démantèlement de ces infrastructures-là, parce que, pour le développement économique de ces régions-là, ce sont des infrastructures qui sont stratégiques, et on pense que, dans le Centre-du-Québec, il y a un potentiel pour cette infrastructure-là. Éventuellement, il y aura assurément des promoteurs qui seront intéressés à transporter de la marchandise par le réseau ferroviaire.

Je ne sais pas si... M. le député, voulez-vous... M. Meloche, c'est correct? O.K.

M. Gingras: Mais il y a la partie déjà autorisée, où vous aviez autorisé la destruction du viaduc. Donc, il y a une partie, là, qui servirait non pas en termes d'utilité ferroviaire, mais en termes d'agrandissement de l'usine, en termes de développement économique. Cette partie-là, est-ce que... Oui, je pense qu'il y a une partie où on veut conserver au niveau ferroviaire... M. Grondin, peut-être préciser, là.

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

M. Gingras: Oui, s'il vous plaît, monsieur.

M. Grondin: Merci, M. le Président. C'est sûr que, nous, le secteur qu'on avait déjà discuté, le secteur de Charny-Sherbrooke, qui passe par Vallée-Jonction, c'est un secteur qui d'après nous devrait demeurer en place. Le secteur... je pense que c'est Scott—Saint-Anselme, si je ne me trompe pas, qui était pour du démantèlement,

une partie, parce qu'il est coupé par une route déjà qui est... il y a un bout, là, qui n'est même plus accessible. Et puis la partie de Vallée-Jonction—Lac-Frontière, qui était... En tout cas, nous, on avait les yeux dessus pour faire justement le bout de la route verte qui nous manque, dans la MRC Robert-Cliche, et, après discussion à quelques reprises avec le ministère, on m'a dit que c'était un tronçon dont, pour le remettre en fonction, pour être capable de circuler avec un train là-dessus, là, il y aurait beaucoup d'investissements à faire. On a su dernièrement qu'il y avait des promoteurs qui étaient peut-être intéressés à faire du transport, mais la question qu'on se pose, dans notre coin: Ça fait 10 ans qu'elle est là, la track. Ils n'ont jamais voulu en faire, du transport. Pourquoi qu'aujourd'hui c'est devenu indispensable? C'est la question qu'on se posait, dans notre coin de Robert-Cliche, là.

M. Gingras: Enfin, la question, c'est...

Mme Boulet: M. Meloche, il dit que vous avez raison, M. Grondin. Alors, c'est...

M. Grondin: Je le sais. Aussi, je vais finir ma question. Ça va vous donner une chance de donner une réponse plus claire. On sait présentement que, M. Giguère, c'est sur la Loi de la faillite, qu'il a des dates à respecter, et tout ça, puis je pense que c'est les dates qui sont à échéance à l'heure actuelle. On va avoir la réponse quand? Quand ça va être fixé dans le temps, est-ce que le ministère pourrait en prendre la possession? Est-ce qu'il y a une date?

Mme Boulet: Alors, c'est difficile pour nous de vous donner une date, M. le député de Beauce-Nord, parce qu'il y a des litiges actuellement devant les tribunaux. Alors, c'est ce qu'on essaie. On essaie de conserver ou de sauver la portion Charny-Sherbrooke puis un petit peu jusqu'à Sainte-Hénédine, si je ne me trompe pas, et on comprend que, de Saint-Anselme à Lévis et de Vallée-Jonction jusqu'à Lac-Frontière, ce sont des sentiers qui pourraient intéresser la région pour faire des pistes cyclables ou des pistes récréotouristiques. On comprend très bien les besoins et les demandes de la région. C'est dans ce sens-là qu'on travaille. On essaie de trouver une entente et on négocie actuellement avec M. Giguère. Mais là on est devant les tribunaux, alors c'est difficile de prévoir ou de prédire dans combien de temps ce sera réglé, tout ça, M. le député.

M. Gingras: Mais vous comprenez, Mme la ministre, que, dans certains coins de notre beau Québec, ces éléments-là sont importants en termes de développement économique. Tantôt, on parlait de disposition de terrains appartenant au ministère qui servent au développement économique et...

Mme Boulet: C'est exactement dans ce sens-là qu'on travaille, M. le député, et, si on n'y croyait pas, à l'importance... ça aurait été beaucoup plus facile de laisser M. Giguère démanteler puis ramasser l'argent du fer. Alors, si on y croit, si le gouvernement s'est investi dans cette démarche-là, éventuellement si le gouvernement investit dans ce projet-là, c'est parce qu'on y croit et parce qu'on veut protéger l'infrastructure ferroviaire

dans cette région-là. Et en même temps on va assurer du développement, on va assurer les pistes cyclables ou récréotouristiques pour les tronçons où il n'y a pas d'activité ferroviaire, où on ne voit pas non plus qu'à moyen terme il y en aurait. Alors, on pourrait permettre le démantèlement à ces endroits-là et faire en sorte que M. Giguère récupère ou soit capable d'assumer une partie de ses dettes.

M. Gingras: Merci, Mme la ministre.

Construction de la route verte (suite)

M. Grondin: Juste une autre question concernant la route verte, le programme de la route verte. Il se termine à quelle date?

Mme Boulet: Il se termine quelle date?

M. Grondin: Quelle date est-ce qu'il y a... Il y a une fin à ce programme-là? Est-ce qu'il...

Mme Boulet: C'est cette année ou... Il y a 2 millions pour l'année prochaine encore. C'est ça. Pour le développement, il me reste encore un besoin de 2,2 millions de dollars. Ce programme-là, il s'étend jusqu'à... c'était 2007-2008, alors il y avait un 4 millions de disponible, et ultérieurement il y aura un programme d'entretien qui va se continuer mais qui doit être redéfini par rapport aux besoins que les... Parce que, maintenant que c'est terminé, les besoins ne sont plus les mêmes qu'au départ. Alors, maintenant, les routes vertes, la véloroute du bleu dit: Bien, nous autres, on est rendus à l'étape où ne veut plus avoir de poudre, là, de gravier. On aimerait mieux que ce soit asphalté. Alors, les besoins vont être d'une autre nature. Alors, est-ce que le programme va permettre que ces argents-là, les argents de l'entretien, servent à d'autres types de projets? Alors, c'est dans ce contexte-là qu'on... Ça va devenir de l'amélioration du réseau existant plutôt que du développement.

M. Grondin: Mais il va rester quand même de l'argent pour le développement, pour se rendre à la poudre?

Mme Boulet: Tout à fait. En fait, dans le réseau routier municipal, il reste pour 2,2 millions de dollars de subventions. Tantôt, je vous ai dit, là: Il y a 600 km à compléter. Il en reste 360 sur le réseau du MTQ, puis l'autre, c'est 240 pour les routes municipales. Ça veut dire que ça représente à peu près 8 millions d'investissements. On en paie le quart. Le quart, c'est environ 2 millions, et ça, les argents sont disponibles pour finaliser l'ensemble du développement. Après ça, dans un deuxième temps, c'est l'entretien qu'on donne actuellement à chaque année aux pistes cyclables, au réseau.

M. Grondin: Moi, je prends juste dans mon comté. Pour compléter le réseau, pour l'attacher entre les deux MRC, c'est un projet de 8 à 10 millions. C'est pour ça qu'il n'y a pas encore...

Mme Boulet: Vous parlez de la route verte, là, monsieur...

M. Grondin: Oui, la route verte.

Mme Boulet: Mais est-ce que vous parlez de la route verte ou de la piste cyclable régionale?

M. Grondin: Ça va être...

Mme Boulet: Ce n'est pas pareil.

M. Grondin: Oui, mais, nous autres, la route verte puis la piste cyclable, là, ça va être pas mal sur la même route.

Mme Boulet: Non, mais c'est parce que ce n'est pas pareil, là. Nous autres, on a identifié un... La route verte, elle a été reconnue par les anciens CRD. CRD, là, c'est...

Des voix: Conseil...

Mme Boulet: Bon, alors, eux avaient le mandat, en 1995, de définir une colonne vertébrale qui reliait toutes les régions du Québec. Alors ça, c'est un sentier qui passe d'une région à l'autre puis qui fait le tour du Québec. C'est 4 300 km. Maintenant, les régions, elles, ont développé des routes vertes ou des pistes cyclables régionales, locales. Mais ça, moi, je n'ai pas de contribution financière là-dessus. Alors, moi, je ne participe pas. Si je vous dis: Dans Chaudière-Appalaches, il resterait 49 km à développer sur 328, alors c'est quand même un bon taux, là, c'est...

M. Grondin: ...dans la MRC Robert-Cliche.

Mme Boulet: Alors, c'est...

M. Grondin: 25.

Mme Boulet: Mais ce qu'il faut faire la distinction, c'est: est-ce que les kilomètres que vous parlez, ils appartiennent à la route verte ou si ce sont des pistes cyclables municipales ou locales? À ce moment-là, moi, je ne subventionne pas.

● (16 h 10) ●

M. Grondin: C'est tout le tracé de la route verte.

Mme Boulet: C'est tout le tracé de la route verte? Bon. Et est-ce que c'est sur le réseau du MTQ, M. le député?

M. Grondin: Bien, il y avait...

Mme Boulet: Est-ce que c'est sur les routes du MTQ? Ça se peut, là.

M. Grondin: Il y a quelques années, ça avait été sur le réseau du MTQ, mais...

Mme Boulet: ...on a le gars, là, on a le bon gars en arrière.

M. Grondin: Je sais que M. Caron peut répondre.

Le Président (M. Domingue): ...reconnaître le député de...

Mme Boulet: Alors, j'ai ça ici, M. le député de Beauce-Nord, j'ai la réponse. Alors, effectivement, il resterait comme pour 4 millions de dollars de travaux chez vous. Donc, c'est 4 millions, mais là c'est dépendamment de la contribution qu'on donne, nous, au ministère. Mais, sur les 4 millions, il y a 3,3 millions sur le réseau du MTQ. Alors ça, ça ne vous coûte rien, c'est nous autres qui l'assumons totalement. Et puis M. Caron me dit qu'effectivement, chez vous, ce qui reste à compléter, c'est en grande partie sur le réseau du MTQ. Alors ça, ça s'insère, monsieur...

M. Grondin: Mais, écoutez, ça vous sauverait de l'argent si on avait le chemin de fer, parce qu'on l'enlèverait sur le réseau du MTQ puis on ferait une piste cyclable avec. Ça fait que c'est une économie dans le fond, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gingras: Vous permettez, M. le Président?

Le Président (M. Domingue): Oui.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Bilan et perspectives

M. Gingras: Donc, Mme la ministre, j'ai un premier bloc pour l'AMT. J'aurais quelques questions et peut-être... Il me reste sept ou huit minutes dans mon bloc. J'aimerais peut-être, en première période, demander à l'AMT et à son président-directeur général de nous donner un peu l'état de situation ou ce qu'il envisage — je n'ai malheureusement pas le temps de vous faire état de ce qui s'est réalisé l'an passé — mais de voir ce que l'AMT compte faire au cours de la prochaine année. Et par la suite j'ai deux ou trois questions qui pourront lui être adressées, au cours de mon prochain bloc. Et je sais qu'on s'est entendu aussi avec les gens du Parti québécois pour qu'ils puissent aussi questionner, je pense, l'AMT. Merci. Donc, M. le Président, de consentement, là, je laisserais peut-être Mme la ministre et, après ça, M. le directeur général. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le député, ça me fait plaisir de présenter à tout le monde ici M. Joël Gauthier, qui est le directeur de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal, là. «Métropolitaine», ça veut dire Montréal, là, ça fait que... Bon, alors, M. Gauthier est là pour répondre à vos questions, et je pense que le dossier de l'AMT est en soi assez complexe, avec beaucoup de projets. Ils en ont toujours sur la table. Ça coûte toujours de l'argent, hein, M. Gauthier! Mais ça nous fait plaisir, là, vous savez, des questions. Alors, ça nous fait plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Gauthier?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Domingue): Consentement. Allez-y.

M. Gauthier (Joël): Merci. Vous avez besoin de mon nom pour les fins de la transcription? Alors, Joël Gauthier. Je suis le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport. Alors... J'allais dire «M. le maire». Excusez-moi, M. le député de Blainville, qu'on a beaucoup connu à l'agence, dans une ancienne vie.

Une voix: En bien?

M. Gauthier (Joël): Tout à fait.

Des voix: ...

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le député de Blainville, votre question est assez large. L'Agence métropolitaine de transport, c'est une agence qui coordonne, qui est supramunicipale, qui a un territoire de 83 municipalités, donc qui va de Saint-Jérôme jusqu'à Richelieu et de Hudson jusqu'à L'Assomption et, du côté sud du fleuve, jusqu'à Contrecoeur. Il y a un Québécois sur deux qui habite sur notre territoire. Alors, coordonner les transports, 14 organismes de transport, 83 municipalités, près d'une cinquantaine de comtés, alors il y a beaucoup de choses qu'on fait. On fait du financement récurrent des exploitations des sociétés de transport et on exploite aussi, entre autres, notamment le réseau de trains de banlieue.

Je pense que ce pour quoi on est le plus connus ici, alentour de cette table — je mets la table pour son prochain bloc de questions — ce pour quoi on est le plus connus, pour les députés notamment, c'est pour les stationnements incitatifs que nous offrons, soit pour les cinq lignes de train de banlieue et pour les autobus express. Nous avons connu en 2006 une excellente année. Et je le dis avec la plus grande modestie, là, mais, pour l'AMT, ça a été une bonne année à tous niveaux. Un, on a fait des surplus budgétaires. Et, comme on en fait, là, il y a plus de 20 millions de surplus budgétaires qu'on a faits depuis 2003. Et, en matière de transport en commun, bien c'est toujours quelque chose qui est l'exception, là, de faire des surplus.

On a fait des surplus. On a un réseau de trains de banlieue qui est devenu le sixième réseau en importance, au niveau des régions, en Amérique du Nord. On a évidemment des problèmes de capacité, là, je suis convaincu que vous nous en parlerez. On est un peu victimes de notre succès. C'est un mode de transport qui a connu une croissance dans son achalandage de 117 % au cours des 10 dernières années, alors c'est un beau succès dans la région métropolitaine. Succès qui doit rejallir sur vous un peu, M. l'ex-maire de Blainville et député de Blainville, parce que vous avez été l'instigateur d'une ligne très performante, en 1997, lors de la fermeture du pont Marius-Dufresne. Alors, votre question était très large, là. Je sais que j'avais juste deux minutes, donc j'ai mis la table pour votre prochain bloc.

Le Président (M. Domingue): Je vais reconnaître le député de Bertrand.

M. Cousineau: Oui. M. le Président, mon collègue le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques va débiter ce bloc-là pour notre formation politique. Merci.

Aide au transport collectif

M. Lemay: Merci. Je profite de l'occasion pour vous saluer, M. le Président. Je salue mes collègues des deux côtés de cette table. Je veux saluer également Mme la ministre et toute sa grande équipe du ministère des Transports, les gens de l'AMT aussi. J'aurais des questions qui se chevauchent, M. le Président, si vous me permettez, mais le tronc commun, c'est le transport en commun. Donc, c'est sûr, il y a le ministère des Transports, mais il y a aussi l'AMT, qui est ce qui rend ce dossier transport en commun dans la région métropolitaine fort intéressant et complexe, et la diversité des intervenants sur le territoire, n'est-ce pas?

Je demanderais à la ministre, M. le Président, d'entrée de jeu, peut-être nous rafraîchir la mémoire un petit peu en ce qui concerne l'annonce qui a été faite l'année dernière et le 334 millions supplémentaire, le plan de transport du ministère, là, qui a été annoncé en 2006. Peut-être nous rafraîchir la mémoire un peu. C'est à la page 223. Bon, il n'y a pas d'explication, là. Volume III, la page 223, des dépenses de 334 millions pour l'aide au transport collectif. Ce qui a été...

Une voix: ...

M. Lemay: Hein? De la politique de transport collectif. Bon, on connaît les montants. Est-ce qu'on a une idée un peu si les villes ont commencé à déposer des projets au ministère? Parce que ce que nous avons compris à l'époque, c'est que les villes devaient participer à la hauteur d'à peu près 50 % des projets.

Une voix: ...

M. Lemay: Hein?

Une voix: ...

M. Lemay: Bien, Montréal et peut-être les MRC ou les organisations supramunicipales, là. Mais est-ce qu'on a une idée, à l'heure actuelle, des projets qui ont été déposés? Vu que l'annonce a été faite l'année dernière...

Mme Boulet: M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, est-ce que je peux vous parler de la politique québécoise de transport, ou si vous voulez savoir juste s'il y a des projets de déposés?

M. Lemay: Non, juste savoir s'il y a des projets qui ont commencé à être déposés au ministère.

Mme Boulet: Parce qu'on va changer de personne, là.

M. Lemay: Bien, c'est parce que mes questions vont chevaucher l'AMT et le transport en commun.

Mme Boulet: Bon, alors, regardez, on va... M. Martin...

M. Lemay: 334 millions ont été annoncés l'année dernière. Est-ce qu'il y a des projets qui ont commencé à être déposés au ministère, soit des projets d'immobilisation,

des budgets de fonctionnement, transport adapté? C'était l'objectif, là, du programme qui avait été annoncé.

Mme Boulet: En fait, là, moi, je vais vous faire un peu le tour de la Politique québécoise du transport collectif parce que je pense que ça peut être pertinent pour tout le monde ici d'avoir un peu d'information par rapport au Fonds vert. Alors, le Fonds vert, tantôt M. Jean disait que c'était 145 millions, dont 130 millions au transport collectif, plus 10 millions à l'intermodalité, plus 5 millions à l'efficacité énergétique. Maintenant, sur le 130 millions annuellement, qui sera partagé à parts égales 50-50 avec les municipalités, on a 100 millions de dollars qui va à l'amélioration des services de transport en commun. Donc, fréquence, nombre de parcours, plages horaires, la promotion du transport en commun, il y a 100 millions de dollars pour ces deux choses-là.

Il y a également le Programme d'aide gouvernementale en transport collectif régional. Alors, il y a plusieurs députés ici qui viennent des régions. Vous savez, c'est l'aide accrue aux municipalités régionales de comté, aux MRC, l'ajout d'un volet pour les conférences régionales des élus, l'ajout d'un volet également pour le transport interrégional par autocar. Alors, c'est 11 millions pour le volet régional.

Il y a le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars. Alors, c'est 3 millions de dollars pour adapter les taxis et les autocars pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. Et finalement il y a deux autres programmes également. Le Programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile, les déplacements actifs, à pied, à vélo, les programmes pour les employeurs finalement qui incitent les employés à circuler, à voyager avec une méthode alternative, et, la promotion des modes alternatifs à l'automobile, il y a 11 millions. Et finalement il y a un programme pour l'efficacité énergétique, qui est à la hauteur de 5 millions de dollars, pour les voitures hybrides.

● (16 h 20) ●

À l'intérieur de cette politique-là, on a le Programme de transport collectif des personnes, un autre 30 millions de dollars par année qui s'ajoute, et ça, c'est pour le volet innovation et les nouveaux équipements. On a également, M. le Président, le volet de la SOFIL. C'est 504 millions de dollars sur cinq ans qui peut aller également dans les sociétés de financement des infrastructures locales pour aider les sociétés de transport en fonction de leur achalandage et sur des projets d'immobilisation. Alors, maintenant, ces projets-là doivent être déposés, doivent être analysés à la direction, au ministère des Transports du Québec. Les argents du Fonds vert, il y a un devancement des fonds à l'intérieur du dernier budget qui a été présenté, parce qu'évidemment le fonds va être tout finalisé à l'automne 2007. Alors, pour qu'on puisse permettre à certains projets de voir le jour, il y a eu un devancement des fonds à l'intérieur du budget qui a été déposé. Alors, moi, je vais permettre à monsieur...

Le Président (M. Dampousse): Mme la ministre, vous pouvez conclure?

Mme Boulet: Oui. Oui. Alors, regardez, j'aimerais vous présenter M. Claude Martin, qui est directeur...

M. Martin (Claude): Directeur au transport terrestre des personnes.

Mme Boulet: ...directeur au transport terrestre des personnes. Alors, si vous permettez, M. le Président, M. Martin va donner des compléments d'information.

Le Président (M. Damphousse): Est-ce que vous consentez? Tout le monde consent?

Une voix: Consentement. Rapidement.

M. Martin (Claude): Oui. Donc, à titre d'information, effectivement plusieurs organismes ont pris contact déjà avec le ministère. Je pense que l'exemple le plus probant sont les sociétés de transport. Les neuf plus grandes sociétés de transport, comme la STM, ici, transport de la Capitale, sont en train d'élaborer — et c'était prévu dans la politique — sont en train de faire un plan de match pour les cinq prochaines années. Si on se souvient, le plan vert a un horizon de cinq ans. Donc, chacun actuellement est en train de voir ses prévisions de demandes, et, dans certains cas... Je pourrais peut-être vous donner l'exemple, ici, du RTC. A même devancé une partie de ses objectifs en développant déjà des lignes express plus rapidement. Donc, il y a un projet de rapibus, là, un petit peu plus rapide ici, à Québec, dans le cadre du Fonds vert. Étant donné que l'État maintenant va venir accompagner la société de transport dans son développement, un dollar pour un dollar, il devient plus facile pour les sociétés de transport d'aller de l'avant avec ces projets.

Autre exemple concret, Québec a également un projet d'avoir des véhicules électriques, qui ont pu circuler, on a pu le voir, là, cet hiver. Donc, dans le cadre du Fonds vert, il y a un volet sur les aspects énergétiques, essayer des nouvelles méthodologies. Donc, c'est une des façons de faire. Donc, oui, les demandes sont actuellement logées. Certains réponses bientôt vont être signées par la ministre, exactement, dans le cadre du Fonds vert, d'autant plus qu'on aura une avance de fonds permettant déjà de répondre aux besoins.

M. Lemay: Merci. Mais, M. le Président, moi, j'avais une question très précise, là. Il y a le 334 millions pour l'aide au transport collectif. Je comprends, le Fonds vert, c'est un budget à part du 334 millions qui a été annoncé l'année dernière, là. Parce que, dans le cahier budgétaire, il est fait mention du 334 millions pour l'aide au transport collectif et il est fait mention à part du Fonds vert. Donc, vous êtes en train de me dire, vous, que le 334 millions qui a été annoncé et le Fonds vert, de 145 millions, c'est la même chose?

M. Martin (Claude): Non. C'est-à-dire que le Fonds vert s'ajoute au programme régulier du ministère des Transports. Déjà, actuellement... Et ça, ça...

M. Lemay: Bon, bien, à ce moment-là, dans le 334 millions, est-ce qu'il y a des demandes qui ont été faites déjà dans le cadre de ce programme-là? Parce que vous me parlez du Fonds vert, là.

M. Martin (Claude): Tout à fait. Tout à fait. Dans le cadre de ce programme-là. C'est le programme

régulier. Un exemple concret, les sociétés de transport veulent, par exemple, au bout de 16 ans, faire l'acquisition d'un nouveau véhicule en remplacement. Le programme prévoyait déjà qu'on en paie la moitié. Par exemple, sur un garage, on paie 75 % de la construction. Donc, effectivement, et, je dirais, c'est la gestion courante du programme, ça. Le plan vert est venu s'ajouter à ce programme-là qui était déjà existant et qui visait essentiellement les immobilisations. Alors que le plan vert va sur l'exploitation, le programme que l'on a déjà, le 339, c'est des exemples de rénovation, par exemple, du métro à Montréal, des lignes de train de banlieue. C'était déjà prévu dans nos programmes réguliers. Le Fonds vert vient s'ajouter à ces programmes déjà existants. Et je vous dirais, ça, que régulièrement... il n'y a pas une semaine où il n'y a pas une demande qui rentre, là, en fonction de ce programme-là. Et ça ne touche pas juste les sociétés de transport, ça peut être aussi les CIT qui exploitent avec des entreprises privées.

Priorités dans la région de Montréal

M. Lemay: Oui. D'accord. Merci beaucoup. J'aimerais demander, M. le Président, à Mme la ministre: On entend souvent, à Montréal, pour la région métropolitaine, plusieurs projets, des projets de tramway, des projets de développement autoroutier, des projets d'estacade, l'estacade du pont Champlain, pour ne pas le nommer. Est-ce que la ministre pourrait peut-être brièvement nous expliquer un peu les priorités gouvernementales pour la région métropolitaine? Parce que des projets, je pense qu'on peut en avoir beaucoup, évidemment. Puis, vous l'avez dit, là, vous-même, très souvent c'est plusieurs centaines de millions de dollars. Mais, au niveau des priorités gouvernementales, est-ce qu'on pourrait en savoir peut-être un petit peu plus là-dessus, pour la gestion des déplacements, là, dans la grande région métropolitaine?

Mme Boulet: Bon, alors, M. le Président, alors, évidemment, il y a beaucoup de projets sur le grand territoire de la région métropolitaine. Il y a des projets routiers, il y a des projets de transport en commun, il y a les trains de banlieue, il y a les métros. Et on sait que la ville de Montréal vient de sortir son plan de transport. Alors, l'important, M. le Président, c'est de trouver le meilleur moyen d'assurer la fluidité et la sécurité des usagers sur l'ensemble du territoire métropolitain. Alors, dans ce contexte-là, il y a des partenaires: l'AMT, les sociétés de transport, la ville de Montréal, le ministère. Alors, tout le monde travaille en collaboration à définir quels sont les dossiers prioritaires.

Évidemment, c'est important d'axer sur le transport en commun. On veut désengorger les routes, on veut inciter les gens à voyager davantage avec le transport en commun. On sait que, par les expériences des trains de banlieue, on a connu des expériences qui sont très concluantes. Beaucoup de gens les utilisent. Alors, il y a cette réalité-là. Ça change. Le portrait change. Il y a eu les métros, il y a les autobus, il y a les trains de banlieue qui s'ajoutent à tout ça. Alors, c'est de trouver, M. le Président, l'équilibre entre les modes de transport sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine, et ce travail-là se fait avec nos partenaires qui sont là actuellement: l'AMT, les sociétés de transport et la ville de Montréal.

Agence métropolitaine de transport

Bilan et perspectives (suite)

M. Lemay: M. le Président, j'aurais une question, là, pour l'AMT, cette fois-ci directement. Et là je fais référence au document... aux résultats 2006. À la page 6, il y a le programme triennal d'immobilisations. Ça revient un peu à la question qui a été posée par notre collègue tantôt. Il y a: Projets à l'étude pour fins d'autorisation, de 458 millions.

Une voix: Vous êtes à la page 6?

M. Lemay: Oui, à la page 6, dans le petit carré bleu. C'est malheureux, là, que nos collègues n'aient pas le document, mais... Alors, la page 6 du sommaire exécutif, O.K.? Est-ce que peut-être Mme la ministre ou M. le directeur général pourrait nous dresser un peu un portrait, grosso modo, là, des projets? Parce que beaucoup a été fait, c'est vrai, par l'AMT les 10 dernières années. Beaucoup reste à faire encore, M. le Président, dans la région métropolitaine. Et peut-être que ça nous donnerait une petite idée, là, des dossiers majeurs à Montréal, qui circulent à l'heure actuelle dans les cahiers de l'AMT. Alors, les 458 millions de projets.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Alors, vous faites référence à un tableau, à la page 6, qui dit, dans ce qui est en exergue, là: Le PTI 2007-2009 de l'AMT représente 848 millions de dollars. Il y a pour 389 millions de projets autorisés et il y en a pour 458 en voie ou dont le processus pour l'autorisation est enclenché.

À tous les ans, la loi nous oblige à confectionner un programme triennal d'immobilisations. Ça, c'est le PTI de l'AMT. Ce PTI là se fait avec les partenaires, donc les 83 municipalités, les 14 organismes de transport. On dépose... Généralement, c'est à la fin de l'été, là, à la fin août. On prépare un projet de PTI qu'on envoie en consultation sur le terrain, donc auprès des municipalités, les MRC, les 14 organismes. Nous revennent de la consultation des amendements, de nouveaux projets. Nous, on les traite à l'interne. Alors, le service de planification, chez nous, Planification et innovation, traite ces projets-là. Et on peut décider de les inclure ou ne pas les inclure dans le PTI. Là, le PTI ensuite est adopté par le conseil d'administration de l'AMT et soumis au ministère des Transports du Québec.

Alors, quand un projet est à l'étude pour fins d'autorisation, c'est qu'il a été accepté par l'AMT, et il est ensuite transmis au ministère, à Québec, qui, lui, fait son analyse pour fins d'autorisation. Il fait son analyse, et ça peut prendre des semaines, des semaines, des mois, dans certains cas des années avant que l'autorisation puisse survenir. Parce que notre PTI... il y a une partie de notre PTI qui est intégrée au PTI GMTQ, qui... Ensuite, celui-ci est soumis au Trésor, puis on nous revient annuellement en disant: Voici votre enveloppe, les projets qui ont été autorisés pour l'année qui vient.

Donc, le 458, je peux vous le détailler, là, mais ce que je peux vous dire, c'est que, dans notre PTI, ce n'est

pas parce qu'un projet est inscrit chez nous qu'il va être automatiquement autorisé par le MTQ ou par le Conseil du trésor.

● (16 h 30) ●

M. Lemay: Mais le sens de ma question, c'est que je reviens aux priorités métropolitaines. Et c'est sûr que l'AMT, M. le Président, avec les projets qui circulent à l'AMT, ça donne une bonne idée des projets métropolitains. Donc, je ne sais pas comment on peut être mis au courant des projets qui à l'heure actuelle... Je sais que l'AMT est très transparente, là, pour donner des informations, mais, pour suivre le dossier, si on parle de près de un demi-milliard, alors je ne sais pas s'il y a un moyen qu'on soit informés, qu'on soit informés, d'une part, des projets de l'AMT, M. le Président, mais, d'autre part, la deuxième étape, c'est qu'est-ce qui est accepté par le gouvernement. Ça, c'est une deuxième étape qui vient un petit peu plus loin, et c'est là, M. le Président, que ça va jouer un rôle important au niveau des priorités métropolitaines, là.

Donc, je ne sais pas comment... Parce qu'une fois que la commission parlementaire est finie, là, les projets vont peut-être être adoptés par le MTQ l'automne prochain, ou l'hiver prochain, ou dans un an, et là, nous, on ne le saura pas, là. Et je ne mets pas en cause les organismes qui présentent ces projets-là, je mets en cause peut-être le fonctionnement, qui est complexe à cause justement qu'il y a plusieurs intervenants dans la région métropolitaine.

Donc, c'était ça, ma question. Ça fait que le dossier de l'AMT pourrait nous donner des bonnes idées sur les priorités métropolitaines.

M. Gauthier (Joël): Si vous me permettez, M. le Président, je comprends très bien le sens de votre question et je vous dirais... je pensais qu'on l'avait fait, puis, si on ne l'a pas fait, je m'en excuse personnellement au nom de notre organisation, là. Chaque fois qu'on confectionne le PTI, on transmet une copie du PTI à tous les partenaires, et je pensais aux élus, aux élus qui sont sur notre territoire, qui représentent les 83 municipalités. Le PTI comporte une section qui s'appelle Projets autorisés, et, quand c'est un projet pour fins d'autorisation, qui est à l'étude pour fins d'autorisation, c'est marqué, là: projets à l'étude pour... Puis chacun des projets est identifié, avec la séquence de décaissement que nous proposons. Moi, ce que je vous suggère, c'est que je vais retransmettre le PTI 2007-2009 à l'ensemble des députés, et, pour le reste, je ne sais pas comment ce nouveau Parlement fonctionnera, mais, à l'époque, en tout cas sous l'ancien Parlement, il y a la Commission des transports et de l'environnement — c'est ici qu'on est aujourd'hui — qui, de façon annuelle ou sur des mandats d'initiative, nous convoquait pour faire le sommaire...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): C'est ça, le sommaire de l'avancement des dossiers.

M. Ferland: ...trois minutes?

Le Président (M. Domingue): Je reconnais le député d'Ungava.

Haltes routières dans la région du Nord-du-Québec (suite)

M. Ferland: Oui, c'est ça. Juste... J'avais posé une question tantôt sur l'échéancier de réalisation de la halte routière dans le parc Chibougamau. Je n'ai pas eu la réponse. Puis quels services qui vont être offerts à cette halte routière là?

(Consultation)

Mme Boulet: Le sous-ministre de la direction de l'Est, il va venir vous répondre, là, de façon plus précise, plus pointue, là, parce que c'était rattaché à un projet avec la communauté de Mashteuiatsh, Mashteuiatsh, et, c'est ça. Alors, c'est M. Jean-Louis Loranger, sous-ministre de tout l'Est... sous-ministre adjoint de tout l'Est du Québec.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'il y a le consentement pour... Consentement?

Une voix: Non.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Domingue): M. le sous-ministre, est-ce que vous pouvez vous présenter, s'il vous plaît?

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

Temporairement, le ministère a installé des toilettes chimiques au kilomètre 141, et, le projet, ce qu'on voudrait, on souhaite un projet de partenariat avec la communauté de Mashteuiatsh, qui veulent, au kilomètre 84, ériger un genre de halte routière où est-ce qu'il y aurait différents services, et, nous, on s'intégrerait avec ce projet-là. Évidemment, la société Mashteuiatsh, ils sont en montage financier. Le projet n'est pas encore arrêté, mais on est en attente pour assumer un partenariat avec cette communauté-là. Il y aurait évidemment des toilettes, différents services, restauration, et tout ça, et l'idée, c'est de s'associer avec eux.

M. Ferland: ...mais là vous n'avez pas d'échéancier, vous n'avez rien, là. C'est le promoteur lui-même qui... Vous attendez après le promoteur, quand vous dites qu'il est en montage financier. Parce qu'en attendant on a toujours des toilettes chimiques dans le parc. Ça n'a pas... L'été, il y a toujours un rassemblement de cueilleurs de bleuets ou de... ou ça se transforme en je ne dirai pas le nom...

Mme Boulet: Cueilleurs de d'autre chose.

M. Ferland: O.K. Et, sur le plan touristique, c'est inacceptable. Donc, moi, je pense qu'il faudrait accélérer ce projet-là. Je connais... Je suis avec la communauté de Mashteuiatsh, mais il y a peut-être... Si ça ne fonctionne pas, est-ce que vous avez d'autres promoteurs qui sont intéressés?

Mme Boulet: M. le député, on prend bonne note de vos commentaires, qui sont tout à fait pertinents.

Alors, on va assurer un suivi plus serré, on va vérifier avec Mashteuiatsh s'il y a une date où ils peuvent nous donner plus d'informations, est-ce que le projet est avancé puis c'est rendu où. Puis, si on voit que ça ne fonctionne pas, bien le ministère regardera s'il y a d'autres alternatives qui peuvent s'offrir à nous.

Une voix: ...

Mme Boulet: Ce que me dit M. le sous-ministre, c'est qu'il y a une problématique d'approvisionnement en électricité. Alors ça, ça fait partie de l'ensemble des éléments du dossier. Mais on va vous revenir, M. le député d'Ungava. On va regarder comme il faut puis on va vous revenir.

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

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, tout à fait.

Le Président (M. Domingue): M. le député...

Mme Boulet: Ça va me faire plaisir...

Le Président (M. Domingue): Merci. Alors, j'invite les membres de la commission à prendre une pause, cinq, 10 minutes. Est-ce qu'il y a consentement? Consentement.

(Suspension de la séance à 16 h 36)

(Reprise à 16 h 52)

Le Président (M. Domingue): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! On va reprendre les travaux de la commission. Alors, je vais reconnaître le député de LaFontaine pour un bloc de 20 minutes.

Projet de ligne de train de l'Est

M. Tomassi: Alors, merci. Merci, M. le Président. À mon tour de vous saluer tous, membres et collègues de cette excellente commission parlementaire. Mme la ministre, les gens qui vous accompagnent, du ministère, les gens de votre cabinet, merci d'être ici avec nous pour parler de transport, un dossier qui est toujours aussi excitant pour quelques-uns, des fois en bien, des fois en mal, mais ça fait plaisir de vous voir.

Et j'ai été content d'entendre le député de Blainville tantôt nous dire qu'ils avaient des opinions et qu'ils prenaient position aussi. Alors, c'est un peu rafraîchissant, parce que, vous savez, depuis l'élection, on se demande des fois s'ils ont position. Et un des points qui chicote pas mal de gens actuellement, c'est leur position quant à la dette, hein? Parce qu'on a entendu le député de Blainville, le député de Beauce, le député de Bellechasse, qui est président actuellement, parler de projets. Et il en faut, des projets, c'est quelque chose d'excellent, pour qu'on puisse mettre en place des projets au Québec, mais il faut que quelqu'un paie pour ces

projets-là. Et c'est à cette manière de faire qu'on n'a pas de réponse actuellement.

Et je n'ai pas eu le plaisir de commencer la commission parlementaire ce matin avec vous parce que j'étais dans une autre commission parlementaire. Ça me donne la chance de voir les gens à l'oeuvre, de discuter de divers sujets. Ce matin, on parlait de jeunesse, mais il y a eu un moment de particularité pendant cette commission parlementaire là sur les crédits de jeunesse, avec le premier ministre et puis les porte-parole en matière de jeunesse, quand le premier ministre a posé la même question, à savoir ce que les gens de l'ADQ... les gens de l'opposition officielle, comment ils l'entrevoient, cette dette. Et surpris, quand je vous dis «surpris», tantôt, que le député de Blainville a une position ou a une opinion, parce qu'il y a le député d'Iberville qui s'est mis à parler, à vouloir répondre à la question du premier ministre... Le premier ministre avait posé une question, et le député d'Iberville, comme un bon député, se met et se lance dans l'arène pour répondre à la question, et, tout d'un coup, assis à sa gauche — à sa gauche, exactement, il y a le leader de l'opposition — le leader de l'opposition, qui est, en termes autres, le directeur du bureau du contrôle de la propagande du côté de l'ADQ, il a dit: Tais-toi, parle pas; alors, c'est nous qui posent des questions, ce n'est pas à nous à répondre aux questions. Bon. C'est correct, mais c'est des questions qu'il va falloir se poser.

Parce qu'en réalité on est ici... Et je vais parler du dossier qui m'intéresse énormément, dans l'est, sauf que c'est des choses qui sont importantes... Parce qu'on est ici, on parle de travaux, on parle d'infrastructures au Québec, qu'il va falloir investir et il va falloir savoir sur quel pied qu'on va danser. Vous savez, on ne peut pas mélanger les pommes ou les oranges ou peut-être les toasts avec des Pop-Tarts. Ils rentrent tous les deux dans un toaster, mais ce n'est pas la même chose. Alors, il va falloir qu'on soit vraiment conscients et prendre conscience de ce qu'on dit quand on est à cette position-là, parce que c'est l'opposition, c'est une position très importante. Et en plus, quand c'est une partie... quand c'est un gouvernement qui est minoritaire, le travail de l'opposition doit être un peu différent.

Et je rouvre une parenthèse, parce que je sais que mon collègue le député de Beauce-Nord va prendre la parole tantôt sur la SAAQ, il faut quand même se rappeler aussi des positions qu'un parti politique prend, hein, et la manière qu'on les prend. Et je sais que le député de Blainville — je l'écoutais un jour, en m'en venant à Québec, sur une des ondes de radio à Québec, qui était... — il a pris position contre les photoradars. Je leur rappellerais qu'on a eu le plaisir, avec le député de Beauce-Nord, de faire une excellente commission parlementaire, avec cette commission-ci, sur la sécurité routière. Bien avant que le ministre d'alors des Transports mette en place sa Table de la sécurité routière, nous avions pris le bâton du pèlerin pour aller voir quel était le problème de la sécurité routière. Et, en ce qui a trait aux photoradars, il faut dire que la position que j'ai défendue puis que mes collègues, le député de Beauce-Nord aussi, avaient défendue en commission parlementaire, c'est que, oui, il fallait qu'on installe cette nouvelle technologie. Et là je trouve ça un peu bizarre que le député de Beauce-Nord, qui a signé le rapport unanime qui disait qu'il fallait des photoradars... il y a le député de Blainville

qui suit par la suite, nous disant: Non, non, non, on n'en veut pas. Alors ça, c'est comme dans bien d'autres positions, il y a une ambiguïté.

Mais je vais leur laisser la chance de pouvoir se défendre par la suite. Ce n'est pas à moi à juger, les gens jugeront par la suite. Mais il faut être conscient, et il faut être conscient parce que... Le maire — il a été maire de Blainville — ...et je suis sûr et certain, M. le Président, que, si on ferait sortir la liste de la dette de la ville de Blainville, on verrait que, depuis 1993 à 2005 — le jour qu'il a quitté la mairie — la dette risque d'avoir augmenté. Comme le député de Prévost, qui est critique en matière d'affaires municipales, qui s'étonne, qui se fâche quand on parle de la dette, qu'il ne faut pas l'augmenter, la dette, sa dette, en 1991... En 2001, quand il est élu à la ville de Saint-Jérôme, et il est sur l'exécutif, la dette était en moyenne 118 millions de dollars. Quand il s'en va — 2007, il est élu — la dette de la ville de Saint-Jérôme est près de 160 millions de dollars. Alors, il y a une augmentation, là, de pas loin, là, de 40, 50 millions. Alors, la dette, c'est un élément important, mais il faut la regarder dans son ensemble. Il y a une bonne dette puis il y a une mauvaise dette. Et ce que l'ADQ n'arrive pas à comprendre, c'est ça.

Je vous donne un exemple. On est en transport. Quand le ministère des Transports investit sur une route, la route a une durée de vie x, 40, 60 ans. Alors, ils parlent d'intergénération; mon petit, là, qui actuellement a deux ans, dans 50 ans, il va avoir 52 ans, je vous risque qu'il aille rouler sur cette route qu'on a faite aujourd'hui, bien des fois. Alors, si on paierait tout de suite cette route-là, aujourd'hui, sans l'étaler sur le temps, c'est notre génération... votre génération — moi, je suis un peu jeune; mais votre génération — qui en paierait le «full» montant. Alors, c'est ça qu'il faut essayer de faire comprendre, et j'apprécie qu'on ait la chance, en commission parlementaire, de remettre ça en perspective.

● (17 heures) ●

Mais revenons aux choses sérieuses, M. le Président, pas parce que les autres n'étaient pas sérieuses, mais c'était rien que pour essayer de voir... Et je souhaite, je souhaite que le député de Blainville ne se fasse pas apostropher par le directeur du bureau du contrôle de la propagande de l'ADQ pour qu'il puisse dire: Non, non, ne parle pas de ça, ce n'est pas à toi à parler. Je voudrais vous parler — on a l'AMT ici, assis à votre table — d'un dossier qui m'est cher et qui est d'une importance primordiale pour l'est de l'île de Montréal. Vous avez donné tantôt la paternité du train de Blainville au député de Blainville, et je vous en félicite, je le félicite parce que c'est une excellente ligne de train de banlieue, qui fonctionne extrêmement bien. Moi, dans mon coin, j'ai le train de banlieue de l'est de l'île de Montréal, et je ne veux pas en prendre la paternité, parce qu'il y a plusieurs autres personnes avant moi qui y ont travaillé, mais il y a eu une excellente annonce qui a été faite, en 2006, pour l'annonce de ce train-là. Et, comme bien nombre de citoyens, des fois... Il y a bien des choses qui se font actuellement sur les tables à dessin. Il doit nécessairement y avoir des soumissions, il doit nécessairement y avoir des choses qui sont faites à l'interne. Aujourd'hui, la seule chose qu'on peut voir, là, c'est la préparation des terrains. Je sais qu'on a annoncé une gare dans mon comté, en 2006, je crois, et il y en a d'autres.

Moi, je voudrais avoir peut-être un compte rendu en ce qui a trait aux échéanciers: Où en sommes-nous concernant les gares de train, où en sommes-nous? Où sont rendus les dossiers avec les diverses municipalités? La question des travaux de préparation... parce qu'il y a beaucoup de travaux de préparation. Une autre excellente nouvelle, samedi, le choix du consortium pour l'autoroute 25. Je sais que, du côté de Montréal, il y a les travaux de préparation — exactement — sur le train... le chemin de fer, où est-ce que le train de banlieue va devoir prendre, où est-ce que les gens sont en train de travailler pour faire le viaduc ouest. Et la question du matériel roulant, à un moment donné, dans les journaux, j'avais vu un appel de propositions pour le matériel roulant. Alors, je voudrais savoir où nous en sommes rendus avec cet excellent dossier pour l'est, pas seulement l'est de l'île de Montréal, mais même Lanaudière, pour beaucoup de députés de l'opposition, c'est un excellent projet pour eux aussi.

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

Mme Boulet: Alors, on va laisser M. Gauthier répondre, si vous me permettez, M. le Président.

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

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le Président. M. le député de LaFontaine, je suis surpris que votre question porte sur le train de l'Est, là. Et je vous dirai que, dans le cas du dossier du train de l'Est, on n'aura pas besoin de faire de test d'ADN pour déterminer la paternité, là: vous êtes certainement un des acteurs qui a joué un rôle important au cours des dernières années.

Alors, effectivement, en mars 2006, le gouvernement du Québec a autorisé l'agence à entreprendre les travaux visant à assurer une desserte, créer une sixième ligne de train de banlieue qui assurera une desserte pour les gens de l'est de l'île de Montréal et pour la région de Lanaudière, la région de Repentigny, Terrebonne et Mascouche. Je vous dirai que, juste pour le secteur Repentigny, Terrebonne et Mascouche, on parle de 100 000 personnes qui habitent à Terrebonne, 80 000 personnes qui habitent dans le secteur Repentigny et près de 35 000 personnes pour le secteur Mascouche. Alors, 215 000 personnes qui, uniquement pour ce secteur, ne bénéficiaient pas de services de transport collectif qui soient performants et qui soient rapides. Sans oublier évidemment des gens du secteur Pointe-aux-Trembles, des gens de Rivière-des-Prairies, qui connaît un boom démographique exponentiel, et les gens de Montréal-Nord, de Saint-Léonard et des quartiers, des quartiers d'Ahuntsic. Donc, la desserte du nouveau train de banlieue, on parle d'une desserte qui a un bassin de captation de population, là, qui frôle les 700 000 habitants et qui ne bénéficiaient pas, comme je le disais, de services rapides pour avoir accès au centre-ville de Montréal.

Donc, depuis mars 2006 s'est enclenché... s'est accéléré le processus afin de s'assurer qu'on puisse livrer un projet, un projet qui va être très performant. Et vous connaissez, M. le député, la façon dont on travaille à l'agence, donc on a entrepris les démarches pour faire progresser, aller de l'avant et réaliser ce projet-là à l'intérieur d'un échéancier qui est précis mais à l'intérieur des budgets, aussi, qui vont être gérés avec rigueur.

Alors, le projet, vous le connaissez, c'est l'établissement d'une nouvelle ligne de train de banlieue avec, en période de pointe, cinq départs le matin, qui partiront de Mascouche. Ensuite, on ira à Terrebonne, on passe dans l'axe de l'autoroute 640 — si vous voulez, on y reviendra tantôt sur ce concept — pour ensuite venir se brancher sur le réseau du CN qui circule à partir de Le Gardeur. C'est un réseau qui va... on appelle ça la subdivision Joliette. Alors, on va se brancher sur le réseau du CN à Le Gardeur, et ensuite on dessert les populations de Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Montréal-Nord, Saint-Léonard. Et il y aura une station intermodale avec le métro, la station Sauvé, sur la ligne 2, orange. Alors, les gens pourront débarquer à la station Sauvé du train pour avoir accès au métro. Ensuite, on va desservir le secteur Chabanel et on vient se brancher sur la ligne Deux-Montagnes.

Alors, depuis l'annonce, évidemment les travaux préparatoires ont été accélérés, il y a eu des rencontres avec les municipalités concernées. Sur le territoire montréalais, ce sont des rencontres qui s'effectuent avec les arrondissements, les différents arrondissements, et avec la ville-centre. Et, sur le territoire de Lanaudière, bien les rencontres se sont déroulées avec à la fois la ville de Charlemagne, la ville de Terrebonne, la ville de Repentigny et la ville de Mascouche, pour la localisation des gares.

Je vous dirai qu'au moment où je vous parle, toutes les gares sur le territoire montréalais, nous avons reçu les résolutions des arrondissements et nous avons reçu la position du comité exécutif de la ville de Montréal, donc de la ville centre, et la localisation des gares, alors, les 11 gares sur le territoire montréalais, la localisation est terminée. Je pense... Bien, on a fait une annonce ensemble notamment pour une gare. Alors, il y a une entente sur l'endroit où seront localisées les gares, au même titre qu'il y a une entente avec les autorités municipales de la ville de Charlemagne, de la ville de Terrebonne et la ville de Mascouche pour les gares qui... et Repentigny, excusez-moi, là, les gares situées sur leurs territoires, sujettes à certains aménagements que je qualifierai d'additionnels ou excédentaires, mais la localisation des gares est terminée. Alors, ces travaux-là ont eu lieu.

Il y a des experts qui travaillent pour l'AMT au niveau de l'évaluation des terrains, parce que, dans certains cas, il y aura peut-être des acquisitions qui seront faites avec les municipalités ou des acquisitions de gré à gré. Mais l'AMT, dans sa loi, je pense que c'est l'article 171, si on identifie un besoin pour une localisation, on a un pouvoir où on peut demander au ministre des Transports d'exercer un pouvoir d'expropriation pour nous. Alors, tout ce processus-là d'évaluation est enclenché à partir du moment où il y a une entente avec les municipalités puis les arrondissements concernés sur la localisation des gares. Alors, ce dossier-là chemine bien.

Vous avez fait référence tantôt au dossier du matériel roulant. Le gouvernement du Québec nous a autorisés, au début de l'année 2007, à procéder à l'élaboration des plans et devis, devis techniques, et de lancer les appels de propositions pour le matériel roulant. Alors, le 15 février dernier, si je ne m'abuse, à la mi-février, à tout événement à la mi-février, on a lancé un appel de propositions pour acquérir 30 voitures à deux étages, parce que le service va être offert avec des voitures à deux étages, des voitures neuves qui ont une

durée de vie de 40 ans. Donc, on ne débutera pas avec du matériel usagé, comme ça a été le cas sur plusieurs autres lignes de train de banlieue qui ont été lancées dans les années quatre-vingt-dix, du matériel usagé dans lequel on doit investir des millions pour les remettre à niveau, les rendre sécuritaires, puis, après trois, quatre ou cinq ans d'utilisation, les voitures qui ont 40 ans d'âge, là, on est obligés de réinvestir des millions. Donc, on ne recommencera pas ces... Je vais vous faire une analogie, là. On ne commencera pas à investir dans un véhicule qui a 400 000 km, là. C'est comme si on s'achète une auto puis on investit dans une auto qui a 400 000 km, là, on peut s'attendre à ce que la fin de la vie utile de l'auto de 400 000 km... même si on a mis quelques milliers de dollars, bien on ne pourra pas la mener longtemps. Alors, le choix qui a été fait, c'est d'acquérir du matériel roulant neuf.

Et c'est pour ça qu'on est allés en appel de propositions. Alors, l'appel de propositions a été lancé le 15 février ou à la mi-février dernier, et nous avons reçu une soumission le 15 mai 2007. Il y a deux soumissionnaires qui étaient venus chercher les documents: alors, il y avait la société Alstom et la société Bombardier. Alors, à l'ouverture de la soumission, le 15 mai dernier, nous n'avons reçu qu'une proposition de la firme Bombardier. Et le contentieux a été examiné, depuis le 15 mai, là, la conformité au niveau technique de la soumission soumise par Bombardier, et, si cette dernière devait être déclarée conforme, là — puis je n'ai pas d'indication à l'effet qu'elle ne serait pas... non conforme, là — c'est la procédure, il y a un processus de négociation qui va s'enclencher avec la firme Bombardier.

● (17 h 10) ●

Juste vous souligner, puis c'est un aparté, là, mais c'est un aparté qui est important, cet appel d'offres là que nous avons lancé pour les voitures à deux étages était aussi assorti d'options. Donc, c'était une commande ferme pour 30 voitures à deux étages, les besoins que nous avons pour la ligne Deux-Montagnes, et nous avons rajouté à la commande ferme 124 options qui pourront être exercées, là, à des moments prédéterminés dans l'appel de propositions. Mais, je vous dirais, entre 2008 et 2010, pour pouvoir renouveler l'ensemble de la flotte de trains de banlieue de l'AMT, qui, comme je le disais tantôt, a été majoritairement constituée de matériel roulant usagé qui a plus de 40 ans d'âge — et, dans les locomotives, on parle de locomotives qui datent de 1959 — donc nous avons joint à l'appel de propositions des options pour pouvoir bénéficier de meilleurs prix, là, parce que la commande était plus importante.

Donc, en ce qui concerne le matériel roulant, l'appel d'offres ou l'appel de propositions a été ouvert en mai dernier, il est sous analyse, et on débutera les négociations avec le fournisseur unique, là, en juin et on pense pouvoir conclure les négociations pour le mois de septembre prochain.

En ce qui concerne les locomotives, le tronçon du train de l'Est — parce qu'on va l'appeler le train de l'Est, c'est un tronçon — c'est 51 km de voie ferrée entre Mascouche et la gare centrale. De ce 51 km là, il y a une portion électrifiée que nous circulerons dessus, qui est le secteur de la ligne Deux-Montagnes, qui est déjà une ligne électrifiée avec du 25 kV. Donc, ça nous prend des locomotives qu'on qualifie de bimodes ou d'hybrides, donc qui fonctionnent diesel et électrique.

La région de New York est dans la même situation que nous. Les gens du New Jersey, pour avoir accès à l'île de Manhattan, circulent, au New Jersey, sur des tronçons qui sont non électrifiés, donc à diesel, et, lorsqu'ils veulent avoir accès au tunnel qui passe sous la Hudson River, ils doivent avoir des locomotives qui fonctionnent à l'électricité. Alors, on a rencontré au cours de la dernière année les autorités de New Jersey Transit, qui étaient en marché pour acheter des locomotives, et ce qu'on a décidé de faire, c'est de faire un achat groupé New Jersey Transit-Agence métropolitaine des transports pour avoir une plus grosse commande de locomotives bimodes, et ce qui fait en sorte de réduire les prix.

Je vous dirai, M. le député, que ce geste que nous avons posé devrait nous permettre de sauver 20 millions de dollars dans le dossier du train de l'Est. Parce que la commande ferme que nous commanderons, c'est cinq locomotives, c'est ça, le besoin pour la ligne du train de l'Est. Et acheter des locomotives, ce n'est pas comme acheter une Honda Civic, là, il n'y a pas une chaîne de production; donc, plus ta commande est grosse, plus tu peux répartir tes coûts de recherche et développement. Alors, le fait d'avoir joint l'AMT... d'avoir signé une entente avec le New Jersey, ça devrait nous permettre de sauver 20 millions US sur l'ensemble du projet.

Alors, l'appel de propositions conjoint AMT-New Jersey a été lancé au cours des dernières semaines. Les gens ont jusqu'au 23 août pour nous déposer des propositions. La commande de l'AMT, c'est cinq locomotives neuves avec 15 options, donc une commande pouvant aller jusqu'à 20 locomotives, alors que la commande ferme de New Jersey Transit, c'est 26 locomotives. Donc, 26 plus les cinq, c'est 31 commandes fermes plus une trentaine en option. Il y aura analyse des soumissions lors de l'ouverture, là, en août prochain, et on s'attend à une adjudication pour le 1er novembre 2007. Alors ça, c'est pour le volet matériel roulant. Donc, vous le voyez.

Les gares, je vous ai fait tantôt le topo des gares, la localisation des gares, c'est réglé avec les municipalités et arrondissements concernés. Le matériel roulant, c'est enclenché. Les...

Le Président (M. Domingue): Merci, M. Gauthier. Oui, le temps est écoulé. Je vais reconnaître le député de Blainville pour un bloc de 20 minutes.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Programme triennal d'immobilisations

M. Gingras: Merci. Je ne sais pas si M. Gauthier a encore de la voix après cette réponse!

Quelques questions spécifiques au niveau de la programmation du PTI de l'AMT et par la suite des questions peut-être un peu plus générales. On se réjouit bien sûr, sur la Rive-Nord, de l'arrivée du métro à Laval, qui donne une équité, là, entre Rive-Sud, Rive-Nord. Dans le cas des citoyens, Mme la ministre, qui sont dans la couronne nord, on sait que l'arrivée du métro à Laval n'est pas aussi utile qu'il le devrait. Est-ce qu'il y a des mesures comparables à ceux qui sont sur la Rive-Sud qui sont envisagées par ou la ministre ou l'AMT pour donner accès aux gens de la Rive-Nord au métro?

Mme Boulet: Alors, M. le député, vous permettez que je passe la parole à M. Gauthier? Ça va? Merci.

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le député, effectivement, depuis la fin... de fin avril, je pense que c'est le 26 avril dernier, le prolongement du métro vers Laval est maintenant en opération, et, tel qu'anticipé, là, on s'attendait à voir, là, 50 000 déplacements par jour dans le métro, dont 17 000 en période de pointe du matin. Et, l'achalandage, on l'a vu lors des visites, là, le week-end qui a précédé l'ouverture officielle, on avait fait une porte ouverte, il y a plus de 165 000 personnes qui se sont déplacées, et, dès le premier matin de l'ouverture, là, on voyait qu'il y aurait un achalandage, là, qui répondrait aux attentes. Alors, ça va bien au niveau de l'achalandage du métro à Laval, et je vous dirais même qu'on est un petit peu en avance sur les prévisions, là, mais on va attendre la rentrée de septembre, là, pour pouvoir se positionner au niveau des chiffres, mais c'est un grand succès.

Il faut que cette infrastructure de 800 millions de dollars — qui va tous nous survivre, là, ici, alentour de la table, là — pour qu'elle devienne un succès, il faut qu'elle soit un succès non seulement pour les Lavallois puis les Montréalais qui veulent avoir accès à Laval, mais les gens de la Rive-Nord. Chez vous, sur la Rive-Nord, quand on regarde les données, la prospective puis les données démographiques qui s'en viennent au cours des 15 à 20 prochaines années, vous serez le secteur qui, au niveau de la croissance économique... de la croissance démographique — excusez-moi, et je souhaite au niveau de la croissance économique aussi... La croissance démographique va, dans la région métropolitaine, principalement venir de chez vous. Alors, il faut trouver des mesures pour s'assurer d'une fluidité, d'une mobilité des gens, puis un accès aussi aux infrastructures de transport lourd, comme le métro de Laval.

Alors, dans ce contexte-là, nous, on étudie plusieurs projets avec le MTQ. Notamment, je ne vous cacherais pas qu'on étudie un projet, puis je pense qu'il est public, il apparaît à notre PTI, de rajouter une voie sur l'autoroute 15, une voie qui pourrait être dédiée et une voie réservée pour les autobus et le covoiturage, ce qui pourrait permettre aux gens, à titre d'exemple, là, qui partiraient de la sortie 25, à Blainville, d'avoir accès à une voie réservée pour autobus puis les amener directement à la station terminale, qui est la station Montmorency.

Au niveau de la desserte en train de banlieue, qui est un grand succès, à la fois sur la ligne Deux-Montagnes mais aussi sur la ligne Blainville, la ligne Blainville—Saint-Jérôme, puisque Saint-Jérôme est en opération depuis le 8 janvier dernier, nous avons prévu au PTI certaines études et certains travaux. Alors, je ne sais pas si vous avez notre programme triennal d'immobilisations, mais, si on va à la page...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Oui, en page 47, si vous allez à la page 47, M. le député, là, 47 et suivants, alors, dans les projets autorisés, page 47, projet B.15, connexion de la ligne Montréal/Blainville—Saint-Jérôme dans le tunnel sous le Mont-Royal permettrait aux gens de sauver 15 minutes de temps de parcours, alors relier le réseau CP dans le réseau CN, et les gens auraient comme terminus

la gare centrale plutôt que Lucien-L'Allier. Et les études de marché que nous avons nous disent que ce serait un succès phénoménal.

Doublement de la voie ferrée entre les stations Saint-Martin et Sainte-Rose pour permettre à plus de trains de pouvoir passer, parce qu'actuellement on a beaucoup de demandes notamment des gens, je vous dirais, de Rosemère... des Basses-Laurentides, là, Rosemère, Blainville, Sainte-Thérèse, Mirabel et Saint-Jérôme, pour avoir plus de fréquence de trains, un meilleur service. Alors, on a prévu des études pour précéder au doublement de la voie.

Si vous voyez, à la page suivante, B.17a, B.17b, il faut aussi améliorer les infrastructures ferroviaires et la signalisation ferroviaire.

M. Gingras: Ça répond à ma question, M. le Président. Juste dans le cas des mesures pour donner un accès plus facile aux gens de la couronne nord, on parle de quoi comme échéancier ou comme visée? On vise quoi?

M. Gauthier (Joël): Bien, au niveau de la voie...

M. Gingras: En termes de date.

● (17 h 20) ●

M. Gauthier (Joël): Au niveau de la voie réservée, on est en étude avec le MTQ, la voie réservée sur l'autoroute 15. C'est le dossier qui... Parce qu'on fait des études sur le réseau supérieur, notamment sur la 13, la 20, la 40. Celle qui a été priorisée, M. le député, c'est la 15, parce que c'est là où il y a le plus grand bassin de congestion le matin, là. À partir de la 640, mais maintenant, je pense, même, c'est à partir de la sortie 25, là, c'est plus de 45 minutes. Alors, priorité est donnée à l'autoroute 15. Nous, on souhaite pouvoir avoir les résultats pour cette année, puis ensuite, bien, convaincre le ministère d'en faire une priorité.

Au niveau de l'amélioration des infrastructures ferroviaires, il y a déjà des sommes prévues au PTI, cette année, pour le projet B.17a, donc un 5,2 millions pour améliorer la signalisation. Puis vous savez que plus la signalisation est meilleure, plus on peut passer de trains, là. Alors, tout ça, dès cette année, il devrait y avoir des travaux.

Niveau des taxes affectées au financement du transport en commun

M. Gingras: Question à Mme la ministre. Mme la ministre, au niveau... on sait que les gens des couronnes contribuent déjà beaucoup, et les gens de la région de Montréal, au transport en commun soit par le biais du 30 \$ sur la plaque, soit par le biais du 0,015 \$ sur l'essence, soit par le biais de la cenne du 100 \$ d'évaluation. Y a-t-il, Mme la ministre, des hausses de tarifs dans la mire du gouvernement?

Mme Boulet: M. le député, les hausses de tarifs, ce n'est pas le gouvernement qui décide ça, ce sont les sociétés de transport, les hausses de tarifs pour prendre les métros, les trains ou les trains de banlieue. C'est ça, votre question?

M. Gingras: Non, je parle des hausses sur le 30 \$ de plaque, sur le 0,015 \$ d'essence, sur le... est-ce que...

Mme Boulet: Il n'y a rien de prévu à cet effet-là.

M. Gingras: Il n'y a rien dans la mire du gouvernement.

Mme Boulet: Non. Tout à fait.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Gouvernance

M. Gingras: Merci. Question de la gouvernance, on sait qu'il y a beaucoup de questionnements, il y a beaucoup de questions au niveau de la gouvernance au niveau de l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, puis je reviendrai par la suite au niveau de la CMM et de l'entente, mais est-ce qu'au niveau de la gouvernance, est-ce qu'il y a quelques développements prévus au niveau de la gouvernance de l'AMT?

M. Gauthier (Joël): Si vous me permettez, M. le Président, M. le député.

Le Président (M. Domingue): M. Gauthier, allez-y.

M. Gauthier (Joël): L'an dernier, le gouvernement du Québec a énoncé une politique sur la gouvernance des sociétés d'État — c'est le ministre des Finances de l'époque, M. Audet — et, dans l'énoncé de politique, qui s'est traduit par une loi qui est la loi n° 53, si je ne m'abuse, ou le projet de loi n° 53, l'AMT faisait partie des 17 organismes visés par cette loi-là sur la gouvernance, et il y a eu adoption de la loi n° 53, à la session de décembre 2006, pour les six sociétés, donc Hydro-Québec, Caisse de dépôt, Société des alcools du Québec, et l'application de la Loi sur la gouvernance, la loi n° 53, pour les autres sociétés, dont l'AMT, là, devrait avoir lieu, là, d'ici la fin de l'année 2007.

Communauté métropolitaine de Montréal

Prise en charge de la dette

M. Gingras: Mme la ministre, vous êtes sans doute au courant donc que la CMM, la Communauté métropolitaine de Montréal, et les maires ont signé, juste avant l'élection, ou ont entériné, juste avant l'élection, une entente auquel le gouvernement du Québec a participé et auquel le gouvernement du Québec prend à sa charge la dette, et on parle de... je pense, c'est 9,8 millions par année. Ma question est: Le gouvernement du Québec prend aussi à sa charge 1,2 million en termes de frais connexes. Quels sont ces frais connexes et qu'est-ce que le gouvernement... comment le gouvernement entend traiter cette entente-là? Est-ce que... Je n'ai pas vu, dans les crédits ou dans les budgets, ces montants-là, ça m'a peut-être échappé, mais j'aimerais ça... Si vous pouvez m'éclairer à ce sujet.

(Consultation)

Mme Boulet: M. le député, alors, oui, il y avait... En fait, il y avait une problématique avec le déficit du métro, alors, qui est un déficit de 39 millions de dollars

par année. Alors, il y a un mandataire qui a été nommé pour accompagner les membres de la CMM dans leur réflexion et puis sur le partage des coûts, en fait des coûts d'exploitation, des coûts d'immobilisation, des services, des équipements, mais notamment, également, on regardait le volet du déficit du métro. Alors, 39 millions de dollars, il a été partagé par l'ensemble des partenaires selon l'achalandage des gens, des utilisateurs du métro, et, dans ce contexte-là, le calcul qui a été fait, c'est que le gouvernement s'engageait à mettre sa part, sa contribution à la hauteur de 22 %...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...alors c'est 11 millions de dollars par année pendant cinq ans, et le 11 millions de dollars — vous l'avez calculé, là — c'est un 8,9 plus 1,2, les frais connexes. Les frais connexes, en fait, c'est une marge de manoeuvre qu'on s'est gardée pour être certains de pouvoir... c'est des ajustements qui étaient pour être faits, là, au fil des calculs et puis pour accompagner l'ensemble des communautés.

M. Gingras: Un coussin de 1,2 million. Un coussin. Une marge de manoeuvre, c'est un coussin. 1,2 million, c'est un bon coussin.

Mme Boulet: Je peux laisser le sous-ministre répondre, si vous permettez, M. le député de Blainville. M. Jean, y a-tu aussi une marge de manoeuvre, tout simplement? Y a-tu autre chose qui explique ça?

M. Gingras: Bien, les calculs...

M. Jean (Denys): M. le Président, si vous permettez. À l'époque, les calculs ont été faits sur des chiffres à valider, à vérifier et à solidifier. On arrivait à des estimés entre 10,5 et 11 millions. On a choisi de retenir 11 millions pour ajuster éventuellement des bases ou... des bases de calcul qui seraient refaites dans le temps. Donc, on a 1,2 million de disponibles pour ajuster la... aider à ajuster les contributions des différentes villes qui sont à l'entente, si jamais les calculs amenaient des modifications.

M. Gingras: Par année?

M. Jean (Denys): Par année.

Mme Boulet: Et ce 11 millions...

M. Gingras: Donc, sur cinq ans, on parle de 6 millions.

M. Jean (Denys): Oui, 6,1 millions qui, s'il n'est pas utilisé, va être retourné pour des fins...

M. Gingras: Autre question sur l'entente, Mme la ministre, si vous le...

Mme Boulet: Le 11 millions, je ne sais pas, vous aviez, à la toute fin de votre question... Le 11 millions, c'est un montant qui est donné, au budget du ministère, en surplus à partir du fonds consolidé.

M. Gingras: À partir du fonds consolidé.

Mme Boulet: Oui. Oui.

Gouvernance

M. Gingras: Sur l'entente encore, si vous le permettez, Mme la ministre. Au niveau de la gouvernance, s'il y a des problèmes de gouvernance à l'AMT, il y a des problèmes de gouvernance... Et on sait que la CMM des fois a des visions assez larges de son rôle dans la région métropolitaine. Au niveau de la gouvernance, est-ce que vous pourriez nous en parler un peu?

Mme Boulet: Alors, oui. Bien, écoutez, pour définir le partage finalement du déficit du métro, ils avaient engagé un mandataire, qui était M. Mireault. Son mandat est terminé maintenant. Ce qu'on s'est engagé — et tous les partenaires étaient d'accord avec cette décision-là — c'est de mettre en place un comité de travail, composé des représentants des différents partenaires, qui va être mis en place afin de revoir et la gouvernance et le financement du transport collectif dans la région de Montréal. Alors, on est après mettre en place cette structure-là. Et il y a un mandataire qui sera nommé, là, par le ministère des Affaires municipales et des Régions. Ils siégeront également à titre d'observateurs. Ce comité sera accompagné d'un mandataire désigné par le gouvernement, puis le comité désignera un président choisi par les parties. Et finalement ce comité devra transmettre ses recommandations au plus tard le 31 décembre 2008.

Alors, on est en processus de mise en place de ce comité-là. Il va falloir procéder éventuellement à la nomination d'un mandataire. Et on est après travailler, là, pour arrimer tout ce qu'il faut, là, pour mettre en place ce comité-là pour revoir et la gouvernance et le financement.

M. Gingras: On va en être informés à la commission, Mme la Présidente, si on se donne...

Mme Boulet: De toute façon, ça va être une annonce publique, M. le député.

État du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

M. Gingras: Oui, c'est parce que des fois... Non, pas de commentaire. Dans un autre registre, Mme la ministre, et pour faire suite peut-être aux questions de mon collègue le député de LaFontaine, à combien s'élève le déficit du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, le FCARR?

Mme Boulet: Il n'y a pas de déficit, M. le député. C'est un fonds, c'est une dette, c'est une hypothèque sur les investissements qu'on fait sur le réseau routier. Ce fonds-là a été mis en place en 1996 par le précédent gouvernement parce que c'était difficilement... pour un gouvernement, de mettre tout cet argent-là, là, de l'argent des... Alors, c'est une hypothèque sur la valeur des infrastructures.

M. Gingras: À combien s'élève l'hypothèque, Mme la ministre?

Mme Boulet: Bien, tantôt... on l'a demandé tantôt. C'est 6,4 milliards de dollars.

M. Gingras: 6,4 milliards.

Mme Boulet: Et, comme le dit le député de LaFontaine, bien, un service de dette et une dette, si on veut rénover, si on veut faire une mise à niveau sur nos infrastructures...

● (17 h 30) ●

M. Gingras: Est-ce que ça fait partie, Mme la ministre, de la dette du gouvernement énoncée, quand on parle de dette, là, de...

Mme Boulet: Ça fait partie, c'est inclus dans la dette du gouvernement.

M. Gingras: Durant les remarques préliminaires, ce matin, le 6,4 milliards, donc on voit qu'il s'en va à la hausse et non pas à la baisse au cours des dernières années. C'est bien ça?

Mme Boulet: C'est clair que, plus on fait des investissements, plus ce fonds-là augmente, plus cette hypothèque-là augmente. Ceci dit, à chaque année on rembourse les intérêts plus le remboursement du capital, et ça, ce remboursement-là est inscrit dans le budget du ministère à chaque année.

M. Gingras: Et ça, ce fonds-là existe depuis 1996, si ma mémoire est exacte.

Mme Boulet: Depuis 1996, c'est ça.

M. Gingras: 1996. J'y reviendrai un peu plus tard, si vous le permettez.

Une voix: ...

Investissements prioritaires dans le réseau routier

M. Gingras: Trois minutes? Donc, Mme la ministre, dernière question dans ce bloc, si vous le permettez. Et après je crois que le Parti québécois aura quelques questions pour l'AMT, mais pour nous ce sera terminé.

Dans vos priorités au niveau de l'investissement dans le réseau routier, j'aimerais savoir quelles sont vos priorités d'investissement.

Mme Boulet: La sécurité.

M. Gingras: Un. Deux?

Mme Boulet: La sécurité.

M. Gingras: Trois?

Mme Boulet: La sécurité.

M. Gingras: Merci. J'étais pour dire à Mme la ministre: J'espère que vous vous sentez en sécurité avec nous!

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Gingras: Ça va. Donc, je vais laisser à...

Le Président (M. Domingue): Avant de donner le droit de parole au député de Bertrand, je tiens à vous aviser qu'on a 32 minutes de retard dans les travaux de la commission. Alors, je voudrais savoir s'il y aurait consentement pour qu'on poursuive après 18 heures, jusqu'à...

Une voix: Pas de consentement.

Le Président (M. Domingue): Il n'y a pas de consentement? Parfait.

Alors, je reconnais le député de Bertrand pour un bloc de 20 minutes.

Demandes de financement de travaux de voirie

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Quelques petites questions rapides pour terminer ce sujet-là, le sujet de l'AMT, puis une petite question aussi, Mme la ministre, concernant la SOFIL. Au niveau de la voirie locale, j'aimerais savoir, si vous avez le chiffre, là, combien de projets ont été réalisés cette année ou sont en voie de réalisation, qui touchent la voirie. Parce qu'évidemment c'est la taxe d'accise, puis il y a des projets d'aqueduc et d'égout. Mais combien est allé à la voirie? Parce que vous savez qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de discussions avec les maires puis avec la fédération des municipalités québécoises à l'effet que la voirie passait toujours en dernier.

Mme Boulet: On a reçu des demandes de quelque 175 municipalités, totalisant 75 millions de dollars, dont 9 millions pour les ponts, ont été reçues jusqu'à maintenant. Alors, sur les 9 millions pour les ponts, il y a 3 250 000 \$ qui sont prévus en 2007-2008.

M. Cousineau: Pour les ponts?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: Mais, pour la voirie, là...

Mme Boulet: C'est 175 municipalités qui ont fait des demandes. Ça totalise 75 millions.

M. Cousineau: 75 millions.

Mme Boulet: Et, quand ça arrive chez nous, comme je vous l'ai dit tantôt, un, c'est l'eau potable, deux, les assainissements des eaux et, trois, c'est la voirie. On est très heureux quand les projets réussissent à arriver à l'étape trois, et ça nous fait plaisir d'autoriser les investissements.

M. Cousineau: Oui, parce que, dans les petites villes, les petits villages, évidemment la taxe d'accise est payée par tout le monde, pas uniquement ceux qui sont sur les réseaux d'aqueduc et d'égout.

Mme Boulet: C'est ça.

Projet de ligne de train de l'Est (suite)

M. Cousineau: Alors, bon, j'ai ma réponse. Concernant... Avant, là, M. Gauthier — vous me permettez, M. le Président? Oui? M. Gauthier — tantôt, vous avez répondu à plusieurs questions concernant le train de banlieue, le train de l'Est pour se rendre à Mascouche. Bon, vous nous avez donné quand même assez de précisions concernant les wagons, concernant les locomotives, concernant les gares. Maintenant, moi, j'aimerais avoir quelques réponses un petit peu plus précises — pas parce que ce n'était pas clair, ce que vous nous avez donné, vous avez quand même brossé un beau tableau, là, mais — au niveau de l'échéancier réel, d'accord? À quand, peut-on penser, là, le début des travaux, là, lorsqu'on parle de la voie ferrée puis la construction des gares? C'est pour quand, le début des travaux, là, lorsqu'on dit qu'on met le pied sur la pelle, pour l'échéancier, le début puis la fin des travaux?

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le député de Bertrand. Vous allez me permettre de compléter ma réponse au député de LaFontaine, là, mais je vais vous la condenser.

M. Cousineau: Allez-y, allez-y.

M. Gauthier (Joël): On n'a peut-être pas la même définition du «début des travaux», parce que pour nous le début des travaux est déjà commencé. Il y a une firme, une firme de professionnels, qui a été embauchée, qui raffine le projet, qui fait l'étude d'avant-projet, et c'est à l'étude d'avant-projet. Ensuite suivent les plans et devis, et c'est au niveau du design, là, où on peut sécuriser les coûts d'investissement et là où on peut faire des choix. À partir du moment où l'avant-projet est terminé, qu'on est rendu à l'étape des plans et devis, vous ne pouvez pas arrêter un projet. Ou vous pouvez l'arrêter, mais vous ne pouvez pas en réduire les coûts. Alors ça, cette étape-là est déjà enclenchée avec les études d'impact environnemental aussi. Alors, c'est un consortium qui a eu le mandat. Alors, c'est enclenché.

Proprement dit, pour répondre à votre question: quand est-ce que les gens vont voir des piquets, puis ils vont voir des excavatrices, puis ils vont voir de la pierre?, nous on pense que l'étude d'avant-projet devrait être terminée. Une fois les avant-projets complétés, on pense que les travaux vont débuter en 2008 et que la construction débutera et s'échelonne jusqu'à une période, soit fin 2009 ou début de 2010. Et la différence entre les deux... Il y a un six mois entre les deux qu'on ne sait pas encore parce qu'on ne sait pas si on va aller en audience publique au BAPE ou si nous n'irons pas en audience publique. S'il n'y a pas d'audience publique, on sauve six mois dans le projet; s'il y a des audiences publiques, c'est 2010. Mais tout ça pour vous dire qu'au niveau de la réception du matériel roulant on reçoit le matériel roulant aussi à la fin 2009. Donc, ça coïncide.

M. Cousineau: Donc, on peut penser que la mise en service, c'est quelque part en 2010.

M. Gauthier (Joël): Ça peut être aussi en 2009.

M. Cousineau: D'accord.

M. Gauthier (Joël): Ça va être dans une fenêtre, là...

M. Cousineau: Oui, oui, c'est correct, c'est correct.

M. Gauthier (Joël): ...entre l'automne 2009 puis le début 2010.

M. Cousineau: Au plus tard. C'est bon. Maintenant, il y avait une problématique concernant une usine d'armement, là. Quelle option le ministère a choisie pour contourner l'usine d'armement dans la région, je crois, de Mascouche ou de... Il y avait une problématique sur un terrain, là.

M. Gauthier (Joël): Quelle problématique? Parce qu'il n'y a jamais eu de problématique. Il y a eu des gens qui ont véhiculé qu'il y avait peut-être des problématiques, là, mais...

M. Cousineau: Bon, bien, écoutez, apportez la précision, parce que j'ai lu les galées de l'année dernière, et puis il semblait qu'il y avait un contournement à apporter ou peut-être une...

M. Gauthier (Joël): Oui, oui. Alors, le tracé, lorsqu'il tourne à Le Gardeur pour aller s'insérer vers la 640, là, longe un terrain qui appartenait à SNC TEC, qui est une usine d'armement. Aujourd'hui, ça appartient à General Dynamics. Et, à tous les ans, la firme d'armement doit aller faire renouveler son permis d'armement auprès de Ressources naturelles Canada. Alors, il y a une étude de risques qui a été faite. On a confié un mandat à une firme de San Antonio, au Texas, qui s'appelle Baker, et les conclusions de l'étude, c'est qu'il n'y a aucun danger, au niveau de la desserte de train de banlieue, de passer, là, de façon mitoyenne au terrain. Et je vous rajouterai même, M. le député de Bertrand, que plus près de l'usine il y a un CPE qui a un permis puis qui opère légalement, là, qui est encore beaucoup plus près que nous. Donc, s'il pouvait y avoir un CPE à côté de l'usine d'armement, là, le train qui passe mitoyen, là, à l'usine... Mais les résultats de l'étude de Baker, là, sont concluants à l'effet... Il n'y a aucun risque tangible, là.

M. Cousineau: Puis ça, c'est une firme américaine qui a fait cette étude-là?

M. Gauthier (Joël): Et qui se spécialise dans des usines...

M. Cousineau: Est-ce que c'est possible de déposer à la commission ce rapport-là?

M. Gauthier (Joël): Bien, sous réserve, moi, je...

M. Cousineau: Sous réserve?

M. Gauthier (Joël): Bien, je vais vérifier si on peut le déposer, là, avec la loi de l'accès à l'information, parce qu'il y a des problèmes de sécurité, mais, oui, pour vous le transmettre, la réponse, c'est oui, là.

M. Cousineau: Bien, en fin de compte, là, j'apprécierais que ce soit déposé en commission, là, le rapport de la firme Baker concernant la...

M. Gauthier (Joël): M. le député, c'est une étude qui a été faite conjointement AMT et General Dynamics. Il y a une clause de confidentialité dans l'entente, mais à tout événement on va tout faire pour vous la communiquer.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'on peut transmettre le document à la commission?

M. Gauthier (Joël): Mais c'est ce que je viens de vous dire. C'est une étude conjointe qui a été faite avec la firme General Dynamics. Dans l'entente AMT-General Dynamics, il y a une clause de confidentialité qui a été demandée par General Dynamics, mais on va faire toutes les représentations pour dire à General Dynamics de la déposer ici, là.

● (17 h 40) ●

M. Cousineau: ...passer aussi à un autre dossier, Mme la ministre. On va passer à un autre dossier. J'aimerais qu'on puisse répondre à certaines questions concernant la SAAQ. Bon, on a vu, la semaine dernière, puis j'en ai parlé dans mes notes préliminaires, on a vu, la semaine dernière, que...

Une voix: ...

M. Cousineau: Oui.

M. Ouimet: Est-ce que mon collègue me permettrait, avant que ne quitte l'AMT? J'en avais pour peut-être deux ou trois minutes de questions avec l'AMT, qui sera pris sur le temps des...

M. Cousineau: ...mon temps.

M. Ouimet: Non, mais c'est ça, la proposition que je vous fais, ce qui sera pris sur le temps des ministériels, lorsque notre tour arrivera.

M. Cousineau: Moi, je n'ai pas de problème. Allez-y.

M. Ouimet: Deux, trois minutes. Merci. Alors, c'est une ou deux questions très courtes qui portent sur le train de l'Est...

M. Cousineau: ...trois minutes en tout, là.

M. Ouimet: ...qui portent... — ah! en tout cas, peu importe le temps, là, ce sera pris sur notre temps — qui portent sur le projet du train de l'Est. L'enveloppe budgétaire pour tout le développement du train de l'Est est de combien?

M. Gauthier (Joël): Des coûts de projet?

M. Ouimet: Oui.

M. Gauthier (Joël): Alors, les coûts de projet ont été estimés à 300 millions de dollars, avec un degré de précision de plus ou moins 30 %. Et, lorsqu'on aura terminé les avant-projets, les études d'avant-projet, c'est là qu'on va arriver avec un coût raffiné ou avec une précision à plus ou moins 10 %. C'est ce que je disais tantôt au député de Bertrand. C'est à ce stade-là, lorsqu'on arrive au design, qu'on

peut faire des choix pour dire: Non, ça, on ne fait pas ça. Ça, ça coûte trop cher. Mais présentement c'est 300 millions, plus ou moins 30 %. Je peux vous dire qu'on a revalidé les budgets à au moins deux occasions puis qu'on est à l'aise avec le 300 millions, plus ou moins 30 %.

M. Ouimet: Et, si jamais, à l'étape de l'avant-projet, on arrivait avec un dépassement potentiel de 30 %, est-ce que les décisions prises par l'AMT nous engagent suffisamment loin qu'il n'y ait pas de retour en arrière possible, là?

M. Gauthier (Joël): Je vous dirais...

M. Ouimet: Je pose la question avec le métro de Laval derrière la tête...

M. Gauthier (Joël): Non, non, tout à fait.

M. Ouimet: ...puis pas de viser personne, là. Mais on aime bien savoir dans quoi on s'engage. Plus ou moins 10 %, c'est peut-être un peu plus confortable, mais plus ou moins 30 %, c'est quand même considérable, ça.

M. Gauthier (Joël): M. le député de Marquette, moi, je trouve votre question extrêmement légitime. Les sommes qui risquent d'être engagées avant qu'on ait le raffinement à plus ou moins 30 %, là, ce sont des sommes qui vont être engagées pour le matériel roulant. Le réseau actuel de l'AMT a un problème de capacité: on manque de matériel roulant. Ça fait que, inquiétez-vous pas, si jamais on devait vous revenir avec un dépassement de coûts, ce ne serait pas de l'argent mal dépensé. Le matériel roulant, on le prendra puis on le mettra sur d'autres lignes. Mais ce n'est pas ça qu'on souhaite.

Ceci étant, moi, je vous dirai qu'on est très à l'aise avec les chiffres qu'on a avancés, là, 300 millions, plus ou moins 30 %. Et on a déjà vécu dans le passé, après le métro de Laval, là, dans les deux dernières années, des projets qui nous ont été autorisés par le MTQ, qui étaient attendus depuis longtemps par la population, notamment le train de Saint-Jérôme, où, lorsqu'on est venu me dire: On a reçu la lettre du ministre puis on peut aller de l'avant, mais il manque 27 % dans le budget, j'ai dit: Vous ne faites pas le budget tant que vous ne refaites pas vos devoirs. Puis ils ont refait leurs devoirs. Ça a décalé le projet de deux mois, mais on est rentré à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire. Alors, je peux vous assurer, M. le député, qu'en matière de gestion de projet, là, on travaille avec beaucoup de rigueur, puis même, je vous dirais, énormément de rigueur, et qu'on est très sensibles à toute la problématique des dépassements de coûts. Et, chez nous, là, à l'AMT, ayant vécu le métro de Laval, là, c'est quelque chose pour lequel... disons qu'on en a tiré quelques leçons puis on s'assure de ne pas revivre cette situation-là.

M. Ouimet: Très bien. Merci.

Le Président (M. Domingue): Alors, je reconnais le député de Bertrand.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Réaction au rapport de la Protectrice du citoyen

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Alors, comme je disais avant cette intervention, j'aimerais qu'on puisse questionner les gens de la SAAQ, Mme la ministre. Vous avez comme moi vu, la semaine dernière, le dépôt du rapport de la Protectrice du citoyen. On a eu aussi, au début du mois de mai, le dépôt du rapport financier, le rapport annuel de gestion 2006 de la SAAQ. Alors donc, ces documents-là nous sont parvenus dans les dernières semaines. Mais je veux revenir quand même... et puis je veux donner la chance aux gens de la SAAQ de bien nous expliquer, là, leur position ou de prendre un peu, là, une défense... Parce que le rapport de la Protectrice du citoyen a été quand même assez virulent à l'endroit de la société d'État, à l'effet que beaucoup de citoyens... Beaucoup de plaintes ont été jugées recevables par la Protectrice du citoyen. Et puis on parle... Si on regarde certains titres de journaux, l'offre de service ne suit pas l'augmentation des besoins. On a mentionné à plusieurs reprises que globalement la performance de la société est insuffisante en matière de qualité de service. Puis ça, ce n'est pas moi qui le dis, là, c'est la Protectrice du citoyen.

Alors, c'est pour ça que j'aimerais vous entendre, les gens de la SAAQ, pour que vous puissiez, là, nous donner votre point de vue. Et puis de quelle façon pensez-vous rétablir la situation, redorer votre image? Parce que les députés qui sont ici, autour de la table et des deux côtés de la table, que ce soit du côté du gouvernement ou de l'opposition, on a tous et toutes reçu dans nos bureaux, dans les derniers mois, les dernières années, des citoyens qui se sont sentis délaissés ou, je dirais, bafoués par la SAAQ. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, là. Comment est-ce que vous prenez cette critique-là en provenance de la Protectrice du citoyen?

Mme Boulet: M. le Président, vous me permettez de présenter... ou que les deux gens, à ma gauche et à ma droite, qu'ils se présentent.

M. Cousineau: Oui, absolument. Excusez. Excusez-moi.

Mme Boulet: Alors, j'ai M. Harbour, le président, là, de la SAAQ, et j'ai Mme Nathalie Tremblay, qui est la vice-présidente du fonds d'assurance. Alors, je pense — vous me permettez, M. le député de Bertrand? — que, ces gens qui sont très bien placés pour vous répondre, là, je vais leur laisser la parole.

M. Cousineau: Absolument.

Le Président (M. Domingue): Alors, il y a consentement pour... Consentement?

Des voix: Oui.

M. Harbour (John): Merci. Nous avons lu le rapport avec beaucoup d'intérêt, vous vous en doutez, et chez nous le service de qualité est une priorité constante.

Alors, le rapport parle de certaines choses, de certains délais dans les examens médicaux. Mme Tremblay va vous faire le point sur les choses précises.

Par contre, dans ce rapport-là aussi, il y a beaucoup de choses qui se sont améliorées. Or, dans les dossiers de presse, ce que l'on a moins apprécié, si vous voulez, puis on le fera savoir à qui de droit, c'est qu'on a parlé des petits bobos, mais on a oublié l'action qui est faite par la SAAQ.

M. Cousineau: Vous avez l'occasion de nous le dire, là.

M. Harbour (John): Oui. Alors, juste, entre autres, sur la révision des dossiers de nos assurés, avant d'aller au Tribunal administratif du Québec, il y avait des révisions où il y avait 9,6 mois de retard sur les dossiers. On a ramené ça à trois mois. Alors donc, c'est signalé dans le rapport de la Protectrice du citoyen. Je pense qu'il y a eu beaucoup de choses qui ont été faites, et tous les plans ont été déposés pour les améliorations à venir.

Je demanderais à Mme Tremblay, qui est la vice-présidente directrice générale, maintenant, du fonds, avec la nouvelle structure de la société, de vous préciser exactement qu'est-ce qu'il y avait dans le rapport et qu'est-ce qu'on a à dire dessus.

Le Président (M. Domingue): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, bonjour. Nathalie Tremblay, vice-présidente directrice générale du fonds d'assurance. D'entrée de jeu, vous allez me permettre de vous dire que le service à la clientèle, pour les 900 employés du Fonds de l'assurance automobile, c'est ce qui donne un sens à leur travail. Et ce sens à leur travail là, c'est à tous les jours qu'on peut le sentir et qu'on peut les voir à l'oeuvre pour offrir la meilleure qualité de service possible à notre clientèle accidentée. Donc, pour les employés, c'est ce qui fait qu'à tous les matins ils rentrent au bureau puis ils ont le goût de venir travailler. C'est pour ces gens-là qui entrent au bureau le matin.

Autre chose que je vais me permettre de vous donner comme information: à chaque année, ces 900 employés là traitent 71 000 réclamations d'assurance de personnes accidentées. C'est 71 000 réclamations qui sont actives dans l'organisation bon an, mal an, là, d'année en année. Alors, c'est quand même un volume d'affaires qui est significatif et qui est important.

La Protectrice du citoyen, dites-vous que, lorsqu'elle nous soulève des problématiques, ces problématiques-là... Nous, on la rencontre, la Protectrice du citoyen, tout au cours de l'année. Donc, à chaque fois qu'elle rencontre un élément problématique, tout de suite on analyse la problématique et on apporte les correctifs nécessaires de manière à ce que le problème ne devienne pas insurmontable et ne crée pas d'impact pour un grand nombre de nos personnes accidentées. Donc, au cours de l'année, au fur et à mesure, on analyse les problèmes, on a des rencontres régulières avec les représentants de la Protectrice du citoyen, et les correctifs sont immédiatement apportés pour s'assurer que le service à la clientèle va toujours être à la hauteur des attentes de nos personnes accidentées.

● (17 h 50) ●

Cette année, dans son rapport, elle a deux problématiques particulières sur lesquelles il peut y avoir un impact plus significatif pour les clients. Le premier, c'est les délais en révision administrative. Alors, les délais en révision, elle nous disait dans son rapport de l'année dernière qu'on devait faire quelque chose et on devait agir sur le délai en révision. Alors, dès le 1er janvier 2006, on s'est embarqués sur notre carnet de commandes et nos tables à dessin pour apporter des solutions au problème. Et d'ailleurs elle le relate à la page 168 de son rapport en disant qu'elle constate une diminution importante, en 2006, des délais pour rendre une décision en révision administrative, de 9,2 mois à... Actuellement, on est capables de rendre une décision ou de traiter la réclamation de quelqu'un qui présente une demande de révision à l'intérieur d'un délai de 90 jours. Alors, on a réglé ce problème-là à l'intérieur d'une année. Bien sûr, elle nous dit qu'elle espère qu'on va maintenir ce rythme-là. Et dites-vous qu'elle est inquiète du suivi. Et, nous, on fait un suivi à chaque semaine, l'équipe de direction. On prend nos indicateurs sur notre service à la clientèle pour nos délais de révision et on s'assure qu'on ne se retrouvera pas devant un aussi gros problème de 9,2 mois de délai de traitement.

Le deuxième problème auquel elle fait référence est celui pour traiter les avis médicaux de nos personnes accidentées. Ce problème-là aussi était soulevé dans son rapport de l'année dernière, et on lui avait dit: Pour solutionner le problème à l'égard des avis médicaux, la façon de faire... On avait deux façons pour le régler. D'abord, on devait régler les demandes d'avis médicaux qui attendaient en inventaire. Parce qu'on en avait dans le stock en inventaire, si vous me permettez de l'exprimer ainsi. On avait un bon volume de demandes, en inventaire, d'avis médicaux. Et l'autre façon d'agir, pour régler le problème de façon plus permanente cette fois-ci, était d'agir sur notre façon de travailler, sur notre façon de traiter les réclamations d'assurance, pour les traiter autrement et éviter dans certains cas de générer des demandes d'avis médicaux lorsque ce ne serait pas nécessaire.

Alors, on lui a dit: Pour régler le problème des avis médicaux, ça va nous prendre un plan de trois ans. Je ne serai pas capable de le solutionner en un an, celui-là, il est plus complexe à régler. Ça demande de revoir la façon dont on traite les réclamations, ça demande de revoir notre organisation du travail. Et vous allez me permettre de retourner à son rapport. D'ailleurs, elle le reconnaît très bien, et ça se retrouve, cette reconnaissance de la situation, à la page 170 de son rapport, où elle dit qu'«il est clair que l'organisme reconnaît l'existence [du] problème et tente d'y remédier». C'est bien vrai, depuis le 1er janvier 2006 qu'on est à revoir nos façons de faire, on est à revoir notre organisation du travail. Mais c'est 900 employés qui doivent revoir leur organisation du travail. C'est clair que celui-là, je ne pouvais pas le régler à l'intérieur de un an. Et elle dit qu'elle est même consciente, elle aussi, en disant: «Le Protecteur du citoyen est conscient que la problématique des délais ne pouvait pas être entièrement réglée dès la première année du plan d'action, étant donné les nombreuses modifications à apporter au processus opérationnel.» Alors, elle reconnaît que ça va nous prendre plus de temps pour celui-là et elle nous dit qu'elle a pris connaissance du plan d'action qu'on s'est donné pour régler ce problème,

et qu'elle va le suivre de près, et qu'elle s'attend à des résultats significatifs en matière de délais.

Vous allez me permettre de compléter en disant que notre plan d'action, ce qu'il vise, c'est, oui, réduire les délais, mais il vise aussi trois autres objectifs à l'égard du service à la clientèle: réduire les délais et, les trois autres; améliorer notre communication avec nos clients de manière à ce qu'ils nous comprennent un peu plus dans les décisions qu'on prend, dans le choix du langage qu'on va utiliser, en leur écrivant peut-être un petit peu moins — parce qu'on a une tendance à écrire beaucoup — et en leur parlant un peu plus, à nos personnes accidentées, et aussi en simplifiant notre façon de traiter les réclamations, de manière à ce que notre client ait peut-être moins de documents à nous envoyer mais nous envoyer uniquement ce dont on a besoin pour traiter sa réclamation d'assurance.

M. Cousineau: Oui, bien, vous voyez l'importance d'une commission parlementaire pour être capables de vous entendre, et puis d'entendre, en fin de compte, là, les raisons, et puis d'entendre le travail, le travail qui est fait par les 900 personnes qui travaillent, là, au sein de l'organisme. Maintenant, vous comprendrez aussi que, pour M. et Mme Tout-le-monde qui ont affaire avec la SAAQ et puis qui ne prennent pas connaissance du rapport qui est déposé, ou du rapport de la Protectrice des citoyens, bien, écoutez, ces gens-là ont besoin d'être renseignés, ont besoin de trouver une façon de communiquer avec eux autres pour leur transmettre l'information que vous venez de nous donner. C'est très important, parce que tout est une question de perception.

Et puis, là, bien on fait sur la place publique le procès de la SAAQ. Vous, de par vos propos, vous nous laissez savoir qu'effectivement il y a beaucoup d'améliorations qui ont été apportées, mais c'est très rare qu'on va passer un rapport au peigne fin. M. et Mme Tout-le-monde, c'est ce qui passe dans les journaux. Alors donc, ça, ça me satisfait de voir, là, que vous avez un plan de communication pour rejoindre vos gens. Je dois vous dire que dans un bureau de député, là, des deux côtés de la table, là, ce qu'on entend des fois, ça nous fait un petit peu dresser les cheveux sur la tête, et puis on se pose des questions. Alors, lorsque le rapport de la Protectrice du citoyen est sorti, bien on s'est dit: Mon Dieu, il y a quelque chose qui se passe, là, puis il va falloir donner un coup de barre. Alors, c'est pour ça qu'on avait hâte de vous questionner.

Et puis, vous savez, il y a des gens qui nous disent: Bien, écoutez, moi, regardez mon rapport, regardez, M. le député, tout ce qui a été fait. J'ai de l'expertise de médecin, il y a des professionnels qui ont regardé mon cas, puis, quand que ça arrive à la SAAQ, bien ce n'est pas pris en considération, et puis il y a un autre jugement qui est porté par les médecins de la SAAQ. Alors, tout ça, là, il va falloir, à un moment donné, être plus proactif au niveau des communications.

Alors, moi, ça répond à ce que je voulais soulever au niveau du rapport de la Protectrice du citoyen. Je ne veux pas entrer plus longtemps là-dessus. On peut maintenant parler de votre bilan annuel au niveau de la gestion.

Le Président (M. Domingue): M. le député de Bertrand, il reste une minute.

M. Cousineau: Hein? À ce point-là? Bien, écoutez, on va sûrement en reparler ce soir, parce que vous avez un rapport annuel de gestion qui est très intéressant. Donc, vous nous montrez des surplus, là, pour l'année qui vient de se terminer. Et puis, au niveau du déficit cumulé, bien il y a eu une réduction. Mais les propos qu'on avait dans les galées de l'année dernière nous laissent savoir que les années étaient encore pour être très difficiles. Mais on va revenir ce soir sur ce point-là puis on va revenir aussi sur la sécurité routière, parce que c'est l'Année de la sécurité routière.

C'est-u correct? Ça va?

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Alors, je vais suspendre les travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 56)

(Reprise à 20 h 2)

Le Président (M. Domingue): Alors, je déclare la séance ouverte. Alors, avant de débiter... Nous poursuivons l'étude des crédits. La commission a présentement un retard de 36 minutes. Je vous avise qu'à moins d'un consentement pour reprendre le temps perdu à 21 heures nous débiterons alors l'étude des crédits du volet Affaires maritimes jusqu'à 22 heures. Oui, M. le député.

M. Tomassi: M. le Président, sur ce questionnement-là, tantôt je vous ai posé la question à micro fermé, là, je suis venu vous voir: 37 minutes, 20 minutes sont dues à des retards à cause que la commission a retardé les travaux, il y a à peu près 17 minutes...

M. Gautrin: ...

M. Tomassi: M. le député de Verdun, on se calme!

M. Gautrin: M. le député de LaFontaine, s'il vous plaît!

M. Tomassi: 17 minutes sont dues, de bonne foi, à un arrêt, là, à des pauses qu'on s'était données entre groupes. Alors, je ne verrais pas pourquoi que ce 17 minutes là ferait partie du temps à rattraper, quand de bonne foi on l'a tous décidé. Alors, moi, je me dirais, là, qu'il serait inclus dans le temps qu'on a fait... le 17 minutes serait inclus dans le temps qu'on a déjà fait jusqu'à maintenant, seulement pour le temps que nous avons pris une pause, parce que la pause a été prise de consentement de part et d'autre, là.

Le Président (M. Domingue): Alors, pour répondre à votre question, M. le député, la pause, lorsque j'ai demandé une pause de 15 minutes... de 10 minutes plutôt, alors il y a eu consentement à ce moment-là et il n'y a personne qui a mentionné que ce temps-là était inclus. Donc, je peux difficilement considérer que ce temps n'est pas à reprendre, là.

M. Tomassi: ...par consentement, si les gens approuvent.

Une voix: ...

M. Tomassi: Ah! bien, O.K.

M. Gauthrin: Bon, c'est bien.

M. Tomassi: Un gars s'essaye, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Alors...

M. Gingras: ...proposer que les libéraux prennent la pause sur leur temps. Ça nous permettrait de regagner du temps.

Le Président (M. Domingue): Je peux demander le consentement.

M. Gingras: À moins qu'il y ait...

Le Président (M. Domingue): Il n'y a pas consentement. Alors, je vais reconnaître le député de LaFontaine pour un bloc de 20 minutes.

Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Et bonjour, M. Harbour et les gens, Mme la vice-présidente, qui vous accompagnent. Vous savez, l'an passé, je crois, nous avons eu une commission parlementaire où est-ce que nous vous avons demandé de vous entendre en ce qui a trait aux hausses de tarifs de la société automobile du Québec. Actuellement, il y a des discussions, là. On a le parti de l'opposition officielle qui est pour, il est contre, il n'est pas... il est contre la dette, on ne sait pas où il se situe. Le gouvernement a pris la décision de créer cette fiducie qui est administratrice du fonds d'assurance pour exclure l'assurance... le fonds d'assurance du contrôle, entre guillemets, du gouvernement. C'est pour le bien-être des conducteurs, pour les victimes d'aujourd'hui et les victimes futures.

Vous avez, lors de cette audience de l'an passé, vous avez montré très clairement qu'il y a un déficit accumulé, il y a un déficit annuel aussi, où est-ce qu'il y a plus d'argent qui sort que d'argent qui rentre. Alors, c'est des choses qui doivent être corrigées.

On vous avait fait part aussi, lors de cette période, que les gens étaient peut-être en faveur d'une hausse, mais la hausse, il fallait qu'elle soit contrôlée, il fallait qu'elle soit étendue sur une longue période de temps. Je pense que vous avez démontré une certaine ouverture, parce qu'il y a eu des changements qui ont été apportés à la grille tarifaire, puis je vous en remercie beaucoup, parce que nécessairement on est ici pour vous transporter le message de nos citoyens, de ceux qui en bout de ligne... Quand tu n'as pas besoin de la SAAQ, et on souhaite tous ne pas avoir besoin de la SAAQ, parce que, si on a besoin de la SAAQ, si on fait affaire à vos services, c'est nécessairement parce qu'on a été victime d'un accident, des fois on est alités, à un lit ou sur une chaise roulante, or on ne veut pas y arriver... La majeure partie du temps, la population, celle qui ne vit jamais ça ou qui n'a jamais un proche qui passe par là, mais là c'est des hausses de tarifs, et on ne veut pas.

Mais je voudrais vous apporter un peu sur ce questionnement-là. Là, on a entendu le député de Bertrand parler tantôt. Les revenus de placement à la Caisse de dépôt sont plus que qu'est-ce qui avait été prévu. Ce qui est arrivé aussi l'an passé, si je ne me trompe pas, l'an passé aussi, il y avait eu un rendement qui était supérieur à ce que la SAAQ s'attendait, cette année aussi. Tant mieux, hein, c'est des bonnes nouvelles. Mais il y a encore ce dilemme-là.

Je sais que vous avez publié, la semaine dernière, je crois, la nouvelle grille tarifaire et je sais aussi, pour avoir lu un article de journal auquel vous aviez participé, vous aviez répondu à quelques questions, surtout sur le domaine des motocyclistes... Parce que je pense qu'au-delà de tout où est-ce que peut-être les gens crient un peu plus fort et se rendent compte de l'iniquité on peut dire, on peut l'appeler inéquité, dans la question des hausses des tarifs, c'est surtout pour les motocyclistes. Et il y avait eu un genre d'ouverture de votre part pour dire que, oui, on pourrait regarder probablement... avoir un dossier conducteur, que les tarifs soient basés non pas sur le cylindre, mais soient plutôt basés sur le dossier conducteur du motocycliste. Or, vous aviez dit même, à cette période-là, qu'actuellement, pour 2008, c'était impossible parce que la procédure légale, de loi, fait en sorte que vous devez nécessairement retourner devant le comité d'experts pour leur expliquer ou leur démontrer le bien-fondé de votre procédure.

Or, et de là ma question, en ayant publié vos tarifs, là, vos primes pour l'année 2008-2009 et 2010, je crois, est-ce que cela vous permet quand même, en 2009, de revoir? Parce que je sais que vous avez quand même démontré une ouverture vis-à-vis les motocyclistes. Je les ai rencontrés à plusieurs reprises, je sais qu'ils vous ont rencontré, et vous avez d'autres rencontres de prévues avec eux, ce que je vous en remercie, parce que, veux vous pas, il ne faut pas briser les ponts, il faut quand même garder le contact. Mais je veux savoir de votre part quelle est la procédure que vous entrevoyez prendre si jamais, en 2009, vous décidez d'aller en révision de tarifs pour dire: On va prendre des tarifs vis-à-vis les dossiers de conducteurs.

● (20 h 10) ●

M. Harbour (John): O.K. La procédure est très claire. La loi dit: Lorsqu'il y a des contributions d'assurance en vigueur de la SAAQ, ces contributions d'assurance là ne peuvent être modifiées que par le passage devant le Conseil d'experts. Or, c'est ce qu'on a fait au mois de mars 2006, on a témoigné au Conseil d'experts le besoin, la situation financière de la SAAQ. Le Conseil d'experts a reçu les demandes de la SAAQ, tenu des audiences publiques, ouvert un site Internet pour avoir les commentaires des citoyens partout dans la province de Québec et nous a fait des recommandations: des recommandations qui s'adressaient au gouvernement, des recommandations qui s'adressaient à la Société d'assurance automobile du Québec.

Les premières recommandations intéressaient surtout le gouvernement, en disant: Permettez le permis annuel et permettez au citoyen de pouvoir étaler son paiement en un, six ou 12 versements, ce que le gouvernement a... auquel le gouvernement a acquiescé. Donc, il y a eu modification, si vous voulez, de la réglementation gouvernementale qui est entrée... qui est

devenue force de loi le 4 avril 2007. Du même souffle, il demandait à la société: Écoutez, vous voulez avoir vos hausses de 300 millions sur deux ans, allez-y plutôt sur trois ans, en commençant en 2007. Or, le fait d'accepter le permis annuel, on n'était pas prêt pour le 1er janvier 2007, on a dit: C'est correct, on va le faire sur trois ans, mais à compter du 1er janvier 2008, qui s'en vient bientôt. Une fois qu'on a eu le permis sur base annuelle et d'étalement des primes, là, à ce moment-là, il nous restait à corriger, si vous voulez, la liste des motos sport. Vous savez que les motocyclettes sport sont identifiées comme étant un facteur de risque additionnel. Donc, on a fait cette liste-là avec le BAC, on a eu la liste ça fait à peu près une semaine et demie, d'où la parution, la semaine passée, du règlement final sur les hausses de contribution. Maintenant, on est en discussion — puis j'aime bien que vous le mentionniez — avec le monde de la motocyclette pour trouver comment on peut maintenant corriger la situation.

Vous savez que le coût net pour la SAAQ pour les motos est de 144 millions, les revenus que nous touchons du monde de la motocyclette sont de 35 millions. Donc, la perte, à chaque année, pour ce segment-là est de 109 millions. Donc, ils paient 0,25 \$ pour chaque dollar de coût, pour ce que ça coûte à la SAAQ, alors que l'ensemble des assurés de la SAAQ paient 0,65 \$ du dollar, d'où l'augmentation qu'on doit faire pour tout le monde. Ça fait que donc on en arrive au monde de la moto, là on va passer de 0,25 \$... Avec l'augmentation, aussi cruelle qu'elle puisse paraître — et je vais vous la comparer tantôt, vous allez voir qu'elle est très raisonnable — on monte à peu près à 0,55 \$, 0,60 \$ du dollar.

Et là on travaille avec le monde de la moto puis on dit: Écoutez un peu, il y a deux façons: il faut baisser la fréquence d'accidents, donc travailler sur la sécurité routière ensemble; deuxièmement, il faut aller chercher le conducteur à risque. Alors, ils me disent, moi: M. Harbour, une moto dans le stationnement, ça ne tue personne, ça dépend qui conduit la moto. Et ça, on est parfaitement d'accord. Il s'agit de trouver la manière, les facteurs qui font qu'on peut identifier les personnes plus à risque pour défrayer la facture.

Alors, je vous rappelle qu'une moto, âge moyen, O.K.? une moto régulière, au Québec, l'assurance pour les blessures corporelles coûte 376 \$. En Ontario, la province voisine, ça coûte 1 297 \$. Puis ça, là, le 376 \$, c'est avec les augmentations de 2008, là, c'est après les premières augmentations de 2008. Donc, on s'aperçoit que le delta est élevé. Mais, quand on regarde le jeune avec la moto sport, le prix ici, avec l'augmentation de 2008, va être rendu à 607 \$ de prime d'assurance. En Ontario, ce serait 13 380 \$. Or ça, ça n'inclut pas le risque physique, là, ça n'inclut pas la moto, c'est seulement pour les blessures corporelles de la personne qui est sur la motocyclette. Ce n'est pas la Société d'assurance automobile qui le dit, c'est une étude faite par Eckler, commandée par la Société d'assurance automobile du Québec, qui nous donne ces chiffres-là. Donc, on peut s'apercevoir... Quelqu'un m'a demandé, assez haut placé dans le gouvernement: M. Harbour, 13 380 \$, ça n'a pas de bon sens! Ça veut dire quoi? Ça veut dire qu'en Ontario, mon p'tit gars, tu n'en auras pas, de bicyclette sport, à l'âge de 20 ans. Alors, nous, on le permet, mais les coûts sont là pareil.

Ça fait que, malgré les augmentations, c'est les primes les plus basses au Canada et en Amérique. Ça

fait que, donc, l'augmentation peut paraître spectaculaire, tout le monde s'y attache... Parce que, quand on regarde l'augmentation sur le permis de conduire... 4 millions de citoyens, l'an prochain, vont payer une augmentation de 12 \$ sur le permis de conduire. L'autre million, c'est parce qu'ils ont des points d'inaptitude, ça va être un peu plus. Mais, pour 4 millions de nos citoyens, c'est 12 \$.

M. Tomassi: Donc, vous me dites que je vais payer plus cher, c'est ça?

M. Harbour (John): Je ne le sais pas, là, je ne connais pas votre dossier, je ne peux pas y aller non plus. Mais 12 \$, c'est 0,033 \$ par jour, c'est 0,23 \$ par semaine, c'est 1 \$ par mois, et ça fait 22 ans que les primes sont gelées. Voilà 22 ans, en 1985, on payait, pour assurer nos blessures corporelles, sur un véhicule de promenade, 133 \$. Aujourd'hui, on paie 130 \$. L'année prochaine, vous allez payer 144 \$. Donc, il n'y a pas d'exagération, là. C'est 22 ans de gel, et, si ça avait été indexé, on ne serait pas ici à discuter de tarifs automobiles. C'est parce que ça fait 22 ans que c'est gelé, alors que les déboursés, eux, ont été indexés à chaque année. En 1985, on assurait un salaire de 33 000 \$ en indemnité de remplacement du revenu. Aujourd'hui, c'est 79 % de plus, on assure un salaire de 59 000 \$. Impossible de penser que ça peut se faire avec 3 \$ de moins de prime par année, là.

Je ne sais pas si ça répond, mais... Pour le monde de la motocyclette, on discute avec eux, on est sincère, on va trouver une façon de le faire, mais les augmentations sont obligatoires. La perte est de 109 millions par année. Il faut faire quelque chose.

M. Tomassi: Ça, M. Harbour, je suis complètement d'accord avec vous et je pense que les gens, M. Noiseau et les gens qui l'accompagnent, sont conscients qu'il doit y avoir une augmentation. Je pense qu'ils ne l'ont jamais caché en tant que tel. La seule chose qui les préoccupe, c'est de dire, comme vous avez dit, vous aussi: pas faire payer tous pour des erreurs commises par certains. Et ça, je peux être d'accord avec vous, là, où est-ce qu'un jeune qui se voit mettre entre les mains que ce soit une moto sport ou une autre moto... quand tu es jeune, tu fais des choses que tu arrives des fois à regretter plus tard, mais, veux veux pas, c'est des choses qui arrivent. Mais l'important pour moi, M. Harbour, c'est vraiment d'avoir cette ouverture d'esprit et d'essayer de vraiment trouver une solution avec les gens, avec les gens du milieu, parce que, si vous prenez cette attitude de dire: Bon, bien, oui, on va s'assir, oui, on va essayer de trouver une solution, je crois que tout le monde va être gagnant, que ce soient les motocyclistes, que ce soit la SAAQ parce qu'elle va retrouver un certain équilibre dans son département d'assurance. Merci.

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

M. Ouimet: Sur la même lancée que mon collègue député de LaFontaine, préoccupation... là, je porte mon chapeau de citoyen beaucoup plus que de député. Je suis allé renouveler mon permis de conduire, lundi passé, chez un des mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec. La question qui m'a

été posée par la préposée, c'était: Avez-vous l'intention de conduire une motocyclette au cours de la prochaine année? Ma réponse, c'était non. Elle m'a dit: Vous devriez modifier votre classe pour éviter la hausse des tarifs. Donc, j'ai l'impression... Je ne sais pas s'il y a eu un mot d'ordre qui a été donné à travers les bureaux de la SAAQ et leurs mandataires, mais bref le message m'a été livré.

Mais la question que je pose, c'est: Avez-vous retourné chaque pierre avant de proposer une augmentation des tarifs pour les citoyens? Avez-vous regardé, par exemple, le panier de services qu'on offre à tous les Québécois? Est-ce que c'est un panier de services que le Québec peut continuer d'offrir à tous les Québécois?

Dans le fond, je pense, ce qu'on souhaite ici, c'est d'être rassurés. La chose la plus facile à faire, c'est de dire: On va décréter une augmentation au niveau des tarifs. La chose qui est un peu plus difficile, c'est, à un moment donné, de dire: Est-ce qu'on a fait, nous, de notre côté, sur le plan de la gestion, tout ce qu'il fallait faire pour réduire les coûts au maximum, et puis par la suite regarder de façon très froide, là, le panier de services qu'on offre aux gens? Je voudrais vous entendre là-dessus pour que nous puissions sortir de cette commission parlementaire avec le coeur net, qu'on a vraiment tourné chacune des pierres avant d'augmenter les tarifs pour les citoyens.

● (20 h 20) ●

M. Harbour (John): À votre première remarque, on a à peu près 141 000 motos d'immatriculées au Québec, mais nous avons quelque chose comme 2,1 millions de conducteurs qui ont un permis de conduire avec la classe 6 qui autorise la conduite des motos. Les motos nous disent: M. Harbour, il faut tenir compte du comportement du motocycliste. Mais je ne sais pas qui conduit une moto. Vous, vous avez renouvelé votre permis. On vous a demandé si vous conserviez votre classe 6, vous dites: Non, moi, je ne conduis pas de moto et je n'ai pas l'intention. N'oubliez pas que, d'ici trois ans, si vous changez d'idée, vous pouvez ravoïr votre classe 6 sans autre formalité. Mais on vous recommanderait, si vous n'en avez jamais conduit, de passer au moins le cours, puis tout ça, pour vous assurer que vous êtes en sécurité sur les routes. Alors, j'ai le même problème, moi aussi, j'ai la classe 6, je renouvelle au mois de septembre, on va me poser la même question. C'est pour ça qu'on n'est pas capable de retourner devant le Conseil d'experts avant 2009. Il faut nettoyer la classe, si vous voulez, enlever ceux qui ont la classe 6 et qui ne s'en servent pas.

Or, à ce moment-là, on va arriver puis on va dire: Il y a 141 000 motocyclistes avec des véhicules, avec les risques que ça présuppose, et on va avoir, supposons, 200 000, 225 000, 250 000 conducteurs de motos, et là on va être capable de trouver la proportion de risque entre les conducteurs et les motos et bien répartir la facture, et là tenir compte du comportement. Parce que, supposons, je ne veux pas vous agacer, mais supposons que vous avez 15 points d'inaptitude, puis vous avez la classe 6, ça ne veut rien dire, si vous ne l'utilisez pas, votre classe. Donc, il faut réellement arriver à nettoyer la classe pour savoir qui conduit les motos.

Deuxièmement, vous me dites: Est-ce que vous avez pensé à tout ce qu'il fallait faire, première des choses, pour baisser les coûts du régime? Quand on s'est présenté, le 11 avril 2006, M. Tomassi, pour présenter le dossier des hausses, on a dit: Nous autres, la perte nette

caractéristique qui s'en vient devant nous, à 6,5 % de revenus d'intérêts, c'est 500 millions par année. Il est hors de question d'augmenter de 500 millions les primes d'assurance.

Or, on en venait à la conclusion de dire: Si on augmentait de 300 millions les primes d'assurance et qu'on baissait le bilan routier pour 130 millions, revenir au bilan routier de 2001 où il y avait 610 victimes sur nos routes — moi, je suis un éternel optimiste, je vais vous dire qu'avec le travail qui se fait présentement dans l'Année de la sécurité routière on est sur la bonne voie de l'obtenir, et rapidement — et après ça on a dit: On va baisser de 70 millions nos coûts internes, on va geler toutes les dépenses de la société — on est un peu en avance, dans le dernier rapport annuel de gestion, sur le gel des coûts de la société — et on a commencé à réduire le coût d'indemnisation en retournant... en travaillant pour retourner le plus vite possible nos accidentés sur le marché du travail... Donc, on a dit: Notre problème est de 500 millions: on a 300 millions qu'on va aller chercher par les hausses, 130 millions sur le bilan routier et 70 millions, on va s'en occuper à l'interne, et j'ai des employés, des gestionnaires exceptionnels qui font le travail.

On a comparé la protection d'assurance — j'arrivais, hein, en 2004, moi, j'arrivais à la Société d'assurance automobile — j'ai comparé la protection offerte aux Québécois, comparé à toutes les provinces canadiennes, à savoir: Est-ce que, dans cette protection-là, est-ce qu'on a des abus ou est-ce que... La seule chose que j'ai trouvée, la première des choses, la police de protection des Québécois, elle est mondiale. Vous vous en allez en Chine, vous vous faites renverser par une voiture, vous êtes assuré comme si la voiture était chez vous, au coin de la rue, chez vous. Donc, on dit: Comment coûte cette protection-là? La protection coûte à peu près 15 millions par année, puis on a dit: non, c'est un bénéfice donné. On est assuré parce qu'on est Québécois, on n'est pas assuré parce qu'on a payé une prime d'assurance, etc.

M. Ouimet: Mais, juste là-dessus, les 15 millions, quelqu'un qui décide d'aller à l'extérieur, pourquoi est-ce que ce ne serait pas un assureur privé qui assumerait le risque pour l'assuré? Pourquoi est-ce que ce seraient l'ensemble des Québécois qui paieraient les 15 millions de dollars pour ceux et celles qui voyagent à l'extérieur?

M. Harbour (John): Parce qu'on assure, en assurant tous les Québécois, que la personne, l'enfant ou la personne âgée qui n'a plus de permis de conduire se trouvent à être automatiquement couverts. Donc, on pourrait ne pas couvrir à l'extérieur, et, à ce moment-là, la personne serait obligée de prendre une protection à l'extérieur du pays. Ça s'enlève, ce n'est pas parce que ça ne s'enlève pas, mais on trouve tellement que c'est un signe distinctif de ce que nous sommes que... on n'a pas trouvé.

Or, on a trouvé quelques items de différenciation, en plus et en moins, de telle manière que le net de la protection offerte aux citoyens du Québec, mon appréciation personnelle, c'est supérieur à ce qu'il y a dans les autres provinces. Puis je vais vous dire pourquoi. Souvent, les protections en indemnité de remplacement du revenu, qui est le gros coût, hein, c'est des salaires qu'on paie suite à un accident pour invalidité qui est le gros coût de l'assurance... Si vous êtes responsable dans un accident, dans une province voisine, vous avez le

minimum du contrat, de 400 \$. Vous avez un droit de poursuite, mais, comme vous êtes responsable, vous allez avoir 400 \$. Vous faites un accident, vous êtes le seul véhicule impliqué, vous allez avoir 400 \$. Chez nous, peu importe votre situation, que vous soyez responsable ou pas responsable, on va jusqu'à 59 000 \$ au brut de protection. Donc, la protection est beaucoup plus équilibrée, couvre à peu près l'ensemble des Québécois. Or, le besoin, passé 59 000 \$, se trouve à être couvert par l'assurance salaire de l'individu qui a ce genre de revenus là, et, à ce moment-là, la protection est parfaite. Donc, on a regardé la protection, la protection est correcte, raisonnable, et on n'a pas cru bon de proposer au gouvernement de modifier le contrat d'assurance automobile des Québécois, considérant qu'on avait un des beaux contrats canadiens.

M. Ouimet: Merci.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. Harbour. Je vais reconnaître M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, ça va être dans le même domaine. Je regardais les statistiques de 2006. En 2006, là, on a eu des accidents... des décès, si vous voulez, causés par des autos, des camions légers, on avait 505 décès, 82 piétons, 20 cyclistes, 55 motos et 18 par camions lourds. La question que je me pose, c'est que... Là, on va vers une augmentation assez importante puis on vise les motos surtout, mais ce n'est pas eux qui sont la cause le plus de décès. C'est sûr, tout à l'heure, vous avez parlé des dépenses qui étaient reliées à la moto, comment ça coûte, mais je crois, moi, que tous les gens qui ont une moto ont un permis pour une auto aussi. Puis ma question, moi, c'est... C'est sûr que 707 décès, c'est trop, j'aimerais ça qu'on aurait... J'ai regardé les statistiques en Ontario, je pense qu'ils sont à 350, puis ils sont plus de... la population est plus grande qu'ici. Mais est-ce qu'on a regardé pour diminuer... Si on prend juste, là, la question des décès, les accidentés, est-ce qu'on a regardé d'autres solutions pour essayer de diminuer ce nombre d'accidents là sur nos routes? Est-ce que ce ne serait pas mieux... On avait, il y a quelques années, je pense... tous les utilisateurs de motos avaient l'obligation de suivre un cours, tous les utilisateurs d'autos, les jeunes qui voulaient avoir un permis de conduire avaient l'obligation de suivre un cours. On a tassé ça. Mais est-ce que ce ne serait pas une manière, aujourd'hui, de dire... pour essayer de sensibiliser par des moyens, par l'éducation pour essayer de baisser notre record, qui n'est pas un beau record, là, quant à moi?

M. Harbour (John): O.K. Quand on regarde les statistiques au niveau mondial et au niveau canadien, nous avons 717 victimes sur les routes. Si on avait le bilan de l'Ontario total, là, véhicules de promenade et autres, on aurait 488. Si on avait les résultats de la Suède ou de la Norvège, on serait en bas de 400. Donc, il meurt sur nos routes, chaque année, au-delà de 300 Québécois en plus des bonnes moyennes mondiales en cette matière.

Vous avez commencé avec la moto en disant: Il me semble qu'il y a juste 65, ou 58 décès en motocyclette dans une année. Mais, rappelez-vous, il y a 141 000 motos sur nos routes, qui donnent 65 décès. Si j'avais la même fréquence sur les véhicules de promenade,

on parlerait d'au-delà de 2 000 décès sur nos routes. C'est trompeur, parce que c'est un petit nombre qui amène un grand nombre dans l'extrapolation. Donc, c'est ce qui fait que le prix est beaucoup plus élevé. Or, on sait qu'un décédé amène un blessé grave ou trois blessés graves, par décédé, donc c'est là que les coûts s'engendrent.

Maintenant, toutes les mesures, la Table de sécurité routière les regarde. Peut-être que Johanne peut renchérir sur d'autres mesures qu'on peut prendre. Mais il ne faut pas penser... La vitesse et l'alcool, ce sont les gros items. Deux, il ne faut pas penser, parce qu'il y en a juste 58 en motocyclette, que c'est un bon bilan. C'est un bilan désastreux qui nous ramène aux années 1978, au Québec, en termes de mortalité sur nos routes. Il faut faire quelque chose, je suis parfaitement d'accord.

Les cours de conduire, on les a imposés pour les motocyclettes. Vous savez, dans les années 2000, il avait été un bout de temps où on avait dit: Non, ce n'est pas nécessaire. On a imposé les cours de conduite. Là, en sachant qui conduit, tout ça, on va être capable de comparer, à savoir: Est-ce que ça a donné quelque chose, ces cours de conduite là? On les a enlevés chez les jeunes pour les véhicules de promenade, on voulait que ce soient les parents qui éduquent les enfants, O.K.? On voit bien qu'on a des problèmes. Je ne sais pas qu'est-ce que la table va nous recommander là-dessus. Mais je vais laisser, si vous permettez, Johanne St-Cyr, M. le Président, répondre parce qu'elle est notre représentante auprès de la Table de sécurité routière.

Une voix: ...

M. Grondin: ...essayez de faire rapidement.

Le Président (M. Domingue): Allez-y, Mme St-Cyr.

● (20 h 30) ●

Mme St-Cyr (Johanne): Rapidement, M. le Président, avec votre permission. Alors, effectivement, comme M. le président puis Mme la ministre l'avaient mentionné, si on avait, par 100 000 habitants, le même ratio de décès que l'Ontario, c'est 488 victimes qu'on aurait eues à la place de 717.

Pourquoi il n'y a plus de cours pour les jeunes conducteurs? Parce que, non seulement au Québec, mais partout au Canada, aux États-Unis, en Europe, il n'y avait pas la démonstration que le cours obligatoire faisait une différence par rapport à la présence dans les accidents. Pourquoi? Parce que ce n'est pas parce que les jeunes ne savent pas, ce n'est pas parce qu'ils ne sont pas capables, c'est parce qu'ils se sentent invulnérables puis qu'ils prennent des risques. Et c'est pour ça que la période d'apprentissage a été implantée en 1998, pour leur donner l'occasion d'apprendre dans un encadrement plus sécuritaire. Ils sont assujettis d'abord au zéro alcool, quatre points d'inaptitude maximum, un accompagnateur, etc. Mais par ailleurs, effectivement, la table québécoise a regardé une série de dossiers et s'apprête à faire deux premières recommandations, là, à Mme la ministre, à la fin juin.

M. Grondin: C'est beau. J'ai une autre question. Dans vos recommandations, j'imagine que vous allez regarder aussi... Parce que j'ai regardé un peu qu'est-ce qu'il se faisait ailleurs, dans d'autres provinces. Peut-être

qu'un jeune qui achète une moto ou une auto, sa première auto, à 16, 17 ans... Est-ce qu'on ne pourrait pas mettre une limite, une limite de cc? Tu dis: Tu vas avoir droit à un 400 — je ne sais pas comment ça marche dans les motos, là, mais — tu auras droit à la plus grosse voiture, mais quand tu auras 25 ans. Quand ça va faire cinq ans qu'il va être en apprentissage, peut-être qu'il va être devenu un petit peu plus raisonnable. Puis je comprends les jeunes, remarquez. J'ai déjà été jeune puis je n'étais pas plus raisonnable qu'eux autres. Mais...

Des voix: ...

M. Grondin: Ça, il ne faut pas que je le dise, surtout au député de LaFontaine.

Des voix: ...

Sources de financement

M. Grondin: Mon autre question aussi, c'est: Pourquoi — on l'a posée ce matin, dans l'Assemblée — que les parents qui voudraient mettre un alcootest dans l'auto de leur enfant, pourquoi ça ne deviendrait pas disponible pour les parents qui veulent le faire? C'est une autre question qui, je pense que... Puis, bien entendu, bien on a toujours la dégradation de notre réseau routier. Ça peut être aussi des fois la cause de certains accidents.

Le financement de la SAAQ, de la Société d'assurance automobile, est-ce que c'est seulement les permis de conduire et les immatriculations d'auto? Vous n'avez pas d'autres sources de financement?

M. Harbour (John): Non. Le seul financement que nous avons, c'est que nous demandons, pour les véhicules de promenade, une prime sur le permis de conduire et sur le véhicule pour l'immatriculation. C'est les seuls revenus que nous avons, plus des revenus de placement. Mais il faut bien penser que les revenus de placement sont à l'acquis des personnes qui sont déjà accidentées, dans notre jargon du métier.

M. Grondin: Mais comme les transferts d'auto? On s'achète une auto, on la vend, les taxes qu'on paie, la TVQ, ça ne va pas à la SAAQ?

M. Harbour (John): Ça ne va pas à la SAAQ, c'est au gouvernement.

M. Grondin: La TVQ sur l'essence? Il n'y a rien qui va à la SAAQ.

M. Harbour (John): Non.

M. Grondin: On ne pourrait pas regarder pour avoir une autre source de financement qui est reliée direct à l'automobile? Parce que vous savez que je pense que tout le monde ici, là, on en paie, de la TVQ, à peu près dans tout ce qu'on touche, là. Est-ce qu'il n'aurait pas été possible d'aller chercher un pourcentage de TVQ sur toutes les transactions qu'on fait dans le domaine de l'automobile ou des motos, pour amener ça au financement de la SAAQ?

M. Harbour (John): Il faudrait poser les questions au ministre des Finances.

M. Grondin: O.K.

Mesures de sécurité visant les jeunes

Mme Boulet: M. le député, si je peux me permettre, par rapport à... Ça va? C'est parce... ma lumière. Ça va? O.K. Alors, ce matin, ce qu'on a dit par rapport à... C'est parce que vous avez dit, là, «des alcootests pour les jeunes». Ce n'est pas pareil comme les antidémarrateurs éthyliques dont parle votre collègue. Alors, les antidémarrateurs éthyliques, ce qu'on a dit ce matin, c'est qu'actuellement les conditions pour en mettre un, c'était soit qu'on soit condamné, dénoncé ou un problème d'alcoolisme, là, médicalement reconnu. Mais, ce matin, moi, j'ai entré en contact avec les gens de la SAAQ — Johanne pourra compléter — et ce qu'on nous dit, c'est qu'il y a une ouverture pour donner ça à quelqu'un, là... une adhésion volontaire. Il y aurait cette ouverture-là, à la SAAQ, d'avoir un antidémarrateur éthylique. Ceci dit, il faut que la personne subisse une évaluation puis qu'elle s'engage à suivre le programme, là, à avoir un programme suivi par la SAAQ. Mais la SAAQ s'est engagée ce matin envers moi, là, à regarder les dispositions et à mettre ce système-là en place dans les prochaines semaines.

Je vais laisser Mme Johanne continuer, parce que vous avez parlé également de limiter les cc pour les jeunes conducteurs. Alors, il y avait plusieurs volets à votre question, plusieurs questions. Alors, je pense qu'il y aurait peut-être des éléments de réponse que madame pourrait vous fournir.

Mme St-Cyr (Johanne): Par rapport à l'antidémarrateur, comme Mme la ministre l'a mentionné, il y a des conditions, et c'est quand même quelque chose qui est très contraignant. Ce n'est pas du tout une faveur qu'on fait à quelqu'un, parce que, quand un tel instrument est installé dans un véhicule, toute la famille y passe, là. S'il y avait un antidémarrateur dans un véhicule, tous ceux qui utilisent le véhicule en question doivent être capables de souffler et être contraints, là, en cours de route. Alors, ce sont des éléments, là, qui pourront être explorés.

Par rapport, M. le Président, à la question sur limiter les cc, lorsqu'on a revu les règles d'accès à la conduite pour la motocyclette, dans les années 2001 à peu près, on avait eu l'intention de varier, là, la puissance des motos en fonction de l'expérience des personnes. On a fait un comité technique de travail justement avec des représentants du milieu de la moto, un sous-comité de travail là-dessus. La difficulté, ce qu'on nous dit puis les témoignages qu'on entend dans des pays étrangers aussi, c'est parce qu'ils sont capables de les booster. Si on leur limite, là, l'accès à un engin avec une capacité x, ils sont capables de booster ça assez facilement. Et là ce que ça a comme effet souvent, c'est que dans le fond ça met en cause un peu l'équilibre de l'ensemble, qui a été bâti d'une façon x, pas pour aller à une vitesse y. Alors, c'est pour ça, la difficulté. Mais ce n'est pas exclu cependant, M. le Président. Comme M. le président de la société l'a mentionné, une fois qu'on va connaître davantage le bassin réel de gens qui conduisent une moto, non seulement on pourra faire des travaux sur la tarification, mais on

pourra faire des travaux aussi en matière de sécurité routière.

M. Grondin: Merci. Mon autre question, là, on va rentrer dans des problèmes un peu des bureaux de comté qu'on a. Quand vous dites qu'on peut booster les motos, vous savez qu'aujourd'hui on peut booster les hommes aussi, hein? Ce n'est pas tout le monde qui les utilise.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Moi, je voulais savoir... Parce qu'on vit... je pense que tous les députés doivent vivre ça.

Une voix: ...

Prise en charge des accidentés par les médecins

M. Grondin: Ils peuvent traduire. Je ne suis pas gêné de ce que je dis.

Aujourd'hui, dans nos bureaux de comté, on a ça, je pense, à toutes les semaines, des gens qui ont des problèmes avec la Société de l'assurance automobile. Et puis un qui nous arrive souvent, en tout cas moi, dans mon bureau, c'est que les médecins sont rendus qu'ils refusent les accidentés de la route. Ils ne veulent pas remplir les rapports parce que c'est trop d'ouvrage de remplir un rapport de la Société de l'assurance automobile du Québec. Comme députés, il faut faire des démarches pour trouver des médecins qui vont accepter de remplir les rapports des gens qui ont des accidents. Je trouve ça un petit peu spécial qu'on soit rendu là aujourd'hui. Il n'y aurait pas une autre méthode qu'on pourrait utiliser qui serait moins contraignante?

M. Harbour (John): Mme Tremblay va vous répondre. Je pense qu'on vient de faire une entente qui va faire un pas dans la bonne direction pour accélérer, si vous voulez, la prise en charge des accidentés.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, Nathalie Tremblay, vice-présidente, directrice générale du fonds d'assurance. À l'égard de la problématique dont vous soulevez à l'égard des médecins, il y a deux choses qu'on a entreprises au cours de notre année 2006 et qu'on poursuit en 2007. D'abord avec les médecins spécialistes. Alors, quand notre accidenté doit aller se faire évaluer auprès d'un médecin spécialiste, on a revu notre entente avec les médecins spécialistes de manière à faciliter et à simplifier les rapports qu'ils doivent remplir, pour leur permettre de rencontrer les clients plus rapidement, permettre de faire leur rapport plus rapidement et de nous le transmettre plus rapidement, pour qu'on puisse procéder à la suite du traitement de la réclamation. Ça, c'est pour les médecins spécialistes.

Pour ce qui est des médecins omnipraticiens, on a amorcé un groupe de travail avec la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec pour revoir les rapports justement qu'on demande à ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, le médecin qui est traitant de notre personne accidentée, donc pour revoir les rapports qu'on demande auprès des médecins traitants. On s'est rendu compte effectivement, parce qu'on avait comme quatre séries de

rapports différents qu'on pouvait demander aux médecins traitants de compléter, on s'est rendu compte, avec ce groupe de travail là, que, dans certains rapports, on pouvait poser une question, et qu'elle revenait dans le rapport 2, et qu'elle revenait dans le rapport 3, et qu'elle revenait dans le rapport 4. Alors, le groupe de travail a pratiquement terminé ses travaux. Je dois regarder le dossier avec eux pour finir d'approuver les nouveaux rapports. Et il y aura sur pied, à partir de l'automne ou au plus tard au début de l'année prochaine, des nouveaux rapports que les médecins traitants vont compléter, beaucoup plus simples, beaucoup plus synthèse, qui vont aller directement au but de ce qu'on a besoin, pour permettre aux médecins de prendre moins de temps pour compléter les rapports, et que ce soit moins complexe pour eux, et que ce soit moins long pour nos accidentés.

M. Grondin: Une autre petite question par rapport aux médecins: Est-ce que les médecins qui travaillent pour la SAAQ puis les médecins qui sont dans le domaine public, est-ce qu'ils ont suivi les mêmes cours? Parce qu'on se bat souvent, que le médecin de la SAAQ donne un diagnostic, puis le médecin public donne un autre diagnostic, puis là, bien, il faut se ramasser en cour avec des avocats pour se faire payer. C'est tout un fouillis qu'il y a là-dedans, là.

● (20 h 40) ●

Mme Tremblay (Nathalie): Les médecins qui travaillent pour la SAAQ et les médecins qui sont les médecins qu'on appelle externes ou le médecin traitant du client sont tous les deux des médecins avec la même profession et la même formation. D'ailleurs, les médecins qui travaillent pour nous, dans le contexte, là, de la difficulté de trouver des médecins traitants sur le marché, c'est souvent des médecins qui travaillent quatre jours pour nous et qui font de la clinique une journée. Comprendons-nous, là, quand ils font de la clinique privée une journée, là, ils ne traitent pas des dossiers d'accidentés de la route, à ce moment-là. Donc, oui, c'est des médecins qui ont la même formation.

C'est clair que l'indemnisation ou le dommage corporel auprès des clients est de plus en plus complexe, avec surtout la venue et le phénomène de tous les facteurs psychosociaux qui entourent la blessure ou qui entourent la condition du client. Et c'est ce qui fait que des fois effectivement l'interprétation ou la compréhension de la situation peuvent différer, principalement à l'égard de tout ce qui est davantage psychosocial, si vous me permettez cet exemple-là, qui va des fois au-delà, là, du musculosquelettique ou du problème mécanique, là, de la blessure.

Contrôle routier à l'égard de la machinerie agricole

M. Grondin: Est-ce que j'ai encore un petit peu de temps? Oui? Moi, j'aurais une autre question, qui irait dans le sens de l'agriculture. Parce que j'ai eu plusieurs agriculteurs, ce printemps, qui m'ont interpellé me disant qu'est-ce qui se passait au niveau des contrôleurs routiers, qu'ils se faisaient arrêter sur les routes parce que leur machinerie était trop pesante. Puis c'est la première année qu'on a ça. Moi, la question que les agriculteurs nous posent, ils disent: C'est quand même drôle. Notre machinerie

qu'on a achetée, elle est conforme pour aller sur notre terrain. On ne brisera pas le terrain, parce que les dimensions de nos pneus sont par rapport à la charge. Mais, quand on se promène sur la route, on est trop pesants. C'est quoi là...

Prise en charge des accidentés par les médecins (suite)

M. Harbour (John): Peut-être, juste avant de passer la parole à Jean-François Brouard, qui est vice-président, directeur général de Contrôle routier Québec, juste le point pour les médecins. Jamais un médecin de la SAAQ ne va rencontrer un patient, un accidenté de la route. Notre médecin ne fait qu'interpréter le rapport du médecin traitant ou du spécialiste, versus le contrat d'assurance, la protection. Donc, ils ont la même formation, ce sont des médecins issus des mêmes écoles, ils pratiquent tous les deux, sauf que celui de la SAAQ fait le rapport entre le rapport du médecin et la protection d'assurance.

Ça fait que M. Brouard va vous parler un peu de contrôle routier versus les agriculteurs sur les routes.

Le Président (M. Domingue): Je vous demanderais de vous identifier et je demanderais s'il y a consentement pour M. Brouard.

Des voix: Oui.

Contrôle routier à l'égard de la machinerie agricole (suite)

M. Brouard (Jean-François): Jean-François Brouard, vice-président, directeur général au contrôle routier, à la Société de l'assurance automobile. Bonjour, M. Grondin. Bonjour, M. le Président. Alors, par rapport aux véhicules agricoles, de tout temps les contrôleurs routiers sont intervenus auprès des véhicules agricoles quand il y a des problèmes mécaniques, des problèmes de surcharge, des problèmes de dimension. Ce que je peux dire, c'est qu'il n'y a pas plus d'opérations cette année, par rapport aux agriculteurs, que les années passées. Ça se peut que, dans votre région précise, qu'il y a eu une opération spécifique, mais il faudrait que je vérifie les informations. Mais, sur le plan des statistiques que j'ai, il n'y a pas plus d'agriculteurs qui sont arrêtés que les années passées. Et les responsabilités quant aux charges, dimensions sont prévues dans le Code de sécurité routière et dans les lois sur les transports et elles sont là pour être respectées.

M. Grondin: Mais vous comprenez la question? Quand un agriculteur a une citerne, la dimension portante de ses pneus sont faits en sorte qu'il peut aller dans le champ et puis il ne brisera pas son champ. De quelle manière qu'il peut être trop pesant dans le chemin?

M. Brouard (Jean-François): C'est sûr que les limites de charge au niveau du chemin sont identifiées par le ministère. Et, à ce niveau-là, nous autres, on respecte les limites qui sont prévues par le ministère au niveau des charges. Vous savez, ce n'est pas nous autres qui déterminent la nature des poids puis des charges qu'il y a. Nous autres, on contrôle l'aspect des charges. S'il y a des préoccupations par rapport au poids qui doit être par

essieu ou des choses comme ça, c'est identifié dans les règles du ministère des Transports.

M. Harbour (John): Et vous parliez que les examens ou les choses qui ont été portées à votre connaissance avaient eu lieu ce printemps. Or, durant la période de dégel, sur nos routes, avec l'asphalte, là, à ce moment-là, il faut se promener d'une façon beaucoup plus légère que sur un chemin non pavé, si vous voulez. Alors, on sait que le cultivateur, au printemps, ne va pas dans le champ, il se tient sur le bord. Ça fait que c'est la même chose pour nos routes. Donc, les périodes de dégel, si vous voulez, sont sujettes à restrictions qui doivent être respectées par tout le monde.

M. Grondin: Quand ils vont étendre leur purin, il faut qu'ils aillent dans le champ une fois de temps en temps. Vous avez une question?

M. Gingras: Oui, rapidement. Pour mon bénéficiaire personnel, les ponctions faites dans les revenus de la SAAQ ont été faites à quelle époque, et elles étaient de combien?

M. Harbour (John): O.K. On parle de ponctions...

M. Gingras: Monétaires.

M. Harbour (John): ...monétaires de 1,2 milliard. Ça a été fait dans les années 1989 à 1994, de mémoire, mais au début des années quatre-vingt-dix, si vous voulez, là, pour la période, puis ça s'est fait en plusieurs versements.

M. Gingras: Donc, 1,2 milliard...

M. Harbour (John): C'est ça.

M. Gingras: ...pris directement dans les revenus de la SAAQ et redonné au gouvernement dans le fonds consolidé.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Le bloc est terminé, de questions. Alors, avant de reconnaître...

Des voix: ...

M. Gingras: ...question. C'est correct.

Le Président (M. Domingue): Avant de reconnaître le dernier groupe, je voudrais vous aviser que, pour votre groupe parlementaire, il vous reste 14 minutes pour ce dernier bloc. Alors, je reconnais le député de Bertrand.

M. Cousineau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, je ne continuerai pas sur cette lancée.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cousineau: Par contre, je vais... Avant...

Une voix: ...

Prise en charge des accidentés par les médecins (suite)

M. Cousineau: Non, non, mais réfléchis un peu, là! Non, mais, avant de parler de sécurité routière, parce que nous sommes dans l'Année de la sécurité routière, juste une parenthèse sur ce que mon confrère de Beauce-Nord a mentionné. Parce qu'on en a, des cas de comté. Il y a des gens qui se présentent dans nos bureaux de comté, puis les députés qui sont autour de la table peuvent le mentionner, puis il y a des gens qui se présentent dans nos bureaux de comté pour nous dire: Bien, écoutez, moi, je me sens mis à part, ou je me sens bafoué par la SAAQ. On parlait des médecins. Bon, il y a les médecins de la SAAQ, qui travaillent pour la société d'État, puis il y a les médecins, évidemment, le médecin traitant de l'accidenté de la route, et puis, bon, lui fait un rapport. Puis on a l'impression que le médecin de la SAAQ, il est là un peu comme un contrôleur de sinistre. Bon, on regarde le rapport puis on essaie d'en payer le moins possible. C'est ce qu'on a l'impression de l'extérieur. Puis c'est pour ça qu'on a des citoyens qui se sentent brimés, qui se sentent un peu bousculés dans cette situation-là. Alors, je voulais juste faire une parenthèse là-dessus. Peut-être que vous voulez peut-être rajouter quelque chose.

M. Harbour (John): Juste un petit point, en disant qu'aucun des employés de la SAAQ, qu'il soit médecin ou agent d'indemnisation, n'a un bénéfice direct ou indirect du fait qu'on paie moins. Au contraire, je vous dirais que, si j'étais agent de réclamation, j'aurais peut-être tendance à dire oui plus souvent. C'est plus facile, mes dossiers passent mieux. Donc, nos employés agissent avec professionnalisme. Il n'y a aucun ordre donné à nos employés dans ce sens-là.

M. Cousineau: D'accord. Je ne mets pas en doute le professionnalisme de vos employés. J'ai mentionné «on a l'impression que», d'accord? Alors donc, il faut faire comprendre à nos commettants et nos commettantes que, bon, ce n'est pas exactement ça, là, ce qu'ils pensent, eux, puis donc ça prend une bonne communication, puis...

Bilan et perspectives en sécurité routière

Si on revient à la sécurité routière, évidemment nous sommes dans l'Année de la sécurité routière, et puis il y a six mois de passés, là. J'aimerais ça qu'on puisse me faire un bilan des sommes investies en sécurité routière dans les six premiers mois. Et puis c'est sûr que, lorsqu'on regarde le bilan routier présentement, ce n'est pas très reluisant, malgré le fait qu'il y a quand même de bonnes campagnes médiatiques, qui sont très percutantes, quand on le voit sur les réseaux électroniques, alors... Mais j'aimerais ça que, dans un premier temps, pour les six premiers mois, qu'on me fasse un bilan au niveau financier, là, et puis au niveau des sommes investies en prévention. Et puis par la suite j'aimerais ça qu'on me mentionne quel est le plan de match pour les six prochains mois, en me donnant les objectifs visés à la fin de cette année-là. D'accord?

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, M. le Président, Johanne St-Cyr, vice-présidente, sécurité routière, qui essaie que ses papiers ne déboulent pas. Alors... Merci,

ça va bien. Alors, je ne pourrai pas répondre parfaitement, M. le Président, à votre demande, les sommes dépensées à ce stade-ci de l'année. Ce que je peux vous mentionner par ailleurs, c'est que le budget de publicité cette année, à la société, qui nous a été consenti par le conseil d'administration, c'est 5 millions. C'est supérieur aux sommes que nous avons eues lors des dernières années. L'objectif de l'Année de la sécurité routière, c'est vraiment de mobiliser l'ensemble de la population, de faire voir les effets des accidents, de débanaliser les drames que sont les décés et les blessés graves sur les routes. Je pourrai revenir sur certains éléments, là, au besoin.

● (20 h 50) ●

Alors donc, l'approche qui a été mise de l'avant, c'est vraiment — et Mme la ministre en avait parlé ce matin; c'est vraiment — une approche de sensibilisation, et de mobilisation, et de contrôle policier. De façon générale, depuis des années, la Société de l'assurance auto, avec ses partenaires, et ça inclut le ministère des Transports, on travaille en collégialité. Et les trois ingrédients magiques, c'est: législation, sensibilisation, contrôle. La seule sensibilisation... Puis on entend beaucoup dans les médias: Ah! les publicités de la société, de la SAAQ, ça ne donne rien, c'est trop choquant, ce n'est pas assez choquant, c'est les mêmes affaires!

Ce qu'il faut savoir par rapport aux publicités: nous ne sommes pas en train de faire des publicités commerciales dans le domaine de la sécurité routière. Ce n'est pas comme si on essaie de vendre une nouvelle marque d'un produit, puis, au bout de un mois, on vérifie le taux de vente, puis ça a-tu augmenté? En sécurité routière, c'est plus une publicité d'ordre sociétal, c'est du long terme. Alors, les exemples que je pourrais donner... Quand on allie législation, sensibilisation, contrôle, on atteint des résultats comme le consensus social qui désapprouve le fait de conduire après avoir bu. 97 % selon les sondages.

Alors, c'est vraiment un mélange des trois ingrédients. Il y a eu des lois. Il y a de la sensibilisation depuis 20 ans. Si on avait 800 décés reliés à l'alcool en 1978, on en a maintenant 200. C'est 200 de trop, mais il y a quand même eu une amélioration. Quand on ne fait que de la sensibilisation... Puis, un exemple de ça, c'est peut-être le casque à vélo. Il n'y a pas de loi qui l'oblige. Comme il n'y a pas de loi, il n'y a pas de contrôle policier pour renforcer le port. Et là on plafonne plus aux alentours de 35 %, 36 % après à peu près 14 ans de sensibilisation. Donc, les ingrédients magiques, c'est vraiment ces trois volets-là.

Quand on baisse la garde, on perd des points. Un exemple, la ceinture de sécurité. Il y a une obligation de la porter et il y a trois points d'inaptitude qui sont prévus si on ne la porte pas. On fait moins de sensibilisation qu'on en a déjà fait là-dessus. Il y a moins de contrôle aussi. Et on a vu qu'on a perdu des points par rapport à ça. On avait auparavant un des meilleurs taux de port de la ceinture au Canada, pour les passagers avant. On est à peu près au sixième rang maintenant. C'est quand même de l'ordre de 91 % à peu près, les gens qui la portent à l'avant. Mais, quand on regarde ceux qui décèdent, c'est 30 %.

Alors, quand vous me demandez le plan de match de l'année, ce qui s'est écoulé et les mois à venir, dans un premier temps, c'était vraiment de faire voir les conséquences des accidents. Notre première publicité, c'était la scène à l'hôpital, les urgentologues, l'équipe médicale, la madame qui perdait son mari puis la petite

filles qui étaient là aussi. Deuxième publicité, c'étaient les effets de la vitesse. Là, c'est le grand-maman qui attend la petite famille, et là on comprend que le grand-maman, elle ne verra plus la petite famille. La troisième publicité, ce sont les effets de la capacité de conduite affaiblie. Cette fois-ci, on a vraiment pris des jeunes parce que les jeunes sont toujours plus à risque. Et naturellement que l'alcool a un effet encore plus meurtrier sur les jeunes, qui ont peu d'expérience. Donc, là on voit la fête qui tourne au drame et on voit le policier qui s'en va annoncer au parent que sa jeune fille Sarah est décédée. Et ça, cette publicité, cette dernière publicité là suscite beaucoup de réactions. On a à la fois des pour et des contre en très grand nombre. On voit beaucoup d'opinions du lecteur, des parents qui témoignent. On avait un jeune garçon qui a témoigné de la mort de son ami, lors du lancement de la dernière campagne.

Alors donc, ce qu'on cherche à faire, M. le Président, c'est vraiment que l'ensemble des citoyens sachent deux choses, au Québec: il y a 50 000 victimes sur les routes, et c'est 50 000 victimes de trop, et, dans 80 % du temps, c'est le comportement qui fait la différence et qui est le facteur premier de l'accident. Dans les mois qui viennent, à titre d'exemple...

Bon, l'alliage sensibilisation, contrôle, les policiers font des opérations particulières. On en a vu une, là, dans la région immédiate de Québec au cours de la dernière fin de semaine. Récemment, ils en ont fait sur la vitesse, dans le cadre de la Semaine de la police. Cette semaine, c'est le colloque annuel de l'Association des directeurs de police du Québec. Notre président va y prendre la parole justement pour remobiliser, continuer à mobiliser les corps policiers. Nous allons leur donner leurs statistiques détaillées par région. Et c'est vraiment une invitation à poursuivre, parce qu'on a signé une entente avec eux en décembre. Il y a une campagne radio qui commence début juin, et cette campagne radio là, c'est intéressant, parce que, l'été, les gens sont plus au volant que devant leur télévision. Alors là, cette fois-ci, ça va être un ton différent et c'est pour vraiment garder le message, parce que les mois de l'été sont souvent les mois les plus meurtriers. L'été passé, au mois d'août, 90 personnes sont décédées. Ça fait à peu près trois personnes par jour, parce qu'il y avait 31 jours.

Donc, on va continuer. Le ministère des Transports a des activités, lui aussi, en sécurité routière. Il pourra en témoigner. Et il y a une série de grandes et de petites actions. Récemment, on a mis sur pied un réseau permanent de vérification de sièges d'auto pour enfants. Auparavant, il y avait des cliniques, sur une base plus sporadique, au printemps. Mais ça, c'est un besoin, parce que les parents, il y en a des nouveaux à chaque année, il y a des grands-parents qui gardent les petits-enfants, puis les enfants grandissent, puis il faut changer de siège. Donc, on essaie vraiment de s'adresser à tous les segments de la population, à tous les usagers de la route, pas juste les conducteurs. À titre d'exemple, le SPVM, la police de Montréal, a des interventions particulières pour les piétons parce que la ville de Montréal a un problème particulier avec les piétons. C'est normal, on est dans un grand centre. Et, tout au long de l'année, nous allons continuer les activités de ce type-là.

D'autres activités sont prévues à l'automne. On fait des évaluations. On a fait un sondage avant de partir — on n'en a pas dévoilé les résultats, mais — pour savoir, à titre d'exemple, quelle est l'importance relative

pour la population de la sécurité routière et combien les gens pensent qu'il y a de victimes sur nos routes. Je vous dirais qu'il n'y a pas beaucoup de monde qui avait la bonne réponse. Et on va refaire ce sondage-là à la fin pour voir s'il y a une évolution au moins dans la perception que les gens ont de l'insécurité routière, là, du nombre de victimes au Québec.

Par ailleurs, nous allons aussi publier plus régulièrement les données du bilan routier. Ça devrait commencer sous peu. Et, au lieu qu'il y ait une seule publication annuelle, de manière à vraiment donner une rétroaction sur une base plus régulière à l'ensemble des intervenants puis au grand public, il y aura une publication plus régulière des données du bilan routier. En gros, ça fait le tour.

Mme Boulet: ...si je peux compléter. C'est que le ministère participe également, conjointement avec la SAAQ, pour de la sensibilisation, des campagnes de sensibilisation au niveau de la signalisation de la grande faune, de la conduite en conditions hivernales, la conduite aux approches des chantiers routiers. Alors, le MTQ est un partenaire avec la SAAQ sur les campagnes de sensibilisation.

M. Cousineau: Concernant le ministère, est-ce que ce sont les mêmes budgets que les années antérieures ou ça a été augmenté, ces budgets-là?

Mme Boulet: Ça a été augmenté cette année. Ça a été accentué.

M. Cousineau: D'accord. Merci, Mme la ministre. Maintenant, évidemment, la plupart des sondages nous démontrent très bien que les causes principales, les causes premières des accidentés de la route puis des décès sur la route, c'est la vitesse et l'alcool. Bon, il y a d'autre chose qui vient par la suite, mais ce sont les deux points. Est-ce que vous recommanderiez aux forces policières d'appliquer... Parce que vous avez dit tantôt, là, que la loi, elle est là pour être respectée. Alors, la loi au Québec, là, c'est 100 km/h sur les autoroutes. Maintenant, la tolérance est à 118. On le sait, on a seulement qu'à se mettre sur le pilote automatique. Est-ce que vous pensez qu'on devrait resserrer ces règles-là puis aller faire respecter la loi comme elle devrait l'être pour améliorer le bilan routier? Est-ce que ça donnerait quelque chose?

Mme St-Cyr (Johanne): Bien ça, M. le Président, là, on entre dans un champ de compétence du ministère de la Sécurité publique.

M. Cousineau: Je vous demande votre opinion.

Mme St-Cyr (Johanne): La loi, par ailleurs, est ce qu'elle est, et effectivement la limite maximale au Québec est de 100 km/h. Ce que l'on sait par rapport aux recherches qui sont faites sur le sujet, quand on diminue la vitesse moyenne pratiquée, on diminue le nombre de victimes. Et l'inverse est vrai aussi. Parce qu'on a vu ça notamment aux États-Unis quand ils ont changé leurs limites de vitesse. Donc, on a intérêt à diminuer la vitesse pratiquée au Québec. Plusieurs moyens sont possibles, dont notamment augmenter la perception du risque d'être arrêté. Divers moyens sont possibles, là

encore. Et il y a des recommandations qui seront faites à Mme la ministre à ce sujet-là par la table québécoise.

M. Cousineau: Parce qu'évidemment on va avoir le rapport De Koninck qui va être déposé d'ici deux semaines, je crois, Mme la ministre, et puis on va assister à la présentation de ce rapport-là. Il va y avoir des recommandations, et puis déjà on peut anticiper certaines recommandations, mais il y a des choses parallèlement à ça qui peuvent être faites par le ministère puis par la Sécurité publique.

Mme St-Cyr (Johanne): D'ailleurs, M. le Président, si je peux me permettre, les policiers, à la fois la Sûreté du Québec s'est dotée d'un plan de match qui s'appelle *Freinons la tendance* et qui a commencé ses actions à l'automne. La Sûreté du Québec, pour la nommer, a décidé vraiment de mettre son action sur une base plus régionale. Ce qu'ils ont constaté, c'est que, lorsqu'ils donnaient des objectifs à leurs régions, mais c'étaient des objectifs du central, la prise en charge était moins forte que si ce sont les gens du milieu qui, conscients des lieux accidentogènes, des habitudes de vie de leurs concitoyens, font des plans de match qui sont beaucoup plus proches des problématiques vécues. Ça, c'est pour la Sûreté du Québec. Le SPVM, quant à lui, a eu un effectif accru, l'an passé, de quelque 133 policiers pour travailler en sécurité routière. L'Association des directeurs de police, qui réunit les corps municipaux, elle, s'est dotée d'un plan d'action. Et tout ce beau monde là a signé une entente avec la société en décembre, et on s'est entendus pour s'accompagner au cours de 2007 de façon encore plus soutenue que d'habitude. Parce qu'on a des habitudes de travailler avec les forces policières, là, depuis fort longtemps. Mais, en 2007, on s'accompagne particulièrement autour des thèmes que vous avez mentionnés, soit la vitesse, l'alcool et les piétons. Et, lorsqu'ils font des opérations terrain, on leur fournit du matériel. Lorsque nous faisons des campagnes grand public, ils sont sur le terrain.

Le Président (M. Domingue): Merci. Alors...

Mme Boulet: M. le Président, j'ajouterai juste un petit commentaire bien bref.

● (21 heures) ●

Le Président (M. Domingue): ...mais...

Mme Boulet: 66 % des accidents...

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, c'est parce qu'il n'y a plus de temps.

Mme Boulet: Ce n'est rien qu'un chiffre.

Le Président (M. Domingue): Oui. Étant donné qu'il est 21 heures, je dois suspendre l'étude des crédits de ce volet, et nous avons un retard de 37 minutes à reprendre ultérieurement, à moins de consentement pour procéder autrement.

Organisation des travaux

M. Ouimet: Alors, M. le Président, pourriez-vous indiquer, pour le bénéfice de tous les membres de la

commission parlementaire, les enveloppes de temps qu'il reste pour chacune des formations politiques, puis après quoi je pense qu'on... ça va clairement... ça va identifier les enjeux pour tous.

Le Président (M. Domingue): Alors, pour le premier groupe d'opposition, il reste huit minutes; pour le deuxième, il n'y a plus de temps; et, pour le groupe parlementaire, 29 minutes.

M. Ouimet: Donc, il reste huit minutes à l'ADQ, malheureusement plus rien pour le PQ, et il nous reste une trentaine de minutes.

Le Président (M. Domingue): 29 minutes.

M. Ouimet: Moi, je suggère que nous remercions les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec. Par la suite, je pense avoir reconnu le président de la Société des traversiers du Québec, qu'on fasse le volet maritime, qui avait été proposé par notre collègue le député de Blainville. Nous, on va prendre à peu près une dizaine de minutes de questions, puis par la suite il restera huit minutes. De cette façon-là, on pourrait terminer l'enveloppe de temps qui était impartie pour la journée.

Une voix: M. le Président...

Le Président (M. Domingue): Attendez. M. le député de...

M. Cousineau: ...une question d'éclaircissement.

Le Président (M. Domingue): Oui.

M. Cousineau: Je comprends que, sur le bloc en question, il ne reste plus de temps, là.

Le Président (M. Domingue): Non.

M. Cousineau: Mais, sur le bloc suivant, on a encore... Bien oui, évidemment.

Le Président (M. Domingue): Oui.

M. Ouimet: ...la question, ce n'était pas clair, là. Moi, je voulais savoir: Au net-net, combien est-ce qu'il restait pour les formations politiques?

Le Président (M. Domingue): Ça ne tient pas compte du volet Affaires maritimes, là. Sur le dernier bloc, au niveau de la SAAQ, il reste...

M. Ouimet: On va suspendre les travaux deux minutes, M. le Président.

Une voix: ...

Le Président (M. Domingue): O.K., je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 2)

(Reprise à 21 h 5)

Le Président (M. Domingue): À l'ordre, s'il vous plaît! On reprend les travaux de la commission. Alors, je vais donner la parole au député de Marquette.

M. Ouimet: Alors, suite à une discussion informelle avec certains collègues, M. le Président, voici la proposition que nous vous ferions. On continuerait pendant huit minutes pour terminer un bloc avec la Société de l'assurance automobile du Québec, et ce serait le temps de parole de l'Action démocratique du Québec, après quoi on pourrait libérer les gens de la SAAQ, et là on tomberait dans les 60 minutes au niveau du volet transport maritime, et là selon la répartition que le secrétaire de la commission nous a indiquée informellement, que je lui demanderais peut-être, ou je vous demanderais de répéter dans le micro pour qu'on sache exactement combien de temps il reste aux trois formations politiques pour faire le bloc transport maritime. Et, si je comprends bien également, il n'y aurait pas de retard au niveau de la commission; par la suite, ce serait effacé, et il nous resterait 68 minutes à faire de travaux de crédits: huit minutes de l'ADQ plus 60 minutes pour le transport maritime. C'est ça, c'est ce qu'on comprend.

Des voix: ...

Le Président (M. Domingue): Alors, le temps sera réputé... Alors, sur le volet maritime, sur le 60 minutes, il y aurait 19 min 20 s pour le Parti libéral, 18 min 58 s pour l'ADQ et 16 min 42 s pour le...

Une voix: Combien?

Le Président (M. Domingue): 18 min 58 s pour... 16 minutes pour l'ADQ, et, pour le PQ... non, excusez, 18 minutes pour... 19 minutes, plutôt, pour l'ADQ et 16 min 42 s pour le PQ. Est-ce que vous voulez que je répète?

Des voix: ...

M. Ouimet: ...grosso modo. Alors là, si je comprends bien, on irait sur le huit minutes de l'ADQ pour la SAAQ, puis par la suite on tombe dans le maritime.

Le Président (M. Domingue): Alors, il faut bien comprendre que le temps sera réputé être fait sur le volet de la SAAQ.

M. Ouimet: ...retard, j'ai bien compris.

Le Président (M. Domingue): Parfait. Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Consentement.

Discussion générale

Le Président (M. Domingue): Consentement. Alors, je vais reconnaître, pour un dernier bloc de huit minutes, le député de Blainville.

Société de l'assurance automobile du Québec

Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. Comme dernière question... j'ai deux ou trois dernières questions pour les gens de la SAAQ. Dans l'augmentation proposée, donc la mesure ou l'action qui est l'augmentation proposée, est-ce que je me trompe, mais, en calculant, j'ai regardé les frais... La jeune demoiselle à côté de moi qui paie 260 \$ par année et qui paierait 1 300 \$ quand les augmentations seront faites...

Une voix: Pour les motos?

M. Gingras: Pour les motos. Elle a une moto.

M. Harbour (John): O.K. On va vous donner les chiffres exacts pour les motos. Si madame a une moto sport, le montant de la contribution d'assurance va excéder 1 000 \$ en 2010.

M. Gingras: Donc, ce qui donnerait une augmentation de 400 %.

M. Harbour (John): 400 %. Mais, comme je vous dis, là, comparez avec l'Ontario, où il y a 13 300 \$, ou n'importe quelle autre province canadienne, où c'est le double et le triple, c'est le coût.

M. Gingras: Mais cette mesure que vous proposez, est-ce que je comprends que vous pensez qu'en augmentant les frais vous allez réduire le nombre de décès?

M. Harbour (John): Non. En augmentant les frais, les contributions d'assurance pour les véhicules de promenade, les motos et les autres, c'est d'assurer la capacité financière de la Société d'assurance automobile du Québec d'indemniser les futures victimes de la route. On a dit que, si on ne procédait pas aux hausses et que les projections financières s'avéraient moyennement à 6,5 %, en 2018 on aurait vidé le fonds, il n'en resterait plus, alors que la dette serait au-delà de 15 milliards de dollars.

Intégrité du Fonds d'assurance automobile du Québec

M. Gingras: Comme on l'avait mentionné tantôt, les prévisions ont été, et M. le député le disait, hautement à l'avantage de la SAAQ, dans les placements, etc., au cours des dernières années.

● (21 h 10) ●

M. Harbour (John): C'est-à-dire qu'on travaille sur une moyenne de revenus de placement. Alors, on a calculé... lorsque nous nous sommes présentés devant la commission d'experts, la projection était faite avec un taux de rendement net de frais de 6,5 %. Or, aux dernières présentations de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, le président annonçait un taux de rendement de 7, moins les frais, c'est-à-dire 6,7 %. On a vérifié avec les publications de Wyatt, et, à travers tous les gestionnaires de placement nord-américains, on prévoit un taux de rendement brut, pour un portefeuille comme le nôtre, de

7 % à long terme. Donc, net de frais à 6,7 %, le 0,2 % ne change pas l'évaluation des besoins de la SAAQ.

M. Gingras: L'engagement... On sait qu'il y a eu des modifications dernièrement entre le gouvernement, dans les obligations gouvernement... SAAQ, etc., là. Ils n'iraient plus piger chez vous, là?

M. Harbour (John): Non. Maintenant, que nous avons un fonds fiduciaire depuis 2004, ce fonds-là maintenant est administré par les administrateurs de la Société de l'assurance automobile, on a une responsabilité de fiduciaire. Donc, il ne peut plus y avoir aucune ponction gouvernementale, comme ce fut le cas dans les années antérieures. En passant, j'ai eu l'information... Tout à l'heure, je vous avais dit: 1,2 milliard. J'ai fait de l'inversion mentale. C'est 2,1 milliards qui était le montant des ponctions dans les années, au début des années quatre-vingt-dix, comme je vous l'avais dit — ça, ma mémoire ne m'a pas trahi — mais sur le montant. Maintenant, toute ponction, que ce soit une dépense non admissible...

M. Gingras: ...combien vous auriez aujourd'hui?

Le Président (M. Domingue): M. le député...

M. Gingras: Oui, oui, c'est correct.

Le Président (M. Domingue): ...laissez terminer, s'il vous plaît.

M. Gingras: Excusez, allez.

M. Harbour (John): Donc, aujourd'hui, il n'y a plus aucune ponction qui est possible, même pas faire payer par le fonds un 5 millions de dépenses que les administrateurs considéreraient dans leur devoir de fiduciaire que ça ne touche pas l'indemnisation des victimes ou la sécurité routière. C'est les deux seuls champs de dépenses qui peuvent justifier l'émission d'un chèque par le Fonds d'assurance automobile du Québec, et cette loi-là est rentrée en vigueur en 2004.

Tarifs applicables aux usagers et aux motocyclistes (suite)

M. Gingras: Mais vous êtes d'accord avec moi que... Bon, deux questions. La première: Sur mon permis de conduire, là — une chance que c'est juste les motos qui sont touchées, là, j'espère que les autobus, les autres véhicules d'urgence, les camions de pompiers... — j'ai 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6A. Je fais quoi avec ça? Je le déchire puis je demande juste...

M. Harbour (John): Au renouvellement...

M. Gingras: ...un poste de ministre ou un poste de...

M. Harbour (John): Est-ce que vous êtes né une année paire ou impaire?

M. Gingras: Ah! parce que ça vient encore affecter?

M. Harbour (John): Bien oui, parce que...

M. Gingras: Année paire.

M. Harbour (John): Année paire. Donc, vous avez renouvelé en 2006. Lorsque vous allez renouveler, en 2008, on va vous demander... ou vous allez recevoir une facture vous facturant votre classe 6 de motocyclette. Si vous désirez ne pas garder cette classe-là, vous cochez la case et vous payez sans la classe moto.

M. Gingras: Sinon?

M. Harbour (John): Sinon, c'est le prix de tous les permis de conduire, et il n'y a pas de facturation spécifique pour les classes 1, 2, 3, 4.

M. Gingras: Oui. Bien, ma réaction à ça, M. le Président, c'est qu'effectivement, là, les hausses prévues dépassent largement la capacité de payer de certaines personnes, alors que le gouvernement disait effectivement qu'il faisait un combat pour la classe moyenne. Donc, mettre la barre aussi haute.

Ce que nous avons proposé, ce n'est pas des gels, on l'a vu au niveau des frais de scolarité, on l'a vu à d'autres niveaux. Ce que nous proposons, c'est une politique tarifaire avec une hausse qui est raisonnable, responsable et qui ne dépasse pas la capacité de payer de la classe moyenne, qui est claire, prévisible, et une politique de tarification établie.

Dans mon cas... en tout cas, je suis... je ne pense pas qu'on va réduire le nombre de décès sur les routes, je ne pense pas qu'on va réduire le nombre d'accidents en essayant de modifier mon permis de conduire ou en augmentant les tarifs de façon à ce que notre chercheur ici, qui est à côté de moi, passe de 270 \$ à 1 300 \$. Ça va pour moi, j'ai fini mon bloc.

M. Harbour (John): Peut-être juste en terminant, c'est que l'augmentation des contributions ne vise pas la sécurité routière. L'augmentation des contributions vise à préserver notre capacité d'indemniser des personnes accidentées dans le futur. Donc, ça n'a rien à voir avec la sécurité routière.

Le Président (M. Domingue): M. le député de Beauce-Nord, une question rapide, il reste une minute.

M. Grondin: Si jamais on réussissait à baisser le nombre de décès sur les routes ou le nombre d'accidentés par des moyens de sensibilisation puis qu'on arriverait à un niveau de rentabilité, est-ce qu'on pourrait bloquer les futures augmentations?

M. Harbour (John): N'importe quel temps qu'on va avoir une composition favorable récurrente, à ce moment-là, on peut retourner devant le Conseil d'experts, démontrer la situation et baisser, ou annuler, ou modifier les contributions d'assurance.

Le Président (M. Domingue): Merci. Le temps prévu pour l'étude des crédits de ce volet est maintenant terminé. Nous allons suspendre les travaux quelques instants pour permettre au groupe maritime de s'installer pour l'étude des crédits.

(Suspension de la séance à 21 h 16)

(Reprise à 21 h 18)

Le Président (M. Domingue): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, on va reprendre les travaux de la commission.

Affaires maritimes

Je voudrais rappeler le mandat de la commission. Le mandat de la commission est d'étudier le volet Affaires maritimes des crédits budgétaires relevant du ministère des Transports pour l'année financière 2007-2008. Un total d'une heure est prévu à cette fin.

Je vais reconnaître le député de Maskinongé.

Discussion générale

M. Dampousse: Merci, M. le Président.

Des voix: ...

Le Président (M. Domingue): À l'ordre, s'il vous plaît! Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, est-ce que je peux présenter les gens qui sont avec moi?

Le Président (M. Domingue): Oui.

Mme Boulet: Alors, j'ai à ma gauche... C'est parce que c'est pour le député de Maskinongé. Alors, à ma gauche, j'ai M. Georges Farrah, qui est le directeur... le président de la Société des traversiers du Québec, la STQ; et, à ma droite, c'est M. Meloche, qui est le directeur des services et des transports aérien, maritime et ferroviaire au ministère des Transports du Québec.

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

Mme Boulet: Alors, ça va nous faire plaisir, M. le député de Maskinongé.

Le Président (M. Domingue): Alors, M. le député.

Utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent

M. Dampousse: M. le Président, je veux saluer Mme la ministre ainsi que les collègues du gouvernement, les députés du deuxième groupe d'opposition et mes collègues qui sont ici, près de moi, et tous les gens: M. le président, M. Farrah, M. Meloche et tous les fonctionnaires qui sont ici, ce soir. Je suis le porte-parole pour les transports maritime, ferroviaire et aérien et je vais procéder à ma première question.

● (21 h 20) ●

Comme vous le savez, Mme la ministre, nous avons un très beau fleuve qui est près de chez nous, particulièrement, moi, dans le comté de Maskinongé. Je le longe pratiquement à tous les jours, au moins quelques fois par semaine aussi, je le longe par l'autoroute 40, et ça englobe le lac Saint-Pierre, comme vous le savez. Moi, qu'est-ce que je perçois actuellement et que je perçois même depuis quelques années, c'est qu'on voit moins de

bateaux sur le fleuve. On sait si bien que, si on utiliserait la voie maritime, sur un fleuve qui est pratiquement un des plus grands fleuves au monde, on pourrait en retirer au niveau du Protocole de Kyoto, étant donné que, si on l'utiliserait plus, on aurait moins de camions qui circulerait dans les routes et ça aiderait même aussi pour faire en sorte que nos routes dureraient plus longtemps.

Mme la ministre, j'aimerais savoir pourquoi le gouvernement n'exploite pas plus cette belle voie maritime qu'est le Saint-Laurent.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député. Je vais tenter de... est assez large, assez vague, mais je vais essayer de faire un petit peu un portrait, vous donner un peu d'information sur ce qui se fait concrètement au gouvernement pour le transport maritime.

Alors, évidemment, il y a un forum de concertation sur le transport maritime qui a été mis en place. Dans ce forum-là, il y a eu 15 rencontres actuellement depuis 2000-2001, et ce forum de concertation là regroupe tous les partenaires de l'industrie maritime, qu'on parle de... en fait parce que les partenaires, ce sont autant le tourisme fluvial, ce sont autant le camionnage, ce sont les entreprises qui font du transport par voie maritime. Alors, il y a l'ensemble des partenaires. Alors, c'est un bel exemple de partenariat public-privé en termes de concertation.

Alors, ce forum-là travaille depuis 2001 à développer un réseau portuaire stratégique. Alors, on sait qu'on a des ports maritimes dans plusieurs régions au Québec. Maintenant, il y a un programme au fédéral qui permettait aux régions de devenir propriétaires, de s'approprier de ces infrastructures portuaires. Ce qui est important de définir avec le forum, c'est quelles sont les infrastructures portuaires qui sont stratégiques dans les régions et dont les municipalités n'ont pas les moyens ou les capacités financières d'assumer la charge ou les coûts associés à la réfection, à la mise à niveau et à l'entretien de ces infrastructures-là.

Alors, avec eux, on a défini quatre ports: Cacouna — attendez — Gaspé et Gros... c'est parce que, là, ça fait un petit bout de temps... Gaspé, Cacouna, Matane et Baie-Comeau. Alors, ces quatre ports-là qui ont été définis comme étant des ports stratégiques, l'entente qu'on a conclue avec le fédéral, c'était: Reconnaissez que ces ports-là sont stratégiques, que les régions ne peuvent pas devenir propriétaires de ces ports-là parce que les infrastructures sont trop importantes. Et on voulait que ces quatre-là demeurent sous la charge ou sous la responsabilité du gouvernement fédéral et qu'ils en assurent l'entretien et le développement. À partir de cette entente-là... ça faisait une dizaine d'années que les gouvernements essayaient de conclure cette entente-là avec le fédéral, et, tant qu'il n'y avait pas cette entente-là, le gouvernement du Québec, peu importe, tous gouvernements confondus, n'acceptait pas qu'il y ait de transfert de port ou d'infrastructure, parce qu'il fallait minimalement qu'on reconnaisse ces quatre-là et que le gouvernement fédéral les garde à sa charge.

Alors, suite à ça, il y a eu transferts de certaines infrastructures qui se sont faits au Québec avec l'accompagnement du ministère des Transports du Québec. Ce qui est important, c'est que, quand on accepte de céder une infrastructure, il faut permettre de... il faut s'assurer que les montants qui sont autorisés dans le transfert correspondent aux besoins de l'infrastructure, pour éviter

finalement que le gouvernement fédéral donne un cadeau de Grec, une infrastructure qui... mettons qu'on a de l'argent pour l'entretenir pendant les cinq premières années, mais, au bout de 20 ans, au bout de 25 ans, ni la municipalité, ni la région, ni la MRC... et là la facture revient au gouvernement provincial. Alors ça, ça a été un bon coup, je pense, de la table, du forum, ça a été un bon coup.

Il y a également des tables de travail qui ont été faites sur le cabotage, donc ça, c'est le transport maritime sur courte distance, et là-dessus on a des très beaux exemples qui ont été conclus avec notre gouvernement. On peut vous parler du transport de copeaux de Forestville à Trois-Rivières, un projet qui permet de sortir entre 18 000 et 20 000 camions sur la route 138, par année. On a également le transport d'aluminium qui se fait de Baie-Comeau... pas de Baie-Comeau, de Sept-Îles vers Trois-Rivières. Alors, on transporte également par barges des copeaux... en fait des lingots d'aluminium. Alors ça, ce sont de très beaux projets qui mettent en faveur le fleuve Saint-Laurent et qui permettent de démontrer que le transport maritime, c'est le mode de transport le plus écologique et le plus économique.

Il y a beaucoup d'actions également, d'autres projets qui ont été mis en place. J'ai en fait un programme d'aide à l'intégration modale. Alors, vous savez que, pour permettre d'accompagner des projets, on a annoncé, en 2006, un programme de 21 millions de dollars sur cinq ans alors pour accompagner, pour soutenir des projets, des études qui peuvent se faire, pour structurer finalement, pour permettre à des entreprises d'initier des projets qui vont mettre en valeur le transport maritime.

On a un projet au niveau du canal de Soulanges, pour ceux qui le connaissent ici, un très beau projet de mise en valeur du canal Soulanges, alors un canal qui est à Montréal, où on permettrait de creuser le canal, de monter en fait la tête des ponts pour permettre que les bateaux puissent se promener, et c'est un très beau projet de développement économique.

On a également le dossier des promotions des croisières internationales. Alors, le gouvernement vient de financer, à la hauteur de 9,8 millions de dollars, le port Saguenay pour accompagner un projet de tourisme fluvial, alors sur le fleuve Saint-Laurent, pour que les touristes, les bateaux de croisière puissent débarquer au port Saguenay. Alors, aménager le port. C'est un projet d'une quarantaine de millions de dollars dans lequel le port est partenaire, la ville est partenaire et le gouvernement également.

Alors, ça fait un peu le tour, M. le député. Évidemment, il y a beaucoup de choses, il y a beaucoup de projets qui sont en place. Et, oui, on y croît, à l'intermodalité. Que ce soit le transport aérien, maritime ou ferroviaire, il faut s'assurer du mode complémentaire de tous les modes de transport si on veut permettre ou si on veut soulager le réseau routier, si on veut diminuer les coûts d'entretien, si on veut retirer des camions sur le réseau routier, donc augmenter la sécurité des usagers. L'intermodalité est une priorité pour nous, et on l'a défini clairement au cours des dernières années en investissant beaucoup de temps et d'énergie à l'intérieur du forum et en investissant également des montants importants pour soutenir et accompagner des projets structurants dans ce secteur d'activité là.

Alors, ça fait un petit peu le tour de l'action gouvernementale en termes de transport maritime. Mais,

oui, on y croît. Et on a ici, avec nous, la Société des traversiers du Québec qui gère et opère les traverses au Québec, plusieurs d'entre elles, et on peut vous dire qu'on en est très fier et que... À certains endroits, les traversiers sont comme la continuité de la route. À d'autres endroits, c'est une traverse. Mais ceci...

Une voix: ...

Mme Boulet: Pour désenclaver des communautés. Alors, la Société des traversiers pourra peut-être répondre à des questions plus pointues sur ces dossiers en particulier. Mais le transport maritime, c'est une priorité chez nous.

Le Président (M. Domingue): Un instant, M. le député de Maskinongé. Juste un petit point de précision. Étant donné qu'on n'a que 60 minutes pour ce volet, est-ce que les membres de la commission préfèrent avoir des périodes de 10 minutes ou de poursuivre avec une période de 20 minutes?

Des voix: ...20 minutes...

Le Président (M. Domingue): O.K. Alors, on poursuit avec des périodes de 20 minutes. Alors, monsieur.

M. Damphousse: Est-ce que vous pouvez m'expliquer pourquoi, depuis les 20 et 30 dernières années, on a 20 % de moins de charge, en tonnes métriques, qui circulent sur le fleuve, si vous avez fait toutes ces démarches-là?

Mme Boulet: Alors, je vais passer la parole à M. Meloche. M. le député de Maskinongé, ça vous convient?

M. Damphousse: Oui, oui, ça va.

Mme Boulet: Merci.

M. Meloche (André): Effectivement, il y a eu, au niveau de la diminution... Quand on parle de transport... Excusez-moi.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Vous pouvez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Meloche (André): André Meloche, directeur du transport maritime, aérien et ferroviaire. Effectivement, vous avez raison, il y a eu des diminutions de volumes sur le fleuve. Lorsqu'on décompose le transport maritime, le transport international, intercontinental, c'est certain que c'est difficile de trouver un moyen qui est plus efficace que le transport maritime. De ce côté-là, le transport maritime connaît quand même beaucoup de succès sur le Saint-Laurent.

Là où on a plus de difficultés, c'est sur le transport maritime de courte distance, et c'est pour ça qu'il y a eu des, comment dirais-je? différentes actions qui ont été

mises en place par le gouvernement du Québec, notamment à travers la politique maritime et le plan d'action qui en a découlé. On travaille beaucoup avec l'industrie pour retrouver une nouvelle vie pour le transport maritime de courte distance. Mais il y a de nombreux défis. Il faut comprendre qu'on vit dans une économie qui est fort concurrentielle, et c'est certain qu'on parle souvent du juste-à-temps et des marchandises qui doivent arriver dans des délais qui sont assez rapides. Il y a toute la question de la gestion de l'inventaire.

Et le transport maritime, comme le transport ferroviaire d'ailleurs... Le transport ferroviaire a été capable de s'adapter beaucoup plus rapidement à la nouvelle réalité économique. Le transport maritime prend un petit peu plus de temps. Mais les programmes qui ont été mis en place... Comme le Programme d'aide à l'intégration modale, qui avait été précédé par le Programme sur le transport maritime, fait en sorte qu'on est capable d'avoir quelques succès. On a commencé à avoir du succès. La ministre a mentionné deux projets, celui de l'Aluminerie Alouette et celui de Kruger, c'est quand même... Ce n'est pas négligeable, même s'il ne s'agit que de deux projets, parce qu'auparavant ces entreprises-là ne pensaient même pas à utiliser le maritime. Et c'est le fait que le gouvernement s'est donné un plan d'action.

● (21 h 30) ●

Et maintenant on travaille sur des projets, notamment pour remettre le traversier-rail, par exemple, à Sept-Îles, où il n'y a pas eu de traversier-rail depuis des années. Avec le programme d'aide en transport maritime, on a complété le réseau ferroviaire. Il y avait un lien de quelques kilomètres qui manquait au port de Sept-Îles. Maintenant que le lien est complété, on commence à avoir de plus en plus des services irréguliers de transport maritime entre la Côte-Nord et la Côte-sud, et on a des projets qui ont été déposés sur la table pour mettre des services réguliers entre les deux rives.

Donc, oui, il y a eu une baisse au cours des dernières années, mais ce qu'on s'aperçoit est que les mesures qui sont mises en place par le gouvernement font en sorte qu'on est capable d'arrêter cette baisse-là. Et je pense que pour l'avenir il y a quand même beaucoup d'espoir dans le transport maritime.

Chantier maritime du Groupe Verreault Navigation

M. Dampousse: Merci. Je pense, Mme la ministre, que vous connaissez la problématique du chantier naval Verreault. Qu'est-ce que vous pouvez faire dans ce cas particulier là? Est-ce que vous avez compris?

Mme Boulet: Oui. Oui, oui. M. Meloche va...

M. Meloche (André): La question est?

M. Dampousse: La question, c'est: Vous connaissez, tout le monde connaît la problématique du chantier naval Verreault, et je demande à la ministre qu'est-ce qu'elle prévoit faire dans ce cas particulier.

M. Meloche (André): Oui. Il faut voir que le chantier actuellement est en négociation. C'est une négociation entre les parties patronale et syndicale. Je

pense qu'il faut laisser aux parties le temps de s'entendre. Ça, c'est le premier élément.

Le deuxième, lorsqu'on pense aux chantiers sur le Saint-Laurent, c'est certain qu'il est important d'avoir des chantiers qui sont capables de réparer les navires. Un chantier, ça s'apparente un petit peu à un garage pour réparer les véhicules, hein? Alors, c'est important d'avoir des chantiers. Il y a quand même des chantiers du Groupe Océan, à L'Île-aux-Coudres, il y a le chantier de la MIL Davie — je ne sais pas s'il va repartir ou de quelle façon — et il y a le chantier maritime Verreault. C'est certain que c'est important pour le transport maritime. On mentionnait le transport maritime de courte distance, c'est important d'avoir des chantiers qui sont bien fonctionnels. Mais, dans le cas plus spécifiquement du chantier maritime Verreault, je pense qu'il faut laisser aux parties le soin de négocier.

Perspectives en matière de transport maritime

M. Dampousse: O.K. Quelle est la vision à long terme de la ministre concernant le transport maritime?

Mme Boulet: Là, je pense que j'ai répondu abondamment...

Une voix: En partie.

Mme Boulet: ...dans la première question.

Écoutez, la vision à long terme, c'est que, nous, on y croit. Dans un contexte de développement durable, tantôt je vous ai parlé de projets. J'ai des notes ici. En fait, le transport d'aluminium permet d'économiser, en termes de gaz à effet de serre, entre 10 000 et 15 000 tonnes par année, et le transport de copeaux, c'est entre 6 000 et 9 000 tonnes par année. Alors, nous, on y croit, l'intermodalité, le cabotage, le transport de marchandises sur courte distance, et c'est dans ce contexte-là que le gouvernement a mis en place son programme sur l'intermodalité, pour accompagner, pour soutenir les entreprises qui vont vouloir mettre en place de tels... Alors, dans le plan vert, également. Tantôt, dans la stratégie énergétique, on parlait de 145 millions de dollars, là, pour le plan vert, dont il y a un 130 millions pour le transport collectif, il y a un 10 millions pour l'intermodalité, alors qui est négocié, en plus de 5 millions pour la stratégie énergétique.

On a également un beau projet qui est le corridor de commerce Québec-Ontario. Alors, le principe d'un corridor de commerce, ça existe déjà dans l'Ouest canadien, le corridor, là... c'est avec l'Asie. Alors, on est après définir, avec le Forum de concertation sur le transport maritime, avec tous les partenaires, on est après s'inscrire dans une démarche pour définir un corridor de commerce Québec-Ontario, alors dans lequel il y aura le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et le gouvernement ontarien. Alors, on sait que le corridor Québec-Ontario est le principal couloir économique du Canada. Le Québec et l'Ontario regroupent plus de 60 % de la population canadienne, contribuent pour plus de 60 % au PIB du pays et comptent pour plus de 75 % de la production manufacturière canadienne. Alors, sur cet axe se greffent les corridors majeurs que sont Québec-New York et Québec—Nouvelle-Angleterre, où se concentre aussi une part importante du commerce extérieur du Québec.

Alors, ce qu'on est après concevoir, c'est un concept qui va définir les échanges autant commerciaux que, à la limite, du transport de personnes. Mais c'est le transport multimodal intégré, qui est performant, qui va être à l'appui du développement du corridor de commerce, qui va faciliter la fluidité et la sécurité des déplacements. Alors, comment peut-on augmenter la performance de nos déplacements, en termes de déplacement de marchandises, entre le corridor du Québec et les Grands Lacs, en Ontario? Alors, c'est ce qu'on appelle un principe de corridor de commerce. Le gouvernement fédéral a donné 591 millions de dollars pour développer des projets dans le corridor de commerce de l'Ouest du Canada. Alors, nous, on travaille actuellement avec le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement fédéral pour aller chercher des sommes qui seront disponibles pour nous permettre de soutenir des projets qui vont améliorer finalement le transport de marchandises sur le fleuve Saint-Laurent.

Alors ça, c'est un très beau projet. Et, comme je vous dis, l'ensemble des intervenants autour de la table du Forum de concertation... C'est Mme Madeleine Paquin qui est en charge du dossier du corridor de commerce. Elle est la présidente de Logistec, qui est une grosse entreprise de transport qui est logée au port de Montréal. Alors, on développe et on travaille activement à définir et à encadrer ce que pourrait être le corridor de commerce et à aller chercher également les subventions qui pourraient nous permettre, là, d'accompagner les projets dans le cadre de ce corridor de commerce là.

Traversier Les Escoumins—Trois-Pistoles

M. Dampousse: Une autre question. La saison 2007 du traversier Les Escoumins—Trois-Pistoles a été annulée, et cela dure depuis 2005. Des emplois ont été perdus, alors que la ministre a fait avancer le dossier auprès du gouvernement fédéral. Où vous en êtes rendue?

Mme Boulet: Alors, le dossier Trois-Pistoles—Les Escoumins, évidemment on est très préoccupés, très sensibles à la situation parce que, dans cette région-là, ça représente plusieurs emplois. C'est un lien stratégique également pour cette population-là, d'une rive à l'autre. Maintenant, comme je le disais d'entrée de jeu, avant d'accepter un transfert d'une cession de port, il faut s'assurer que les montants pour réparer les infrastructures correspondent aux besoins de l'infrastructure, non pas seulement sa réparation et sa mise à niveau, mais également son entretien pour les 25 prochaines années.

Alors, on est en discussion avec le fédéral et avec les gens de Trois-Pistoles, Les Escoumins. On est en discussion, depuis peut-être, je dirais, les deux dernières années, à bien définir les besoins des infrastructures pour réparer le quai. Parce que ça prend des expertises, ça prend des analyses, ça prend des plans et devis. Et c'est souvent des structures qui sont imprévisibles parce que c'est une structure qui est dans l'eau, qui est sous-marine. Alors, souvent, il faut préciser les coûts parce qu'on peut avoir des surprises.

Alors, c'est ce qu'on fait depuis les deux dernières années. On travaille avec ces gens-là, on les a rencontrés à plusieurs reprises. Et on s'assure d'avoir les décrets actuellement au niveau de l'Environnement. On s'assure également d'avoir l'autorisation, au ministère des Affaires

municipales, de négocier l'entente avec le fédéral, et on est sur le point de s'entendre. On a statué sur le montant nécessaire, c'est 15,8 millions de dollars. Alors, d'ici les prochains jours ou à très court terme, on devrait être en mesure de signer l'ensemble des documents qui sont nécessaires pour que le fédéral puisse transférer ces montants-là et qu'on procède à la mise à niveau des infrastructures.

Le Président (M. Domingue): Une dernière... une minute, M. le député de Maskinongé.

Financement des traversiers en région éloignée

M. Dampousse: Une minute? Mme la ministre peut-elle nous dire combien d'argent concrètement va être investi pour les traversiers pour les régions éloignées?

Mme Boulet: Là, vous avez plusieurs dossiers. Pour les traversiers, le gouvernement investit à chaque année — je vais vous dire ça de mémoire, là — 43 millions de dollars par année. On prévoit que ça va être un peu plus pour l'année 2007-2008. En tout, je pense que c'est...

Il y a le CTMA, alors, qui est une desserte maritime, là, aux Îles-de-la-Madeleine; c'est environ, je vous dirais, tout près de 8 millions par année. Il y a également le Relais Nordik, qui dessert toute la Basse-Côte-Nord, et le Relais Nordik va nous coûter... On vient de renégocier un nouveau contrat avec les gens de la Basse-Côte-Nord pour permettre d'avoir un nouveau navire — alors ils sont très heureux — un navire qui est beaucoup plus grand, un navire qui aura beaucoup plus d'espace passagers, un navire qui aura beaucoup plus de cabines pour que les gens, les citoyens puissent dormir sur le bateau. Parce qu'il faut comprendre que le voyage de la Basse-Côte-Nord vers Montréal, c'est tout près de sept jours. C'est ça, M. Meloche?

M. Meloche (André): ...Rimouski.

Mme Boulet: Alors, bien, de Rimouski à la Basse-Côte-Nord. Et on est après regarder également les tarifs de marchandises, pour que la marchandise, à ces gens qui se rendent sur la Basse-Côte-Nord, arrive à un prix qui soit raisonnable. Alors, l'entente, qui est sur le point d'être signée, le contrat est parti et est actuellement chez Relais Nordik depuis le mois d'avril. Alors, cette entente-là est sur 10 ans, et on prévoit qu'elle coûtera environ 9 millions de dollars par année.

Alors ça, c'est les trois gros dossiers. Mais au total, si je prends le cahier des budgets, je pense que c'est tout près de 68 millions. C'est à peu près une soixantaine de millions, entre 60 et 70 millions de dollars qui sont investis par année...

Le Président (M. Domingue): En conclusion, Mme la ministre.

Mme Boulet: ...sur des services pour desservir des régions éloignées et pour accompagner la Société des traversiers du Québec.

● (21 h 40) ●

Le Président (M. Domingue): Merci. Je vais reconnaître le député de Rimouski.

Ventilation des crédits

M. Pelletier (Rimouski): Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de vous saluer, tout le monde, M. le Président, tout le monde des autres partis. Même si on s'est vus toute la journée, c'est la première fois que je parle tout fort. J'étais surtout ici comme observateur, en attendant de travailler dans le transport maritime parce que je suis porte-parole de notre parti en transport maritime. Je veux saluer Mme la ministre également ainsi que tous les gens qui l'accompagnent. Et je vous dis un gros merci d'être là, M. Farrah, que j'ai connu parce qu'il a été député dans notre coin. Lui ne m'a pas connu, mais, moi, je l'ai connu parce que... Ça me fait plaisir de le saluer particulièrement.

Une voix: ...

M. Pelletier (Rimouski): Moi, je suis un nouveau, mais je ne suis pas nécessairement un jeune nouveau, là. Il ne faut pas se tromper. C'est pour ça qu'on a ri cet après-midi, quand mon confrère de Bertrand a dit que les cheveux lui redressaient sur la tête. J'étais un peu jaloux.

Alors, dans les préliminaires, Mme la ministre, je pense que vous avez rendu pas mal, dans ce que vous avez dit à date, pas mal de ce que je pense. Étant député de Rimouski, vous savez, Rimouski, chez nous, le fleuve, c'est encore un fleuve. Il a une quarantaine de kilomètres de large. Et puis je pense qu'on l'utilise beaucoup, le fleuve Saint-Laurent, chez nous, que ce soit par nos institutions d'enseignement au niveau maritime... On a un centre de recherche en technologie biomarine, on a un institut maritime, un institut des sciences de la mer, puis ainsi de suite. Alors, on utilise beaucoup le fleuve, chez nous.

On a quelques traverses aussi Côte-Nord—Côte-Sud et aussi on a des dessertes: des dessertes de la Basse-Côte-Nord, qui partent, la plupart, de Rimouski, et puis la desserte, le CTMA. Bien, il passe devant Rimouski. On espère, à un moment donné, quand on va parler de cabotage, qu'il va arrêter à Rimouski.

Alors, je passerais tout de suite aux questions. D'abord, vous avez un budget cette année, dans le maritime, si je lis bien, là, le document, vous avez un budget de 68 millions. L'an passé, il était de 62. Alors, est-ce que vous pouvez nous donner un peu une ventilation — vous en avez parlé un petit peu tantôt, là, mais nous donner une ventilation — du 68 millions puis en même temps, bien, nous dire où va le 6 millions d'augmentation.

Mme Boulet: Bien, le 6 millions, vous le dire par coeur, là, essentiellement il y a déjà, en partant, un 3 millions sur la Société des traversiers. Alors, on passe de 43 millions à 46 millions. C'est en partant, c'est... Après ça, j'ai d'autres augmentations. Alors, j'ai une augmentation attribuable à la bonification du programme de... Ah, c'est parce que, dans le transport, en fait il y a le maritime, il y a l'aérien, il y a tout ça ensemble.

M. Pelletier (Rimouski): 68 millions, c'est seulement le maritime?

Mme Boulet: Oui, mais c'est parce que... Alors, je l'ai ici. Alors, les dessertes maritimes, on va passer de 14 millions à 17 millions, 14,5 millions à 17,5 millions,

la Société des traversiers, de 14,2 millions à 46,8 millions, le service de dette en infrastructures maritimes au Nunavik, en fait ça reste le même montant, 1,6 par rapport à 1,6, et l'intermodalité maritime est passée de 2 millions à 2,2 millions de dollars. Alors, ça fait la différence.

M. Pelletier (Rimouski): D'accord. Quand vous parlez du 43 à 46 millions pour la Société des traversiers, ça comprend le CTMA, ça comprend tout ça, là?

Mme Boulet: Non. C'est juste la Société des traversiers.

M. Pelletier (Rimouski): Non? Juste la Société des traversiers? Le CTMA, lui, il est dans?

Mme Boulet: Il est dans les dessertes.

M. Pelletier (Rimouski): Ah, il est avec la desserte, là, le Relais Nordik?

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

M. Pelletier (Rimouski): O.K. 17 millions, là, c'est 9 plus 8. O.K.

Mme Boulet: Il est dans les dessertes maritimes, dans le 17.

M. Pelletier (Rimouski): 17 plus 8, là...

Mme Boulet: Alors, ça veut dire qu'il y a à peu près 8, 8, là, c'est à peu près 8 millions chaque, à l'heure actuelle.

Négociations avec la firme Relais Nordik

M. Pelletier (Rimouski): Dans la desserte, justement, de la Basse-Côte-Nord... Je reviens quand même sur la question, là, pour être clair que c'est complété, parce que ça, la desserte Relais Nordik, c'est un contrat qui a terminé en mars 2005 et puis qui n'a pas été renouvelé tout de suite. Vous êtes allés en appel d'offres et puis vous avez eu un soumissionnaire. Puis ça, j'étais en pratique publique, puis ça m'arrivait souvent. Quand un client me demandait une soumission, assez souvent ça lui coûtait plus cher après sa soumission. Alors, c'est un peu ce qui est arrivé. Probablement que Relais Nordik savait qu'il serait le seul soumissionnaire, et puis il a rajusté ses prix. Et puis ça a fait deux ans, et puis après ça ça a été renouvelé pour un autre deux ans en attendant que la négociation se fasse. Alors, au niveau de la négociation, il y avait les prix, il y avait la durée du contrat, puis il y avait aussi la grille tarifaire. Au niveau de la grille tarifaire, est-ce qu'à date il y a eu des consultations dans le public, et puis que Relais Nordik est à l'aise, là, avec sa nouvelle grille tarifaire? Les gens l'ont acceptée puis...

Mme Boulet: Bon, en fait, c'est ça, le dossier du Relais Nordik, vous avez le bon historique. Alors, il y a eu un seul soumissionnaire. À partir du moment où il y avait un seul soumissionnaire, ça nous permettait de négocier avec ce soumissionnaire-là. Alors, ça a été plus long parce qu'au départ il n'était pas question d'avoir un bateau neuf.

Et, dans les négociations, on en est venu au fait qu'ils étaient pour construire un bateau neuf. Alors, évidemment, la conception puis la construction impliquaient des délais. Donc, c'est pour ça qu'on a reconduit le contrat qui existait, qui était déjà en place et puis qu'on permet finalement, par ce temps-là, bien la construction d'un nouveau navire. Comme je vous disais, il est beaucoup plus grand en termes de capacité, il y a plus de cabines pour dormir.

Et il y avait également une révision complète de la grille tarifaire. Alors, la grille tarifaire, ce qu'on a mis, on a mis un comité en place pour revoir l'ensemble des éléments de la grille tarifaire. Et en attendant on était revenu à la grille de 2005. On avait même soustrait...

M. Pelletier (Rimouski): ...la nouvelle grille 2005 ou celle qui était là avant?

Mme Boulet: Là, à l'heure actuelle, c'est ça, c'est la grille 2005 qui est en fonction, et on a soustrait même l'augmentation, la hausse due au carburant, un 15 % additionnel qui était dû au carburant, qui a été soustrait. Et on a fait un examen exhaustif de l'ensemble de la grille tarifaire pour être certains... Parce qu'il y avait une difficulté par rapport aux marchandises, aux denrées sèches puis aux denrées fraîches. Alors, il y avait cette dynamique-là, là, qu'il fallait revoir pour s'assurer que les gens qui sont à Blanc-Sablon ou à Vieux-Fort ne paient pas plus cher parce que leur distance, en termes de parcours de bateau, est plus longue. Alors, il fallait s'assurer qu'il y ait une équité pour l'ensemble des résidents de la Basse-Côte-Nord. Et, dans ce contexte-là, il y a eu une révision exhaustive très minutieuse de la grille tarifaire.

Et là le contrat a été négocié avec Relais Nordik. Le contrat est chez Relais Nordik actuellement. Ils sont après en faire la lecture, regarder l'ensemble des... la finalité, finalement, et on attend le retour de la signature.

Maintenant, M. Loranger est la personne qui s'est occupée de très, très près de ce dossier-là. Peut-être qu'il pourrait vous apporter certains compléments d'information, s'il y a quelque chose auquel je n'aurais pas répondu.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'il y a... Je m'excuse, monsieur...

M. Loranger (Jean-Louis): Mme Boulet a pas mal dit tout ce qu'il y avait à dire. Au niveau de la grille tarifaire...

Le Président (M. Domingue): M. Loranger. M. Loranger, s'il vous plaît, un instant. Est-ce qu'il y a consentement pour entendre...

Une voix: Oui.

Le Président (M. Domingue): Vous pourriez vous présenter, s'il vous plaît?

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint pour la Direction générale de l'Est à Québec.

Le Président (M. Domingue): Merci.

M. Loranger (Jean-Louis): Alors, Mme Boulet a pas mal tout dit en ce qui concerne le dossier. En ce qui regarde la révision de la grille tarifaire, c'est en train de se faire. Alors, on est rendu à l'étape des simulations ou des validations du travail qui a été fait. La nouvelle grille tarifaire devrait être disponible en août 2007 et pour qu'on puisse, dans chacun des villages et avec chacun des intervenants, faire les consultations durant l'automne 2007, pour que la nouvelle grille tarifaire soit en vigueur au 1er avril 2008.

M. Pelletier (Rimouski): ...on est dans un système de marché, finalement, là. On a dit, en 2005: Bon, ça nous coûtait 4,8 millions par année, en moyenne, sur le contrat de cinq ans, là. 24 millions, ça fait... En moyenne. Probablement qu'il y a eu une graduation.

M. Loranger (Jean-Louis): 26 millions.

M. Pelletier (Rimouski): 26?

M. Loranger (Jean-Louis): 26 millions pour les cinq ans, de 2000 à 2005.

M. Pelletier (Rimouski): O.K. Alors, c'est 4,9 au lieu... en tout cas 5 millions par année. Puis là on a monté... Bien, on a fait... D'ailleurs, vous l'avez mentionné dans les notes de la commission, l'an passé, vous étiez le premier gouvernement qui avait procédé à une action démocratique d'aller en appel d'offres. Ça, c'est correct. Alors, vous êtes allés en appel d'offres, puis là vous avez eu un soumissionnaire. Puis, en passant, l'appel d'offres, il y a eu à peu près 18 addenda à l'appel d'offres. Il y a eu des changements, puis ça a été... Mais disons que c'est une question d'expérience. C'était la première fois que vous alliez en appel d'offres avec le Relais Nordik. Et puis là vous aviez un soumissionnaire, et puis ça a coûté 8,5 millions, je pense, cette année-là, puis là vous avez continué avec ça. Mais là toute l'histoire a changé, là. C'est que, là, on est arrivé avec... Bon, bien, on veut transporter beaucoup plus de passagers. Je pense que c'est 1 500. C'est très ambitieux. Ça se peut-u?

Mme Boulet: ...

M. Pelletier (Rimouski): Non?

Mme Boulet: C'est 300.

M. Pelletier (Rimouski): 300? O.K. Mon chiffre est sur cinq ans. Parce que, nos budgets, souvent les chiffres sont sur cinq ans. Les chiffres sont sur un an. Alors, 300, c'est quand même très ambitieux, puis vous voulez grossir le bateau, avoir plus des marchandises, puis ainsi de suite. Et puis là on arrivait avec un nouveau modèle, avec plus de passagers, plus de marchandises, puis ainsi de suite. Puis là vous étiez sur un contrat de 15 ans, 10 ans, ça se discutait. Mais là ça ne vous a pas tentés, étant donné que c'était complètement autre chose, de retourner en appel d'offres?

M. Loranger (Jean-Louis): O.K. Bien, peut-être pour répondre, là, les nouvelles caractéristiques qu'on a mises dans l'appel de candidatures, c'était suite à une consultation des gens de la Basse-Côte-Nord. C'est à leur demande...

Mme Boulet: C'est ça, c'est à leur demande.

● (21 h 50) ●

M. Loranger (Jean-Louis): ...parce qu'il y avait continuellement beaucoup de plaintes. Il y a toujours eu des plaintes au niveau des tarifs, il y a toujours eu des plaintes au niveau de la capacité du navire, etc. Alors, les exigences qu'on a mises dans l'appel de candidatures, nous étions d'accord avec, et c'était pour satisfaire les gens de la Basse-Côte. Ça répondait à leurs demandes. Pas à 100 %, mais ça répondait à leurs demandes et à leurs doléances depuis de nombreuses années.

Quand on est allés en appel de candidatures avec les exigences qu'on avait... Vous dites: Vous saviez qu'on avait un seul soumissionnaire. Non, on ne le savait pas qu'on avait un seul soumissionnaire. C'est pour ça aussi qu'il y a eu de nombreux addendas. Parce que les gens de la Basse-Côte ont posé beaucoup de questions pour s'assurer de la compréhension des conditions qu'il y avait dans l'appel de candidatures. D'autres personnes qui étaient intéressées à soumissionner ont posé aussi de nombreuses questions ou de nombreuses interrogations, et c'est pour ça qu'il y a eu de nombreux addendas, qui ont retardé l'appel de candidatures.

Et, avec les exigences qu'on posait dans cet appel de candidatures là, le bateau que possédait Relais Nordik ne pouvait pas satisfaire les conditions du contrat. Alors, on ne peut pas dire au départ: Relais Nordik était avantagé. Parce que ça nécessitait un nouveau bateau. Peut-être pas nécessairement un bateau neuf. Ça pouvait être un bateau usagé qui était sur le marché. Mais, nous, on ne croyait pas que Relais Nordik pouvait modifier son bateau actuel pour répondre aux nouvelles conditions qu'on exigeait en termes de capacité de marchandises, en termes de capacité de passagers et en termes de capacité pour le transport des véhicules.

M. Pelletier (Rimouski): Maintenant, la période... C'est peut-être une dernière question...

Mme Boulet: Je vais vous donner juste un exemple, M. le député, si vous me permettez. Transporter un véhicule d'un village à l'autre, ça coûtait une affaire comme 700 \$, 800 \$. Ça n'avait aucun bon sens. Alors, il y avait vraiment des plaintes, il y avait vraiment des besoins qui avaient été exprimés par les gens de cette région-là, et l'appel d'offres a été fait en tenant compte de ces besoins-là.

M. Pelletier (Rimouski): Vous avez sûrement fait le calcul: si on ramenait le 8,5 millions que ça coûte maintenant, là, en quantité de marchandises transportées, ce ne serait peut-être pas beaucoup plus cher que c'était en 2005, là.

M. Loranger (Jean-Louis): Non, parce que, écoutez, il y a beaucoup de facteurs aussi, puis il faut considérer que, dans le maritime, le carburant est une dépense d'à peu près 20 % au niveau du fonctionnement.

Alors, vous connaissez les coûts d'augmentation du carburant. Il y a des coûts reliés aussi du fait que ça prend un nouveau navire. Alors, finalement, bien c'est pour ça qu'on en arrive, là, à un coût moyen d'environ 9 millions pour les 10 prochaines années en ce qui regarde... au niveau de la desserte maritime.

M. Pelletier (Rimouski): Mon avant-dernière question sur ce sujet-là, c'est que la période, c'est 10 ans?

Mme Boulet: Oui.

M. Pelletier (Rimouski): Pourquoi 10 ans? Pourquoi pas 15 ans? Pourquoi pas cinq ans?

Mme Boulet: Cinq ans, ce n'est pas assez long.

M. Loranger (Jean-Louis): Bien, pourquoi 10 ans? Parce qu'à partir du moment qu'on doit penser à un nouveau navire, selon les spécialistes du maritime — mais ça, M. Meloche pourrait préciser — 10 ans semble être un terme, là, qui est raisonnable. Évidemment, quand on parle de 10 ans, les gens de la Basse-Côte, ils n'aiment pas ça parce qu'ils trouvent ça trop long, parce qu'eux souhaiteraient toujours, à un moment donné, être en mesure d'avoir la capacité financière d'avoir accès peut-être à ce service-là. Mais 10 ans semblait une période normale en termes de financement, où on pouvait avoir, là, des prix raisonnables pour un service de dette sur un bateau.

M. Pelletier (Rimouski): En fait, je suis très d'accord avec vous, parce que, nous, quand on voyait 15 ans, on trouvait ça long aussi, là. Mais on comprend qu'il faut que le propriétaire paie son bateau.

Une voix: Trois minutes.

Société des traversiers du Québec (STQ)

Privatisation

M. Pelletier (Rimouski): Hein? Trois minutes? On va changer de sujet. La STQ, Société des traversiers, j'ai une petite question là-dessus. Ça va être trois questions d'une minute chaque. La Société des traversiers, c'est qu'on a parlé de privatisation, à un moment donné. Je ne sais pas si le parti au pouvoir veut financer des baisses d'impôt avec la vente des STQ. Je ne sais pas. Non? Bien, on ne le sait pas. C'est qu'on parlait de privatisation, puis c'est que j'ai vu un petit point, à un moment donné, juste ici. C'est une question qui a été posée au gouvernement pour la commission. On dit, dans un paragraphe: Un comité de suivi — en parlant de la privatisation; un comité de suivi — composé de représentants de la STQ et du MTQ, présidé par le sous-ministre des transports et auquel participe le président de la STQ, a été formé. Une équipe technique... ta, ta, ta... puis on continue. Alors ça... Mais c'est à l'étude.

Mme Boulet: Je peux répondre, vous autres? Alors, écoutez, je vais vous donner un peu un résumé du dossier de la modernisation de la Société des traversiers. Alors, vous vous rappelez que le Conseil du trésor avait

fait faire une étude, le rapport Boudreau, à l'époque, qui recommandait l'abolition de certains organismes ou certaines institutions, et la STQ était à l'époque dans ce dossier-là. On recommandait d'abolir la Société des traversiers du Québec. Nous, au ministère des Transports du Québec, on a demandé au Conseil du trésor de réviser sa position et de surseoir à cette recommandation-là en considérant qu'il fallait voir non pas seulement l'organisme, mais également la qualité des services offerts, tout en respectant les conventions collectives. Parce qu'on sait qu'à la STQ il y a plus de 400 employés. Alors, il fallait voir à offrir la qualité des services aux citoyens du Québec mais également tout en respectant les conventions collectives qui étaient en place.

Alors, suite à ce dossier-là, le Conseil du trésor nous a permis de mettre en place un comité pour voir, bon: est-ce que c'est plus avantageux que le MTQ, continue d'opérer et gérer? Parce que la société est très efficace dans ses opérations. Et c'est ce qu'on a eu comme recommandation de ce comité de travail là, c'est que la société, elle est efficace, et qu'il n'y aurait pas de gain financier, il n'y aurait pas d'avantage, à l'offre de service, de donner ça à une entreprise privée, par rapport à ce que fait la STQ.

Alors, il n'est pas question de privatisation. Tout ce qui est à l'étude actuellement...

M. Pelletier (Rimouski): ...parce que je veux vous poser une autre question absolument.

Mme Boulet: Alors, il n'est pas question de privatisation.

État du traversier Camille-Marcoux

M. Pelletier (Rimouski): Merci. Le Camille-Marcoux. Parce que c'est dans notre coin, ça.

Le Président (M. Domingue): M. le député de...

Mme Boulet: Ça, je vais pouvoir vous répondre.

M. Pelletier (Rimouski): On a des problèmes de sécurité.

Le Président (M. Domingue): ...une dernière question, une minute.

M. Pelletier (Rimouski): On a des problèmes de stabilisation. Ça coûte 1 million, le réparer. Semble-t-il qu'il n'est pas réparable. Il faut changer le bateau.

M. Farrah (Georges): Alors... Oui. Georges Farrah, président de la société. Alors, M. le député, non, ce n'est pas vrai que ce n'est pas réparable, loin de là...

M. Pelletier (Rimouski): ...que le bateau est passé date. Ça ne donne rien d'investir dessus, il serait passé date.

M. Farrah (Georges): Non, non, non, absolument pas, là. Alors, on est en train de préparer, nous, le devis pour effectivement procéder aux travaux de restauration au niveau des stabilisateurs. On a aussi quelques autres travaux à faire sur le bateau. Donc, par conséquent,

là, tous ces travaux-là peuvent se faire sans aucun problème, et ce n'est pas vrai que le bateau est fini. C'est un bateau qui a 30 ans et a un certain âge mais peut naviguer encore très longtemps et de façon sécuritaire.

M. Pelletier (Rimouski): O.K. C'est réparable. Le contrat chez Relais...

Le Président (M. Domingue): Merci...

Mme Boulet: ...s'en va chez Mme Verreault.

Négociations avec la firme Relais Nordik (suite)

M. Pelletier (Rimouski): Le contrat chez Relais Nordik... Ils ont accepté, Relais Nordik?

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député de Rimouski.

Mme Boulet: Bien, le contrat est chez eux, là, puis...

M. Pelletier (Rimouski): Il est...

Mme Boulet: Bien, on attend le retour du contrat, mais ça a été négocié avant qu'ils reçoivent le contrat, bien évidemment.

M. Pelletier (Rimouski): O.K. Merci beaucoup.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais reconnaître, pour le dernier bloc, le député de Marquette.

Principaux enjeux

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Une très courte question. Premièrement, pour saluer mon ancien collègue, président de la Société des traversiers du Québec, ceux qui ne le savent pas, qui a été ministre du Tourisme du Québec à l'époque et whip de l'opposition officielle à l'époque. Je me rappelle de très bons souvenirs. Mais je voulais lui poser une question, quand même relativement large, à savoir quels sont les principaux enjeux pour la Société des traversiers du Québec, à son point de vue, quels sont les défis qui attendent la société pour les cinq, 10 prochaines années?

M. Farrah (Georges): Alors, merci, M. le député. Alors, évidemment, les différents enjeux sont de différents ordres, mais définitivement qu'il y en a plusieurs. D'une part, il y a des investissements majeurs au niveau de la flotte. Tantôt, on parlait du Camille-Marcoux. Alors, définitivement que la société est en train de travailler sur différentes options, là, eu égard à la situation du Camille-Marcoux, qui sera présentée au gouvernement d'ici 2008. Alors, on est à nos planches à dessin de ce côté-là, à notre table de travail. Évidemment, toute la situation aussi du financement. Comme vous savez, la subvention, là, du ministère eu égard à la société est augmentée de façon considérable au cours des dernières années, et évidemment, dans le cadre de la modernisation et l'étude qui a été faite par le gouvernement, la décision devra être prise incessamment. Donc, on va nous demander

aussi de regarder toute la situation du financement relativement aussi, également, aux besoins d'investissement immobilier qu'on va avoir, là, en termes d'investissements importants. Donc, il faut s'assurer aussi d'avoir les capitaux suffisants pour faire en sorte qu'on va pouvoir renouveler notre flotte.

Évidemment, aussi on regarde la possibilité aussi, et ça, c'est une perspective plus STQ, de voir si on peut peut-être obtenir d'autres responsabilités en termes de traversiers qui se passent au Québec. Et, en termes de vision à long terme, nous, on se dit que... Sans prétention, je pense que nous sommes des bons opérateurs de traversiers et par conséquent je pense qu'il pourrait y avoir un avantage, au niveau gouvernemental, de consolider chez nous. Ceci étant dit, on aura à faire la preuve, mais pour nous, dans une perspective de vision à long terme, ce sont des choses qui nous préoccupent et qu'on sera en mesure de faire savoir au gouvernement. Mais ultimement ce sera à la ministre à prendre la décision, et je ne peux présumer de la décision qu'elle va prendre.

Mais évidemment aussi toute la dynamique en termes de dépenses. Le coût du carburant, en termes de transporteur public, est un élément de dépense très important. Et aussi toute la mise aux normes au niveau du gouvernement fédéral. Comme vous savez, la juridiction, au niveau maritime, est fédérale. Donc, par conséquent, on a des obligations réglementaires en termes d'effectif minimal pour s'assurer que le bateau navigue de façon sécuritaire. C'est une priorité numéro un. Alors, on a des obligations d'effectif, donc, par conséquent, on n'a pas de contrôle sur les coûts. S'il y a une obligation d'avoir huit, neuf, 10 ou 20 officiers à bord d'un bateau, bien par conséquent on est obligé de le faire.

● (22 heures) ●

Tout, aussi, l'élément de la sûreté, l'antiterrorisme. Alors, on est visés aussi par ça comme transporteur public, comme le métro de Montréal, par exemple, ou les autobus. Alors, définitivement, depuis septembre 2001, alors, nous, on va être visés aussi par un système... de mettre de l'avant, là, un système qui peut prévenir les attentats. Et évidemment aussi on a une dynamique particulière, parce que, nous, on a des bateaux principalement de traverse rapide, de 10, 15, 20 minutes. Donc, il faut faire en sorte aussi de ne pas créer un préjudice aux usagers et une entrave à la fluidité. Alors, ce sera quand même... il va falloir être créatifs pour faire en sorte qu'on puisse avoir des mesures qui soient, d'une part, efficaces et, d'autre part, aussi qui ne nuisent pas au niveau de l'opération. Et d'ailleurs, à la société, on est en train de faire faire une étude relativement à l'implantation d'un système de sûreté antiterroriste, là, qui sera déployé sur l'ensemble de nos traverses.

Et, en terminant, bien on est à l'élaboration d'un plan stratégique, planification stratégique. Alors, ça fait deux ans qu'on devait la faire, mais, compte tenu qu'on était en observation, on était en examen, si vous me permettez l'expression, au niveau du gouvernement, on s'est dit: Bon, s'il y avait une décision de privatisation, par exemple, à ce moment-là ça ne donne rien de faire une planification sur cinq ans ou sur trois ans, alors que ton avenir n'était pas décidé. Alors, on est en train d'élaborer cette planification stratégique là.

Et un enjeu majeur, entre autres, là, au-delà de tous ceux que je viens de vous évoquer, ça va être aussi

qu'on soit une organisation impeccable au niveau environnemental. On veut être à l'avant-garde, nous, en termes écologiques, en termes d'environnement, tant au niveau du fonctionnement de nos bateaux... Alors, par conséquent, c'est des enjeux qui sont importants mais qui nous préoccupent au plus haut point, et on veut être à l'avant-garde à ce niveau-là.

Le Président (M. Domingue): Bien. Merci. Le temps est terminé. Alors, la commission...

Une voix: ...

Le Président (M. Domingue): Oups! Excusez. Madame, il vous reste 14 minutes.

Gestion du service à la clientèle

Mme Gonthier: O.K. C'est beau. Deux courtes questions. Au niveau de la STQ, vous êtes en fonction depuis 36 ans. En 2005-2006, je pense que vous avez... il y a eu au-delà de 5 millions de passagers qui ont utilisé les services de la société pour des fins professionnelles ou des fins de loisir. Comment maintenez-vous le contact avec les usagers des différentes traverses afin de demeurer à l'écoute, le service client, là, puis qualité du service, etc.?

M. Farrah (Georges): Merci, Mme la députée. À la STQ, on a été innovateurs eu égard à la relation qu'on peut avoir avec les usagers et les régions dans lesquelles on a des dessertes, parce qu'on a implanté des comités consultatifs régionaux. Donc, à chaque endroit qu'on a une traverse, on a un comité consultatif où est présent sur le comité, évidemment, la STQ, ça va de soi, un représentant des usagers du coin, un représentant de la chambre de commerce, représentant de l'ATR. Le monde municipal est présent. Et on tient deux réunions par année, une au printemps et une à l'automne, à chacune de nos traverses, avec ces comités-là.

Alors, ce comité-là fait en sorte, comme vous l'avez si bien dit, de garder un contact constant avec le milieu, connaître aussi leurs prérogatives, connaître leurs besoins, puis aussi leur faire connaître nos prérogatives également, que ce soit en termes de tarification, en termes d'offre de service, augmentation au niveau de la fréquence. Et des fois, évidemment, bien il y a des choses aussi que malheureusement on ne peut pas accepter. Mais le fait de maintenir un contact constant fait en sorte qu'on est à l'écoute de la population, et on peut assurer une offre de service et un service, je pense, qui correspond aux attentes de la population.

Et, juste un exemple, là. Évidemment, on en a un à Sorel, Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, on a un comité, comme partout, comme à Matane ou dans d'autres régions. Et, à un moment donné, bien il y a un usager, qui est représentant commercial, puis il disait: Bien, écoute, ce serait peut-être intéressant si on pouvait avoir un bateau, un départ à 5 heures le matin, notamment à cause du développement au niveau de l'agriculture, au niveau du maïs, avec l'usine d'éthanol, puis tout ça. Alors, ça amène un plus gros trafic lourd très tôt le matin. Alors, bien c'est grâce à ces comités-là qu'on a dit: Oui, c'est une bonne idée. On va faire en sorte d'avoir un départ plus tôt le matin pour libérer aux heures de pointe, à 7, 8 heures, à

des usagers d'automobile qui doivent travailler de l'autre bord de la rive.

Alors, c'est un exemple que je vous donne, mais ces comités-là sont très utiles, et on est très fiers de garder un contact constant avec l'ensemble de notre clientèle, et des usagers, et de nos partenaires.

Traverse Cap-aux-Meules—L'Île-d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine

Mme Gonthier: Ma prochaine question, j'imagine que vous allez me répondre que c'est grâce à des études comme ça que vous en êtes arrivés à cette décision-là. La Société des traversiers du Québec est responsable du lien maritime entre Cap-aux-Meules et L'Île-d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine. Cette île abrite une communauté qui est là depuis plusieurs générations, et on sait que vous assumez le lien maritime en contractant le transporteur local. Mais nous apprenons, cette année, que le ministère a autorisé la STQ à faire construire un bateau pour effectuer le lien maritime avec L'Île-d'Entrée. Est-ce qu'on avait vraiment besoin de ce nouveau bateau?

M. Farrah (Georges): Oui, effectivement, on en avait besoin, parce qu'on a comblé ce besoin-là.

Mme Boulet: C'est le Madelinot qui parle.

M. Farrah (Georges): Non, je ne veux pas être en conflit d'intérêts, mais...

Mme Gonthier: Oui, bien c'est ça j'imaginai, aussi!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Farrah (Georges): On est là pour l'ensemble de la population québécoise et pas seulement pour une seule traverse. Mais effectivement c'est un bel exemple, parce que, malheureusement, là, en ce qui concerne la traverse Cap-aux-Meules—Île-d'Entrée, la société n'était pas en mesure peut-être d'offrir adéquatement le service ou répondre à la mission, là, dont on est responsables. Et c'est pour une raison historique. Il y a un service qui se faisait quand même, mais avec des partenaires différents, une barge qui pouvait venir de façon ponctuelle pour le lourd, un bateau aussi qui commençait à être désuet. Parce que, je pense, Transports Canada nous avait avisés que cet opérateur privé, que le bateau ne serait peut-être plus certifié au cours des prochaines années. Donc, ça nous a amené une réflexion à savoir comment est-ce qu'on va faire en sorte d'établir un nouveau service à L'Île-d'Entrée.

Et qu'est-ce qui a été intéressant dans ce concept-là, c'est qu'on est partis, nous, du principe qu'on a consulté la population. On est allés aux Îles-de-la-Madeleine, on a rencontré la municipalité, on a rencontré les gens de L'île-d'Entrée puis on dit: Quels sont vos besoins? Alors, on a mis sur la table l'ensemble des besoins. On est partis de table rase, on a évalué les besoins avec eux, on a fait ça ensemble. Et on est partis d'un concept où est-ce qu'il n'y avait rien de dessiné comme bateau, il n'y avait rien d'acquis. On a mis les besoins sur la table et on a construit un bateau en fonction des besoins qui nous ont été signifiés et qui ont été acceptés par nous et par la

ministre, ultimement. Alors, c'est un concept très intéressant, parce qu'on a développé un bateau qui va respecter l'ensemble des besoins, comme je disais, puis aussi qui est unique pour cette traverse-là.

Alors, je pense que c'est un très grande réussite pour nous. Et d'ailleurs je veux remercier la ministre, parce qu'ultimement c'est la ministre qui doit aller aussi au Conseil du trésor, plutôt aller au cabinet pour défendre ces dossiers-là. Mais on est très, très fiers, compte tenu que c'est un bateau qui est adapté exclusivement pour les besoins de ces gens-là, et ça correspond, là, à la mission dont on est responsables.

Mme Gonthier: Je vous remercie, M. Farrah. M. le Président, je n'ai plus de question.

Le Président (M. Domingue): Est-ce que le temps est terminé? Oui? Alors, la commission ajourne ses travaux au jeudi 14 juin, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 22 h 7)