ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 juin 2014 — Vol. 44 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports

Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 $

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

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

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 juin 2014 — Vol. 44 N° 4

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	4
M. François Bonnardel	5
Discussion générale	5
Adoption des crédits	82
Documents déposés	83

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Ghislain Bolduc
Mme Marie-Claude Nichols
M. Patrick Huot
M. Serge Simard
Mme Manon Massé
M. Michel Matte
Mme Nicole Léger
M. Gaétan Lelièvre
M. Robert Dutil
Mme Chantal Soucy

* Mme Danièle Cantin, ministère des Transports
* M. Jacques Caron, idem
* M. Nicolas Girard, Agence métropolitaine de transport

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 25 juin 2014 — Vol. 44 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente et une minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires, ce que je vais faire moi-même à l'instant.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2014-2015. Une enveloppe de huit heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bourgeois (Abitibi-Est) sera remplacé par M. Matte (Portneuf); M. Ouimet (Fabre), par M. Huot (Vanier-Les Rivières); M. St-Denis (Argenteuil), par M. Dutil (Beauce-Sud); M. Gaudreault (Jonquière), par M. Lelièvre (Gaspé); M. Roy (Bonaventure), par Mme Léger (Pointe-aux-Trembles); M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Bonnardel (Granby).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la secrétaire. Nous allons débuter par des remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée aujourd'hui, en fin de soirée, à la fin de la séance, et donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Alors, en terminant, je vous invite, aux fins de l'exercice, à procéder à des courtes questions autant que possible et à des courtes réponses autant que possible, le but étant de rendre l'exercice le plus fluide possible et de permettre aux parlementaires d'échanger un maximum.

Alors, nous débutons donc avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 17 minutes.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. Juste à des fins pratiques, est-ce que le temps va être affiché, ou non?

Des voix : ...

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, mesdames messieurs, membres de la commission, c'est avec beaucoup de plaisir que je me présente devant vous aujourd'hui afin de procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports pour l'année financière 2014-2015. Pour mener à bien cet exercice, je suis accompagné de Martin Massé, directeur de cabinet, M. André Caron, sous-ministre associé, à ma droite, ainsi que des sous-ministres adjoints, Mme Anne-Marie Leclerc, Mme Chantal Gingras, Mme Ginette Sylvain, Mme Josée Dupont et M. André Meloche.

M'accompagnent également ou m'accompagneront si nécessaire les responsables des organismes qui relèvent de la responsabilité du ministère des Transports, à savoir : M. Dave Leclerc, vice-président, affaires publiques et gouvernementales et secrétaire général de la Société de l'assurance automobile du Québec en remplacement de Mme Nathalie Tremblay, présidente-directrice générale; M. Nicolas Girard, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport; M. Daniel Bureau, président de la Commission de transports du Québec; M. Jocelyn Fortier, président-directeur général intérimaire de la Société des traversiers du Québec; représentant pour le CGER, M. Paul-Yvan Deschênes. Au besoin, évidemment, vous comprendrez que je ferai appel à l'une ou l'autre de ces personnes afin de vous fournir un complément d'information ou d'apporter des réponses spécifiques à vos questions.

Pour bien comprendre les choix que nous avons dû faire pour l'année budgétaire 2014-2015, il faut resituer cette démarche dans un contexte beaucoup plus global. On se rappelle qu'à notre arrivée le Vérificateur général nous a dressé un portrait un peu différent des finances publiques que nous avions eu précédemment, quelques mois auparavant. Parmi ses constats, on apprenait que le gouvernement du Parti québécois avait un peu sous-estimé le déficit, que les dépenses n'étaient pas contrôlées et que le revenu était affecté par la faiblesse de la croissance économique. Notre gouvernement a présenté un budget responsable, réaliste et surtout respectueux de la capacité de payer des citoyens. Il vise à la fois la relance de notre économie et le redressement de nos finances publiques. Il permettra un retour à l'équilibre budgétaire dès 2015-2016, l'établissement de la croissance des dépenses en fonction de la capacité de payer des contribuables, le financement adéquat des services publics, la poursuite de la réduction de la dette, un engagement envers les générations futures.

Pour atteindre l'équilibre budgétaire selon l'échéancier fixé, nous avons annoncé que la grande majorité des efforts nécessaires pour redresser les finances publiques seront effectués par le gouvernement. Les ministères, les organismes et les sociétés d'État devront donc mieux contrôler leurs dépenses. Pour ce faire, les pouvoirs de gouvernance seront renforcés, et le gouvernement se dotera de meilleurs mécanismes de contrôle et de gestion accompagnés d'un processus de reddition de comptes rigoureux.

C'est donc une réalité avec laquelle le ministère des Transports et les organismes relevant de ma juridiction devront composer. Le Fonds des réseaux de transport terrestre sera également mis à contribution afin de contribuer à l'effort budgétaire. Dans un premier temps, le FORT devra réduire ses dépenses d'un montant équivalent à des gains de productivité représentant 2 % de la masse salariale de même qu'à la réduction de 3 % de ses dépenses de fonctionnement. Dans un deuxième temps, le gouvernement demandera un effort additionnel au FORT qui devra se traduire par une diminution de ses dépenses. Mes collègues le ministre des Finances et le président du Conseil du trésor définiront les modalités d'application ainsi que le rendement escompté pour le FORT.

L'effort de réduction des dépenses interpelle tout particulièrement le ministère des Transports à titre de plus grand donneur d'ouvrage au Québec. Le défi auquel nous devons faire face consiste à continuer d'investir dans les infrastructures dans un contexte de contrôle de la dette et en respectant toujours la capacité de payer des Québécois. Pour relever ce défi, nous allons procéder à une révision du cadre de gestion des infrastructures en nous appuyant sur deux principes, soit baser les investissements sur des critères de priorisation établis par le Conseil des ministres, adopter un mode de gestion rigoureux et transparent appliqué spécifiquement aux grands projets. Ces grands projets sont essentiellement contenus au PQI 2014-2024. L'objectif que nous poursuivons avec ce plan est de maintenir la sécurité et la qualité du réseau routier québécois ainsi que des infrastructures tout en contribuant à la relance économique, à la création d'emplois.

En ce qui me concerne, une économie moderne est indissociable d'infrastructures de qualité. Cet effort de modernisation prévu au programme québécois des infrastructures facilitera à la fois les déplacements des citoyens et des travailleurs de même que les échanges commerciaux entre les entreprises. Nous allons assujettir les investissements à un processus décisionnel efficace ainsi qu'à un contrôle des coûts rigoureux. C'est de cette façon que les Québécois seront assurés qu'ils paient le juste prix pour les infrastructures. Au total, le Plan québécois des infrastructures 2014-2024 prévoit des investissements de quelque 90 milliards au cours de 10 prochaines années. Le tiers de ce montant, 30 milliards, sera destiné au secteur des transports, 20,4 milliards seront consacrés plus spécifiquement au secteur routier, 7,6 milliards iront aux transports collectifs et 2 milliards aux autres modes de transport. Le Programme québécois d'infrastructures couvre un intervalle de planification qui s'échelonne sur une période de 10 ans. Cet outil nécessite donc une actualisation périodique pour tenir compte de l'évolution de la situation et surtout des besoins.

Parmi les principaux projets à l'étude ou en cours de réalisation, il y a le remplacement de l'échangeur Turcot dont les étapes progressent selon le calendrier prévu. Une fois lancé, ce projet sera l'un des plus grands chantiers routiers de l'histoire du Québec. Comme vous le savez sans doute, les défis entourant l'échangeur Turcot sont nombreux et complexes. Il est essentiel de planifier adéquatement ce projet avec la plus grande rigueur afin qu'il se réalise selon les budgets et les échéanciers prévus tout en minimisant les entraves à la circulation pour que les citoyens, par des mesures de mitigation... soient adéquates.

• *(9 h 40)* •

À plus court terme, cependant, ce sont surtout les travaux routiers et la programmation des principaux projets 2014-2016 que j'ai annoncés à la mi-juin qui retiendront notre attention. Ainsi, malgré un contexte financier qui, comme je le mentionnais, comporte son lot de défis, ce sont près de 4,9 milliards qui seront investis sur le réseau routier québécois au cours des deux prochaines années. Ces investissements significatifs prioriseront, d'abord et avant tout, le maintien des actifs dans l'ensemble des régions du Québec. Les investissements seront répartis en fonction des quatre grands axes d'intervention du ministère des Transports.

Tout d'abord, plus de 1 milliard seront consacrés à la conservation de quelque 2 360 kilomètres de chaussée. Près de 2,6 milliards sont destinés à la conservation de 936 structures du réseau supérieur et de 374 structures du réseau municipal. 485 millions seront, par ailleurs, destinés à l'amélioration du réseau routier. Enfin, quelque 810 millions serviront au développement du réseau. Ce montant permettra de poursuivre d'autres projets majeurs déjà entrepris ou prévus au PQI qui cheminent selon le processus prévu. La programmation 2014-2016 permettra le démarrage ou la poursuite de plus de 2 000 chantiers ainsi que le maintien ou la création de plus de 36 000 emplois à l'échelle du Québec.

Pour ce qui est du transport collectif, même si le transport routier accapare une large part des énergies et des ressources du MTQ, il ne s'agit pas du seul secteur où nous interviendrons. Au cours des années qui viennent, le transport collectif va nécessiter des investissements massifs, surtout en raison du déficit d'entretien, qui est deux fois plus élevé que pour le réseau routier. Il est à 33 % dans le routier versus 67 % dans le transport collectif. On s'y attaque en priorité dans notre budget, car ces investissements sont d'autant plus stratégiques qu'ils génèrent des retombées économiques considérables pour le Québec, puisqu'une forte proportion des sommes investies demeure chez nous. Il favorise aussi le maintien et le développement de l'expertise que le Québec a acquise grâce à des entreprises comme Bombardier Transport, Alstom et Nova Bus, des joueurs clés de notre secteur manufacturier qui offrent des emplois de qualité aux travailleurs québécois.

Dans ce contexte de rigueur budgétaire, où le programme québécois des infrastructures global est stabilisé, il y a une augmentation de 20 % des investissements en transport collectif cette année. 980 millions en 2014-2015 pour le transport collectif. Je répète : 980 millions en 2014-2015 pour le transport collectif. Jamais un gouvernement n'a autant investi auparavant. C'est 29 % du programme québécois d'infrastructures en transport terrestre qui est consacré au transport collectif cette année. Une année record.

On maintient cette proportion de 29 % pour les cinq prochaines années avec une augmentation à 35 % l'année prochaine. On le fait notamment en maintenant le transfert de 930 millions sur cinq ans du routier vers le transport collectif prévu dans la politique nationale de mobilité durable. Ces investissements permettront, en 2020, d'avoir réduit le déficit maintien d'actif en transport collectif de 67 % à 51 %.

Les plus gros morceaux dans le maintien d'actif sont reliés au métro de Montréal, 1,5 milliard de dollars du ministère des Transports du Québec pour les nouvelles voitures du métro Azur; 1,2 milliard sur 10 ans pour Réno-Systèmes,

alimentation électrique, ventilation, etc.; 1 milliard sur 10 ans pour Réno-Infrastructures, tunnels, stations Berri-UQAM, McGill.

Développement de l'offre en transport collectif. On ne fait pas que du maintien d'actif, on a des nouveaux projets pour augmenter l'offre de service également. Le plus important cette année, compléter le Train de l'Est, que l'on appellera la ligne Mascouche dès son inauguration en décembre prochain. Il y a également plusieurs projets majeurs en phase de préparation par des bureaux de projets : le service SRB Pie-IX, le transport collectif du pont Champlain, le prolongement du métro.

En passant, je veux préciser le processus d'approbation des projets parce que des projets à l'étude... peut et a créé de la confusion pour certaines personnes. Soyons clairs. Ce que ça veut dire, c'est que les projets ont été priorisés par notre gouvernement. C'est un processus conforme à la nouvelle directive de gestion des grands projets adoptée en février 2014 par nos collègues d'en face. Pour augmenter l'offre de transport collectif, nous avons besoin de sommes additionnelles.

Comme ministre, ma définition, «chantier de financement de transport collectif» est plus large que ce que l'on entend habituellement. Tout le monde focusse sur le fait de trouver des sources de revenus additionnelles. Je suis d'accord, mais je suis aussi préoccupé par comment on utilise l'argent budgété. Plus spécifiquement, je suis très préoccupé par le faible taux de réalisation en transport collectif. Il y a un taux de réalisation de 90 % en routier, alors que seulement 60 % en transport collectif au cours des dernières années. Ça veut dire que 40 % de l'argent budgété sert à autre chose et n'est pas utilisé spécifiquement pour le transport collectif. Cet enjeu sera au cours de nos réflexions sur le financement et la gouvernance du transport collectif dans la métropole. Notre objectif sera d'assurer une plus grande cohérence et une meilleure planification afin de permettre l'établissement d'un ordre de priorité répondant véritablement aux besoins des citoyens de la grande région métropolitaine.

En ce qui a trait à l'électrification des transports, dans cet ordre d'idées, et comme on l'a annoncé, et comme le premier ministre l'a annoncé lors du discours inaugural, nous entendons poursuivre les efforts dans le but d'électrifier les transports. Nous pouvons compter sur une expertise de pointe mondialement reconnue, et nos ressources énergétiques renouvelables sont à la fois abondantes et abordables. De plus, l'électricité produite au Québec provient à 97 % de sources renouvelables.

Le gouvernement souhaite donc poursuivre les efforts entrepris par Hydro-Québec, notamment pour le développement d'un projet de transport collectif propulsé à l'électricité. Ainsi, pour les projets retenus par le gouvernement, Hydro-Québec Distribution accordera une aide financière aux organismes publics de transport en commun. Ce soutien permettra d'assurer une grande partie des coûts des infrastructures électriques nécessaires à la propulsion du matériel roulant des projets. Exemple, câbles caténaires, transformateurs

Les organismes publics de transport en commun demeureront néanmoins responsables des infrastructures. La société d'État n'assumera donc pas la propriété, l'exploitation ou l'entretien des installations. L'aide financière accordée sera amortie sur la durée de vie utile des équipements. Il n'y aura donc pas d'impact significatif sur les tarifs d'électricité. Des modifications législatives seront nécessaires pour la mise en place de cette mesure.

Nous allons donc mettre à contribution Hydro-Québec pour soutenir le métro de Montréal et développer la filière de l'autobus électrique. Il y a déjà des bonnes nouvelles. Plusieurs autobus hybrides rouleront à Montréal d'ici deux à trois ans. On me dit que le projet pilote de développer des autobus électriques performants suit son cours et qu'on pourrait voir des avancées importantes d'ici quelques années. Je pense vraiment qu'on doit poursuivre les efforts dans ce sens et miser sur les avancées technologiques.

Comme je le mentionnais, le programme québécois des infrastructures ouvre la porte également à des projets liés à d'autres modes de transport que le routier. Je pense en particulier à ceux liés au secteur maritime, qui relèvent spécifiquement de mon collège le ministre délégué aux Transports, et à l'Implantation de la stratégie maritime. Parmi ces projets, mentionnons celui de construire trois traversiers ou celui visant à faciliter l'accès au port de Montréal, particulièrement dans le cadre du pôle logistique en Montérégie. Ces projets découlent de la mise en oeuvre de la stratégie maritime, une priorité de notre gouvernement qui a pour objectif d'exploiter tout le potentiel du fleuve Saint-Laurent.

Tous les projets du ministère présentent des défis. Toutefois, quelle qu'en soit la nature, la sécurité de nos concitoyens demeure la priorité absolue. Les travaux, qu'ils soient à courte, moyenne ou longue durée, peu importe leur degré de complexité ou leur importance, doivent être minutieusement planifiés et passer à travers un processus rigoureux avant d'arriver à leur réalisation concrète sur le terrain. Nous entendons contrôler les dépenses, obtenir des fournisseurs de biens et de services de qualité dans les délais requis et au juste coût, renforcer la capacité à préserver l'intégrité des contrats publics et, finalement, assurer le renforcement du savoir-faire stratégique au sein du ministère des Transports, notamment dans le domaine du génie.

Le Président (M. Reid) : Encore quelques secondes, M. le ministre.

• *(9 h 50)* •

M. Poëti : En terminant, les défis sont de taille, mais ils sont tout à fait réalisables. C'est la tâche qui m'a été confiée, et que j'ai acceptée, et que j'entends accomplir avec tous les gens de mon ministère au cours de mon mandat. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Exactement sur le temps prévu. Je passe maintenant la parole à la députée de Vachon, qui est porte-parole de l'opposition officielle, pour ses remarques préliminaires pour une période de 10 minutes, maximum.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Permettez-moi, tout d'abord, de saluer le ministre des Transports ainsi que l'ensemble de l'équipe qui l'accompagne, les gens de la Société d'assurance automobile du Québec, de l'Agence métropolitaine de transport, du CGER, de la Commission des transports, même de la Société des traversiers, et tous les gens du ministère, que ce soit des directions régionales ou du central. Permettez-moi également de saluer les députés du gouvernement qui sont présents avec nous et saluer le député de Granby, de la deuxième opposition, ainsi que sa collègue du côté de la deuxième opposition.

M. le Président, peut-être, d'entrée de jeu, un petit peu revenir sur les propos des remarques préliminaires du ministre des Transports. En fait, les dépenses, sous le gouvernement du Parti québécois, étaient tout à fait sous contrôle, et c'était d'ailleurs la première année depuis 10 ans que les dépenses étaient sous contrôle. Je pense que c'est important de le rappeler parce que, pendant les autres années, du règne libéral, précédentes, les dépenses n'ont jamais été sous contrôle.

Il est certain, M. le Président, que le cadre financier du Parti libéral pendant la campagne électorale était complètement irréaliste, donc ce qui leur donne quelques maux de tête actuellement. C'est sûr qu'en ayant présenté un cadre financier complètement irréaliste, avec des revenus qui, clairement, ne seraient pas au rendez-vous — et ils le savaient très bien — ils ont fait des promesses sans avoir les fonds disponibles, donc aujourd'hui ils sont obligés de réajuster le tir.

M. le Président, peut-être à l'intérieur des remarques préliminaires, j'aimerais revenir — d'ailleurs, le ministre l'a abordé pendant ses remarques préliminaires — sur quelques dossiers que nous avons fait avancer pendant les 18 mois du gouvernement du Parti québécois. Donc, très heureuse de constater que le ministre souhaite continuer la politique de mobilité durable que mon collègue ministre des Transports, député de Jonquière actuellement, a mise en place parce que, très clairement, il est important de mettre le transport collectif au centre de nos décisions. Et, de constater que le ministre a décidé de maintenir le milliard, le 980 millions, là... mais près de 1 milliard de dollars de transfert du réseau routier au transport collectif, nous saluons cette décision-là de la part du ministre de maintenir l'orientation que le gouvernement du Parti québécois avait prise.

Parce que très clairement, du côté des transports, au Québec, étant donné que notre production d'électricité est faite à partir de ressources renouvelables, principalement l'eau et le vent, nos émissions de gaz à effet de serre, contrairement à l'Ontario, contrairement aux États-Unis, contrairement au Nouveau-Brunswick et à plusieurs pays à travers le monde... notre principale source d'émission ne vient pas de la production d'électricité, mais plutôt des transports. Donc, plus de 40 % de nos émissions de gaz à effet de serre viennent du transport, et une des clés pour diminuer, c'est le transport collectif. Et peut-être rappeler, selon la politique de mobilité durable que le gouvernement du Parti québécois a déposée, là, avec mon collègue ministre des Transports à l'époque, député de Jonquière, que la congestion routière est responsable de 1 milliard de dollars de pertes par année, et c'est une évaluation pour 2013. Donc, avec plus de transport collectif, on va réussir, là, à diminuer ces pertes-là, à améliorer la fluidité.

Et la politique de mobilité durable permettait d'intégrer l'aménagement du territoire avec la planification des transports, d'accroître le covoiturage et l'autopartage, d'accroître l'accessibilité au transport collectif pour le transport adapté et répondait aussi à une des préoccupations actuelles du ministre. Un des volets importants, là, à la page 34 de la politique, était des mesures pour simplifier les règles actuelles parce qu'effectivement c'est préoccupant, là, 40 % qui n'est pas dépensé du côté du transport collectif. Ça avait déjà été identifié, et il avait été prévu, là, des règles pour pouvoir diminuer, je dirais, la bureaucratie et la paperasserie reliées à certains projets pour permettre une plus grande partie de réalisation des projets.

Je voudrais également saluer la volonté du ministre des Transports de continuer la politique d'électrification des transports que la première ministre a mise en place, une politique extrêmement importante, créatrice d'emplois. Nous avons une expertise québécoise extraordinaire en électrification des transports. L'électrification des transports est le deuxième pilier qui va nous permettre de diminuer nos gaz à effet de serre avec la stratégie de mobilité durable et notre diminution de consommation de pétrole parce qu'au Québec l'électrification des transports permet de partir d'une consommation d'essence à une consommation électrique.

Donc, j'espère que les projets de l'électrification de l'axe Saint-Michel pourront se poursuivre. Du SLR sur le pont Champlain, nous aurons l'occasion d'y revenir au courant de la journée, prolongement du métro. Un autopartage électrique urbain, qui est un projet dans la politique d'électrification des transports, j'espère que ce projet-là pourra se poursuivre. Les taxis électriques, je crois que vous avez déjà annoncé que ça allait se poursuivre. Les 10 000 nouvelles bornes électriques, donc 5 000 nouvelles bornes résidentielles, 3 500 nouvelles bornes en milieu de travail, 500 du côté du réseau électrique et 1 500 du côté des édifices gouvernementaux. L'électrification des transports de la flotte ministérielle ainsi que, peut-être, du côté du CGER, et ainsi que l'électrification de la flotte gouvernementale. Nous aurons l'occasion de revenir aussi sur l'Institut du transport électrique et sur le Secrétariat à l'électrification des transports.

Finalement, j'aimerais aussi revenir sur certains éléments et j'aurai l'occasion de questionner le ministre un petit peu plus tard concernant toute la gestion des contrats. Le gouvernement du Parti québécois a réussi à faire reculer la corruption et la collusion principalement par la loi n° 1 — le député de Chicoutimi, alors président du Conseil du trésor — sur l'octroi des contrats publics, mais aussi par un plan d'action que mon collègue député de Jonquière, alors ministre des Transports, avait mis en place, un plan d'action sur la gestion contractuelle et le suivi des projets qui permettait de planifier efficacement une meilleure gestion des projets routiers, un contrôle des dépenses, une imputation et une responsabilisation, et favoriser la saine concurrence.

Ce plan d'action là, qui a été mis en place, mais qui doit se poursuivre parce que... devait se compléter, là, en 2015, a permis, pour 2013, d'économiser 240 millions de dollars sur les projets du côté du ministère des Transports. Donc,

c'est très important, ça a permis d'augmenter le nombre d'appels d'offres lancés de 13 % et de diminuer, là, le prix entre l'estimation et le prix payé pour les travaux de 3,5 %. Donc, j'espère que le ministre des Transports poursuivra dans cette lignée la mise en place des différents volets du plan d'action.

Donc, déjà, il a maintenu l'adoption de la programmation des travaux routiers sur deux ans. Donc, nous saluons ce maintien-là de ce que nous avions déjà mis en place, mais qu'il poursuit et qu'il pourra maintenir aussi l'utilisation de la cote de rendement des firmes de génie pour l'attribution des contrats et le renforcement de l'expertise interne. Nous pensons qu'il est très important de continuer à renforcer l'expertise interne du ministère. Nous avions une volonté de faire en sorte qu'il y ait plus d'ingénieurs du ministère des Transports qui puissent suivre les projets. Donc, nous espérons que le ministre actuel poursuivra dans cette lignée pour faire reculer la corruption et la collusion. Parce que nous savons que, du côté du ministère des Transports — et ça a été mentionné — une grosse partie du budget est en travaux, en travaux routiers, on parle de construction. Donc, il faut être extrêmement vigilant, il faut faire en sorte que les entrepreneurs honnêtes du Québec puissent avoir accès aux contrats. Donc, nous comptons sur la collaboration du ministre dans ce sens-là.

Je pense que j'aurai le temps de revenir sur un certain nombre de dossiers, là, durant les travaux de la journée. Nous en avons pour déjà une bonne partie de la journée. Peut-être juste annoncer au ministre que, dans le courant de la journée, j'aurai des collègues qui se joindront à moi pour venir le questionner sur des questions un peu plus particulières, là, d'intérêt local, régional, qui sont très importantes, là, pour, je vous dirais, les citoyens de leur coin, particulièrement la région métropolitaine et les régions du Québec. Merci, M. le Président.

• *(10 heures)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, le député de Granby, pour des remarques préliminaires d'une durée maximum de sept minutes.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Alors, je serai assez bref, juste une minute pour faire les salutations d'usage. M. le ministre, vous êtes salué officiellement, toute l'équipe ministérielle, les gens du ministère aussi, tous ceux qui l'accompagnent aussi pour les différents organismes. On aura du plaisir toute la journée ensemble, je vous le promets. Salutations à ma collègue députée de Vachon, ma collègue aussi de Saint-Hyacinthe, qui est ici aujourd'hui.

Alors, comme je le mentionnais, je serai plus payant à poser des questions aujourd'hui que faire des remarques préliminaires de sept minutes. Donc, M. le Président, on peut procéder pour commencer nos travaux.

Discussion générale

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Granby. Il y a eu entente entre les parties pour modifier la longueur des blocs d'échange de 20 minutes à 15 minutes. Alors, je vais maintenant reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un bloc de 15 minutes. Mme la députée de Vachon et porte-parole de l'opposition officielle, la parole est à vous.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je voudrais savoir du ministre des Transports, M. le Président... Il nous a dit qu'il appliquait la directive, là, que nous avions mise en place sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, là, donc, adoptée, je crois, en février 2014. Donc, est-ce exact?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...si vous me permettez, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Poëti : ...nous appliquons cette directive, évidemment, du leader de l'opposition, qui l'avait présentée en février 2014. Et nous n'avons pas l'intention de modifier cette directive, que nous suivons, d'ailleurs, et qui, dans certains cas, nous est reprochée par certains groupes de personnes en trouvant peut-être que le temps ou la complexité des différentes étapes de cette directive... Mais oui, effectivement, nous la suivons.

Et je sais qu'elle a été faite aussi dans le cadre de votre préoccupation, que vous avez soulevée, sur la collusion et la corruption. Et aussi pour vous rappeler que le gouvernement libéral a mis plus de 13 lois en place pour lutter contre la collusion et la corruption et qu'au-delà de la commission, qui fait son travail et qui, on comprend, arrive à sa fin, la création de l'Unité permanente anticorruption a été, à mon avis, le meilleur outil et est toujours aujourd'hui le meilleur outil pour contrer les tentatives de collusion et de corruption à l'intérieur du ministère, et cette directive-là qui a été faite, vous savez, par votre collègue vient en lien avec la présence de l'Unité permanente anticorruption pour la gestion complète de tous les contrats.

Et j'apprécie que vous avez soulevé qu'il y a des économies d'envergure qui se réalisent sur une base régulière avec, justement, la présence de l'UPAC, mais aussi de ces directives-là qui, par étapes, vous le savez, d'avant-projet... évidemment, les dossiers d'opportunité, des dossiers d'affaires, les décisions du Conseil des ministres, les modifications significatives... C'est sûr que, pour le commun des mortels, lorsqu'on regarde l'ensemble de l'oeuvre de cette directive, elle peut paraître un peu lourde, mais ce n'est pas le cas. Alors, en ce qui nous concerne, nous suivons cette directive-là, nous l'appliquons sur une base des différents dossiers que nous avons à l'intérieur du ministère.

Le Président (M. Reid) : Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Pour le déroulement de nos travaux — vous savez à quel point le temps est compté pour les oppositions, et on avait déjà eu cette discussion-là — on essaie d'avoir un équilibre entre les questions et les réponses. Donc, je compte sur votre collaboration pour assurer cet équilibre.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, il faut quand même tenir compte du fait qu'il y a des questions courtes qui demandent des réponses longues et il y a des questions longues qui demandent des réponses courtes. Donc, je veux bien intervenir si nécessaire, mais il faut aussi respecter, effectivement, le droit de parole de chacun. Alors, la parole est à vous.

Mme Ouellet : On compte sur votre collaboration. Donc, dans la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, nous voyons que, pour qu'un projet puisse être inscrit dans le PQI comme étant un projet à l'étude, il doit, donc, avoir une fiche d'avant-projet. Donc, à ce moment-là, je comprends que, par exemple, pour le projet de l'élargissement de l'autoroute Henri-IV à Québec, il y aurait une fiche d'avant-projet qui aurait été produite par le ministère des Transports pour que vous puissiez l'inscrire à l'intérieur du PQI?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je dois quand même demander à la députée de Vachon d'avoir une certaine tolérance ou patience. Vous étiez à votre première question, et nous avons près de huit à 10 heures à discuter ensemble. Alors, c'est évident que je vais répondre à vos questions — c'est notre intention — avec les gens qui m'accompagnent ici, qui se sont déplacés pour vous donner une qualité de réponse à la hauteur de vos questions. Mais je pense qu'on doit absolument le préciser, et, à partir de là, soyez bien assurée que nous allons le faire dans la meilleure façon de le faire pour satisfaire tous les gens, évidemment, qui nous écoutent et vous-même.

Sur le projet d'Henri-IV, je dois quand même mettre en préambule — et c'est une obligation de ma part parce que vous soulevez Henri-IV — je reconnais que le gouvernement précédent... À l'intérieur, évidemment, des besoins spécifiques du maintien de nos infrastructures ou de leur remplacement, dans ce cas-ci le remplacement de deux structures qui, évidemment, sont sur Henri-IV... parce qu'elles arrivaient à leur fin de vie, devaient être remplacées. Et vous l'aviez prévu parce qu'il fallait le faire. Au ministère des Transports, vous avez eu une recommandation de le faire. Dans ce cas-ci, il ne s'agissait pas d'un élargissement, il s'agissait de remplacement de deux structures, que j'ai maintenu, Mme la députée, justement parce que c'était nécessaire de le faire.

Ce que nous, on s'est assurés, cependant, c'est que la construction des infrastructures là soit assez large pour prévoir un élargissement d'Henri-IV, ce que vous n'aviez pas prévu. Alors, à partir de là, notre gouvernement, lorsqu'on a pris le pouvoir, on a regardé le dossier d'Henri-IV et, effectivement, on a demandé et on s'est assurés qu'au ministère des Transports la construction de ces deux infrastructures permette l'élargissement d'Henri-IV. Ensuite, on a placé l'élargissement d'Henri-IV dans le PQI sur une période de 10 ans, qui est 2014-2024, pour pouvoir réaliser... Et, à partir de là, les études vont se faire et les dossiers de fiches d'avant-projet vont se faire parce que c'est notre intention, du gouvernement, et on l'a annoncé, et on va faire l'élargissement d'Henri-IV.

Mme Ouellet : ...la fiche d'avant-projet n'est pas réalisée, même si le dossier est inscrit dans le réseau à l'étude.

M. Poëti : ...la fiche d'avant-projet est en travail présentement, est en progression. Nous sommes après rédiger la fiche d'avant-projet. Parce qu'actuellement il y a, je vous rappelle, deux structures à remplacer. Alors, quand même que je voudrais commencer l'élargissement actuellement, c'est impossible. Donc, donnez-nous le temps de réaliser cette fiche d'avant-projet, c'est ce qu'on fait au moment où on se parle.

Mme Ouellet : Selon la directive, pour que le projet puisse être inscrit au PQI, la fiche d'avant-projet doit avoir été produite et doit avoir été soumise au Conseil des ministres. Donc, est-ce que je comprends que le projet a été inscrit au PQI, même si la fiche d'avant-projet n'a pas été autorisée par le Conseil des ministres?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : C'est le Conseil du trésor qui, dans un premier temps, nous autorise à avoir l'argent nécessaire pour le placer à l'intérieur de ça. Je comprends mal votre question parce que, si la question avait été simple... Est-ce qu'on veut élargir ou pas Henri-IV? Est-ce que vous êtes contre l'élargissement d'Henri-IV? Est-ce que c'est ça que je comprends ici ce matin? Je suis un peu étonné, honnêtement, pour tout vous dire, parce que nous, on a l'intention de l'élargir, et je croyais que c'était aussi votre intention. En fait, c'est ce que vous disiez il y a quelques mois. Mais maintenant ce que vous n'avez pas dit, c'est que vous étiez pour l'élargir, mais vous laissez sous-entendre que, là, on ne veut pas le faire ou qu'on ne le fait pas de la bonne façon. Je suis désolé, on doit initialement remplacer les deux structures qui doivent de l'être et s'assurer l'élargissement. Et c'est ce que je vous disais tantôt, est-ce que je comprends que vous n'êtes pas pour l'élargissement d'Henri-IV? Vous nous dites que vous ne voulez pas ça?

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Non, nous l'avons déjà mentionné. Et, d'ailleurs, je vais corriger un petit peu ce que vous avez dit précédemment, mes questions étaient sur le processus. Et, sur le fond du dossier, nous avions prévu inscrire au PQI 2014-2015 l'élargissement de l'autoroute Henri-IV. Donc, ce n'est pas exact, ce que vous avez dit. Et ce projet-là était prévu, donc, pour le PQI à venir, qui... malheureusement, nous n'avons pas eu le temps de déposer.

Mais ma question est plus sur le processus. Donc, j'aimerais savoir, dans l'ensemble des projets, des 19 projets à l'intérieur du PQI qui sont à l'étude, combien de ces projets-là ont fait l'objet d'une fiche d'avant-projet. Est-ce que vous pouvez me donner un nombre? Entre un et 19, combien de projets ont fait l'objet d'une fiche d'avant-projet?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...ce que je dois vous dire, collègue de Vachon, c'est que nous, contrairement peut-être à vos habitudes précédentes, avant de placer un projet ou de parler d'un projet, on s'assure d'avoir le financement et l'argent pour le faire, ce qui n'est pas tout à fait votre habitude, pour être honnête, en tout respect. Alors, quand on annonce, justement, des choses et que... et les projets ne se...

Une voix : ...

M. Poëti : Bien là...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, je pense qu'il faut être prudent, mais je ne pense pas, là, qu'il y ait lieu d'intervenir. Par contre, M. le ministre, j'aimerais que vous vous adressiez à la présidence.

M. Poëti : Parfait. Alors, écoutez, ce qu'il faut faire, M. le Président, lorsqu'on veut avoir un projet, on est obligé de s'assurer du financement, on doit avoir l'argent de ce projet-là. Alors, cette étape-là, nous l'avons faite, nous. Parce que la députée de Vachon ne peut pas me dire aujourd'hui... Elle me dit qu'elle avait l'intention, je lui fais confiance. Est-ce qu'ils avaient demandé l'argent nécessaire au Conseil du trésor? Ma connaissance de cette information-là, c'est non. Alors, il n'y avait pas eu de budget de prévu et il n'y a pas eu de budget de demandé au Conseil du trésor, ce que l'on doit faire avant de présenter la fiche d'avant-projet. C'est ce que nous avons fait. Nous avons eu, du Conseil du trésor, cette réponse et nous sommes à élaborer la fiche d'avant-projet.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

• *(10 h 10)* •

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Le ministre n'a pas répondu à ma question. J'ai demandé : Pour les projets inscrits au réseau routier à l'étude, il y a combien de projets sur les 19 pour lesquels la fiche d'avant-projet a été produite? C'est simple comme question, il n'a pas répondu à ma question. Est-ce qu'il pourrait nous déposer... Et je demanderais un dépôt de dossier, qu'il nous dépose l'ensemble des fiches d'avant-projet qui ont été réalisées pour les projets à l'étude. Parce que, selon la directive, c'est très clair dans le processus, pour qu'un projet puisse être inscrit au PQI, la fiche d'avant-projet doit avoir été produite, et il doit y avoir une décision du Conseil des ministres. Ensuite, il peut être inscrit au PQI. Donc, est-ce qu'il peut me donner le nombre et déposer l'ensemble de ces fiches d'avant-projet là ici, à la commission des crédits sur les Transports?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, de toute évidence, la députée de Vachon ne suit pas tout à fait l'historique du temps politique qui s'est passé récemment. Elle a probablement oublié une campagne électorale, elle a probablement oublié un dépôt de budget sans crédits et, probablement, oublié qu'évidemment il y a quelques mois que nous sommes au gouvernement et que nous avons identifié ce qu'on a l'intention de faire et de quelle façon on va le faire.

Dans un premier temps, pour l'ensemble de ces 19 dossiers, on doit préalablement aller au Conseil du trésor pour valider les sources de financement. C'est peut-être une partie qu'ils ont moins faite, mais nous, on le fait pour chacun des projets. Donc, on va devoir avoir un peu de temps pour déposer à Mme la députée de Vachon l'ensemble du suivi des 19 projets. Je m'engage à le faire dans les semaines et mois à venir parce que, dans un premier temps, nous devons, je le répète, obtenir le financement, ce qui n'était pas fait avant.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. J'aimerais corriger les énoncés du ministre. Il laisse beaucoup de sous-entendus. Et, quand nous avions préparé les PQI, contrairement au gouvernement libéral du règne des neuf ans, nous avions prévu les argents. Donc, je pense qu'on n'a pas de leçons à recevoir de la part du Parti libéral.

Je comprends que le ministre vient de prendre un engagement, qu'il va nous déposer les fiches d'avant-projet, mais il dit : Sur plusieurs mois. Est-ce qu'il pourrait, à court terme, nous déposer un tableau en nous mentionnant, pour les projets de 1 à 19 pour lesquels il y a une fiche d'avant-projet de prête... et nous fournir cette fiche d'avant-projet là, et nous mentionner lesquels des projets pour lesquels il n'y a pas de fiche d'avant-projet de prête? Donc, une espèce

de tableau synthèse qui nous indiquerait, en fonction de la nouvelle directive sur la gestion des projets majeurs, lesquels projets pour lesquels la fiche d'avant-projet a été produite et nous la fournir. Est-ce que c'est possible d'avoir ce tableau-là à court terme?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je réitère ma réponse, que, de toute évidence, toute cette partie précédant notre arrivée au gouvernement, la députée de Vachon semble l'ignorer. Je réitère encore une fois notre réponse : Lorsqu'on a un engagement, lorsqu'on veut réaliser quelque chose, il faut prévoir les budgets au Conseil du trésor. C'est ce qu'on fait, Mme la députée, c'est ce qu'on va faire, et, à partir de là, la fiche d'avant-projet est créée. Et, lorsque les fiches d'avant-projet seront créées suite à l'acceptation des coûts reliés à ça, on va les soumettre. Et, à partir de là, notre gouvernement est transparent, et on ne dit pas des choses qu'on n'a pas l'intention de faire ou on ne dit pas des choses qu'on a l'intention de faire qu'on n'a pas budgétées.

Et votre première question est sur Henri-IV. Voici un bel exemple de ce que vous n'aviez pas budgété pour réaliser un projet que vous maintenez être important pour la société et pour la région du Québec. Alors, M. le Président, en temps et lieu, quand les fiches d'avant-projet seront prêtes parce qu'on aura obtenu le financement pour le faire, nous allons les déposer.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, juste réitérer que ce n'est pas exact, que nous avions prévu Henri-IV pour 2014-2015 et qu'il était prévu à être inscrit au PQI. Donc, les affirmations du ministre ne sont pas exactes. Donc, je pense qu'il devrait être un peu prudent et...

M. Poëti : ...question de règlement parce qu'ici on laisse sous-entendre que je ne dis pas les vraies choses, et là je suis en désaccord. Ça peut ne pas être à son opinion ou à son goût, mais elle ne peut pas me prêter des intentions et des propos que je n'ai pas tenus.

Le Président (M. Reid) : Il ne s'agit pas d'intentions, M. le ministre, je ne pense pas qu'il faille intervenir ici. Le fait d'avoir une opinion par rapport à quelque chose est permis, ça fait partie du parlementarisme. Alors, je repasse la parole à Mme la députée de Vachon, mais il vous reste 45 secondes.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je comprends que le ministre refuse de nous déposer un tableau concernant...

M. Poëti : M. le Président, encore question de règlement. Je n'ai pas refusé, je n'ai... Elle dit que je refuse. Je n'ai pas refusé, je viens de lui dire que nous allons lui donner. Alors, elle ne peut pas utiliser le terme «refuser». Ça, ce n'est pas possible.

Mme Ouellet : À court terme, là, pas dans...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, alors, je... laissez la députée de Vachon terminer sa question. Il ne vous reste pas beaucoup de temps pour répondre, il reste quelques secondes.

Mme Ouellet : Donc, je suis contente d'entendre que le ministre accepte, donc, de me déposer à court terme un tableau indiquant de 1 à 19 les projets pour lesquels une étude d'avant-projet a été réalisée.

Puis je suis tout à fait consciente que la partie des budgets à faire... je suis tout à fait d'accord avec ça, je pense que ce que vous faites sur le Conseil du trésor, ça va dans l'ordre des choses. Mais, selon la directive, c'est la fiche d'avant-projet. Donc, nous serons en attente.

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé, Mme la députée de Vachon. Alors, je passe maintenant la parole au député du gouvernement, le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Permettez-moi, tout d'abord, de vous saluer, M. le Président, M. le ministre, mes collègues du gouvernement et des oppositions et tous les fonctionnaires qui sont ici aujourd'hui pour assister le ministre dans ses questions et dans le travail qui a été préparé pour le budget 2014-2015. Donc, bonne journée, tout le monde.

Moi, je voudrais parler au ministre de l'agence des transports. En septembre 2012, le précédent gouvernement avait annoncé sa volonté de créer une agence des transports. Cette dernière aurait été responsable de la gestion des infrastructures routières, dont la responsabilité actuelle relève du ministère des Transports en vertu de la Loi sur la voirie. La mission du ministère des Transports a été recentrée sur son rôle stratégique, soit définir les orientations et les grandes politiques en matière de transport dans une optique de soutien à la mobilité durable et d'intégration modale. D'ailleurs, le député de Portneuf est très excité par cette politique.

Le projet de loi n° 68, intitulé Loi sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec, a été présenté à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. Suite au déclenchement des élections, le projet de loi est mort au feuilleton.

Donc, M. le ministre, avez-vous l'intention de présenter un projet de loi sur la création d'une agence des infrastructures de transport à court terme à l'Assemblée nationale?

M. Poëti : Merci, M. le député. Écoutez, effectivement, c'est un dossier qui avait été soulevé par le précédent gouvernement. En ce qui me concerne, en ce qui concerne le ministère des Transports, la création d'une agence des transports du Québec présente de nombreuses implications en termes de ressources humaines et financières. Dans le contexte actuel, ce n'est pas dans mes priorités, à court terme, de présenter un projet de loi en ce sens à l'Assemblée nationale.

Ceci dit, beaucoup de travail a été fait au ministère des Transports pour améliorer les façons de faire et rapatrier l'expertise, et nous allons continuer de le faire, renforcer, consolider l'expertise en matière de gestion des actifs routiers. J'ai l'intention de demander au gouvernement de soustraire le MTQ de l'application du gel d'embauche pour certaines catégories d'emploi. D'ailleurs, à cet effet, le premier ministre, M. Philippe Couillard, a déjà dit qu'il permettrait que certaines... pour garder l'expertise — soulevée par la députée de Vachon tantôt — au ministère des Transports, donc, entre autres, les ingénieurs, qu'il pourrait y avoir une dérogation de l'embauche et de l'emploi pour garder, justement, cette expertise-là. Il faut contrôler plus efficacement les coûts des projets et poursuivre l'optimisation des façons de faire. La mise en oeuvre de la Loi sur les infrastructures publiques vise notamment à établir des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics en infrastructures et de gestion des infrastructures publiques.

Au sein du ministère, la mise en place de nouvelles unités liées à la gestion des projets vise notamment le contrôle des coûts et une meilleure estimation des projets. Deux exemples. À la direction du projet Turcot, on retrouve notamment la direction adjointe de la planification et du contrôle des coûts. Et, à la direction du suivi des projets, on retrouve le service de l'estimation des projets. Par ailleurs, l'optimisation des façons de faire en matière de gestion de projet et le maintien d'actif requièrent la recherche des meilleures pratiques utilisées ou en gestation ailleurs dans le monde. Le ministère est constamment à l'affût de ce qu'il se fait à cet égard.

S'assurer de séparer les affaires administratives des interventions politiques et s'inscrire dans la continuité des actions posées jusqu'à présent visant à renforcer la lutte contre la collusion et la corruption et contribuer à favoriser la confiance de la population en matière d'intégrité institutionnelle des organismes publics. Les actions du ministère s'inscriront dans la foulée des mesures touchant notamment la transparence des actions gouvernementales et l'intégrité dans les institutions publiques.

• *(10 h 20)* •

Un plan d'action ministériel en matière de protection de l'intégrité des contrats publics est mis en oeuvre pour, notamment, lutter contre la collusion et la corruption et comprend quatre axes d'intervention : mieux contrôler les coûts et la qualité et rendre le secteur privé imputable; affirmer un leadership en manière d'expertise, déploiement d'un programme d'attraction et de fidélisation du personnel, ainsi que d'une approche de transfert d'expertise et d'accompagnement du personnel en début de carrière; prévenir et détecter la collusion et protéger de l'intégrité des contrats; renforcer le cadre de gestion contractuelle. À noter que la mise en place des actions pour lutter contre la collusion et la corruption fait déjà l'objet d'une reddition de comptes dans le rapport annuel de gestion du ministère et à la Commission de l'administration publique.

Il faut également doter l'État d'une organisation autonome et performante basée sur les meilleures pratiques de gestion en vigueur et dont l'expertise est au service de la population. De concert avec les autres ministères et organismes, le ministère continuera d'évaluer et de mettre en oeuvre les moyens d'améliorer sa performance au sein de l'appareil gouvernemental et d'offrir aux citoyens des services publics de qualité.

La possibilité d'allégements particuliers tels que le fait de soustraire le ministère au gel d'embauche pour certaines catégories d'emploi devra être approfondie. Les travaux entrepris dans le cadre de la mise en place d'une agence permettront d'alimenter la réflexion à cet égard.

Favoriser la concurrence, la transparence et l'équité dans l'octroi des contrats conformément à la Loi sur les contrats des organismes publics. Le gouvernement s'assurera que les fonds publics seront gérés avec rigueur. Il a d'ailleurs l'intention de divulguer les renseignements sur les coûts et les échéanciers des projets, ainsi que certaines informations relatives aux contrats. La mise en oeuvre de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, ainsi que le plan d'action ministériel, et les quatre axes nommés précédemment visent à contrer la collusion et la corruption.

Contribuer, par l'intermédiaire de ses antennes régionales, au maintien d'emplois de qualité dans toutes les régions du Québec et au développement de leur économie en leur offrant des infrastructures routières de qualité. Le maintien et le développement d'infrastructures routières visant à soutenir le développement de l'ensemble du Québec et à contribuer au maintien d'emplois est déjà prévu au Plan québécois des infrastructures.

Le groupe qui travaillait actuellement à l'analyse pour la création de cette agence a eu un nouveau mandat, c'est-à-dire de trouver, d'analyser et de me produire un rapport sur les meilleures pratiques ou sur ce qui aurait pu avantager le ministère de devenir une agence afin de pouvoir les appliquer à l'intérieur du ministère des Transports et de se servir du travail qu'ils ont fait jusqu'à maintenant pour pouvoir améliorer, justement, l'ensemble des processus au ministère des Transports.

Mais, dans un contexte économique assez difficile, dans un contexte où les finances publiques... Et je ne crois pas que la députée de Vachon ou mes collègues de l'autre côté de la Chambre pourront ne pas accepter le 3,5 milliards de déficit qu'il y a actuellement au gouvernement du Québec et de la structure théorique, mathématique d'où on s'en allait avec ces déficits. À partir de là, je crois qu'il serait utile et nécessaire de pouvoir profiter de l'expertise des gens qui ont travaillé à la création de cette agence, mais d'être capables, à l'intérieur du ministère, de pouvoir régler ces difficultés-là ou être capables d'améliorer le ministère sans engager des fonds additionnels sur la carte de crédit des Québécois pour la création d'une agence. Nous allons prendre en considération les recommandations de ce groupe de travail, nous allons

prendre en considération les suggestions, que ces gens qui travaillaient sur ce dossier d'agence des transports puissent nous être utiles et que ce temps qu'ils y ont travaillé sera au profit de l'ensemble des Québécois.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, vous avez parlé des quatre axes pour s'assurer de l'intégrité. Est-ce que vous pourriez nous donner certains éléments de détail de cette politique-là pour nous assurer ou rassurer la population du Québec qu'on prend les choses très sérieusement au gouvernement pour s'assurer de cette intégrité-là?

M. Poëti : Bien sûr, M. le député. Pour être plus précis dans ces axes-là : contrôle accru des coûts et de la qualité, leadership d'expertise et développement de l'expertise interne, prévention et détection des situations de collusion et de corruption, et gestion contractuelle.

Pour être plus précis en ce qui est en matière de contrôle accru des coûts et de la qualité, renforcement des mesures d'imputabilité, près de 100 cas documentés en traitement actuellement.

Comité de haut niveau pour le suivi et l'approbation des projets de plus de 5 millions, tous les nouveaux projets sont suivis par ce comité. 50 projets, actuellement, sont suivis.

Analyse des risques menée aux étapes clés d'un projet. Étude d'opportunité, conception de l'avant-projet et préparation des plans et devis. Contrôle des délais, des coûts et de la qualité. Mécanismes de contrôle additionnels et indépendants pour valider les documents avant les appels d'offres complets, exacts et conformes. Mécanismes de contrôle et mécanismes performants pour la gestion des modifications dans les contrats, les avenants qui amènent des coûts supplémentaires.

En matière de leadership d'expertise et développement de l'expertise interne, 462 ressources additionnelles, dont 176 ingénieurs et 145 techniciens des travaux publics.

Reprise d'activités à l'interne : surveillance des travaux de construction, 16 % à 21 %; préparation des projets, maintien à 41 %; inspection des structures, de 43 % à 57 %; et monitorage de l'étude du réseau routier, de 96 % à 99 %.

Vérification des appels, des mandats des firmes : avant-projet, plans et devis, surveillance appliquée sur plus de 200 mandats de services professionnels. Recrutement d'experts, gestion de risque, analyse, estimation des coûts, surveillance de travaux. Délivrer une certification pour les personnes habilitées à la préparation des projets et à la surveillance des projets. Programme de formation en gestion contractuelle avec attestation de formation.

En terminant, M. le Président, prévention et détection des situations de collusion et de corruption — et je suis certain que j'aurai l'écoute de la députée Vachon : renforcement de la fonction analyse de marché, étude des conditions des marchés, actualisation en continu, profil d'entreprise et développement en continu d'indicateurs sur l'état des marchés.

Formation de près de 3 000 employés à la protection de l'intégrité des contrats publics. Système de détection de situations de collusion, six alertes. Processus en déploiement et indicateurs de collusion développés. Table de concertation UPAC-MTQ sur la protection de l'intégrité des contrats dans le domaine de la construction et de l'entretien du réseau routier. Processus d'habilitation sécuritaire pour les membres externes, les comités de sélection.

En terminant, la gestion contractuelle pour maintenir des standards élevés et favoriser la concurrence, l'application de la cote de rendement au moyen de l'attribution des contrats de services professionnels, génie routier et ingénierie des ponts.

L'intégrité, l'imputabilité et la reddition de comptes orientent les décisions et les interventions du ministère. La protection de l'intégrité des contrats publics est une responsabilité du plus important donneur d'ouvrage. La transparence est une des meilleures préventions à l'égard de certains actes répréhensibles. La diffusion proactive concernant les contrats publics permet de faire la démonstration de l'attribution judicieuse et équitable des contrats pour la réalisation des projets routiers. La nouvelle gouvernance doit permettre la relance de l'économie et de l'emploi ainsi que le rétablissement des finances publiques. Le ministère y contribuera en réalisant sa mission, en assurant la sécurité des citoyens et en affirmant son expertise, sa compétence et son efficacité à gérer les infrastructures dont il a la responsabilité. Pour lutter contre la collusion et la corruption, on va réduire les vulnérabilités afin de protéger l'intégrité des contrats publics.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, il vous reste 1 min 30 s pour votre bloc.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. M. le ministre nous a parlé d'utiliser, en fait, le travail qui a été fait dans l'étude de l'agence de transport pour s'en servir pour améliorer le ministère un peu plus loin dans le respect des budgets et des contraintes financières dans lesquelles on s'est ramassés à notre arrivée au gouvernement. Est-ce que le ministre pourrait nous dire comment, concrètement, en actions... quelques éléments, par exemple, pour nous montrer comment on se sert, finalement, de ce qui est investi pour le rendre encore plus efficace au ministère?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous avez un petit peu moins qu'une minute.

• *(10 h 30)* •

M. Poëti : Parfait. Bien, écoutez, le travail en ce sens-là n'est pas complètement terminé, mais on a de l'information importante déjà sur des recommandations de conseillers stratégiques. Donc, documenter les processus d'estimation et de gestion des risques des projets. Fournir aux spécialistes des outils et des systèmes informatisés et performants. Cette recommandation pourrait s'inscrire dans la mise en place de nouvelles unités liées à la gestion de projet, une façon

de mesurer la performance en gestion de projet par des indicateurs significatifs tels que la valeur acquise, des indices de performance de l'échéancier et des coûts, etc. Évidemment, mettre en place une unité spécialisée en méthodes de construction et de travaux qui assurerait la vigie, la réalisation des travaux et les allègements du côté des ressources matérielles également. Gouvernance des organismes en transport aussi, également. Donc, un ensemble de suggestions, de recommandations de gens qui y ont travaillé, qui vont nous être utiles à restructurer cette partie... ou cette inquiétude-là de la population lorsqu'il y avait eu cette idée de la création de cette agence.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Granby, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Alors, ma première question juste avant d'entrer dans le vif du sujet. Parce que je veux vous questionner sur l'AMT, M. le ministre, ça fait sept ans que je suis à l'Assemblée nationale, et, à chaque étude de crédits, je me fais un devoir d'aller voir les dépenses pour les technologies de l'information. Et, à la question 6 qui a été envoyée au ministère... C'est particulier quand on demande au ministère et à chacun des organismes qui sont chapeautés par le ministère : Ventilez-nous, donnez-nous la catégorie de dépenses, donc, de ces technologies de l'information et le montant qui est dépensé mois après mois sur l'année complète. Et ce qu'il y a de particulier, d'avril à décembre 2013, il s'est dépensé à peu près 4 millions de dollars pour les technologies de l'information. On débute l'année 2014, et l'année 2014 a donné des ailes, selon moi, au ministère des Transports. Woups! On est tombé à 7,5 millions de dépenses pour les technologies de l'information, même chose en février. Et, selon moi, il y avait des spéciaux énormes chez Bureau en Gros en mars 2014 ou il y avait des spéciaux avec les sociétés, les entreprises de services professionnels, il s'est dépensé 15 millions de dollars, 15 millions de dollars seulement pour le mois de mars 2014, pour une enveloppe globale de 70 millions de dollars. Pour trois mois de l'année, il s'est dépensé presque la moitié du budget pour toutes les technologies de l'information.

Alors, est-ce que cette culture, que, malheureusement, j'ai vue depuis les sept dernières années où vous étiez au pouvoir... M. le ministre, vous n'étiez pas là en 2007, mais votre gouvernement était au pouvoir, et ce que je remarque, c'est qu'à la fin de chaque année financière il y a une explosion des dépenses pour les technologies de l'information. Est-ce que vous avez une explication pour les gens qui nous écoutent aujourd'hui à savoir comment ça se fait que, pour seulement un mois, on a dépensé quatre fois plus que la moyenne des derniers mois de l'année 2013?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, je remercie M. le député de Granby de sa question. Effectivement, il faut se poser ces questions-là, elles sont importantes. Et, comme vous l'avez souligné, vous avez parlé du précédent gouvernement... c'est mon parti, mais je fais partie de celui-ci. Et le déplacement de l'ensemble des gens qui travaillent avec nous ici nous permet de pouvoir aller plus micro à l'intérieur de vos questions. Alors, si vous me permettez, je vais demander à la sous-ministre de pouvoir répondre précisément à cette partie de question là avec, évidemment, votre autorisation.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a l'autorisation? Consentement? Oui, consentement. Vous pouvez y aller. Si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

Mme Cantin (Danièle) : Oui, bonjour. Danièle Cantin, sous-ministre adjointe aux services à la gestion et surveillance des marchés. La question 6 présente les dépenses qui ont été comptabilisées dans les états financiers du ministère et du fonds pour les mois d'avril à mars. En mars, qu'est-ce qui arrive, c'est qu'il y a une fermeture d'année financière, et, à ce moment-là, on fait une démarcation comptable pour venir comptabiliser dans la bonne année financière la dépense. Donc, c'est pour ça que vous avez un 15 millions qui se présente, là... Dans le fond, c'est une écriture comptable. Si on fait une fermeture de mois à chaque mois, c'est les sommes que vous retrouvez dans les livres comptables.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le Président, ma première question sur l'Agence métropolitaine des transports. On a vu un communiqué de presse qui est passé un peu, peut-être, inaperçu pour la plupart des gens qui utilisent ces stationnements incitatifs — si on peut les appeler ainsi — qui, selon moi, deviennent dissuasifs avec la nouvelle politique que l'Agence métropolitaine veut mettre en place. Dans leur communiqué de presse du 3 juin 2014, on disait que, lors de la consultation, l'AMT a annoncé la mise en oeuvre du projet pilote de tarification dans un minimum de cinq stationnements incitatifs du territoire au cours des prochains mois. On sait qu'il y a à peu près 63 stationnements, donc, sur les couronnes nord et sud de Montréal, et ce projet permettra donc de faire l'essai de différents mécanismes de tarification dans cinq sites de l'AMT pour établir un modèle d'affaires qui sera ensuite appliqué à plus grande échelle dans les stationnements incitatifs en 2015.

M. le Président, on veut inciter les gens à prendre le train, hein, à prendre l'autobus aussi, on a des stationnements incitatifs où on a à peu près 33 000 places qui, aujourd'hui, pour la grande majorité de ces gens qui veulent utiliser le transport en commun, coûtent zéro. Et là, dans un supposé plan d'affaires parce qu'il faut... J'irai plus micro tard dans la journée sur la gouvernance de l'AMT, qui est déficitaire présentement, vous le savez, M. le ministre. On a trouvé je ne sais pas par quel élément de l'esprit du directeur général ou de ceux qui le chapeautent que peut-être de donner... d'augmenter... donc, d'avoir un stationnement qui passe d'un stationnement gratuit à un stationnement payant, pour

une facture mensuelle qui pourrait varier de 50 $ à 110 $ par mois, que les automobilistes, soudainement, vont se dire : Bien, tiens, pourquoi pas, on va payer encore plus de nos poches.

Alors, vous comprendrez, M. le Président, ma première question au ministre va être : Comment il peut tolérer que l'AMT, soudainement, se dise, dans un contexte déficitaire pour l'AMT, qu'on pourrait aller chercher près de 30 millions de dollars annuellement dans les poches des automobilistes pour un stationnement qu'on dit incitatif, qui, personnellement, pour moi, va devenir dissuasif quand on regarde le plan d'affaires que l'AMT se donne là-dessus?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, je remercie le député de Granby de sa question. Effectivement, comme je l'ai fait un peu tantôt à la députée de Vachon, lorsqu'on arrive en poste, on regarde l'ensemble des services, des bureaux, des organismes et des gens qui dépendent du ministère. Et la députée de Vachon le sait parce qu'elle l'a vécu quand même un certain temps, vous avez des présentations des fonctionnaires, des organismes qui viennent vous expliquer où ils sont rendus, où ils veulent aller et quel chemin ils veulent prendre.

Lorsque j'ai eu cette présentation concernant la tarification des stationnements incitatifs, j'ai eu une partie de votre réaction, collègue, parce qu'effectivement je me dis que, si ça doit être des stationnements incitatifs, il faut qu'ils le soient. Et mon questionnement a été aussi de dire : Est-ce que c'est juste les gens qui auraient les moyens de se payer cet espace-là qui vont pouvoir le faire? Alors, j'ai questionné, évidemment, l'AMT sur le sujet. Pour vous rassurer, il s'agit d'un projet pilote. Ça m'a rassuré parce qu'un projet pilote n'est pas, si vous me permettez l'expression, force de loi ou de règlement, et on voulait évaluer sur une période d'un an ces stationnements incitatifs.

Je me questionnais aussi, également, sur le fait que, si on veut améliorer l'utilisation des transports collectifs, dans bien des cas, pour une très courte distance, les gens doivent se rendre au stationnement incitatif, stationner leur véhicule d'une façon sécuritaire et être capables d'utiliser le transport collectif. C'est évident qu'un frais additionnel pour les gens, pour stationner leur voiture n'est certes pas bienvenu, mais va peut-être plus à l'encontre, justement, de ce que vous souleviez sur l'incitation aux gens de l'utiliser. Alors, le projet pilote est sur un an, avec un certain nombre de places, évidemment, qui a été installé dans six stationnements, je dois le souligner, seulement, cependant, et ça touche entre 11 % et 20 % des places actuellement. Ceci, à ce stade-ci, ne me permet pas de croire qu'on va retirer des places à des gens qui veulent utiliser les stationnements incitatifs.

Mais j'ai eu une deuxième question, celle de me dire : Pourquoi on ne peut pas avoir de plus grands stationnements incitatifs? Et, à partir de là, il y a des règles qui m'ont été expliquées par l'AMT sur le financement, justement, des espaces de stationnement incitatif. Et j'ai eu une rencontre, il y a quelques jours, avec les maires de la couronne nord, justement, sur un autre sujet, mais qui touche aussi, également, le stationnement incitatif et être capable d'avoir une collaboration des municipalités sur la création de ces stationnements dans lesquels, évidemment, ça repose 100 % ou à peu près sur le ministère des Transports, où il y aurait même une collaboration municipale dans certains projets pilotes où on pourrait peut-être, si on est capable et qu'on doit faire changer le rapport, les directives sur le financement, le temps de financement des stationnements, d'avoir des stationnements étagés qui permettraient plus d'espaces ou des stationnements souterrains, mais de plus grands stationnements dans ces espaces-là, et j'avais eu certaines réflexions ou certaines réponses en disant : Mais, si on fait ça, on n'incite pas les gens à prendre le transport collectif. Je ne suis pas tout à fait de cet avis-là.

Et c'est pour ça que je n'ai pas suspendu le projet pilote, parce qu'il touche actuellement une très faible portion des gens. Mais l'intention, à mon avis, de voir ce projet-là est peut-être de modifier les directives sur le financement des stationnements incitatifs, qui permettrait, à plus long terme, parce que ça coûte beaucoup plus cher, de les faire étagés... nous permettrait d'avoir plus de places. Et, à partir de là, je vous rassure, c'est strictement un projet pilote. Je ne suis pas tout à fait de cet avis que les stationnements incitatifs payants, ce soit la clé pour l'avenir.

• *(10 h 40)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : M. le Président, le ministre ne rassure certainement pas les 33 000 personnes qui utilisent leur véhicule ce matin pour aller utiliser ces stationnements incitatifs. Je le répète, l'AMT dit, là : Ah! on est le seul endroit en Amérique du Nord qui ne facture pas, qui n'a pas de tarif pour le stationnement, puis soudainement l'éclair de génie, c'est de dire aux 33 000 automobilistes : On va vous facturer. Vous êtes vraiment en train de me faire accroire, vraiment faire accroire que, sur ces cinq, six projets pilotes, là... Dans le communiqué de presse de l'AMT, on dit : «Ce projet permettra donc de faire l'essai de différents mécanismes de tarification dans cinq sites de l'AMT pour établir un modèle d'affaires...» Moi, ce que j'ai vu en politique depuis sept ans, là, c'est que des projets pilotes, là, qui vont... même si c'est 11 % à 20 % de ces places qui vont être tarifées, que, dans le plan de match de l'AMT, là, ça va être d'aller chercher 30 millions de plus dans les poches des automobilistes. Si vous décidez, M. le ministre, de faire d'autres stationnements, où, là, on va en bâtir puis on va décider d'amener des stationnements qui vont être payants, c'est une autre chose. Mais là on en a 33 000, et les Québécois, les automobilistes sont les plus taxés en Amérique du Nord, les plus taxés, vous le savez très bien. Vous allez me faire croire aujourd'hui que l'AMT, là, ne va pas mettre en marche un mécanisme qui va amener tous les automobilistes, dans un an, à payer de 50 $ à 110 $ pour stationner leur véhicule, pour payer le train ensuite, payer l'autobus quand, vous le savez très bien, ça va être une enveloppe d'à peu près 30 millions de dollars annuellement que l'AMT va aller chercher dans les poches des automobilistes? M. le ministre, soyons sérieux, là. Soyons sérieux, ce projet pilote doit être arrêté immédiatement, immédiatement.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, je vous demanderais de vous adresser à la présidence, s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, peut-être que ma première partie de réponse n'a pas été assez claire, vous ne semblez pas croire que j'ai un questionnement important sur l'exercice actuellement. Et la raison pour laquelle il n'est pas arrêté, c'est parce que c'est un projet pilote, et que ça touche entre 11 % et 20 % des places, et qu'il n'est pas de l'intention... il n'est pas de notre intention et il n'est pas de celle de l'AMT... Et, si vous voulez, je pourrais vous permettre d'entendre M. Girard sur le sujet, si vous le désirez, je n'ai pas de problème.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous...

M. Bonnardel : Non, regardez...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Oui, M. le Président. Vous êtes le ministre, vous avez à répondre sur la situation. Le communiqué de presse dit : «...dans cinq sites de l'AMT pour établir un modèle d'affaires qui sera ensuite appliqué à plus grande échelle dans les stationnements incitatifs en 2015.» Ceux qui nous écoutent, là, puis qui comprennent légèrement ce que les mots veulent dire, bien, écoutez, je pense que, dans les circonstances, le ministre doit comprendre que l'AMT, là, ils veulent vraiment amener tous les automobilistes à payer d'ici 2015. Et d'établir sur les cinq sites qui vont être utilisés pour amener un tarif x pour ces automobilistes... même si c'est 20 % du stationnement, je sais très bien que, quand c'est le temps puis qu'on peut aller chercher de l'argent de plus dans les poches des automobilistes, vous pouvez me croire, c'est ce qui va se passer, c'est ce qui va se passer.

Alors, je répète ma question au ministre. Malgré le fait, là, que c'est seulement 20 % du stationnement qui va être tarifé, je lui dis aujourd'hui : C'est une farce, c'est une farce d'aller chercher de l'argent de plus dans les poches des automobilistes, et il doit arrêter ce cirque aujourd'hui, et ramener à l'ordre le directeur général, et lui dire : Non, il n'y en aura pas, de projet pilote. Non, vous allez trouver d'autres moyens pour vous autofinancer, vous allez trouver d'autres moyens pour réduire vos dépenses, puis on ne va pas aller chercher une cent de plus dans les poches des automobilistes.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Écoutez, il semble que le député de Granby ne me croie pas quand je donne des réponses. Je vous le dis, je le répète, il n'est pas de l'intention de l'AMT et il n'est pas de la mienne, d'aucune façon, de facturer et de charger un montant à toute personne qui se stationnerait dans un stationnement incitatif. Je vous le répète, il n'est pas de l'intention de l'AMT et il n'est pas, pour vous rassurer doublement... Parce que c'est au ministre que vous voulez entendre la réponse, c'est le ministre qui va vous donner la réponse : Ça n'arrivera pas, nous n'allons pas faire payer tous les gens qui vont venir stationner dans les stationnements incitatifs. Au contraire, je veux rassurer le collègue de Granby, non seulement ce n'est pas mon intention... Et, à moins de me tromper, on est sous enregistrement. Gardez-le, et, peut-être, dans deux ou trois ans, vous diriez que j'avais raison. Je n'ai pas l'intention de facturer les stationnements incitatifs complètement, ce n'est pas vrai.

Maintenant, de fermer la porte à un projet pilote, il me semble que c'est un peu manquer d'ouverture pour dire qu'est-ce qu'il en est exactement, de quelle façon ils vont être. Et, je le réitère, ça touche 11 %, maximum 20 % dans six stationnements. On peut dire non tout le temps, c'est correct, mais je dis juste qu'actuellement je ne crois pas, et en tout respect au député de Granby, que ce projet pilote là vient nuire à l'incitation aux gens d'aller... Mais d'emblée je vous assure que, lorsque j'ai pris connaissance de ça, lorsque j'ai entendu ça, je ne suis pas de l'avis que nous devrions financer davantage les citoyens qui utilisent leur automobile et les encourager à venir aux stationnements incitatifs.

À partir de là, j'évalue déjà... Et vous devriez être heureux de savoir que je regarde actuellement à modifier la directive qui permettrait à l'AMT de pouvoir financer des stationnements incitatifs surélevés. Vous le savez, il manque d'espaces dans ces endroits-là, on a peu d'espaces pour les véhicules. Alors, la solution, c'est étagé ou souterrain. Ceci double, triple, quadruple le coût. Alors, pour le financer, actuellement, selon les règles qu'on a, on ne peut pas le faire. Je suis après travailler pour modifier ça. Et, deuxièmement, j'ai eu un maire qui, il y a quelques jours, m'a dit : Normalement, on ne participe pas au financement de ça, je serais prêt à le faire avec un projet pilote. Je suis convaincu que c'est un projet pilote que vous n'allez pas vous opposer, celui-là, par exemple, parce que c'est justement permettre davantage de places aux citoyens.

Et je ne crois pas que cette philosophie-là de facturer soit la bonne, mais actuellement elle ne minimise pas, elle ne nuit pas et elle ne permet pas d'avoir une résultante du projet pilote qui peut-être, dans un sens ou dans l'autre, pourrait être recommandée. Mais je veux rassurer d'emblée, et je l'ai fait à trois reprises... Le député de Granby semble dire que nous avons l'intention de facturer les gens dans les stationnements incitatifs. La réponse, c'est non.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby, il vous reste quatre minutes à votre bloc.

M. Bonnardel : M. le Président, la réponse, c'est non? Il va sûrement falloir que le ministre rappelle à l'ordre le directeur général de l'AMT ou qu'on puisse recevoir un nouveau communiqué de presse qui va utiliser les mots que vous venez de dire. Je répète ce qui est indiqué dans le communiqué de presse, là, pour ceux qui nous écoutent, qui n'ont pas entendu : «Ce projet permettra donc de faire l'essai de différents mécanismes de tarification dans cinq sites de l'AMT pour établir un modèle d'affaires — c'est déjà écrit, un modèle d'affaires — qui sera ensuite appliqué à plus grande échelle — à plus grande échelle — dans les stationnements incitatifs en 2015.»

Ça, M. le Président, c'est une taxe déguisée, c'est une taxe déguisée qui va débuter pour 600 places ou à peu près sur 33 000 places. On va aller chercher 50 $ à 110 $ dans les poches des automobilistes, puis vous allez vraiment, encore une fois, me dire que, dans un an, on va regarder ça d'un oeil un peu... non, finalement, on a 30 millions sur la table, on n'ira pas le chercher, ce 30 millions, pour être capable d'effacer le déficit structurel — je ne dirais même pas conjoncturel — de l'AMT, structurel? Puis ça, ça sera un autre bloc de l'AMT présentement. Alors, M. le ministre, soyons, encore une fois, sérieux. Ce n'est pas dans votre intérêt de taxer encore plus...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, je vous demande pour une deuxième fois de parler à la présidence.

M. Bonnardel : Pardon, M. le Président. M. le Président, ce n'est pas dans l'intérêt du ministre de taxer davantage les automobilistes, qui voient déjà une facture... taxe sur l'essence énorme, stationnement incitatif qui devient dissuasif. Ça va être quoi demain matin? On va taxer quoi, le covoiturage aussi?

Alors, là-dessus, M. le Président, je pense que le ministre, là, doit demander soit que le directeur général nous écrive un nouveau communiqué de presse qui va rectifier les faits, qui va rectifier les faits puis qui va utiliser exactement les mots du ministre aujourd'hui en disant : Non, on ne va pas tarifer puis on ne va pas taxer davantage les automobilistes... Je ne crois pas, je ne crois pas que l'AMT, dans un an, M. le Président, avec tout le respect que je dois au ministre, ne va pas utiliser cette forme de tarification additionnelle pour, encore une fois, taxer davantage les automobilistes.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, il reste environ deux minutes, presque deux minutes au bloc.

M. Poëti : Bien, écoutez, je pourrais répéter pendant deux minutes non, non, non, pendant deux minutes, mais ça n'a pas l'air que ça va vous convaincre. Ce que je vous dis, collègue de Granby, c'est clair que je n'ai pas cette intention-là, ce n'est pas notre intention de le faire. Et vous avez dit — et je vous cite, vous avez lu le communiqué — deux mots, «faire l'essai» Est-ce que vous considérez, quand vous faites l'essai de quelque chose, que vous allez le faire, que vous allez décider de le faire? Ma réponse à moi, c'est non.

C'est malheureux, on ne se connaît pas assez, peut-être que mon temps en politique n'a pas été assez long, mais, quand je dis non, je n'ai pas cette intention-là ni cette année, ni l'année prochaine, ni dans celle qui va suivre. La définition d'un stationnement incitatif, par définition, pour moi, est claire, il faut que ce le soit. Alors, si on s'en vient le facturer quand il ne l'était pas, je suis d'accord avec vous, je ne vois pas où est l'incitation.

Alors, je ne sais pas comment vous le dire autrement, je pense que j'ai été clair. Puis c'est étonnant parce qu'on est d'accord sur le même sujet, on est d'accord sur le fait que ce n'est pas une façon... On fait un test, on fait l'essai, on le regarde. À partir de là, avant même... Ça s'est fait avant que j'arrive, mais, quand je l'ai entendu, j'ai offert de parler au directeur : Vous voulez me parler? J'ai émis mes inquiétudes sur ça. Et ce que je répète aujourd'hui, c'est ce que je lui ai dit : J'ai un questionnement. Finissons le projet pilote, qui ne nuit pas à personne actuellement, et je m'engage... Puis, je vous le répète, il n'est pas de notre intention... Et, si c'était celle de l'AMT, ce n'est pas la mienne. Et je sais que ce n'est pas dans leur intention. Nous n'allons pas facturer et faire payer l'ensemble des gens qui utiliseraient un stationnement incitatif au Québec d'aucune façon, je vous en assure.

• *(10 h 50)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître un député du groupe gouvernemental pour un bloc de 15 minutes, Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Très bien. Merci, M. le Président. Je souhaiterais questionner... ou aborder avec M. le ministre — via votre entremise, évidemment, j'ai bien compris — un sujet qui a fait couler beaucoup d'encre au cours des dernières semaines et des derniers mois, soit le pont Champlain. Bien sûr, il s'agit d'un axe stratégique pour le réseau de transport québécois, car il est le lien le plus important entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Rappelons qu'il est sous la responsabilité de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc., laquelle relève du gouvernement fédéral. Le gouvernement du Québec est, quant à lui, responsable du transport collectif sur la structure.

On se souvient, d'ailleurs, que c'est en 1978 qu'une voie réservée aux autobus a été aménagée à contresens sur le pont. Au fil des ans, ce service a connu des améliorations notables, dont l'ajout de voies réservées entre les approches du pont et les terminus Panama et Chevrier à Brossard, l'aménagement d'un terminus au 1 000, rue De La Gauchetière offrant une correspondance avec la station de métro Bonaventure, la mise en place de diverses mesures préférentielles facilitant l'accès aux autobus depuis le terminus ainsi que le corridor de transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 au centre-ville de Montréal et utilisé aujourd'hui par plus de 20 000 personnes en période de pointe, soit autant de personnes que pour la ligne jaune du métro entre Longueuil et Montréal.

En avril 2011, le ministre des Transports du Québec de l'époque avait annoncé la formation du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain, relevant du gouvernement du Québec. Par la suite, le 5 octobre 2011, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada a annoncé la construction d'un pont qui pourrait être réalisé en partenariat public-privé, un PPP, et comprendre un péage. Transports Canada met sur pied sa propre structure de gouvernance et de concertation.

En avril 2013, le ministre Gaudreault annonce le choix d'un SLR comme mode de transport collectif sur le futur pont Champlain. Pour concrétiser sa mise en place, le gouvernement du Québec crée un bureau de projet dont la direction est confiée à l'Agence métropolitaine de transport. La mise en oeuvre du projet s'est faite en septembre 2013.

Dernièrement, soit en décembre 2013, le gouvernement fédéral annonce que le nouveau pont Champlain sera finalement prêt trois ans plus tôt que prévu, soit en 2018.

Vous avez, M. le ministre, annoncé à la fin du mois de mai dernier les spécificités techniques pour le tablier du nouveau pont pour accueillir le nouveau mode de transport collectif. Pouvez-vous nous expliquer ce qui a conduit à l'annonce d'un tablier hybride, alors que l'ancien gouvernement avait annoncé le SLR?

M. Poëti : Alors, M. le Président, un dossier, évidemment, qui a fait couler beaucoup d'encre, qui a eu énormément d'interprétations et qui a nécessité des éclaircissements importants suite aux dernières élections et aux promesses du précédent gouvernement sur leur choix. Parce que le précédent gouvernement a décidé. Pour budgéter l'argent, ça, c'est une autre chose.

Alors, je tiens à vous rappeler que ce gouvernement-là précédent avait annoncé sa préférence pour le LSR. En fait, il a dit : Nous, on veut un SLR, on va avoir un SLR. À moins qu'il y avait de l'argent caché quelque part, M. le Président, moi, quand nous sommes arrivés au gouvernement, l'argent pour le SLR, là, il semblerait qu'il y en avait de caché qu'on n'a pas vu. À ce jour, on cherche encore. Et de mettre sur la carte de crédit des citoyens du Québec sans avoir fait de fiche d'avant-projet, sans avoir fait de dossier d'opportunité, sans avoir voulu suivre la directive gouvernementale pourtant mise en place par leur propre parti dans les mois qui ont suivi leur décision de faire un SLR et de demander... De s'astreindre à cette directive-là, de pouvoir la suivre et de devoir la suivre, non. Non, eux, ils ont dit : Nous, on veut un SLR, c'est comme ça, on va mettre ça, ça va être parfait. Maintenant, pour la facture, on repassera.

Conformément à la recommandation de l'AMT et de son P.D.G., nous... M. Nicolas Girard a demandé au gouvernement fédéral de prévoir une nouvelle structure qui puisse accueillir le système léger sur rail et des autobus afin de permettre un service de transport collectif amélioré sur le pont, et ceci dès son ouverture en 2018. Pour certaines personnes, ça semble être une mauvaise nouvelle. Pourtant, elle est excellente, c'est-à-dire que le gouvernement fédéral va devancer de trois ans la nouvelle structure du pont Champlain. C'est une bonne nouvelle, ça, M. le Président, c'est important, et là on voudrait nous reprocher de ne pas avoir déjà décidé quand on aura en 2015 la réponse de l'AMT parce que que nous suivons la directive que ce précédent gouvernement avait mise en place. Et, parce qu'on suit cette directive-là, le précédent gouvernement et certaines personnes me demandent de court-circuiter tout le volet d'analyse du dossier d'opportunité et que l'AMT devra me préciser quel est le meilleur mode qualité-prix en comparaison avec d'autres. Alors, on va regarder l'ensemble de ce qui existe, de ce qui pourrait exister comme transport collectif toutes catégories, et là on sera en mesure de prendre une meilleure décision. Mais, lorsqu'on fait un choix, on dit : Nous, on veut le SLR et on fait fi de toute autre recommandation à l'intérieur, pourtant, d'un processus qui est clair, qui est une directive du Conseil du trésor... Bien, moi, je vais suivre les directives, je vais suivre les règles, et on va avoir cette proposition-là de l'AMT à l'intérieur du bureau de projet.

Alors, le bureau de projet nous a dit en juin 2014 que les données techniques qu'on devait donner au fédéral, et à la suggestion de l'AMT, étaient d'avoir l'ouverture sur les différents modes. Alors, je ne vois pas pourquoi on se serait privés d'avoir les types de transport collectif possibles sur le pont pour ne pas se retrouver en 2018 en arrivant à la conclusion qu'un SLR, qu'un transport collectif électrifié, qu'un autre type de transport collectif que les bus soit possible. Il me semble que ça aurait été irresponsable.

Et, si notre décision, là, à l'effet qu'on ne veut pas de SLR était prise, je le dirais. Nous attendons les recommandations et l'étude de l'AMT, ce qui est tout à fait normal et responsable. Alors, les gens qui interprètent, qui font de la désinformation sur le fait que nous ne voulons pas ça, c'est faux, c'est inexact. Et, lorsque je vais avoir cette recommandation-là, on va l'analyser, on va l'évaluer et on va voir le juste prix. Promettre à des citoyens un transport collectif de 3 milliards ou plus sans en avoir les moyens, je me demande de quelle façon on voit l'avenir quand on fait ça.

Le bureau de projet va poursuivre également ses travaux afin de déposer un dossier d'opportunité au gouvernement du Québec à la fin de l'été 2015, à la fin de l'été 2015. Conformément à quoi? À la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique adoptée par le chef de l'opposition officielle dans le gouvernement précédent en février 2014. Il me semble que le processus pour la décision du transport collectif de Champlain est suivi, est bien suivi. Ce dossier va nous permettre de déterminer le meilleur mode de transport collectif à long terme sur le nouveau pont Champlain, pas celui que j'aimerais. Ce dossier va nous permettre de déterminer le meilleur mode de transport collectif à long terme sur le pont Champlain.

Vous savez, M. le Président, quand on rêve, là, c'est le fun de rêver, mais moi, je rêve les yeux ouverts, je ne les ferme pas, pour savoir quel va être le coût relié à ça, qu'est-ce qui va être la meilleure façon pour tous les citoyens, qui en ont bien besoin, du transport collectif. Et déjà, avec le site propre, c'est-à-dire un site complètement protégé, unique pour le transport, honnêtement la simple réalisation de cette nouvelle structure là, avec ce qu'on a aujourd'hui, va déjà être plus efficace. Mais ce n'est pas ça que je dis que je veux faire, on veut faire plus pour les citoyens du Québec, on veut faire plus pour les gens qui veulent rentrer à Montréal.

• *(11 heures)* •

Je vais vous expliquer les éléments qui doivent documenter le bureau de projet pour se conformer à la directive adoptée par le chef de l'opposition officielle, qui semble être méconnue de l'autre côté de la Chambre, pour une partie : l'étude des besoins, diagnostic complet de la situation actuelle sur les modes de déplacement; étude indépendante sur les projections d'accroissement de l'achalandage, incluant l'effet des péages; détermination et évaluation des options possibles — quand on décide ce qu'on veut, là, ce bout-là n'est pas bon, là, mais pourtant c'est dans la directive — détermination et évaluation des options possibles; analyse détaillée des capacités relatives aux modes de transport comparés — pas juste un, là, comparés; identification des infrastructures requises pour chaque mode; estimation des coûts d'immobilisation — ce n'est pas rien, ça, M. le Président — sur le cycle de vie, 40 ans; estimation des coûts d'exploitation sur le cycle de vie, dollars, passagers-kilomètres; stratégie de financement selon les modes de transport; comparaison des modes de réalisation; et consultations publiques afin de définir les éléments d'acceptabilité sociale

du projet. Troisièmement, coût-bénéfice des modes bus et SLR. Je le répète, coût-bénéfice des modes bus, SLR; choix et justification de la meilleure option à long terme; répartition annuelle des investissements nécessaires; présentation des principes variables, économiques et financiers; estimation du coût des éléments nécessaires à l'élaboration du dossier d'affaires.

C'est seulement à la fin de ce processus rigoureux que nous pourrons prendre la meilleure décision. Et ce processus rigoureux, et je le rappelle à la députée de Vachon... a été prise, cette directive, par son propre parti. Je comprends mal aujourd'hui la décision, ou le questionnement, ou... sur le fait qu'on n'a pas choisi son mode de transport, que la députée de Vachon, elle, pouvait, en fait, définir sans suivre une politique gouvernementale, qui plus est, prise par son propre parti.

Pour les péages, on n'en a pas parlé, mais ça touche le pont Champlain également. La position du gouvernement est bien connue. Je l'ai dit, redit à plusieurs reprises, rappelons-nous toujours que c'est une structure fédérale. Nous sommes contre le péage sur le pont Champlain, car il ne s'agit pas d'un nouveau lien routier. Elle rejoint celle du maire de Montréal, des décideurs politiques de l'agglomération de Longueuil et des autres. Ceci dit, nos relations avec le gouvernement fédéral sont bonnes. On peut être en désaccord sur certaines choses si on regarde le transfert, si on regarde l'argent des infrastructures, si on regarde la collaboration. Mais, sur ce point, effectivement, aujourd'hui, on ne s'entend pas.

Ce pont-là va être terminé en 2018. Est-ce que nous avons encore un peu de temps pour en discuter? La réponse, c'est oui. M. Lebel nous a d'ailleurs confirmé qu'il y aurait un nouveau pont dès 2018 dans le respect des échéanciers qui sont devancés. Et je ne comprends pas qu'on ne soit pas plus content parce que ça, c'est une excellente nouvelle. Je suis confiant d'arriver à une entente avec le gouvernement fédéral, et ça ne va pas être, certainement pas, par la voie de confrontations qu'on va y arriver.

Le plan de continuité de la mission du transport en cours d'élaboration vise à assurer un maximum de mobilité des personnes et des marchandises en cas de fermeture partielle ou complète du pont Champlain. Donc, pour les gens qui se questionnaient sur la réflexion s'il arrivait une difficulté sur le pont Champlain et la capacité de pouvoir continuer à fonctionner sur l'île de Montréal, c'est notre préoccupation et c'est ce qu'on fait pour s'assurer de situations d'urgence. J'ai une déformation dans ce domaine-là, vous le savez, et je pense que c'est pour le bien de tout le monde. Donc, on a identifié une série de mesures.

À partir de là, l'information globale de Champlain... Dans quelques semaines, on va présenter — M. Lebel m'a confirmé ça — la nouvelle image, quel sera le type de pont qui va être utilisé, à la grande fierté, je l'espère, de l'ensemble des Québécois, et que cette nouvelle structure là, qui est un poumon économique, parce que rentrer à Montréal... Je le rappelle à tout le monde, quand Montréal va bien, Québec se porte mieux. Et la réalité de Montréal, c'est qu'on doit utiliser des ponts, des tunnels, les entretenir et, dans certains cas, les changer. Et c'est ce que le gouvernement fédéral va faire, qu'il va faire dans un temps beaucoup plus court. À partir de là, le mode de transport collectif qui va être choisi... Je le rappelle — et c'était écrit — nous suivons la directive, et, à la fin de l'été 2015, je serai en mesure de mieux évaluer les propositions de l'AMT sur les études qui sont faites. Et, d'ici là, je vous dis déjà que je regarde, j'analyse et compare les différents moyens de transport collectif dans un seul objectif, l'améliorer, qu'il soit plus efficace, fiable, confortable et qu'il soit utilisé et incitatif pour l'ensemble des citoyens qui doivent entrer et sortir de l'île de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vaudreuil, vouliez-vous compléter votre question?

Mme Nichols : Oui. Deux minutes.

Le Président (M. Reid) : Une.

Mme Nichols : Une minute? Merci, M. le Président. Peut-être juste vérifier avec M. le ministre pour certaines informations complémentaires, entre autres relativement au système de péage fédéral, quel sera, là, le partenariat, justement, avec le fédéral à ce sujet-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre, en quelques secondes.

M. Poëti : Bien, écoutez, le système de péage fédéral sera construit et géré par son partenaire privé. Mais les revenus de péage, actuellement ce n'est pas défini, et c'est pour ça que je dis que nous avons du temps pour négocier avec le fédéral pour voir de quelle façon... Nous ne voulons pas de péage sur le pont Champlain, c'est clair. Et c'est certain qu'il y a un contexte à tout ça, et qu'il y a deux autres ponts aussi qui vont devoir être touchés par ça, et qu'il y a un tunnel également, qu'il y a d'autres entrées à Montréal. Donc, c'est pour ça que, pour nous, c'est important de regarder et de s'assurer de ne pas avoir de péage sur Champlain. Tant et aussi longtemps que ce pont-là n'est pas construit et tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas une seule voiture qui a passé dessus, je considère toujours qu'on a le temps de négocier une meilleure entente sur ce sujet-là avec le gouvernement fédéral.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole à la députée de Vachon pour un bloc de l'opposition officielle.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, justement, concernant la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique que le ministre dit respecter à la lettre, s'il lit, là, à la page 8, dans les avant-projets,

il est très clair qu'au point 8 le ministre responsable doit... oui, il valide avec le Conseil du trésor, mais doit également présenter au Conseil des ministres, avec une fiche d'avant-projet concernant l'ensemble des éléments, l'estimation des coûts... préliminaire des coûts.

Donc, j'aimerais savoir de la part du ministre, pour le projet 1 — puis on peut les passer un après l'autre, là — dans le réseau routier à l'étude, est-ce que la fiche d'avant-projet a été produite?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je vais répondre à la députée de Vachon exactement ce que je lui ai dit tantôt. Je comprends mal sa question dans le fait que... Est-ce qu'il s'agit d'une opposition à la création de ce qu'on fait actuellement? Est-ce qu'il s'agit d'une question sur le fait qu'on doive fournir la fiche d'avant-projet avant d'avoir budgété les coûts? C'est ça qui est la question? Donc, vous faites fi de la présence au Conseil du trésor pour obtenir les fonds — peut-être que ce n'était pas une pratique chez vous, mais ce l'est chez nous — avant un projet, et là vous voulez que je vous donne la fiche d'avant-projet avant qu'on soit passés au Conseil du trésor et qu'à quelques semaines vous voulez la fiche d'avant-projet des 19 projets? Bien, posez-moi la question pour les 19, je vais vous donner les 19 fois la même réponse : On fait les fiches d'avant-projet une fois qu'on va au Conseil du trésor et qu'on obtient l'argent et le financement pour le faire.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je vous demanderais de vous adresser à la présidence, s'il vous plaît. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Oui, il faut aller au Conseil du trésor, mais, selon la directive, il faut également aller au Conseil des ministres avec une fiche d'avant-projet. Est-ce que le ministre peut m'expliquer son interprétation de la directive à ce moment-là?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bon, écoutez, moi, je ne fais pas d'interprétation, je suis les directives. C'est peut-être une nuance entre vous puis moi. Moi, je n'interprète pas les choses, je ne les interprète pas, je les suis. Et le règlement, la façon de les suivre, c'est d'aller au Conseil du trésor, ensuite faire les fiches d'avant-projet. Alors, je rappelle à la députée de Vachon que nous sommes au gouvernement depuis un certain temps et que nous sommes à élaborer... Et je me suis engagé aussi à la députée de Vachon à lui transmettre, lorsque les fiches d'avant-projet seront terminées, de lui déposer... C'était ma réponse de ce matin. On revient sur la même question, on peut le faire toute la journée, je veux juste dire, M. le Président, que j'ai répondu à cette question-là, c'est clair. Ça, ça s'appelle de la transparence, et on va le faire. Vous ne l'aurez pas après-midi parce qu'ils ne sont pas tous réalisés. J'espère que vous n'êtes pas surprise de ça. Alors, c'est ça, la réponse.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci. M. le Président. En fait, j'inviterais peut-être le ministre du Transport à lire la directive. Je pense que c'est assez clair comment c'est écrit dans la directive. C'est assez court, je pense que ça ne lui demandera pas trop de temps. Et très clairement, au point 7, il doit passer au Conseil du trésor. Et, au point 9, à la suite de l'autorisation du Conseil des ministres, le projet sera inscrit au prochain PQI dans la catégorie projets à l'étude. Donc, c'est très clair, au point 8, c'est la fiche d'avant-projet. Donc, je pense que le ministre nous confirme aujourd'hui qu'effectivement la directive n'est pas appliquée pour les projets à l'étude.

M. Poëti : M. le Président...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous n'avez pas la parole.

M. Poëti : ...une question de règlement. Elle dit que je confirme quelque chose que je n'ai pas fait. C'est son interprétation, elle ne peut pas mettre dans ma bouche des mots que je n'ai pas dits.

• *(11 h 10)* •

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, la députée a droit à ses opinions, ça fait partie... Vous aurez le loisir de la contredire quand ça sera votre tour.

M. Poëti : Mais, M. le Président, j'insiste parce que, lorsqu'on dit : Le ministre nous confirme, elle admet, elle dit clairement une chose que je n'ai pas dite. Je ne confirme pas ça, ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que vous faites n'est pas correct. Moi, je veux juste être clair.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous aurez l'occasion, tout à l'heure, de répondre à ça. Pour l'instant, le règlement permet à la députée de donner son opinion sur... ou d'interpréter ce que vous avez dit. Vous aurez libre cours de pouvoir contredire si vous n'êtes pas d'accord. Mme la députée de Vachon, c'est à vous, la parole.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je comprends que M. le ministre est choqué de voir qu'effectivement lui-même n'applique pas la directive qu'il dit suivre à la lettre.

Donc, je vais changer de sujet, M. le Président. Et la députée a ouvert une porte sur la question du pont Champlain, j'aimerais, si le ministre le permet, poser des questions et à lui-même et à l'AMT, étant donné que c'est l'AMT qui a donné les études. Quels sont les résultats des études de l'AMT concernant l'offre de transport en termes de débit, de comparaison entre le SRB et le SLR?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je dois réitérer encore une fois que je ne suis pas choqué; deuxièmement, que, lorsque la députée de Vachon dit des choses dans les termes que j'affirme, c'est inexact, et je le démens, et ce n'est pas ce que j'ai dit. Et, contrairement, peut-être, à certaines habitudes, moi, c'est de la transparence, et je vais dire la vérité, et on va dire les vraies choses. Alors, à partir de là, je n'accepte pas les propos de la députée de Vachon à ce stade-ci, et il était pas mal temps qu'elle revienne aux préoccupations des Québécois. Voici une question qui est un peu plus pertinente en ce qui me concerne. Et on ne fait pas d'interprétation sur les réponses, ce sont les réponses. Elles peuvent ne pas lui plaire, M. le Président, c'est possible. Elle peut être en désaccord, c'est possible. Mais je travaille pour les Québécois et je dis les vraies choses aux Québécois. On est le gouvernement de la vérité et de la réalité aussi, par exemple. Alors, je ne vais pas juste vous envoyer des réponses pour faire passer du temps, mais, lorsqu'on n'aime pas les réponses, on ne peut pas faire des affirmations sur ce que je n'ai pas dit.

Alors, si elle veut entendre le président de l'AMT, je l'avais offert aux collègues de la deuxième opposition, ça va me faire plaisir que le président de l'AMT puisse répondre à ses questions. Ça s'appelle de la collaboration.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement de tous les partis? Oui, j'ai le consentement. Vous pouvez y aller, M. le ministre. Alors, pour ceux qui ne vous connaissent pas, M. le président, vous allez vous nommer, donner votre titre, et ensuite vous pourrez parler.

M. Girard (Nicolas) : Alors, Nicolas Girard, P.D.G. de l'AMT.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : Quels sont les résultats des études de l'AMT concernant l'offre de transport en termes de débit et de comparaison entre le SRB et le SLR?

M. Girard (Nicolas) : Donc, il y a eu une étude qui a été confiée à la firme, là, AECOM en mars 2012 pour des... la réalisation d'études, là, préparatoires sur le choix du mode de transport collectif qui devait être retenu avec l'arrivée du nouveau pont sur le Saint-Laurent. Et donc cette étude-là a étudié différents modes de transport, alors, par exemple, le système actuel que vous connaissez, l'autobus où on installe, là, soir et matin des cônes orange en plein milieu du pont Champlain, également le système d'autobus amélioré et également le système léger sur rail, et l'AMT a remis au gouvernement du Québec les conclusions de ces études-là.

Au niveau du système léger sur rail, les estimations étaient qu'en pointe du matin il pouvait y avoir environ entre 30 000 à 32 000 usagers qui pouvaient utiliser le système léger sur rail. Sur une période de 24 heures, ça donnait environ 90 000 usagers. C'était une des conclusions de l'étude d'AECOM. Ce que je dois vous mentionner, c'est que, dans le cadre de la préparation du dossier d'opportunité, nous allons faire d'autres études également sur l'achalandage potentiel avec différents modes de transport collectif qui pourraient être évalués sur le pont Champlain.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Girard. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, le SLR, comparativement au SRB... Le SRB permettait quel débit?

M. Girard (Nicolas) : Les différents modèles qu'on a analysés, alors j'ai les chiffres. La capacité horaire maximale pour l'autobus statu quo, c'est-à-dire le système actuel, on parle de 10 000 personnes par heure. On parle, par période de pointe du matin, de 15 000 pour autobus améliorés avec 100 sites propres au centre-ville de Montréal. Et, pour le SLR, on parle de 32 000. Au niveau des temps de parcours, le système actuel, on parle d'environ 20 à 24 minutes. Autobus améliorés, on parle de 18 à 22 minutes. Et SLR, c'était de 17 à 19 minutes selon l'étude, là, qui a été réalisée par AECOM. C'est les trois modèles qui ont été étudiés.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et, en termes de coûts, les coûts d'investissement du côté des SRB — on va l'appeler SRB plus — et SLR, donc, quels sont les résultats des études?

M. Poëti : M. le Président, si vous me permettez...

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre.

M. Poëti : Je voudrais souligner quand même à la députée de Vachon que la remise de ce rapport-là complet va se faire en 2015. On est bien disposés à vous donner une partie de l'étude, mais l'étude est en 2015. Je fais juste vous

mettre en garde sur l'interprétation que vous pouvez faire des chiffres qui vous sont donnés actuellement, au moment où cette étude-là n'est pas terminée. Alors, je vous réitère encore mon conseil, soyons prudents sur l'information qui est diffusée à ce stade-ci. Compte tenu que l'étude se termine en 2015, on ne peut pas vous donner aujourd'hui l'ensemble des résultats parce que ce n'est pas terminé.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que, M. le ministre, vous autorisez M. Girard à continuer?

M. Poëti : Oui.

Le Président (M. Reid) : M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : ...de compléter la réponse du ministre, dans le cadre du dossier d'opportunité qui doit être déposé pour l'été 2015, on doit préparer ce qu'on appelle... un des sept éléments qu'on doit analyser, c'est l'étude des besoins, et on va faire un diagnostic complet au niveau de la situation actuelle sur les modes de déplacement et on va aussi préparer une étude indépendante sur les projections d'accroissement d'achalandage. Alors, par exemple, l'effet ou non d'un péage sur le pont, c'est des éléments dont on doit tenir compte. On doit déterminer aussi, évaluer différentes options possibles, alors les coûts d'immobilisations, les coûts d'exploitation, les stratégies de financement, les modes de réalisation. On doit également faire une analyse des coûts-bénéfices des modes bus et SLR. On doit également faire un choix, une justification de la meilleure option à long terme, une répartition annuelle des investissements qui sont nécessaires, et une présentation des principales variables économiques et financières, et également une estimation des coûts des éléments nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'affaires. C'est les sept éléments qu'on doit préparer dans le cadre du dossier d'opportunité qu'on doit présenter au gouvernement du Québec pour l'été 2015.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le président. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je reviens à ma question. Donc, en termes de coûts d'investissement, parce qu'il y a déjà des investissements qui ont été analysés en fonction des informations actuelles, donc coûts d'investissement du SRB, SRB plus et du SLR?

M. Girard (Nicolas) : ...les coûts, à ce stade-ci, nous ne donnons pas de chiffre pour une raison fort simple, parce que nous sommes à un stade trop préliminaire pour donner un coût global pour chacun des projets. Il y a certaines analyses qui ont été faites dans l'étude d'AECOM. Nous ne rendons pas publique cette étude-là pour une raison fort simple, c'est qu'il y a à l'intérieur de l'étude certains choix technologiques sur le mode retenu, et c'est des informations qu'on veut garder confidentielles, et également sur la localisation de stations. Et, si on rendait publiques ces informations-là, ça pourrait favoriser la spéculation foncière, ce qui s'est produit dans le passé dans d'autres projets, et on veut suivre à la lettre les recommandations du Vérificateur général du Québec, qui nous invite également — la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets — à ne pas dévoiler à un stade préliminaire le coût global d'un projet ni le lieu et l'emplacement de certains sites ou stations pour éviter qu'il y ait de la spéculation foncière et que ça fasse gonfler la facture.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

• *(11 h 20)* •

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je déplore la décision dans... malgré toutes les belles paroles de transparence, de ne pas rendre publique l'étude d'AECOM. Et je crois qu'il aurait pu y avoir des caviardages de certains passages. Nous sommes d'accord que les éléments concernant la localisation des stations peuvent faire l'objet de spéculation, et donc il peut y avoir caviardage de ces éléments-là, mais l'ensemble de l'étude devrait être rendu public. Elle est payée par des deniers publics, l'étude a été réalisée. Je comprends qu'elle ne fait pas l'affaire du ministre des Transports et qu'il souhaite avoir des ajouts à cette étude-là, mais je trouve ça vraiment dommage qu'en termes de transparence, lui qui se dit toujours de la transparence, qu'il ne rende pas publique et qu'il refuse de rendre publique cette étude-là.

Et j'aimerais revenir sur certains éléments des affirmations du ministre des Transports parce que, selon les données publiées dans les journaux, on parle, là, d'un coût de 1,45 milliard pour un SLR aérien, 2,1 milliards pour un SLR en tunnel, et les coûts pour un SRB amélioré seraient de 1 260 000 000 $. Donc, c'est dommage que nous ne puissions pas avoir accès à l'ensemble de l'étude. Et les dossiers d'opportunité, malgré ce qu'en dit le ministre, on le voit très bien avec l'étude d'AECOM, avec l'ensemble des informations qui ont été publiées dans les journaux, que ça répond à l'ensemble des préoccupations du ministre. Ce n'est pas les réponses qu'il souhaitait avoir, je le constate. Et nous l'entendons depuis sa nomination, il ne fait que reculer, là, stratégiquement sur ce dossier-là d'une fois à l'autre. Mais AECOM avait fait l'ensemble de ces rapports-là avec ce que nous connaissons nous provenant des journaux.

Et j'aimerais aussi clarifier certaines affirmations. Il est exact que le pont Champlain sera construit plus tôt, a été rapproché en 2018, et ce, à la demande du gouvernement du Parti québécois. Et donc nous avons eu une bonne collaboration du gouvernement fédéral dans ce dossier-là, et je pense que le ministre devrait arrêter de faire des interventions qui ne sont pas tout à fait exactes en prétendant qu'eux... en disant que nous, nous ne pouvions pas nous entendre avec le gouvernement fédéral. Nous avons réussi à avoir une collaboration du gouvernement fédéral, ce n'est pas le monopole du Parti libéral. Et d'ailleurs, pour pouvoir avoir une collaboration puis avoir des résultats, il faut demander. Donc, nous avons réussi à avoir un rapprochement en 2018, et c'est ce qui a amené la décision du gouvernement fédéral à avoir un tablier hybride, et décision qui avait été prise avant même que le ministre décide... Et c'est le gouvernement fédéral lui-même

qui l'a dit, qu'il était déjà dans cet engagement-là, d'aller sur un tablier hybride, étant donné le rapprochement en 2018 qui a été négocié sous le gouvernement du Parti québécois.

Le Président (M. Reid) : Donc, je vais maintenant reconnaître un député ou une députée du groupe gouvernemental pour un bloc gouvernemental. Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Merci, M. le Président. Alors, bien que le sujet de transport collectif, particulièrement le SLR, ait été abordé passionnément par la députée de Vachon, je souhaiterais revenir sur le sujet du transport collectif de façon différente. C'est-à-dire qu'on se souvient qu'en 2006 il y a eu l'adoption sur la politique québécoise du transport collectif de 2007 à 2011 où les objectifs étaient une hausse de 8 % de l'achalandage du transport en commun et une hausse de 16 % de l'offre de service. Les résultats sont que l'achalandage a connu une augmentation de 11,5 %, et l'offre de service, de 24 %. Malgré cela, la congestion n'a pas reculé, les GES n'ont pas diminué et la motorisation s'accroît. En 2010, il y a eu le début des travaux sur une nouvelle politique puis, en 2014, il y a eu une annonce par l'ancien gouvernement de la Stratégie nationale de mobilité durable. Ainsi, il y avait quatre volets, dont la planification de l'aménagement du territoire et du transport, la mobilité des personnes en milieu urbain, en milieu rural et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En 2014, qui est aussi une année de transition prévue à la stratégie et la reconduction des programmes jusqu'au 31 décembre, de nombreux projets sont sur la table, soit le Train de l'Est, le Train de l'Ouest, qui m'intéresse particulièrement, le prolongement du métro, le transport collectif sur le pont Champlain, le SRB sur Pie-IX, le SLR, etc.

Dans le discours inaugural, le premier ministre a parlé de revoir la gouvernance du transport collectif pour la région métropolitaine. Dans le budget, nous avons pu constater des investissements importants en transport collectif. Vous en avez, M. le ministre, d'ailleurs brièvement parlé dans votre discours d'ouverture. J'aimerais, M. le Président, entendre davantage M. le ministre sur la vision du transport collectif, sur les grands projets sur lesquels le ministère, l'AMT et les sociétés de transport travailleront dans les années à venir.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, d'emblée, pour répondre à votre question, c'est assez important de souligner que, concernant le pont Champlain, dont vous avez fait partie de votre question, nous, on n'a jamais reculé. Nous, on n'a pas dit aux citoyens du Québec qu'est-ce qu'ils aimeraient, qu'est-ce qui est mieux pour eux. Et nous, on n'a pas décidé du montant qu'on va mettre sur la carte de crédit des citoyens sans les consulter. Et je suis heureux d'entendre la nouvelle orientation fédéraliste de la collègue de Vachon, qui me dit très bien s'entendre avec le gouvernement fédéral. Alors, je suis désolé qu'au cours des 19 derniers mois on n'ait pas réussi à faire retirer le péage. Alors, nous allons, nous, continuer à travailler avec eux dans ce sens-là.

Et je suis aussi assez étonné des propos de la députée de Vachon à notre égard comme gouvernement. Et elle peut en penser autre chose, mais elle ne peut pas dire que nous reculons, elle ne peut pas dire que nous mentons et elle ne peut pas dire que nous faisons des promesses que nous ne tiendrons pas.

Pour le pont Champlain, c'est assez étonnant d'entendre de la bouche de la députée de Vachon qu'il y a un nouveau pont en 2018, puis c'était déjà réglé, il n'y a pas de problème parce que le SLR était pour aller sur le pont en 2018. Ce que la députée de Vachon aurait convenu, c'est qu'à la fin du pont le SLR se serait arrêté parce qu'entre la fin du pont et Montréal il y a pas mal de kilomètres qu'elle n'a pas calculés, et elle n'a pas non plus fait le coût relié à ça. Nous allons le faire d'une façon responsable et organisée. Et je la félicite encore une fois pour son ouverture avec le travail avec le gouvernement fédéral. Je l'en remercie, d'ailleurs.

La question est assez claire sur le transport collectif, puis elle me permet de vous dire que jamais un gouvernement n'a fait autant en transport collectif. Des chiffres pour le prouver, pas des rêves, pas des propositions, pas des discussions de corridor ou d'études trouvées dans les journaux : 983 millions cette année, un record. Le PQI stabilisé, mais augmentation annuelle de 20 % pour le transport collectif. 29 % du PQI transport terrestre consacré au transport collectif. Ceci est un record. On maintient ce pourcentage-là pendant les cinq prochaines années. On le fait, entre autres, en transférant 930 millions du réseau routier vers le transport collectif pour diminuer le déficit d'entretien du transport collectif. À cet égard, j'ai eu droit aux félicitations de la députée de Vachon, cependant, qu'ils n'avaient pas fait au cours des 19 derniers mois.

Actuellement, le déficit de maintien d'actif est de 33 % dans le routier et 67 % en transport collectif. Grâce à nos efforts, il sera de 51 % dans cinq ans. C'est 7,6 milliards qu'on a prévus pour le transport collectif dans notre PQI 2014-2024, 7,6 milliards, sans oublier l'engagement du gouvernement de mettre Hydro-Québec à profit pour investir dans des projets d'électrification des transports.

Le gouvernement précédent promettait toutes sortes de projets. Le seul petit détail, on oubliait de réserver l'argent pour les faire. On mettait ça sur la carte de crédit, puis après ça, bien, on disait : On paiera, nos enfants paieront, puis, dans un certain temps, on verra. D'ailleurs, on cherche encore les innombrables milliards qui nous avaient été laissés pour réaliser des projets de cette nature-là. Nous, on réserve les sommes au PQI pour pouvoir livrer les projets que les Québécois attendent. Notre gouvernement réserve donc des sommes record pour le transport collectif dans le PQI, mais il faut que l'argent serve. Le taux de réalisation, pourcentage budgété aux fins prévues, est de 90 % dans le réseau routier, mais seulement 60 % en transport collectif au cours des dernières années. Le gouvernement précédent, au cours des 19 derniers mois, ne s'en était pas aperçu, M. le Président, parce qu'ils n'ont absolument rien changé, et 40 % de l'argent qu'ils prévoyaient au transport collectif n'était pas utilisé. Je n'ai pas l'intention de faire la même chose. La grande différence entre les deux, le MTQ fait ses travaux routiers lui-même, alors que nous passons par des organismes de

transport, AMT, STM, RTC, etc., pour le transport collectif. Il n'est, évidemment, pas question que le MTQ se mette à s'occuper directement du transport collectif, mais on doit faire beaucoup mieux que 60 %. On doit s'en préoccuper, et il me semble que 19 mois pour le réaliser aurait été suffisant. Il y a deux mois que j'occupe cette fonction, et je trouve inacceptable ce pourcentage de réalisation en transport collectif pour le bien des Québécois.

C'est pour ça qu'une révision de la gouvernance s'impose. Trois raisons principales qui peuvent expliquer le faible taux de réalisation — parce que nous, on s'est questionné sur la chose : trop de joueurs qui doivent intervenir et se coordonner; incapacité des organismes de transport à financer leur 25 % quand le MTQ, pourtant, en met 75 %; impossibilité de transférer des budgets d'un projet à un autre dans le transport collectif lorsqu'un projet prend du retard.

• *(11 h 30)* •

Si jamais on ne fait pas mieux, cette année c'est 390 millions, 40 % des 983 millions budgétés qui serviraient à autre chose que le transport collectif. Après deux mois dans cette fonction, j'ai ce questionnement-là qui est passé sous le radar pendant 19 mois. C'est plus d'argent qu'une augmentation de 0,03 $ le litre d'essence qui rapporterait 120 millions par 0,01 $ additionnel. Dans le contexte budgétaire actuel, il est impératif que l'argent budgété serve aux projets de transport collectif. Ça va être au coeur de nos préoccupations quand on va revoir la gouvernance du transport collectif et de la région métropolitaine.

Pour ce qui est du Train de l'Est, parmi les différents projets de transport collectif, le Train de l'Est sera mis en opération dès le début du mois décembre cette année. Il viendra combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif dans l'est de Montréal et la couronne nord de la région métropolitaine. Le Train de l'Est, c'est la construction de 10 nouvelles gares, différents ponts routiers et ferroviaires, de tunnels et de passerelles. Cette ligne pourra accueillir 5 500 passagers par période de pointe, près de 30 % qui doivent actuellement utiliser leur véhicule.

On a entendu parler, par le passé, qu'il y avait un enjeu de sécurité à faire passer des trains bimodes, électricité et essence, dans le tunnel Mont-Royal. Je tiens à rassurer l'ensemble des citoyens que l'AMT a complété les travaux requis par le service des incendies de Montréal pour que le tunnel puisse recevoir des trains bimodes dès décembre : système de radiocommunication d'urgence dans le tunnel, nouvelle signalétique d'urgence, installation de trottoirs d'évacuation, achat d'un véhicule d'intervention d'urgence, construction d'un poste de ventilation temporaire.

Pour ce qui est des nouvelles voitures du métro, j'ai également participé à l'arrivée des nouvelles voitures du métro quelques jours seulement après mon arrivée au MTQ. À terme, elles permettront de répondre adéquatement à la hausse significative de fréquentation du métro ainsi qu'aux attentes des Montréalais et de tous les citoyens du Québec qui l'emprunteront. La mise en service pour la clientèle est prévue au début de l'année 2015, étant donné le retard dans la livraison des premières voitures, essentiellement dû au fait que le consortium Bombardier-Alstom a eu des problèmes avec un de ses fournisseurs. D'ici là, la STM va procéder à toute une série de tests touchant le fonctionnement des voitures, l'alimentation électrique, la configuration des tunnels et des quais. Je préfère qu'ils prennent, en ce qui me concerne, un mois ou deux de plus pour éliminer un maximum de problèmes plutôt qu'une mise en service hâtive qui occasionnerait des pannes et des problèmes. On n'en est pas à un ou deux mois pour un projet d'une telle envergure. Au total, c'est un contrat de 2,4 milliards, dont 1,8 milliard est payé par le ministère des Transports du Québec.

Le SRB Pie-IX, ce projet est un bon exemple pour illustrer le besoin de revoir la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal. Il y a beaucoup d'intervenants dans ce dossier : l'AMT, la STM, la STL, ville de Laval, ville de Montréal, quatre arrondissements. La mise en place d'un prochain bureau de projet devra faciliter le projet. Maintenant, on doit attendre que la ville de Montréal ait fait ses travaux d'infrastructures souterraines sur le boulevard Pie-IX. On ne peut pas mettre des millions pour un SRB et ensuite recreuser des voies dans cinq ou 10 ans pour modifier les égouts ou les infrastructures qui appartiennent à la ville. Une concertation est nécessaire de la part de tous pour des projets de cette envergure-là. Déjà, il va y avoir certains tronçons du SRB qui seront fonctionnels d'ici deux ans à Montréal. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci, M. le ministre. Est-ce que, Mme la députée de Vaudreuil, vous avez des compléments de question?

Mme Nichols : Oui. En fait, M. le Président, M. le ministre parlait d'un nouveau bureau de projet. Est-ce que ça serait possible d'avoir plus d'explications ou plus d'information relativement au bureau de projet?

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : En fait, si la question est précisément sur le métro ou l'ensemble?

Mme Nichols : ...

M. Poëti : Bien, sur le SRB, voici un bel exemple où on doit revoir la gouvernance puis le bureau de projet. Lorsque, moi, j'ai pris l'information des différents dossiers et que j'entendais mon ami et collègue de travail municipal, M. Coderre, nous demander d'aller de l'avant le plus rapidement possible dans le SRB, bien, il y avait certains de ses fonctionnaires qui ne lui avaient peut-être pas transmis l'information qu'il fallait, au préalable, régler les structures de la ville.

Alors, à partir de là, je pense que le regroupement de cette gouvernance-là, de ce bureau de projet là qui va asseoir les gens qui ont un intérêt direct... Lorsqu'on travaille sur un SRB, est-ce qu'on ne peut pas se questionner aussi sur l'éventuelle possibilité d'un SRB autre que sur Pie-IX, des gens qui pourraient venir de Laval et qui pourraient venir s'incorporer à l'intérieur?

Alors, ces questions-là doivent se poser aujourd'hui parce que ces travaux-là sont faits pour l'avenir, ils sont faits pour plusieurs années, et il faut regarder aussi la technologie qu'on va utiliser. Nova Bus travaille actuellement de façon importante sur des autobus hybrides qui vont être sur le terrain et qui... Il y en a quelques-uns déjà sur le terrain électriques, à batterie. Il faut que l'ensemble des intervenants puisse s'asseoir et échanger sur ces modes de transport là. Il faut absolument que cette gouvernance-là ne permette pas à une seule personne... Et malheureusement, à titre d'exemple, l'ancien gouvernement, qui a décidé pour tout le monde qu'est-ce qui serait le mieux, et sans se préoccuper des coûts relatifs à ça, et sans penser à l'avenir non plus, ce n'est pas notre cas, on ne va pas faire ça. Et, à partir de là, je pense que cette gouvernance-là, qui doit être revue, ce bureau de projet là... M. Coderre a organisé, dans les semaines à venir, une rencontre avec tous les gens de la CMM. J'ai rencontré les maires de la couronne nord la semaine passée. Nous allons rencontrer les gens de Mobilité Montréal. Tous ces groupes-là ensemble, à certains égards, doivent être regroupés dans un but commun de compréhension et de vision future du transport collectif à Montréal. Et c'est ce qu'il faut faire, c'est ce que nous ferons dans ce domaine-là, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vaudreuil, vous avez complété vos questions?

Mme Nichols : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui. Je vais reconnaître un autre député du groupe parlementaire, M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui. Merci, M. le Président. Juste vérifier le temps qui...

Le Président (M. Reid) : Il reste un peu plus de cinq minutes.

M. Huot : Cinq minutes, d'accord. Je vais commencer à aborder, peut-être, la question du bilan routier 2013, M. le Président. Je pense qu'on pourrait en parler quand même longuement, mais peut-être quelques mots, là, peut-être, là, pour poursuivre au prochain bloc par la suite. Parce qu'il y a quelques semaines on nous a présenté le bilan routier de l'année 2013, on voit une évolution, là, depuis plusieurs années, diminution du nombre de décès, diminution du nombre de blessés. Donc, les campagnes de sensibilisation, entre autres, ont sans doute un effet, mais il y a un ensemble de facteurs qui viennent influencer. On n'a rien qu'à penser aux... les autos plus sécuritaires. C'est même rendu un critère, souvent, d'achat des consommateurs, les gens qui magasinent une nouvelle voiture, le critère de sécurité est vraiment rendu important pour les familles. Entre autres, c'est peut-être ce qu'on recherche en premier. Évidemment, il y a du confort, mais la sécurité... Quand on a des jeunes enfants en arrière, assis en arrière dans l'auto, on recherche avant tout la sécurité, on veut se sentir en sécurité comme famille sur la route.

Mais il y a un ensemble de mesures qui ont un impact, et on voit, là, la diminution... Juste, par rapport à 2012, la dernière année, 2013, il y a eu les diminutions de plus de 5 % du nombre de décès, près de 12 % du nombre de blessés de moins, blessés légers, de 3 % aussi. Les années 2008-2012, on voit une diminution importante : près de 20 % du nombre de décès, 20 % du nombre de blessés graves; blessés légers, diminution de 10 %. Donc, ça fait... On tient des statistiques, je pense, là, depuis 1978 qu'on consigne vraiment à la SAAQ les statistiques. En 1978, juste pour exemple, là, on était à 1 765 décès. On n'est pas dans les mêmes... on est à 399 en 2013, donc... Puis on s'entend que le nombre de véhicules a augmenté de façon quand même assez considérable. Le nombre de véhicules en circulation était de 2 millions en... un peu plus de 2 millions en 1973 et un peu plus de 6 millions en 2013, donc, et le nombre de décès, on parle d'une diminution quand même assez importante.

Donc, peut-être voir, là, rapidement, parce que je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps, mais un peu comment le ministre peut expliquer rapidement le bilan. On poursuivra sans doute dans le prochain bloc, là, sur tous les partenariats, sur tout ce qui se fait à la SAAQ sur la sécurité routière, mais peut-être un court mot — il reste peut-être 2 min 30 s, là — sur les résultats, savoir comment le ministre explique les résultats du bilan 2013 en ce qui a trait à la sécurité routière. On sait que la SAAQ consacre quand même un budget... je pense, c'est un peu plus de 7 millions à la sécurité routière. Donc, comment il explique — rapidement, en deux minutes — le bilan 2013? Et même le bilan 2008-2012 qu'on peut faire aussi, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

• *(11 h 40)* •

M. Poëti : ...le député de Vanier-Les Rivières de sa question. D'ailleurs, ici, je vais en profiter pour féliciter tous mes prédécesseurs, toutes catégories confondues, qui ont travaillé au résultat qu'on a ici aujourd'hui. Il faut remonter à 1945... Et là ce n'est pas rien parce qu'en 1945, pour avoir 399 décès, 1945, où on avait 200 000 véhicules au Québec, on en a 6 millions aujourd'hui, bien, il s'est passé quelque chose, et je veux féliciter aussi tous les citoyens du Québec, les conducteurs qui se sont conscientisés. Le rapport à l'alcool au volant... D'ailleurs, j'ai été étonné, le week-end dernier, de voir le nouveau président de l'aile jeunesse du Parti québécois suggérer de retirer la règle pour les jeunes conducteurs sur le zéro alcool. C'est sidérant quand on voit ces chiffres-là. C'est incroyable d'entendre des choses comme celles-là qui vont à l'encontre de tous les efforts qui ont été faits au Québec en matière d'alcool au volant, de responsabilisation, du port de la ceinture de sécurité et de l'ensemble des intervenants qui ont arraché ces chiffres-là de façon exceptionnelle.

D'ailleurs, la Société de l'assurance automobile a un bilan exceptionnel au niveau des décès. Un, c'est toujours trop, mais on se rappellera qu'en 1976 on avait 2 300 morts sur les routes au Québec pour 3 millions de véhicules.

On a 6 millions de véhicules aujourd'hui, on en a 399. Et on a des bonnes nouvelles de la Société de l'assurance automobile du Québec également parce que le communiqué qu'ils ont transmis sur le fait d'être responsable, c'était payant, bien, ça va être payant pour l'ensemble des Québécois dans les années à venir.

Les gens qui ont participé et les raisons pour lesquelles... évidemment, des lois adéquates, des mesures de contrôle efficaces pour appliquer les lois, des actions de sensibilisation pour amener des changements de comportement, une plus grande responsabilisation des usagers de la route, l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures routières. Ces actions expliquent les résultats obtenus au cours des dernières années, et pas seulement en 2013. Vraiment, bravo à tous les citoyens, citoyennes du Québec. Nos jeunes conducteurs, qui, malheureusement, sont encore surreprésentés au nombre d'accidents pour le nombre de permis qu'ils ont, bien, les efforts qui sont faits, le retour... Je salue le retour des cours de conduite, les normes d'alcool, zéro pour les jeunes. C'est ce genre de choses... et les constructeurs automobiles qui nous fournissent aujourd'hui des véhicules beaucoup plus sécuritaires. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons maintenant passer à un bloc du deuxième groupe d'opposition, et je passe la parole au député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Dossier intéressant que le transport collectif. Le ministre l'a mentionné, il y avait comme un début de réponse suite à la question de la collègue du parti ministériel sur l'argent non utilisé. Il y a eu un article la semaine passée, voilà quelques jours, sur le fait qu'il y avait 40 % de l'argent en transport collectif qui n'était pas utilisé, et le ministre s'inquiétait de cette nouvelle, ministre qui vient d'arriver en poste, je peux comprendre.

Première question, assez brève : Est-ce qu'il peut nous dire le montant exact à quoi équivaut ce 40 % d'argent qui n'est pas utilisé présentement?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui. D'ailleurs, vous l'avez souligné... Je veux obtenir le chiffre exact. C'est le pourcentage que j'ai eu, moi, qui était à 60 % et 40 % non utilisé. Évidemment, vous comprenez que l'argent ne reste pas sur une tablette. Il est utilisé à autre chose, donc il est récupéré par le ministère des Transports. Et ce montant-là, évidemment, est trop grand, et je vous ai expliqué un peu pourquoi tantôt, parce que, bon, il y a une directive ou une règle qui ne leur permet pas de pouvoir transférer l'argent d'un projet à un autre qui pourrait être commencé. Et, je l'ai dit tantôt, je suis préoccupé par ceci, et, en même temps, pour des bonnes ou mauvaises raisons, je l'ai dit aussi, j'ai été cité dans les articles, des bonnes ou mauvaises raisons, on n'a pas atteint 100 %, ou 90 %, ou 95 % de ce qu'on voulait faire en transport collectif. Alors, à la base, moi, vous savez, au lieu d'éteindre le feu continuellement, année après année, ce qui a été fait pendant les 19 derniers mois, moi, je veux essayer de voir qu'est-ce qui cause le feu, comment se fait-il qu'au cours des cinq dernières années — donc, on est tous touchés par ça — que le transport collectif n'a pas pu être utilisé le montant qui était déterminé. Pour répondre plus précisément à votre question, donc ici... C'est quel, celui-là ici?

Une voix : ...

M. Poëti : 488 millions qui a été dépensé, donc 58,3 %. Donc, il y a 488 millions qui a été dépensé, 58,3 % de ce qui avait été attribué.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby.

M. Bonnardel : M. le Président, si je comprends bien, il y a un demi-milliard d'argent qui n'a pas été utilisé et qui a été dépensé pour d'autres projets. C'est bien ça?

Une voix : ...

M. Bonnardel : C'est bien. Si vous me permettez, est-ce que le ministre peut nous donner une ventilation de comment ce montant a été dépensé dans les dernières années, à quoi a servi ce 500 millions de dollars, qui n'est pas banal dans les circonstances? Le ministre a parlé, cette année, là, de 983 millions de dollars. Si on fait une règle de trois, j'ose espérer qu'on n'aura pas 40 % de ce montant qui sera, encore une fois, on peut dire, tabletté, là, mais on ne saura pas comment dépenser cet argent. Parce que, dans le PQI, vous avez mis un montant d'argent quand même assez substantiel. Alors, est-ce qu'on peut avoir dans les prochains jours la ventilation de ce montant de 500 millions de dollars qui a été dépensé pour d'autres projets?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, là, pour les gens qui pensaient que tous les gens qui étaient là, c'était pour faire de la décoration, c'est inexact. Ils sont là parce qu'ils ont des réponses, ils ont des connaissances et ils sont à temps plein sur le dossier, donc merci. Mais, je peux vous rassurer, ces montants-là ont été remis au Conseil du trésor. C'est inexact que c'est... On les a repris, mais ils ont été remis au Conseil du trésor. Il n'a pas été ventilé à l'intérieur de notre opération, remis au Conseil du trésor.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Est-ce que, M. le Président, le ministre peut nous assurer, donc, s'il avait encore des surplus, des montants pas utilisés, qu'il va, avant de puiser l'argent dans le fonds destiné aux travaux routiers, là, qu'avant d'augmenter la taxe sur l'essence, il va s'assurer que l'argent soit dépensé complètement, complètement dans la prochaine année?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, sûr et certain qu'on a cette intention-là. Il n'est pas de mon intention de donner de l'argent qui n'est pas utilisé. Honnêtement, depuis que je suis arrivé en poste, j'entends les demandes des gens pour le transport collectif. Je réalise matin après matin comme Montréalais, mais comme Québécois, ce besoin de transport collectif. Et vous avez raison, collègue, parce que cet argent-là qu'on débloque pour la réalisation... Alors, qu'est-ce qu'il faut faire? C'est la question qu'il aurait fallu se poser, là. Au cours des cinq dernières années, il aurait fallu se la poser. Bien, moi, je me l'ai posée après deux mois, et il faut plus de souplesse. Il faut de la souplesse dans la gestion de ces argents-là, dans le sens qu'au niveau du programme routier on peut transférer une somme d'argent sur un projet qui n'était pas débuté. Et, je l'ai dit tantôt, pour des bonnes ou mauvaises raisons, parfois environnementales, parfois opérationnelles, parfois municipales, on a ces questionnements-là. Alors, j'ai l'intention de revoir cette politique-là pour donner plus de souplesse aux gens qui peuvent utiliser le transport collectif... c'est-à-dire les gens qui doivent dépenser l'argent du transport collectif à des fins pratiques, c'est-à-dire que ce qu'on voulait faire, qu'on le fasse.

Et, si, pour une raison... Et voici un exemple facile, je l'ai souligné tantôt, SRB Pie-IX, l'argent est là pour travailler. On ne peut pas commencer cette année parce que... bien, cette année, peut-être à la fin de l'année, si Montréal réussit à finir ses infrastructures. Et je le réitère, là, c'est des partenaires. Alors, en attendant, qu'est-ce qu'on fait? On retourne l'argent au Trésor? Le ministère des Transports, évidemment, peut prendre cet argent-là et le transférer ailleurs. Dans le cadre du transport collectif, ce n'est pas une pratique qui est possible, donc on va travailler à la modifier.

Et, au sujet du transport collectif, parce que vous me soulevez cette question-là... Et ma collègue d'en face va sûrement être contente — évidemment, on est un peu attaché ici — à moins qu'elle ait eu un courriel d'un ami commun au fédéral, je suis très heureux de vous faire part que les premiers ministres, les deux premiers ministres, du Québec, Canada, viennent tout juste d'annoncer une entente qui accorde 1 milliard sur 10 ans pour soutenir le transport en commun, 2014-2024. C'est un signal clair que les sociétés de transport sont soutenues par un financement stable dans leurs projets d'investissement pour améliorer les services aux citoyens. 1 milliard sur 10 ans pour soutenir le transport en commun, 20 % du total du fédéral. On se réjouit, là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Je veux amener le ministre sur un sujet, le transfert de l'argent du réseau routier vers le transport collectif. Le ministre, à l'opposition officielle, n'était pas le porte-parole aux transports dans la dernière législation, mais je veux l'amener sur une contradiction de son gouvernement.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Alors, il n'était pas le porte-parole aux transports, c'est ça.

Une voix : ...

• *(11 h 50)* •

M. Bonnardel : Oui, c'est ça. Mais, quand même, il va devoir répondre aujourd'hui, comme nouveau ministre, sur les contradictions de son gouvernement. Quand on regarde le PQI qui a été déposé, 2014-2024, le gouvernement libéral disait, lorsque le Parti québécois était au pouvoir, qu'il était malheureux de voir que de l'argent qui était prévu pour soutenir le réseau routier, remplacer nos viaducs, nos routes, des choses comme ça, qu'on avait pris 2 milliards de cet argent pour amener ça au transport collectif. Et ça, c'est le ministre, aujourd'hui, de l'Environnement qui disait ça au mois de février 2014, il déplorait... Il disait même, je le cite : «La grande solution du ministre des Transports avec sa nouvelle stratégie, c'est de procéder à une seconde phase de coupes dans le budget des infrastructures routières[...]. Faut-il rappeler que nos infrastructures routières ne sont pas en bon état et qu'elles ont plus que jamais besoin d'être modernisées.» 1 600 structures à travers tout le Québec.

Bien, ce qui est particulier, M. le Président, c'est que le Parti québécois prévoyait 3,8 milliards sur son PQI 2013-2023, et, devinez quoi, le Parti libéral prévoit 5,2 milliards. Alors, il dit exactement le contraire de ce qu'il disait quand le gouvernement du Parti québécois était au pouvoir. Alors, je veux bien croire qu'il faut rénover, remplacer nos abribus, mais, dans les circonstances, comment il explique cette contradiction, à savoir que oui, le réseau routier a besoin d'investissements majeurs... Je comprends, il va m'amener... il va me dire : Est-ce que le député de Granby est pour la modernisation du transport collectif? Je veux bien croire, mais, ma foi, il devait cibler plus précisément les besoins en transport routier, qui sont énormes au Québec. On n'a qu'à voir à Montréal, à Québec, peu importe, ailleurs, au Saguenay, les besoins énormes que nos municipalités et que nos routes ont besoin, contrairement à l'investissement que lui, aujourd'hui, a annoncé dans le PQI 2014-2024.

Alors, je lui pose une question fort simple : Qu'est-ce qui explique donc ce changement de cap de son gouvernement entre ce qu'il disait et déplorait face à ce que le Parti québécois avait décidé de faire et ce que lui décide de faire aujourd'hui? C'est la même chose que ce que le Parti québécois avait mis en place à la dernière législation.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, c'est une longue question à plusieurs volets qui, à mon avis, n'est pas très claire. En fait, effectivement, quand vous parlez d'abribus, c'est un raccourci assez minimaliste de ce qu'on a investi en transport collectif. Je m'étonne de vos propos, sur le fait que vous ne semblez pas d'accord à ce qu'on investisse dans le transport collectif et je m'étonne doublement que vous pensiez qu'il n'est pas important que le maintien des actifs... Ça, dans le terme des citoyens qui nous écoutent, là, c'est s'assurer qu'il n'y a pas un morceau de béton qui tombe sur un véhicule, ça. Parce que l'état de nos infrastructures à Montréal, on ne fera pas de cachette à personne... et nous sommes tous responsables de cela, tous responsables de cela depuis plusieurs années.

À la connaissance que j'ai aujourd'hui des infrastructures qu'on a et du maintien qu'on doit faire, je rappelle au député qu'il serait irresponsable de ne pas investir d'argent dans les infrastructures actuellement, ce qui s'appelle le maintien des actifs, M. le Président. C'est un mot qui n'est peut-être pas clair pour tout le monde, mais je le précise encore, c'est qu'on est dans un passage obligé. Ça, c'est la réalité. Il y a d'autres gouvernements qui ont voulu nous faire croire autre chose, mais le passage obligé, c'est de prendre le pouls actuellement de nos infrastructures et prendre les meilleures décisions. C'est-à-dire que, pour nous amener à de nouvelles infrastructures... Et je réitère encore ne serait-ce que la nouvelle du pont Champlain, qui passe un peu inaperçue, sur un trois ans d'accélération, les milliards qu'on investit dans les infrastructures, le montant du provincial et du fédéral jumelé, M. le Président, sur le transport collectif.

Le député de Granby peut bien me parler du passé, moi, je regarde le présent, M. le Président, et je travaille pour l'avenir parce que ça, pour moi, c'est la solution. Regarder le présent aujourd'hui, là, c'est s'assurer de la fluidité de l'ensemble de nos infrastructures. Je vous ai donné le nombre tantôt, principalement sur l'île de Montréal. Et le fait que je sois ministre des Transports, mais celui responsable de la région de la métropole a été une décision de notre premier ministre qui était assez sage parce qu'actuellement c'est Montréal qui a besoin de plus de l'aide du Québec pour se repositionner comme métropole, mais aussi se rappeler que, lorsque Montréal va bien, le Québec se porte mieux au niveau économique, au niveau culturel, au niveau personnel, les gens qui ont à se déplacer. Je prends mal la critique de dire : Bien là, vous allez investir pas mal dans les infrastructures actuellement. Désolé, j'investis dans le maintien des infrastructures, M. le député, j'investis énormément dans le transport collectif.

Ce que le précédent gouvernement n'a pas fait, c'est passé, je ne peux rien faire. Ce que vous avez fait, bien là je ne peux pas en parler, vous n'étiez pas là. Ce que moi, je vous dis, c'est que, quand on est là puis qu'on prend ces décisions-là, M. le Président, elles sont obligatoires. On ne peut pas laisser aller nos infrastructures jusqu'au moment... Et j'ai fait la caricature bête, qui va peut-être aider le député de Granby à comprendre mes propos... Si vous avez une vieille maison, vous voulez déménager, vous voulez la changer, bien, peut-être que, cette année, vous n'avez pas les moyens de la changer, mais vous êtes obligé de l'entretenir, puis peut-être de mettre un nouveau toit, puis peut-être travailler sur votre fondation en attendant de la changer. C'est comme une vieille voiture. On aimerait peut-être bien mieux avoir une nouvelle voiture, on la mettra sur la carte de crédit. Bien, nous, ce n'est pas ça qu'on fait. Actuellement, on suit les directives, on suit les procédures, on prend les décisions, on veut des comparatifs des différents coûts, et, en attendant, bien, si la voiture a besoin d'une nouvelle transmission, ce n'est pas bien le fun, mais on va être obligés de la mettre. S'il faut mettre des freins pour ne pas rentrer dans le mur, bien, on va changer les freins dans notre vieille voiture. C'est un passage obligé, M. le Président, actuellement, et je m'attendrais davantage à une reconnaissance de notre investissement en transport collectif. Vous devriez être fier de ça, M. le député de Granby. Les citoyens du Québec sont contents d'entendre ça. Mes collègues d'en face sont contents d'entendre ça, ils disent qu'ils auraient fait la même chose. Tant mieux, c'est ça qu'on fait.

Non, mais écoutez, moi, c'est important parce que, quand vous me mettez en contradiction avec les précédents gouvernements, je ne suis pas d'accord, M. le Président, ce n'est pas ça du tout. L'état de situation, on l'a pris lorsqu'on est entrés au pouvoir ici. J'ai pris l'état de situation, et nos infrastructures à Montréal en ont bien besoin dans ce passage obligé qui est la reconstruction de plusieurs infrastructures. Et c'est ce que nous faisons pour le bien des Québécois, et je termine en vous disant de reconnaître les montants d'argent provinciaux et fédéraux qui viennent d'être annoncés en transport collectif, je pense que c'est une très bonne nouvelle.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : M. le Président, je vous demande d'être vigilant. Le jeu, là, ce n'est pas que je pose une question d'une minute puis que le ministre en prenne quatre, là. Ça, on va manquer de temps un petit peu.

Le gouvernement actuel a dénoncé avec force la décision du Parti québécois lorsqu'ils étaient au pouvoir. J'ai les chiffres devant moi, on avait 22,4 milliards de dollars sur le PQI qui allaient être investis entre 2013 et 2023. Et, pour ce qui est de 2014-2024, on parle de 2 milliards de moins. C'est ça, la réalité, là, 2 milliards de moins d'investissements routiers, 2 milliards de moins, et on a augmenté l'enveloppe dans le PQI pour le transport collectif. Je ne dis pas, M. le Président, qu'il ne faut pas investir dans le transport collectif, je ne le dis pas, mais est-ce que le ministre peut nous dire pourquoi, soudainement, ce qu'il dénonçait lui-même, ce que son gouvernement dénonçait lui-même... aujourd'hui, bien, il fait exactement ce que le Parti québécois avait décidé de faire? Donc, en plus, il va investir moins pour le transport routier dans le PQI 2014-2024. C'est ça, la réalité. Est-ce que le ministre peut juste rapidement, en deux minutes, nous expliquer pourquoi il a entrepris cette décision-là?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, j'aimerais bien répondre en 10 secondes pour le député de Granby, mais ça ne peut pas être comme ça. Ça ne peut pas être comme ça, d'autant plus que moi, je dis : Je ne vis pas sur le passé. Si je vivais

sur le passé, je serais obligé de reprendre vos lignes de parti qui demandaient de couper partout, hein, de couper partout. Alors, ce n'est pas ce qu'on fait. Ce qu'on a fait, M. le Président, c'est qu'on a gardé, nous, les mêmes montants au niveau du maintien. La chaussée, structures et amélioration, on a gardé ces mêmes montants là. S'il faut les décortiquer, on les décortiquera, mais ce que je veux vous dire, c'est que nous, quand on prend le pouls, là, d'une situation au Québec, là, puis qu'on les regarde les deux yeux bien ouverts, là, hein, pas juste sur les possibilités, là, bien, il faut regarder notre réseau routier, il faut regarder notre capacité de payer, mais je ne vais pas négliger les infrastructures. Actuellement, sur le maintien, je suis obligé de le faire, M. le député. Nous sommes obligés de le faire sur une base responsable.

Et l'investissement majeur en transport collectif, je ne vous ai pas entendu une seule fois vraiment le saluer. Vous m'avez parlé d'un abribus, qui était un exemple vraiment raccourci, honnêtement, un peu tendancieux parce que, là, on parle de milliards, vous me parlez d'un abribus. D'autant plus qu'à Montréal, M. le Président, sachons que les abribus sont commandités, hein? Non seulement ils ne nous coûtent rien, je vous l'annonce, on fait de l'argent avec. Alors, l'exemple de l'abribus, je ne sais pas où vous l'avez pris. C'est mauvais, M. le député, je ne peux pas accepter ça.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, adressez-vous à la présidence, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : ...minute, je le rajouterai à mon dernier bloc avant 13 heures si vous le permettez.

Le Président (M. Reid) : Oui, ça va. Alors, nous allons passer maintenant à un bloc du groupe gouvernemental. Nous allons continuer la conversation avec le député de Vanier-Les Rivières.

• *(12 heures)* •

M. Huot : Merci. Merci, M. le Président. Écoutez, tantôt, j'avais un petit six minutes, donc j'ai essayé de faire ça vite. Je vais en profiter pour saluer tous les collègues, ce que je n'ai pas fait à ma première intervention, donc le ministre et son équipe, les collègues de l'opposition, du deuxième groupe d'opposition aussi, mes collègues à moi, le député de Portneuf entre autres, et aussi toute l'équipe du ministère des Transports. J'ai siégé avec vous, M. le Président, sur la Commission des transports et de l'environnement de 2008 à 2012, donc il y a plusieurs visages qui me sont connus ici. Donc, je tiens à saluer tout le monde qui est présent. Peut-être qu'ils seront interpellés dans les prochains blocs.

Je veux continuer sur le bilan routier, comme je l'ai dit tout à l'heure. On voit les données maintenant. C'est très clair sur le site de la SAAQ, les données du bilan routier, c'est très clair. Et je veux faire une parenthèse parce que, dans le dernier mandat, M. le Président, c'est-à-dire la 39e législature, moi, j'ai eu une pause de 18 mois... de la 40e législature. On avait reçu les gens de la SAAQ en examen — je ne me souviens pas le terme qu'on utilise, là, en commission parlementaire — et je les avais questionnés sur la question des données ouvertes — je ne sais pas si vous vous souvenez — dans les suites du rapport Gautrin qu'il y avait eu. Et j'avais suggéré à la SAAQ de rendre disponibles les données de bilans routiers, entre autres, une série de données qu'il y avait, les rendre disponibles en fichiers ouverts sur le site *Données.gouv.qc.ca*, et c'est fait. Donc, je tiens à féliciter la SAAQ pour ça, c'est un geste de transparence. On l'a dit, nous, notre gouvernement est dans un mode très transparent. Donc, avec les données, comme ça, de la SAAQ, ça permet à des chercheurs, par exemple, d'aller chercher ces données-là, de faire des croisements, peut-être, avec d'autres bases de données, d'arriver avec certaines nouvelles données qui peuvent être encore plus intéressantes.

Donc, sur le bilan routier qui nous est présenté par la SAAQ, j'aimerais savoir un peu, concrètement, qu'est-ce qui a été fait parce qu'on voit certaines campagnes, entre autres... Ce qui est le plus visible pour nous, c'est les campagnes de sensibilisation qui... Il y en avait une, là, dernièrement sur l'alcool au volant qui était assez choc. La SAAQ nous a habitués à des publicités assez chocs depuis plusieurs années. La dernière, alcool au volant, de mémoire, je pense que c'est un père qui se fait arrêter, là, avec tout le système de cordes, là, qui a un impact... tous les impacts qu'il peut y avoir sur la vie de tout son entourage, sur les gens autour, qui est assez saisissante. Il y en a eu beaucoup avec les textos aussi, qu'on s'adresse aux jeunes. Il y a des choses actuellement sur la fatigue ou sur la... peut-être la concentration, qu'est-ce qui peut nous déranger au volant. Celle qu'on voit actuellement, c'est la personne qui est en train de régler tous ses dossiers du bureau en étant au volant, donc il y a peut-être certains problèmes d'attention.

Donc, on voit, avec le budget de la sécurité routière, qui est d'un peu plus de 7,7 millions de dollars, ce que la SAAQ fait comme campagnes, mais ce n'est peut-être pas juste consacré aux campagnes. Donc, moi, j'aimerais ça, savoir un peu qu'est-ce qu'on fait avec ce budget-là de sécurité routière à la SAAQ. Oui, il y a une programmation 2014 pour les campagnes de sensibilisation, mais il y a d'autres choses qui sont faites aussi. Donc, un peu le plan de match et comment on ventile un peu plus du 7,7 millions de dollars du budget de sécurité routière de la SAAQ.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Merci au député de Vanier-Les Rivières. D'ailleurs, vous nous aviez manqué au cours des 19 derniers mois, bon retour.

Effectivement, lorsqu'il y a des bonnes nouvelles, parfois ça ne voyage pas aussi vite que les mauvaises nouvelles. Puis je le comprends parce qu'il y a une tendance, et à l'occasion, quand ça va bien, bien, on en parle un peu moins. Merci de me permettre, aujourd'hui, de resouligner l'excellent travail de la Société d'assurance automobile du Québec à travers les années. Et je les ai critiqués moi-même par le passé à certains égards, notamment sur le retour des cours de conduite pour nos jeunes conducteurs, ça a été réintégré. Je les ai critiqués à certains égards sur les photoradars, il y a eu de l'installation des photoradars sur les sites de construction, qui ont donné des succès extraordinaires.

La Société d'assurance automobile du Québec, c'est notre police d'assurance à tous, elle nous appartient, et ce sont eux qui gèrent l'argent des Québécois, évidemment, au niveau des immatriculations et de l'assurance. Et, lorsque le

bilan a été fait par Mme Tremblay et son équipe, ce sont des chiffres fantastiques. Ce sont aussi, non seulement au niveau des vies, de très bonnes nouvelles, mais au niveau aussi financier parce que la restructuration de certaines pratiques à l'intérieur de la société, le moment où on a dû être un peu plus sévères, augmenter des primes pour rétablir l'équilibre budgétaire, a payé. Et ces résultats sont là aujourd'hui, et je les félicite.

Et, à partir de là, lorsqu'on regarde l'ensemble du budget de la Société d'assurance automobile, le budget total consacré à la sécurité routière pour la SAAQ en 2013, 7 768 000 $, et le budget prévu en 2014, 7 725 000 $, tant en recherche, campagnes, soutien financier et projets en milieu policier. Les policiers sont un élément des résultats qu'on connaît aujourd'hui, mais il faut continuer à les appuyer et à les aider. Je crois également qu'il faut entamer une réflexion pour moderniser le Code de la sécurité routière dans l'intérêt de tous les usagers de la route. Il faut évoluer, il faut se questionner sur ce qu'on avait au niveau du Code de la sécurité routière, et prendre les moyens, puis s'adapter aux réalités d'aujourd'hui.

À partir de là, l'ensemble de ces argents-là sont utilisés : recherche, campagnes, soutien financier, projets en milieu policier. C'est à travers ce segment-là qu'on utilise ce budget-là. On voit des campagnes actuellement sur les gens qui ne sont pas toujours attentionnés au volant. Ces campagnes-là servent. La fatigue au volant, c'est un sujet qu'on a parlé depuis longtemps, mais que les gens ne réalisent pas toujours. Et, lorsqu'ils se reconnaissent dans une publicité, qu'ils se reconnaissent comme des gens qui ont des vies actives, qui doivent se déplacer, qui ont de lourds horaires, et de prendre le volant fatigué peut être fatal... Ces campagnes-là s'adaptent aux besoins et à la technologie d'aujourd'hui. Donc, je salue l'utilisation de cet argent-là.

Je salue les décisions de la Société d'assurance automobile pour l'ensemble des Québécois dans, éventuellement, les nouvelles primes, mais peut-être des diminutions de prime qu'on aura dans les deux années à venir. Alors, je pense que ça nous sert bien. Je pense que la Société d'assurance automobile a dû restructurer certains volets financiers, réorienter ses campagnes et aussi s'adapter aux conditions actuelles. Au moment où on avait fait la réglementation sur le Code de la sécurité routière, on n'avait pas prévu que nos téléphones deviennent si intelligents. Parce qu'ils causent un réel un réel problème aujourd'hui au niveau des textos. L'utilisation du téléphone, dans bien des cas, il serait étonnant de s'apercevoir qu'on s'en sert plus à autre chose qu'à téléphoner, et, lorsqu'on est au volant, bien, ça peut être fatal. Donc, on doit s'ajuster à ça et peut-être revoir, moderniser le code.

Au niveau des cyclistes également, on aura sûrement l'occasion d'en parler plus tard. J'ai même demandé aux partis des oppositions de venir nous présenter, dans le cadre d'un comité sur le vélo, pour la modernisation des vélos... Un exemple tout à fait banal, les nouvelles technologies de vélo n'ont pas les réflecteurs aux pédales qui sont adaptés parce qu'il s'agit d'un soulier qui se clipe, une évolution technologique pour les vélos qui les place d'une certaine façon en illégalité avec le code.

Alors, je pense qu'il était bien temps de regarder certaines choses dans l'ensemble du Code de la sécurité routière pour le bien-être des citoyens et que l'argent qui est investi en sécurité routière le soit clairement à des fins, encore une fois, d'être plus micro sur les problématiques et de s'attaquer à des problématiques. On avait 2 300 morts, on a pris des actions. Quand on en a 399, il faut prendre un autre type d'actions.

Et ce qu'il faut faire aussi, également, c'est de s'assurer de l'ensemble du territoire. Parce qu'on a un excellent bilan cette année, on a une roche dans notre soulier. Dans la région de Québec, quand qu'on le prend micro, c'est moins bon, les chiffres sont moins bons que l'ensemble du territoire québécois. Bien, allons voir exactement ce qui se passe dans la région de Québec et de quelle façon on pourrait cibler de la publicité à Québec, dans la région de Québec, spécifique aux habitudes et comportements des gens de la région de Québec. Voici une belle façon d'utiliser l'argent en sécurité routière aux réels besoins des citoyens, pour l'ensemble des citoyens du Québec.

Et cet argent-là, à mon avis, est bien géré, bien utilisé et ne sert qu'à une seule chose, une seule chose, sauver des vies, sauver des vies. Et, lorsqu'il y a moins de gens qui sont blessés, moins de gens qui vont à l'hôpital, moins de gens qui ont des soins, bien, c'est de l'argent que les contribuables n'ont pas besoin de dépenser. Parce que ça a un impact direct sur notre système de santé, des impacts directs sur des vies de jeunes détruites... handicapés, des coûts reliés pour l'ensemble de ces gens-là qui sont blessés. Alors, éviter un accident, c'est des coûts importants. Mais, sur le volet humain, pensons à nos jeunes, pensons à nos conducteurs, nos conductrices, pensons à nos camionneurs. Et pensons, une fois pour toutes, que la route, ça se partage vraiment entre les camions, les véhicules automobiles, les motocyclistes, les cyclistes, les piétons, et on en est tous responsables.

Et ce qu'on doit se dire aujourd'hui, pour atteindre un résultat comme celui-là, il y a vraiment, de la part de l'ensemble des citoyens du Québec, une amélioration extraordinaire. Je les en remercie, je les félicite et je pense qu'on doit continuer dans ce sens-là. Les téméraires qui ne comprennent pas, bien il y a des lois en place pour eux. Il s'agit maintenant, heureusement, d'une minorité de ceux-là, et c'est sur ça que la société va investir l'argent au niveau de la sécurité routière pour tenter, de façon micro, d'identifier ceux qui ont besoin de se faire réexpliquer, ceux qui ont besoin de mieux comprendre ou de réaliser qu'ils mettent leur vie en danger et celle des autres sur une base quotidienne lorsqu'ils ne se conforment pas à la réalité québécoise de notre façon d'utiliser des véhicules automobiles, routiers, vélos, piétons ou motocyclettes.

• *(12 h 10)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Vanier-Les Rivières, vous avez encore quatre minutes.

M. Huot : Quatre minutes?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Huot : O.K. Quatre minutes. Rapidement, peut-être, sur les 18-25 ans, on dit que c'est encore la catégorie qui est surreprésentée. Il y a des campagnes qui s'adressent spécifiquement à eux autres. On en a vu dans les collèges, les universités, il y a eu des campagnes qui s'adressaient à eux autres assez innovatrices. On se sert des médias sociaux de plus en plus, mais est-ce que... Parce qu'on fait un bilan, le bilan est positif, on diminue le nombre de blessés, on diminue le nombre de blessés graves, blessés légers, le nombre de décès, mais est-ce que la courbe des 18-25 ans suit les... Ils sont encore surreprésentés, mais est-ce que ça diminue quand même? Est-ce qu'on réussit à les rejoindre? Parce que, quand on fait des campagnes de publicité, quand on fait des mesures, on met en place des mesures pour atteindre, pour rejoindre une certaine population, bien, on mesure si on a réussi à leur parler, si on a réussi à les rejoindre, s'il y a un effet concret, positif ou négatif. On souhaite que ça soit positif, mais, justement, les 18-25, est-ce qu'on diminue aussi? Est-ce que la courbe suit la même tendance, même s'ils sont toujours représentés?

Puis spécifiquement, là, pour eux autres, c'est quoi, les prochaines... qu'est-ce qu'on peut faire de plus au-delà... Bon, on a mis la tolérance zéro pour le permis probatoire, je pense, jusqu'à 21 ans, de mémoire. Bon, on a parlé des cours de conduite, il y a certaines choses... Là, c'est les, bon, cellulaires au volant, le texto, il y a plus en plus de choses... Le ministre a parlé du Code de la sécurité routière. Je ne sais pas, peut-être même qu'on a des données sur le nombre d'arrestations ou sur les infractions pour l'utilisation du téléphone cellulaire, sur le nombre d'accidents où est-ce que le téléphone et le texto étaient impliqués. Donc, mais spécifiquement, là, en quelques minutes, pour les 18-25, c'est important, là, de continuer à s'attaquer à cette problématique-là, qu'est-ce qu'on va faire pour la clientèle?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, en deux minutes. Vous avez beaucoup d'information à nous donner.

M. Poëti : Oui, effectivement. Peut-être juste préciser davantage, c'est les 16-25. Parce qu'on parle 18-25 souvent, mais j'ai été sidéré d'entendre... Et je demande à ma collègue de Vachon d'intervenir avec leur nouveau président d'aile jeunesse, qui est un jeune, pourtant, qui connaît bien les rapports de l'alcool, de drogue et de vitesse de nos jeunes et qui suggère de retirer le zéro alcool pour nos jeunes conducteurs. Une de ses premières phrases lorsqu'il a été élu, c'était de dire qu'il suggérait de retirer ça, on en fait trop, là, il faudrait laisser les jeunes aller, là. Bien, c'est ça qu'on a fait pendant des années de temps, et il faut les aider pour sauver leur propre vie parce que, malheureusement, parfois, évidemment, l'expérience, entre 16 et 25 ans, n'est pas là. La maturité, dans certains cas, entre 16 et 18 ans, n'est pas là, hein? Il y a des gens de 40 ans qui n'en ont pas, là, mais je vous dis juste que, plus souvent, entre 16 et 18 ans, ce volet-là est dangereux.

Et, lorsqu'on pense que l'alcool au volant, ce n'est pas un problème pour nos jeunes... J'espère que la députée de Vachon va lui rappeler que la première cause de décès chez les jeunes, la vitesse et l'alcool. Et ça commence à se résorber, ça commence à être mieux parce qu'on a le zéro alcool. Alors, j'espère qu'on va aller dans le bon sens de la vie pour protéger ces jeunes-là. Et je les invite, et j'invite particulièrement... Et je vais lui envoyer une copie du reportage *Dérapages* de Paul Arcand, qui n'est pas déjà... S'il n'a pas déjà été visionné, il devrait être revisionné pour avoir de telles idées. Parce que ça, ce n'est pas de la publicité, parce que ça, ce n'est pas de la politique, parce que ça, ce sont des vrais jeunes qui ont souffert, qui souffrent et qui sont décédés. Et ceux qu'on a sauvés, bien, on n'est pas capables d'en parler aujourd'hui parce qu'on les a sauvés avec ces critères-là d'alcool zéro, et de restriction des permis, et, dans certains cas, parfois, de suspension de permis. Alors, M. le Président, beaucoup s'est fait. Il faut faire encore beaucoup, et j'espère que l'ensemble de l'Assemblée nationale va se dresser contre d'assouplir des mesures qui venaient sauver des vies pour les jeunes concernant spécialement l'alcool au volant.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons maintenant passer à un bloc de l'opposition officielle. Je passe la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, un bloc avec plusieurs questions dans différents dossiers. Du côté de l'électrification des transports, j'ai vu que vous avez présenté dans le dernier budget, là, la volonté de faire contribuer Hydro-Québec, là, pour les infrastructures d'alimentation électrique pour le transport collectif électrique. Ce qui me surprend, c'est que nous avions fait la même proposition en juin 2013 dans le projet de loi pour entériner le budget et que vous aviez, comme opposition officielle, fait des pieds et des mains pour faire exclure cet élément-là du projet de loi de mise en oeuvre du budget. Qu'est-ce qui vous a fait changer d'idée?

M. Poëti : Bien, écoutez, M. le Président... Je peux y aller? Alors, encore une fois, les propos de la députée de Vachon sont inexacts, et elle nous inculque des opinions que je ne partage pas. Moi, vous savez, M. le Président, travailler sur le passé, c'est peut-être ce que le précédent gouvernement veut faire, moi, je travaille sur le présent et l'avenir. Rappelez-vous-le, c'est ce que ça va être toujours, maintenant et demain. Alors, le passé, le précédent gouvernement était préoccupé par l'électrification des transports. Qu'est-ce qu'il a fait? On ne peut pas vraiment donner beaucoup d'exemples, mais on se rejoint. Je pense que c'est important et je pense qu'on doit regarder cette avenue-là. Et, quand j'ai regardé l'ensemble des dossiers, bien que ça soit récent, je pense que la rencontre avec M. Vandal cette semaine, début de semaine, si vous me permettez les vacances, mais soit à la fin de la semaine, sur les discussions ouvertes sur l'électrification des transports, de quelle façon Hydro-Québec pourrait nous aider... Je ne sais pas si vous avez été jusque-là, mais nous, on est allés, et regarder de quelle façon eux sont capables d'y participer directement. Parce que c'est beau, dire : C'est le fun, on aurait aimé ça, avoir l'électrification des transports, mais encore c'est principalement au transport collectif. Regardons cette avenue-là.

Et ça, ça va venir en contrefaux avec ce que la députée de Vachon dit depuis le début à l'effet qu'on ne veut pas l'électrification des transports, qu'on ne veut pas de SLR, qu'on ne veut pas de train électrique. Alors, si c'était ça,

j'aurais annulé ma rencontre avec M. Vandal, M. le Président. Non, ça a été vraiment intéressant, cette rencontre-là, parce qu'on a eu des avenues. On a eu aussi, dans le discours du budget du ministre des Finances... Je pense que c'était dur d'être plus clair que ça, et je le cite : «J'annonce que nous déposerons un projet de loi permettant à Hydro-Québec d'investir dans les projets...» Avez-vous fait ça? Nous, on le fait. Alors : «J'annonce que nous déposerons un projet de loi permettant à Hydro-Québec d'investir dans les projets...» Moi, je pense que c'est une bonne idée, M. le Président. Je pense que c'est une bonne idée de demander à Hydro-Québec de quelle façon ils peuvent nous aider. Alors, à partir de là, nous, on le fait.

J'entends des voix, M. le Président, là, mais... Et l'électrification des transports collectifs, c'est aussi une occasion unique de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. C'est important, ça. Si on veut avoir la réponse, il faut l'entendre. Si on a la question, il faut entendre la réponse. Parce que nous, on pense que diminuer les gaz à effet de serre, c'est important, puis de surtout contribuer au développement économique du Québec. Le Québec, M. le Président, est riche en hydroélectricité, une énergie propre. Hydro-Québec nous appartient, servons-nous-en.

Il ne faut pas attendre de voir arriver un projet de loi. J'espère que vous allez voter pour. Quand vous allez voir le projet de loi, j'espère que vous allez venir avec nous pour parler de changement, parler de paradigme avec les autos électriques, brancher l'auto à la maison. Parce que c'est le fun, mettre des bornes sur le bord de l'autoroute 20 et 40, je pense que c'est un beau projet. Mais la capacité technologique, c'est demain, M. le Président. Et l'objectif avec Hydro-Québec, c'est de voir de quelle façon les citoyens qui vont se prévaloir d'une voiture électrique puissent le faire, la recharger chez eux. Et, à partir de là, on est à l'aube d'une technologie. Il y a différents types de voitures électriques. Ce qu'on est après améliorer actuellement, c'est le temps. Alors, non, mais c'est important, M. le Président, parce que, si on veut savoir ce qu'on pense de l'électrification des transports, voici ma réponse.

Mme Ouellet : ...règlement.

Le Président (M. Reid) : Question de règlement. Excusez-moi, une question de règlement.

Mme Ouellet : Oui, M. le Président. La question était 38 secondes, on est rendus à 3 min 39 s. Une question d'équilibre...

Le Président (M. Reid) : Ce n'est pas une question de règlement, je m'excuse, Mme la députée. Je vais respecter le droit de parole en invitant le ministre à compléter sa question.

M. Poëti : Bien, écoutez, merci, M. le Président, parce qu'effectivement, quand on a une question sur l'électrification des transports... Je n'en suis pas sorti, M. le Président. Je n'en suis pas sorti d'un iota, on est bien branchés sur la question. Alors, ce que ça dit, c'est qu'en 1960, là, celui qui avait pensé d'électrifier le métro de Montréal... J'espère que la députée de Vachon est d'accord. Alors, nous, ce qu'on veut, c'est augmenter l'électrification des transports. Parce que je réponds strictement à cette question-là, M. le Président. Donc, dans les années 60, quel choix on a fait?

Le Président (M. Reid) : ...de façon un peu plus succincte.

M. Poëti : Oui, je veux bien, mais c'est un projet important.

Mme Ouellet : ...vous aurez l'occasion de revenir.

• *(12 h 20)* •

M. Poëti : C'est un projet important, et j'ai parlé avec M. Thierry Vandal cette semaine à mon bureau pour me faire une présentation sur le transport collectif, et sur la capacité, et les moyens d'avenir de l'électrification des transports. C'était votre question. Alors, je fais juste y répondre et vous dire à quel point je pense que c'est important, que nous allons investir. Mais la bonne nouvelle, c'est qu'il y a une ouverture de la part d'Hydro-Québec d'investir avec nous. Ça, je n'avais jamais entendu ça, M. le Président, et j'espère que ça va rassurer la députée de Vachon sur l'électrification des transports en ce qui nous concerne.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je vous invite — cinq minutes par rapport à 38 secondes — à être un petit peu plus vigilant. Le ministre ne l'avait jamais entendu, je suis un peu surprise. Parce qu'il a dû en perdre des bouts du temps qu'il était à l'opposition, parce que nous l'avions déposé, et c'était à peu près le même libellé que ce que vous avez déposé pour l'implication d'Hydro-Québec. C'était exactement notre volonté, et c'est à la demande du Parti libéral que nous avons dû retirer cet élément-là du projet de loi sur le budget de juin 2013. Donc, juste vous dire que oui, ces discussions-là avaient déjà eu lieu et que, malheureusement, à l'époque, le Parti libéral n'avait pas voulu appuyer, et que oui, nous serons d'accord. Nous étions d'accord, nous l'avions mis dans le projet de loi de mise en oeuvre du budget, et nous serons toujours d'accord. Et tant mieux si vous avez changé d'idée, mais je n'ai toujours pas compris ce qui vous a amené à changer d'idée, puisque ça avait déjà...

Le Président (M. Reid) : ...adressez-vous à la présidence, on ne dit pas «vous»...

Mme Ouellet : ...puisque ça avait déjà été mis en place.

Je voudrais savoir, est-ce que vous allez maintenir... Étant donné qu'en électrification des transports la recherche-développement est un volet extrêmement important du côté des matériaux en particulier... Mais, sur les différents volets, est-ce que vous allez maintenir la volonté que nous avions d'avoir un institut pour les transports électriques du côté de la recherche-développement?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui. Honnêtement, vous parlez de... Vous dites comment, le regroupement?

Mme Ouellet : ...

M. Poëti : L'institut?

Mme Ouellet : L'institut des transports électriques.

M. Poëti : O.K. Bien, écoutez, moi, si je vais la tenir telle qu'elle est actuellement, je ne peux pas vous dire oui. Ce que je vais vous dire, par exemple, c'est qu'on va asseoir les bonnes personnes pour faire les bonnes affaires. Et actuellement, là, j'ai un genre d'ajustement, là, à faire sur l'ensemble des comités, d'instituts, d'agences, regroupements, services. Il y en a beaucoup, et la CAQ sera d'accord avec moi que, dans certains cas, il faut un peu alléger l'ensemble de ces structures-là. Donc, moi, créer des nouvelles structures...

Où je suis content, par exemple, d'entendre la députée de Vachon, c'est qu'elle est d'accord avec nous sur le concept d'électrification des transports. Alors, si on est d'accord là-dessus, je ne comprends pas sa question. Et, si on va créer une nouvelle agence, un nouveau groupe de travail, une nouvelle personne, la réponse : Non, je ne crois pas que je vais faire ça, moi. Moi, ce que je vais faire, c'est que je vais parler aux vraies personnes. Puis, à moins de me tromper, à Hydro-Québec, la personne en autorité, c'est M. Vandal, qui m'a fait le privilège de venir nous expliquer sa vision globale. Et les gens qui travaillent dans l'électrification des transports, je sais que Nova Bus travaille déjà actuellement là-dessus, et je sais qu'il y a d'autres organisations qui ont aussi de l'information.

L'électrification des transports, nous, on a l'avantage d'avoir la ressource. On a l'avantage d'avoir une partie de la connaissance. On a l'avantage de déjà avoir développé des choses. Maintenant, ce qu'il faut faire, c'est regarder à travers le monde ce qui se fait de mieux et qu'est-ce qu'on pourrait s'approprier de ce qui se fait de mieux. Est-ce qu'on va créer un comité, un regroupement, un institut, une agence? Honnêtement, actuellement, je n'ai pas cette intention-là, M. le Président, parce que je veux essayer d'accélérer, actuellement, nos décisions en matière d'électrification des transports. C'est demain la capacité de pouvoir les utiliser à plein escient. C'est demain, pour moi, l'avenir dans ce domaine-là. Et, à la vitesse à laquelle les avancées se font, regardons ce qui se passe chez nos voisins à travers le Canada — et Mme Vachon sera contente de le regarder — ce qui s'est fait de mieux en électrification des transports et les utiliser, Ottawa s'apprête à installer l'électrification des transports...

Une voix : ...

M. Poëti : ... — je parle toujours d'électrification des transports, M. le Président — Ottawa s'apprête à installer un tram-train.

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée, vous n'avez pas la parole, Mme la députée. M. le ministre...

Mme Ouellet : Oui, mais, M. le Président, c'est un principe, l'équilibre, et c'est votre responsabilité de le faire appliquer.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée, vous n'avez pas la parole et vous n'êtes pas sur une question de règlement. Donc, vous n'avez pas la parole. Et la parole appartient au ministre, et je lui laisse la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. L'Ontario, actuellement, travaille sur l'installation, sur la production d'un tram-train électrique. Vancouver, Colombie-Britannique, il y a des endroits dans le monde qui l'utilisent déjà, au-delà de l'Europe. On a toujours eu la France en exemple, là, mais il faut regarder un peu ailleurs. Et, à partir de là, je crois inutile, je ne crois pas nécessaire la création encore d'un groupe quelconque qui va décider pour les Québécois. Je pense que ce sont les décideurs, ceux qui connaissent les transports, ceux qui connaissent l'électricité et ceux qui lèvent la main pour nous aider financièrement... Et Hydro-Québec l'a fait. À partir de là, je pense que nous allons travailler directement avec les partenaires concernés pour améliorer ce qui ne s'est pas fait à travers les dernières années, pour être meilleurs dans les années à venir.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. C'est dommage parce que l'institut des transports électriques était un centre de recherche-développement. Ce n'était pas de prendre des décisions à la place de d'autres personnes,

c'était un centre de recherche-développement. Et on sait que, l'électrification des transports, on a déjà au Québec des groupes qui font de la recherche-développement, mais d'avoir une coordination, d'avoir une intégration, c'est ce qui fait la différence du côté de l'électrification des transports. Donc, il est vraiment dommage de voir la position du ministre des Transports, et, d'ailleurs, qui ne connaissait même pas ce projet-là. Je crois que c'est dommage, étant donné qu'il est ministre des Transports.

Et j'aimerais rappeler au ministre des Transports... Parce que, de façon assez étonnante, là, il a un peu lancé, comme ça, plus tôt, ne sachant pas très bien qu'est-ce qui avait été fait en électrification des transports précédemment... Bien, je vais lui rappeler parce qu'il semble avoir la mémoire très courte, et je trouve ça dommage, ce genre de déclaration là un peu inopportune. Nous avons lancé des projets d'électrification des autobus scolaires, un projet pilote. L'autobus devrait être disponible à l'automne 2014. Nous avons lancé 10 000 bornes de recharge électriques, 5 000 du côté résidentiel, 3 500 avec le programme Branchez-vous du côté des employeurs et 500 du côté du circuit électrique d'Hydro-Québec. Nous avons lancé un projet d'électrification avec Nova Bus pour les autobus municipaux, M. le Président. Et nous avons amorcé plusieurs autres projets, mais malheureusement, M. le Président, 18 mois, c'est trop court pour tout réaliser, et c'est pour ça que nous nous informons de la volonté du présent gouvernement concernant la continuité de certains projets d'électrification des transports. Nous avions aussi annoncé l'électrification des transports de la flotte ministérielle, l'électrification de la flotte de transport du côté gouvernemental sur un certain nombre d'années.

M. le Président, si vous me permettez, peut-être me dire il me reste combien de temps.

Le Président (M. Reid) : Il reste environ 2 min 10 s.

Mme Ouellet : Deux minutes. Donc, je vais commencer ce sujet-là, mais nous aurons peut-être l'occasion de le terminer en après-midi. J'aimerais savoir de la part du ministre des Transports pourquoi il n'a pas inscrit à l'intérieur du PQI le projet de l'autoroute 19, que nous avions bonifié en ajoutant des stationnements incitatifs et en ajoutant des voies réservées?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je vais répondre à la question de la députée de Vachon, qui, à son habitude, dit des choses qu'on n'a pas dites. Ça semble être courant, je pense que ça va être comme ça toute la journée. Pour la création de l'institut de recherche, elle avait oublié de me dire que c'était 35 millions qu'il fallait préparer pour ça. Alors, moi, je ne vais pas le mettre sur la carte de crédit des Québécois. Alors, comme d'habitude, on a des bonnes idées, mais on n'a pas l'argent pour le faire. Mais on les annonce, par exemple.

Et faire de la recherche, c'est une bonne idée. L'électrification ministérielle, c'est une bonne idée. Pour descendre à Québec, on arrêtera à Drummondville un sept à huit heures pour charger la voiture et on s'en viendra au Parlement. Il faut être réaliste, M. le Président. Quand j'entends des choses comme celles-là, c'est des raccourcis qui sont assez incroyables. À moins qu'on installe un fil sur le bord de l'autoroute pour les autos des ministres qui vont monter, puis on va se brancher... Ce n'est pas sérieux. Quand j'entends des choses comme celles-là, c'est des caricatures, M. le Président. Les voitures électriques, ça existe. Probablement que la députée n'en a jamais pris une parce que, pour l'autonomie, on ne se rend pas à Québec. Alors, il faudrait juste y voir. Et, à partir de là, je pense qu'il faut se dire les vraies choses. Quand j'entends le fait qu'ils ont eu tellement de bonnes idées, mais qu'en 19 mois ils n'ont pu rien faire, bien là je suis d'accord.

Alors, M. le Président, pour l'autoroute 19, voici un beau dossier. Voici un beau dossier annoncé en grande pompe par le ministre des Transports précédent, évidemment, qui avait aussi les Affaires municipales, qui nous disait lui-même que ses nuits étaient hantées et qu'il n'avait pas toujours le temps de voir l'ensemble des dossiers. L'autoroute 19, M. le Président, pourquoi elle ne se retrouve pas au PQI, il y a une assez bonne raison à ça. C'est que, si je comprends bien la question de la députée de Vachon, elle voudrait qu'on court-circuite tout le volet de l'environnement...

Une voix : ...

M. Poëti : Pardon? Bien, alors, moi, je n'ai pas l'intention de court-circuiter ce qu'ils ont de plus cher depuis toujours, M. le Président, l'environnement. Et elle me demande de ne pas suivre la règle de l'environnement concernant la 19, bravo! Bravo! Nous ne le ferons pas.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais passer maintenant à un bloc du groupe gouvernemental et je passe la parole au député de Vanier-Les Rivières.

• *(12 h 30)* •

M. Huot : Merci, M. le Président. Oui, encore moi. Je sais qu'on n'a pas le droit de souligner l'absence d'un collègue, mais, si je passe ce matin plusieurs blocs comme ça, c'est moi qui suis absent cet après-midi. Donc, je pense que j'ai le droit de souligner ma propre absence, M. le Président. C'est pour ça que j'ai plusieurs questions, plusieurs questions ce matin.

Et je voulais aborder la programmation de la Capitale-Nationale, programmation routière des projets de la Capitale-Nationale du ministère des Transports. On a parlé un petit peu dans les premiers blocs d'Henri-IV, puis on a limité ça beaucoup autour de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, mais j'aimerais ça, qu'on prenne un peu l'ensemble des projets de la Capitale-Nationale.

Évidemment, peut-être qu'on va se concentrer un petit peu plus sur Henri-IV, c'est un projet majeur qui a fait quand même consensus sur la nécessité de l'élargir pendant la dernière campagne électorale. Il n'y avait pas toujours

la même approche sur qu'est-ce qu'on faisait une fois élargie. Entre autres, je me souviens que le Parti québécois voulait absolument faire des voies réservées pour les autobus, une fois l'autoroute élargie, alors qu'on constate qu'il y a très peu... ou le passage d'autobus, c'est pratiquement inexistant sur l'autoroute Henri-IV. Je crois qu'il y a un ou deux circuits qui prennent une petite portion, il y a quelques autobus express qui passent là, mais ce n'est pas significatif. C'est plutôt une voie de transport de... il y a beaucoup de transport lourd même qui passe là. À ma connaissance, c'est l'autoroute la plus achalandée de la région de Québec. Et là on ne peut pas se comparer, nécessairement, à la région de Montréal, mais on le voit, l'autoroute Henri-IV, actuellement, même le dimanche après-midi, il y a congestion. C'est un goulot d'étranglement, on passe de trois voies à deux voies en arrivant dans le secteur... Ça commence toujours quand on s'en va en direction nord, dans le secteur... En arrivant vers Versant-Nord, il y a un problème, ça bloque. Quand on s'en va en direction sud, bien ça commence dès l'autoroute Félix-Leclerc ou ce qu'on appelle communément à Québec beaucoup... on appelle l'autoroute de la Capitale.

Donc, il y a des travaux à faire là qui sont nécessaires à cause de la fin de vie utile de certaines infrastructures, certains viaducs qui sont d'ailleurs dans mon comté de Vanier-Les Rivières, au-dessus de la rivière Lorette, au-dessus de la rue Rideau. Donc, ça, c'est vraiment en fin de vie utile. Ce que j'ai cru comprendre, ça avait été programmé par le gouvernement précédent, mais on n'avait pas pensé qu'il fallait élargir. Donc, on disait : Oui, fin de vie utile des infrastructures qui sont là, il faut les reconstruire, mais on n'a pas planifié de le faire pour éventuellement trois voies. Donc là, je sais qu'il y a des choses à faire, qu'il y a des travaux importants.

Il s'est dit toutes sortes de choses dans les dernières semaines là-dessus. Donc, peut-être, là, avant d'aborder les autres sujets, précisément pour Henri-IV, le plan de match, pour que tout le monde comprenne bien qu'est-ce qui s'en vient, de quelle façon on procède avec la nouvelle directive, justement, du Conseil du trésor pour les travaux majeurs. Il y a plusieurs étapes à suivre, il y a un échéancier qui va être prévu. Donc, je pense qu'en faisant ça on n'aura pas le choix de revoir l'échangeur Charest—Henri-IV, qu'il y a beaucoup de circulation qui se fait là. C'est à cet endroit que ça passe vraiment à deux voies, le gros, gros du goulot d'étranglement est là. Donc, c'est des travaux importants à faire qui se situent... Après ça, là, on va parler des autoroutes, disons, de la grande région de Québec, on va être bons pour fonctionner sans travaux majeurs pour plusieurs années, une fois qu'Henri-IV sera faite. Parce qu'on vient de terminer Robert-Bourassa, il reste quelques petits aménagements mineurs. Duplessis se termine aussi avec des travaux à un viaduc. On a des travaux qui s'enclenchent sur un échangeur important aussi dans le comté de Vanier-Les Rivières, l'autoroute Laurentienne et Félix-Leclerc, donc l'échangeur qui est à refaire. Mais, une fois ça complété, là, notre réseau autoroutier, à Québec, va être quand même en bon état. L'échangeur des ponts qui est un autre dossier.

Mais le plan de match, là, pour les prochains mois, rapidement, à quoi on peut s'attendre? Et, les prochaines années, comment on s'enligne? Comment ça s'enligne pour suivre toutes les règles qu'on s'est données? Et, pour avoir vraiment une circulation à trois voies sur l'autoroute Henri-IV, concrètement, on devrait arriver à ça à quel moment?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je remercie le député de sa question. Effectivement, Henri-IV est un dossier important pour nous qui a été décidé et discuté amplement. Cependant, évidemment, le détail de l'ensemble du dossier nécessite certaines explications.

C'est un peu étonnant parce qu'on suit toujours, évidemment, la directive du précédent... leader de l'opposition, donc Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, et nous sommes actuellement à compléter le dossier d'opportunité. Alors, ça devrait être assez compris par nos collègues, on a décidé d'aller de l'avant avec le projet d'élargissement parce qu'on a enclenché l'ensemble du processus. Premièrement, la reconstruction de trois structures, eh oui, qui avait déjà été prévue simplement parce qu'elles étaient en fin de vie utile. On n'a pas décidé de reconstruire ces structures-là parce qu'on pensait d'élargir Henri-IV, on a autorisé la reconstruction des trois structures parce qu'elles étaient terminées. Alors, on n'avait pas vraiment de choix. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, devant les analyses, évidemment, des travaux qu'on doit faire, on s'est assurés qu'elles soient reconstruites en fonction du futur élargissement. Alors, si on me dit aujourd'hui qu'ils étaient d'accord avec ça, qu'ils voulaient ça, qu'ils avaient préparé ça, bien je n'ai pas vu ça au PQI, je n'ai pas vu ça non plus dans la planification, et on n'a surtout pas vu l'argent pour le faire. Un projet d'une telle envergure nécessite de franchir plusieurs étapes avant la mise en chantier. Ça s'appelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, nous suivons cette directive.

Il y a aussi des enjeux de circulation à prendre en considération, pas décider de fermer ça, puis là, tu sais: Passez donc ailleurs, on va construire ça un peu plus rapidement, puis après ça, bien, vous reviendrez. Ça ne marche pas comme ça, c'est impossible. Le député a soulevé l'importance de la circulation qui passe là. Tout ça, c'est une planification qui doit se faire avec soin. Une fois le dossier d'opportunité complété, on sera en mesure de vous préciser l'échéancier des travaux.

Pour ce qui est du remplacement du pont de l'île d'Orléans, parce que, souvent, les gens placent ça ensemble, il est important de dire que le pont est tout à fait sécuritaire et qu'il fait l'objet d'un monitoring constant. Il n'y a pas de retard dans les échéanciers d'aucune façon.

Alors, lors de la dernière campagne, évidemment on parlait de faire une étude de faisabilité. Selon un article du *Soleil* du 15 avril, l'étude pourrait coûter jusqu'à 5 millions si on veut parler d'un tunnel pour l'île d'Orléans. Alors, ce qui regarde Henri-IV, là, on va faire Henri-IV dans les temps, dans les règles, et on va commencer par ce qu'il y avait de prévu. Et je remercie le gouvernement précédent d'avoir permis de mettre dans les travaux le remplacement des structures, mais, pour notre part, on va s'assurer que ce qui n'avait pas été mis au PQI, c'est-à-dire l'élargissement, y soit, que l'argent y soit. Mais des travaux de cette envergure-là, malheureusement — et j'aimerais ça, dire heureusement — ça

ne prend pas un an, ça ne prend pas deux ans, c'est plus long que ça. On voudrait tous que ça aille plus vite, je voudrais ça, moi aussi, mais ce n'est pas possible parce que vite et bien... En transport, quand on construit des infrastructures de cette ampleur-là, bien ce n'est pas souhaitable. Alors, nous allons tenter, évidemment, d'accélérer les échéanciers, mais ça serait un peu difficile de ne pas suivre les directives en place pour s'assurer de la qualité de cette infrastructure-là et de satisfaire...

Pour ce qui est des voies réservées, effectivement on va l'analyser, on va le regarder parce que c'est bien certain qu'une voie réservée qui n'est pas utilisée, dans laquelle, les autobus, il y a peu ou pas beaucoup de gens... L'incitatif au transport peut être une chose. D'un autre côté, au moment où on pense à certaines périodes de l'année, il y a peut-être une possibilité de revoir ces règles-là au niveau de l'utilisation stricte des autobus sur les voies réservées. Si on va chez nos voisins au Nouveau-Brunswick, si on regarde chez nos voisins en Ontario, il y a des règles différentes pour des voies réservées qui permettent à plus d'usagers de pouvoir en profiter, évidemment, toujours dans le volet incitatif du covoiturage, qu'il y ait deux ou trois personnes à l'intérieur. Qu'en Ontario que les voies réservées sont permises aux motocyclistes durant une certaine période de l'année, que les voies réservées comme sur la Rive-Nord soient autorisées aux chauffeurs de taxi. Pourquoi ne pas maximiser? On a peut-être des règles qui sont en place, on a peut-être des habitudes qui sont en place, voici le temps de faire de la politique autrement, de regarder les vrais besoins et être capable de modifier des règles qui étaient écrites sur les voies réservées, mais qui pourraient servir davantage les citoyens, dans ce cas-ci, de la région de Québec, mais d'à travers le Québec. Alors, c'est ce qu'on va regarder.

On va suivre le dossier d'opportunité, les dates des échéanciers vont être faites. Vous savez qu'il y a plusieurs phases dans ce dossier-là. Donc, si on parle de la phase I, elle est évaluée à 110 millions, la phase IV, à 110 millions, la phase II, à 100 millions, avec des approximations d'évaluation de temps. Mais moi, je vais attendre le dossier d'opportunité avec les échéanciers pour être capable de les confirmer, puis de voir à quel endroit on peut gagner du temps, et voir à quel endroit on peut être peut-être davantage efficient, donc qualité-coût, prix, et d'être capable de le réaliser.

Mais, quand je pense à l'autoroute 30, si je regarde tous les gouvernements qui ont aidé à la construction de l'autoroute 30, qu'on salue aujourd'hui, bien il faudra s'arrêter à un, le nôtre. Alors, j'espère que, dans ce projet-là, on aura la collaboration des oppositions pour nous aider à réaliser ce projet-là au lieu de le critiquer. Merci, M. le Président.

• *(12 h 40)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui. Merci, M. le Président. Bien, je pense, à voir l'unanimité qu'il y avait autour de la nécessité de l'élargissement de l'autoroute Henri-IV... j'espère que ce sera fait, tout le monde en collaboration. On est rendus à une étape que c'est primordial, c'est crucial de le faire.

Mais ce que je comprends des explications du ministre, mais qu'il faut aussi que tout le monde comprenne, tous les citoyens qui l'utilisent, pour avoir circulé dans les travaux de Robert-Bourassa pendant les dernières années, il y avait un défi important qui était de ne pas fermer l'autoroute. On l'a fermée à quelques reprises, là, quelques fins de semaine pour pouvoir faire des travaux, là. On avait démoli une structure, c'était nécessaire de fermer, on a fait ça la fin de semaine. Mais il y a un défi pour que les automobiles puissent continuer à circuler sur l'autoroute Henri-IV pendant les travaux. Donc, même si on reconstruit une structure, bien il faut dévier le trafic dans l'autre voie. Sur Robert-Bourassa, souvenez-vous, il y avait deux voies dans un sens le matin. Après ça, à partir de 11 heures, il y avait de la machinerie qui passait pour changer les voies, pour changer une structure du milieu qui permettait de faire passer les voies de deux au nord à deux au sud à une autre période de la journée. Donc, je crois comprendre qu'on va procéder, sans doute, de la même manière, mais que c'est des travaux qui vont être assez majeurs, qui vont avoir une incidence importante sur le trafic, sur les temps de congestion aussi. On n'a pas le choix. Ce n'est pas une nouvelle autoroute qu'on construit au milieu d'un champ, donc on passe dans un secteur qui est déjà très, très... même surachalandé, là, pour faire des travaux pendant plusieurs années. Donc, ça va être tout un défi.

Peut-être, avec les deux minutes qu'il reste, M. le Président, je demanderais au ministre un court mot sur la tête des ponts ici, à Québec. On a déjà parlé, là, par le passé de reconstruire la tête des ponts, l'entrée de la ville de Québec, finalement, là, pour faire quelques modifications, entre autres pour intégrer un site propre de transport collectif. Bon, il y a des discussions. On voit qu'entre la ville de Québec et la ville de Lévis, actuellement, ça va très, très bien. Donc, il y a des discussions, là, pour faciliter le transport en commun, ces deux sociétés de transport, donc, mais faciliter la vie des gens qui veulent passer là. Donc, aménager pour rendre ça plus intéressant visuellement, tous les gens qui passent là sont conscients qu'il faut améliorer ça, mais aussi un site propre pour le transport collectif. Je sais qu'il y a des études qui sont là dans le moment, là. Peut-être un court mot de la part du ministre sur le dossier de l'échangeur.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre, une minute, à peu près.

M. Poëti : Une minute? C'est court, ça, pour moi.

Le Président (M. Reid) : Le député disait un court mot du ministre.

M. Poëti : Un court mot. Bien, en fait, je vais le rassurer, on travaille avec la ville, évidemment, actuellement, en collaboration directe avec la ville. On prévoit la reconstruction des échangeurs nord des ponts de Québec et de Pierre-Laporte afin de rendre l'entrée en ville plus efficace, plus intéressante et aussi plus belle, car c'est la porte d'entrée de la capitale nationale. Il s'agit aussi, dans le dossier des échangeurs de la tête des ponts, d'intégrer un site propre pour le transport collectif, un site propre pour le transport collectif, nonobstant l'option qui sera retenue lors de l'étude de faisabilité

qui sera déposée à l'automne 2014. Nous allons également procéder avec le réaménagement de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne, un projet rendu nécessaire à cause de l'état de détérioration que présentaient les structures. De plus, nous allons compléter les travaux de réfection de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Donc, oui, on va s'attaquer à cette problématique-là. Oui, on le fait en continuité et en collaboration avec la ville et les instances municipales.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il nous reste un bloc avant l'heure du midi, un bloc avec l'opposition officielle, et je vous demanderais, de chaque côté, d'essayer de favoriser le plus d'échanges possible. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je vais revenir sur l'autoroute 19. En fait, le ministre a fait plusieurs affirmations inexactes et prête des intentions. Je trouve que c'est une tactique qui est fort désagréable et, pour le changement de ton, je trouve que c'est vraiment dommage.

Le Président (M. Reid) : ...ça déborde un petit peu la ligne, là, s'il vous plaît, là, en termes de l'article 35.

Mme Ouellet : C'est une façon de procéder qui est fort désagréable.

Le Président (M. Reid) : D'accord.

Mme Ouellet : Et je pense qu'on nous avait promis un changement de ton, ça serait le fun de l'entendre.

Je vais rectifier les faits sur l'autoroute 19. Sur l'autoroute 19, nous sommes tellement d'accord avec le fait qu'elle passe au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement que c'est nous qui l'avons lancé. Donc, je crois qu'il ne peut pas prêter d'intentions à cet égard et je trouve ça dommage qu'il utilise cette façon de faire là.

Et le fait de passer au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, qui est à l'étape, à ce moment-là, de... en planification n'empêche aucunement de pouvoir inscrire le projet à l'intérieur du PQI, dans la section *À l'étude*. Je crois que le ministre devrait lire la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, particulièrement l'annexe B. C'est une seule page. Donc, facile, là, une seule page. Donc, ça dit très bien que, pour pouvoir l'inscrire au niveau de l'avant-projet... Et je ne suis pas certaine que tous les projets, les 19 projets inscrits à l'étude qui feront peut-être l'objet d'un BAPE ont tous terminé leur BAPE nécessairement, et c'est du côté de... en planification que, là, effectivement, avant que le projet puisse aller en réalisation, les différentes études, les différentes étapes environnementales, entre autres, doivent avoir été réalisées avec succès.

Donc, je repose la question au ministre des Transports : Pourquoi le projet de l'autoroute 19 n'est-il pas inscrit dans la section *À l'étude* ou même en planification? Parce que l'ensemble des éléments nécessaires pour qu'un projet puisse être inscrit à l'étude... Et je vais lire au ministre les éléments de la directive. Donc, pour qu'il puisse être inscrit à l'étude, il doit avoir passé au niveau d'une décision du côté du Conseil du trésor. Il doit y avoir aussi une fiche projet qui comprend une description sommaire. Je pense qu'on a la description du projet de l'autoroute 19. On a même fait des bonifications avec des stationnements incitatifs et des voies réservées. L'estimation préliminaire des coûts est déjà réalisée, elle sera ensuite validée avec les études en planification. Et ça prend donc, à ce moment-là, l'autorisation du Conseil des ministres, mais je comprends que, dans certains cas, cette étape-là n'a pas été respectée pour l'inscription au PQI. Donc, pourquoi est-ce que le projet de l'autoroute 19 n'a-t-il pas été inscrit au PQI, minimalement dans la section *À l'étude*?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je voudrais quand même encore faire une rectification sur le ton parce que le ton, c'est celui que vous utilisez, chère dame. C'est le ton que vous prenez à notre attention, c'est le ton que vous...

Le Président (M. Reid) : ...

M. Poëti : ...qu'elle utilise sur nous...

Le Président (M. Reid) : Voilà.

M. Poëti : ...continuellement en revenant en arrière. Et ce qui est ironique dans le propos, c'est qu'elle revient en arrière en disant : On pensait la même chose, puis là vous le faites, puis on est bien surpris. Comment ça se fait que vous le faites? Alors, pour moi, ce ton-là, ce n'est pas ça, à ce que je m'attendais, et je m'attendais à un ton beaucoup plus positif. Prenez juste l'exemple du transport collectif, je n'ai pas entendu de félicitations encore. Bien oui, mais c'était leur idée. Écoutez, moi, le ton, là, savez-vous, je pense que ça commence par ceux qui posent les questions, et, à partir de là, vous avez les réponses.

Ce qui est un peu surprenant dans l'autoroute 19, c'est qu'aussi je dois lui rappeler la mémoire parce qu'elle n'avait peut-être pas eu le temps de parler avec son collègue du ministère des Transports de l'époque, qui a oublié de dire aux résidents que c'était impossible de commencer en 2016, qui a oublié de dire aux gens qui ont besoin de la 19 qu'on ne pouvait pas le faire parce qu'il y avait eu une deuxième demande d'ajout d'infrastructure, d'ajout sur Saint-Martin. Et il a oublié de dire aussi, parce que ça, c'était de nature régulière dans ce parti-là... de parler d'argent. Il a oublié de dire qu'on parlait de 400 millions à ce moment-là et qu'avec les modifications on est rendu entre 500 et 600. Mais ça, ce

n'était pas important, l'argent. L'argent, ça, ce n'était pas important. On annonce quelque chose, on ne le budgète pas, et les gens sont contents. Et là, quand les gens apprennent la vérité... Parce que c'est ça qu'ils ont eu avec nous, un peu de vérité dans la 19, pour s'apercevoir que le député de Jonquière le savait très bien, mais c'est le petit bout qu'il a omis de dire, de donner l'information sur le processus.

• *(12 h 50)* •

L'autre chose qui me sidère dans les propos de la députée de Vachon, c'est que, dans le fond, là, d'aller avec l'Environnement puis le BAPE, ce n'est pas grave, laissez ça aller, là, puis continuons quand même notre projet. On ne s'occupe pas de la décision du BAPE. Bien, c'est sûr que ça va être comme on veut. Bien, moi, je ne travaille pas... Et je n'influence pas le BAPE, et je ne demanderai pas au BAPE d'aller dans un sens ou dans l'autre. C'est un projet où l'acceptabilité sociale est importante, M. le Président, et ils ne semblent pas s'en soucier. C'est assez étonnant. Quand il y a un processus environnemental, là, qui est en cours depuis mai 2013, est-ce que la députée de Vachon me demande d'en faire fi? Est-ce que la députée de Vachon me dit que ce n'est pas important, ça, l'environnement? Bien, j'ai des nouvelles pour elle, nous, on ne fera pas ça. Et, ce ton-là, on ne le prendra pas, puis on ne va pas mentir non plus aux Québécois.

Alors, à partir de là, quand nous allons avoir les réponses environnementales... Et, quand il y a plusieurs groupes qui ont déjà levé la main, M. le Président, pour être entendus par l'Environnement, bien le ministre de l'Environnement va faire son travail, et c'est lui qui va décider d'ici l'automne s'il va y avoir audiences publiques. Si elle le sait, qu'elle nous le dise, M. le Président. Moi, je suis le ministre et je ne le sais pas. Savez-vous pourquoi? Parce que lui, il fait son travail dans les temps requis. Et, lorsqu'il va avoir reçu l'information et les demandes des gens au niveau environnemental, bien il va décider. Et là on a deux options, M. le Président. Alors, si elle me suit toujours, là, dans la complexité, il y a deux options : oui, on fait des études, oui, on fait des consultations ou, non, on n'en fait pas. Alors, qu'est-ce qu'elle me dit aujourd'hui? Bien, n'attendez pas ça, commencez tout de suite. Commencer quoi? Parce que les audiences publiques, s'il y en avait, est-ce que je ne vais pas en tenir compte? Alors, elle peut bien me lire les directives qu'elle veut, mais le bon sens, c'est d'attendre les décisions du ministère de l'Environnement dans ce dossier-là.

Et, lorsqu'on induit ou qu'on fait... on dit aux gens des choses en oubliant de parler des budgets, en oubliant de parler des échéanciers... Parce qu'à cette époque-là le ministre des Transports du précédent gouvernement savait très bien, M. le Président, que c'était irréalisable de pouvoir le commencer en 2016, mais ça paraissait bien, hein, c'était bien. Alors, à partir de là, la façon de gouverner, c'est d'investir prudemment.

Et moi, j'ai rencontré la semaine passée les huit maires ensemble au bureau, et ils ont eu une présentation réelle, véridique de ce qu'il est possible de faire et de quelle façon on peut le faire. Et, à ce jour, je n'ai pas eu de commentaires négatifs de cette rencontre-là, sauf qu'on réalise tous que terminer cette autoroute-là, bien ça va prendre un peu de temps.

Et principalement à sa question, M. le Président, permettez-moi d'y répondre clairement, et je vais lui faire une caricature pour simplifier sa compréhension. Si vous décidez d'aller en voyage l'année prochaine, ou dans deux ans, ou dans trois ans, et là vous faites un budget, là vous mettez de l'argent de côté chaque année pour votre voyage dans trois ans, mais cette année vous vous retrouvez avec un déficit de 3,5 milliards chez vous, et vous avez des difficultés financières, et vous devez rattraper ce qui s'est passé avant, est-ce que vous allez mettre de l'argent de côté pour votre voyage dans trois ans ou dans quatre ans? Bien, la réponse, c'est non. Est-ce que vous allez faire votre voyage dans trois ans ou quatre ans? La réponse, c'est oui. Mais cette année il aurait été inutile, illogique, irresponsable d'engranger des montants d'argent pour commencer à creuser la 19 au moment où on n'a pas encore les résultats environnementaux qui pourraient nous amener — et je termine — cet automne à des audiences publiques qui se termineraient janvier, février, avec les délais, une réponse en mars possible. Je lui annonce qu'il y aura déjà un nouveau budget à ce moment-là. Je lui annonce qu'il y a déjà cette possibilité-là, à ce moment-là, de remettre au PQI l'autoroute 19 sans avoir engrangé inutilement de l'argent, contrairement à annoncer des projets où on n'a pas mis l'argent de côté, ce qu'elle ne nous a jamais parlé depuis le premier mot de ses interventions sur l'autoroute 19.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je vais encore devoir rectifier des faits. Je pense que, quand le ministre nous porte des intentions, dit qu'on fait fi de l'environnement, ce n'est pas exact, M. le Président, et ce n'est pas une façon de travailler en cette enceinte, en cette salle, ici, que de prêter des intentions. Nous voulons qu'il y ait l'ensemble des autorisations environnementales, nous voulons que le Bureau d'audiences publiques puisse faire son travail, et, pour nous, oui, il est important, le volet de l'environnement. La nature des coûts, la nature des coûts, nous le savions, et c'était connu avec les révisions que nous avions faites du projet. Donc, les coûts avaient été préalablement estimés à 410 millions, étaient révisés à 550 millions. Il n'y a pas de surprise dans ça, et c'était connu, M. le Président. Donc, je pense qu'il faut faire attention un petit peu aux propos et que le ministre devrait avoir des propos qui sont plus, je vous dirais, corrects en cette salle et arrêter de, tout le temps, nous prêter des intentions et de lancer comme ça des affirmations qui sont régulièrement, régulièrement inexactes.

Donc, ce que je comprends du ministre, c'est qu'il nous dit qu'il est inutile, irresponsable, à ce stade-ci, de mettre le projet de l'autoroute 19 à l'intérieur du PQI dans quelque section que ce soit, que ce soit à l'étude, en planification — ça ne pourrait pas être en réalisation, effectivement, on n'est pas rendu encore à cette étape-là — et qu'il serait inutile d'engranger de l'argent à ce stade-ci, étant donné que le Bureau d'audiences publiques n'a pas terminé son mandat. Est-ce que je dois comprendre de ça que, pour l'ensemble des projets inscrits au PQI, les autorisations doivent toujours toutes avoir été données?

Il y a d'autres projets qui sont inscrits actuellement au PQI dans la section *À l'étude,* où les projets ont une prévision actuellement d'être réalisés sur 15 ans, et, de façon surprenante, pour ces projets-là, il n'est pas inutile, il n'est

pas irresponsable de les inscrire au PQI. Donc, ce que je constate de la part du ministre des Transports, c'est qu'il applique à géométrie variable la directive sur les infrastructures, qu'il fait deux poids, deux mesures. Certains projets, il les inclut, même si la fiche d'avant-projet n'a pas été réalisée. D'autres projets, il décide de ne pas les inclure, invoquant des prétextes au niveau des études environnementales, qu'elles ne sont pas terminées. Nous savons qu'il y a différentes étapes, et c'est pour ça qu'à l'intérieur du PQI il y a différentes sections aussi, une section *À l'étude*, une section *En planification*, parce qu'il y a différentes étapes qui doivent être traversées. Et ce n'est pas parce qu'un projet est inscrit à l'étude, en fonction des différentes étapes, des coûts, que nécessairement il va se retrouver l'année prochaine en réalisation, nous connaissons ça, M. le Président. Mais je constate vraiment, avec les différentes questions que nous posons au ministre et les différentes raisons qu'il invoque pour ne pas inscrire, par exemple, l'autoroute 19 dans la section *À l'étude* concernant les travaux en cours au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mais que c'est vraiment deux poids, deux mesures, qu'il ne l'a pas fait pour d'autres projets qui sont inscrits là. Donc, on voit qu'il y a de l'arbitraire dans les décisions du ministre sur les projets qu'il souhaite inclure du côté du PQI. Certains projets font son affaire, il les inscrit. Certains projets, il se pose des questions, il ne l'inscrit pas.

Moi, je crois que le ministre devrait être plus transparent envers la population, et nous dire vraiment où il se situe par rapport au projet, et, s'il ne souhaite pas inscrire l'autoroute 19 à l'intérieur du PQI, nous donner les raisons, vraiment, qui motivent cette décision-là parce que, clairement, les raisons qu'il a invoquées ne tiennent pas la route, étant donné qu'elles ne s'appliquent pas, ces raisons-là, aux autres projets qui sont inscrits à la section *À l'étude*. Donc, je trouve un peu déplorable cette espèce de mélange de raisons qui sont invoquées par le ministre concernant, là, ce qui est inscrit ou non au PQI et qu'il nous dit d'un côté qu'il applique intégralement et que c'est très important pour lui d'appliquer la directive, il nous le dit, mais, de l'autre côté, on constate que, pour plusieurs projets, il ne l'a pas appliquée, la directive.

Donc, moi, j'essaie de comprendre, là, où le ministre se situe par rapport à cette application-là de la directive, une directive qui est très importante, que nous avons mise en place et qui a été appuyée par le Parti libéral alors à l'opposition officielle. Une directive importante parce qu'on parle de travaux routiers qui nécessitent plusieurs centaines de millions d'investissement. On parle de construction et, on le sait, actuellement, avec les problèmes que nous voyons à la commission Charbonneau, à quel point il est important d'avoir un encadrement serré du suivi des projets, et là on se rend compte que...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, je dois vous dire que le bloc est terminé

Mme Ouellet : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, étant donné l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 1)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2014-2015.

Avant de poursuivre nos travaux, je vous informe du temps approximatif qu'il reste à chaque groupe parlementaire pour l'étude des crédits : du côté gouvernemental, c'est 2 h 15 min; opposition officielle, 50 minutes; deuxième groupe d'opposition, toujours environ 45 minutes; et députée indépendante de Québec solidaire, deux blocs de 16 minutes.

Alors, je passe la parole maintenant à une députée du groupe gouvernemental, la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Alors, merci, M. le Président. Bon après-midi, tout le monde. Alors, M. le ministre a parlé, un peu plus tôt cet avant-midi, de l'importance d'investir dans les projets routiers, particulièrement les projets de la région métropolitaine. D'ailleurs, le 16 juin dernier, le ministre des Transports a annoncé des investissements routiers de plus de 1,4 milliard de dollars dans la région de Montréal pour 2014-2016. Ce montant permettra de maintenir en bon état le réseau routier supérieur du territoire de Montréal, notamment par des interventions sur un total de 244 structures. On nous a parlé de différents axes d'intervention, dont la conservation des chaussées, qui représentait, en milliers de dollars, 74 719 $; en conservation des structures, 1 198 723 $; en amélioration du réseau routier, 70 819 $; et, en développement du réseau routier, 85 811 $. Ces investissements permettront de réaliser 74 chantiers majeurs dès cet été, dont les suivants : le réaménagement de l'échangeur Dorval, des travaux sur les structures de l'échangeur Saint-Pierre, la reconstruction du pont d'étagement Monette de la route 138 en direction est, à la sortie du pont Honoré-Mercier, plusieurs interventions dans le corridor de l'autoroute 13.

Il y aura aussi plusieurs interventions dans le corridor de l'autoroute 40, dont la poursuite de la réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes, qui enjambe la rivière des Outaouais, aussi le parachèvement des travaux de reconstruction de la chaussée en direction ouest, entre le boulevard Saint-Charles et le pont de l'Île-aux-Tourtes, et d'autres réfections de structures.

On nous a aussi parlé du parachèvement du réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie et des travaux de réfection des tunnels Ville-Marie et Viger.

M. le Président, est-ce que M. le ministre pourrait nous parler de la réalisation de ces projets, qui constituent une excellente nouvelle et qui permettront d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité routière sur le territoire

métropolitain? Toutefois, ils vont certainement occasionner un casse-tête pour les nombreux usagers pendant les travaux. Pouvez-vous, M. le ministre, via le président, nous expliquer quelles sont les mesures prises par le ministère pour coordonner les travaux avec les partenaires et comment ils vont en informer les usagers de la route?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vaudreuil. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Je remercie la députée de Vaudreuil de sa question fort pertinente. L'efficacité des transports représente un énorme défi sur le territoire de Montréal. Les montants investis donnent le ton très clair aux efforts que l'équipe du ministère et moi-même entendons déployer pour améliorer les déplacements dans la métropole aujourd'hui puis pour demain et pour l'avenir.

Je tiens à dire également que la programmation 2014-2016 confirme les chantiers qui seront réalisés à court terme, mais que ça ne signifie pas que les projets majeurs de développement du réseau routier de Montréal ne cheminent pas. Ces travaux stratégiques doivent nécessairement traverser diverses étapes cruciales avant d'en arriver à leur réalisation sur le terrain. Je pense notamment au dossier de l'autoroute 19, dont on a parlé tantôt, qui chemine, malgré ce que l'opposition officielle, à l'occasion, peut rapporter.

Dans sa planification de la réalisation des travaux, le MTQ mettra tout en oeuvre afin de limiter l'impact des nombreux chantiers sur la fluidité de la circulation. D'ailleurs, depuis près de trois ans, le comité Mobilité Montréal regroupe 16 partenaires, dont le MTQ, afin de se coordonner pour une meilleure planification commune et pour mettre en place des mesures de mitigation pour les usagers. Mobilité Montréal fournit de l'information à jour sur les travaux et les conditions routières, ainsi que diverses alternatives à l'automobile. Trois axes d'intervention de comité Montréal : la mise en place de mesures d'atténuation sur le réseau routier, la mise en place de mesures d'atténuation en transport collectif et, finalement, les communications.

La structure de Mobilité Montréal. Son comité directeur, planifier et coordonner les travaux et les diverses mesures d'atténuation qui s'imposent relativement aux différents chantiers fédéraux, provinciaux et municipaux. Le comité aviseur, il s'assure une meilleure coordination des interventions dans la grande région de Montréal et en limiter les conséquences sur le réseau routier. Le comité technique arrime et coordonne de façon optimale les différents chantiers en cours, et planifier les travaux à venir pour un horizon d'un à cinq ans. Le comité sur les mesures d'atténuation en transport collectif, élaborer des mesures pour augmenter le nombre d'usagers du transport collectif et atténuer ainsi la congestion routière, élaborer des mesures en transport collectif temporaires pour atténuer l'impact des travaux en augmentant l'achalandage en vue de limiter toujours la congestion routière. Le comité de communication, définir des stratégies de communication reflétant la concertation entre les partenaires en vue d'informer, de guider et d'outiller les usagers pour qu'ils puissent mieux planifier leurs déplacements.

Les outils d'information destinés aux usagers de la route. Trois types de communiqués diffusés quotidiennement sur CNW et auprès des partenaires concernés. Général 487, en bref, avis aux chroniqueurs, principales entraves de la fin de semaine pour Montréal. Communiqués des grandes destinations pour une synthèse des chantiers sur les axes majeurs du Québec pour la fin de semaine. Sur le Web, *Twitter*, QC511-Montréal et QC511-Québec-Lévis, incidents et entraves, et MTQ-Turcot. Site Web du ministère, page grands projets et page des directions territoriales, ainsi que des microsites d'un projet en particulier. Exemple, www.turcot.gouv.qc.ca. Les sites de Québec 511 Information et sa section Mobilité Montréal. Application mobile, Québec 511 et radio circulation. Radio circulation 730 AM informe et guide en temps réel, sept jours du sept, les usagers de la route dans leurs déplacements dans le Grand Montréal. Inclus, 25 minutes par jour de publicité pour le ministère et ses partenaires, des mentions en ondes et des entrevues accordées par un porte-parole.

Imprimés : publicité dans les hebdos et les quotidiens pour annoncer les entraves prévues à des endroits spécifiques, avis distribués de porte en porte pour informer sur les événements et les travaux à venir.

Les rencontres d'information publiques, rencontres avec les chroniqueurs de la circulation pour les points chauds de l'automne par Mobilité Montréal et ses partenaires.

J'invite, évidemment, les usagers du réseau routier métropolitain à faire preuve de patience et de prudence aux abords des sites des chantiers routiers. Il en va, évidemment, de leur sécurité, mais également celle des travailleurs.

Alors, ce sont l'ensemble de ces mesures que nous allons mettre en place, qui sont déjà actives autant au niveau de l'information, publicité, Web, médias, chroniqueurs de la circulation. Évidemment, nous sommes dans une période de passage obligé, c'est-à-dire que nous devons travailler sur les structures, nous devons fermer certains secteurs. Donc, le plus important, judicieux conseil que je pourrais donner aux citoyens, c'est : Informez-vous avant de quitter. Informez-vous des travaux. Informez-vous des options qui s'offrent à vous pour éviter de vous retrouver dans une situation de circulation qui est provoquée par de la réparation actuellement sur l'ensemble du réseau routier du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Merci, M. le Président. Relativement aux projets routiers dans la région métropolitaine, est-ce qu'il y a un ordre dans lequel ils seront effectués? Puisqu'on sait que c'est 1,4 milliard de dollars pour 2014-2015, est-ce qu'il y a un ordonnancement qui a été prévu?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

• *(15 h 10)* •

M. Poëti : Bien, écoutez, nous avons déjà annoncé à la programmation de cette année l'ensemble des travaux qui doivent être réalisés sur l'île de Montréal, donc tous les travaux qui sont déjà en marche et qui vont débuter, clairement

sur la conservation des chaussées, conservation des structures. L'échangeur Turcot, l'échangeur Saint-Pierre, l'échangeur de la 13, le rond-point Dorval, donc, l'ensemble de ces aménagements-là doivent absolument être connus de la part des citoyens. La reconstruction du pont d'étagement Monette à la route 138, près, évidemment, de la sortie du pont Honoré-Mercier, plusieurs interventions dans le corridor de la 13, donc, l'ensemble de ces travaux-là, on les a annoncés.

Reconstruction du pont d'étagement qui enjambe l'autoroute 40, plusieurs interventions dans le corridor, encore une fois, de la 40. poursuite de la réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes qui enjambe la rivière des Outaouais, parachèvement des travaux de reconstruction de la chaussée en direction ouest entre le boulevard Saint-Charles et le pont de l'Île-aux-Tourtes, réfection des structures, parachèvement et réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie, travaux de réfection des tunnels Ville-Marie et Viger. Alors, comme vous le voyez, il y a énormément d'argent de mis au routier, au maintien, évidemment, des structures, mais à la réparation, conservation des chaussées. Donc, ce sont l'ensemble des travaux du secteur métropolitain, qui est touché actuellement.

Le Président (M. Reid) : ...M. le ministre. Je reconnais maintenant le député de Dubuc pour les cinq dernières minutes du bloc.

M. Simard : Merci, M. le Président. M. le Président, nous avons vu, depuis plusieurs années, nos contributions à l'assurance sur nos permis de conduire augmenter régulièrement. On a parlé ce matin, M. le Président, on a parlé amplement du bilan routier. Je pense que le bilan routier se porte bien, mais, comme je vous disais tout à l'heure, régulièrement on remarque, au renouvellement de nos permis de conduire, que les assurances sont en augmentation d'une façon quand même assez régulière. Donc, M. le Président, lors de l'annonce du bilan routier, le ministre des Transports et la présidente-directrice générale de la SAAQ ont annoncé que le fonds d'assurance affichait un excédent cumulé de 658 millions de dollars pour un taux de capitalisation de 108 %. C'est-à-dire que, pour chaque dollar à verser en indemnité aux personnes qui ont eu des accidents, le fonds d'assurance dispose de 1,08 $. Donc, rappelons qu'en 2008 le fonds affichait un déficit de 2,6 milliards de dollars pour un taux de capitalisation de 69 %. Ce n'est pas très, très vieux, M. le Président, ça, là, en 2008.

Donc, ma question, M. le Président : Dans un contexte budgétaire difficile où l'objectif est de revenir à l'équilibre budgétaire dès 2015-2016, où les Québécois font grandement leur part en matière de taxes et d'impôts, est-ce possible de penser qu'ils pourraient voir leur contribution d'assurance baisser en raison de l'amélioration du bilan routier? J'aimerais entendre le ministre au moins.

Puis ma deuxième partie de question, M. le Président, je pourrais peut-être la poser immédiatement. Ma deuxième partie, M. le Président, c'est : Le gouvernement pourrait-il décider de ne pas baisser les contributions d'assurance et d'utiliser l'excédent accumulé de 658 millions de dollars pour aider à éponger la dette du Québec, M. le Président? Voilà mes deux volets de question, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci, M. le député de Dubuc. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, merci beaucoup, M. le Président. Je remercie le député de Dubuc. Et je sais que mes collègues ont hâte d'entendre cette réponse-là, et j'ai plutôt hâte aussi de vous la donner parce que ce qu'on vit actuellement et ce qu'on va vivre dans les deux années à venir est quelque chose d'assez exceptionnel, du jamais-vu. Et, d'ailleurs, je réitère dès le début de ma réponse... saluer le travail de tous mes prédécesseurs sans aucune orientation politique du dossier. C'est un dossier qui chemine depuis plusieurs années, et les résultats que nous avons obtenus cette année avec la Société d'assurance automobile, et je précisais tantôt, non seulement sur le volet des décès, une amélioration importante, mais sur le volet administratif et financier...

Pour la première fois depuis la création de la Société de l'assurance automobile, les Québécois constateront les effets bénéfiques de leurs efforts des dernières années. Depuis 35 ans, nous avons travaillé sur trois leviers afin d'améliorer le bilan routier : la législation, le contrôle et la sensibilisation. La prime d'assurance s'ajoutera dorénavant à ces leviers dès 2016. Donc, je le répète pour mon collègue, le contrôle et la sensibilisation, la prime d'assurance s'ajoutera dorénavant à ces leviers dès 2016.

Septième année consécutive d'amélioration du bilan routier. Les décès sous la barre des 400, une première depuis 1945, alors que le nombre de véhicules était environ de 200 000, alors qu'aujourd'hui on en compte près de 6 millions sur nos routes. Peu d'endroits dans le monde peuvent se comparer à notre bilan routier. Blessés graves, 1 727; blessés légers, 35 972. Les plus bas depuis 1978. Pour les jeunes, meilleur bilan depuis 1978 avec 79 décès, soit 24 décès de moins qu'en 2012.

Les conducteurs et propriétaires de véhicules constateront l'impact de ces résultats encourageants dès 2016 alors que les contributions d'assurance pourraient être réduites. L'amélioration continue du bilan routier représente des gains à plusieurs égards. D'abord, sur le plan humain, avec une multitude de vies sauvées et de drames évités, mais aussi en matière d'économies pour la société québécoise, notamment en frais de santé. Le régime public d'assurance automobile du Québec bénéficie aussi de cette amélioration.

Pour bien comprendre, il faut tracer le bilan de redressement du régime public d'assurance automobile amorcé en 2004, qui, pour moi, est un bel exemple de réussite. Le bilan routier se détériorait de façon importante depuis 2000, et les services aux accidentés causaient de l'insatisfaction. Si aucune action n'était entreprise, le fonds serait à sec en 2018. L'effort de tous pour améliorer le bilan routier, jumelé à la gestion rigoureuse de la SAAQ, à l'amélioration des services aux accidentés, à l'entrée en vigueur d'importantes mesures législatives, à l'augmentation des contrôles policiers et l'innovation des campagnes de sensibilisation, font en sorte qu'en 2013 les problèmes financiers du fonds d'assurance sont entièrement réglés. La pleine capitalisation a été atteinte 10 ans plus tôt que prévu. Un surplus de 1,1 milliard de dollars, un excédent

cumulé de 658 millions de dollars, 2016-2018, avec un taux de capitalisation de 108 % et une projection autour de 115 % pour 2015, ce qui constitue une solide base financière à long terme. Des baisses de contribution d'assurance peuvent maintenant être envisagées.

La Société d'assurance automobile du Québec déposera sa proposition pour le niveau des contributions d'assurance 2016-2018 à un conseil d'experts indépendants dès cet automne. C'est à ce moment que les Québécois connaîtront la baisse anticipée des contributions d'assurance liée à leur bon comportement routier. Les nouvelles contributions d'assurance seront applicables à compter du 1er janvier 2016. Rappelons que la Société d'assurance automobile fait le point aux trois ans sur la situation financière du régime, et les contributions d'assurance sont ajustées en fonction du bilan routier.

Donc, pour l'échéancier — peut-être, je précède une question : l'expertise actuarielle de la SAAQ, automne 2014; dépôt public de la proposition de la SAAQ, automne 2014; revue par le conseil d'experts de la démarche suivie par la SAAQ, hiver 2015; audiences publiques du conseil d'experts, printemps 2015; recommandation du conseil d'experts à la SAAQ, printemps 2015; décision de la SAAQ, été 2015; entrée en vigueur des contributions, janvier 2016.

Alors, je pense que ça répond très bien à cette question sur la performance, l'état financier de la SAAQ autant au niveau des décès que de l'argent du fonds, et que ce redressement, ce redressement qui était nécessaire, a été atteint. Évidemment, on veut s'assurer que ça continue et qu'on suit le processus normal de l'évaluation des primes, en sachant que le surplus actuel va être utilisé pour une partie pour une réduction des primes, pour une partie pour la sécurité routière.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Pour ne pas couper la réponse à la question du député de Dubuc, j'ai laissé courir trois minutes de plus qui seront retranchées au bloc gouvernemental, le prochain bloc. Je passe maintenant la parole au député de Granby.

• *(15 h 20)* •

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. À écouter le ministre, augmenter les tarifs, c'est pas mal plus rapide que de baisser les tarifs quand on regarde toutes les multiples consultations qu'on pourra y avoir. Et on parle même d'une consultation publique, mais j'y reviendrai dans un autre bloc.

Je veux questionner le ministre sur la gouvernance de l'AMT. Le ministre n'est pas sans savoir qu'en 2012 l'AMT est allée piger dans son fonds d'immobilisations 18 millions de dollars pour renflouer le déficit d'exploitation, une culture du déficit qui existe dans plusieurs sociétés, dans plusieurs organismes de l'État. Première réponse rapide : Est-ce que le ministre peut nous donner le montant, donc, de ce fonds présentement, en date d'aujourd'hui?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...à M. Girard de pouvoir y répondre, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Ah! j'ai juste besoin du montant.

M. Poëti : Pardon?

M. Bonnardel : J'ai juste besoin du montant.

M. Poëti : Parfait.

Le Président (M. Reid) : ...permission... enfin, consentement. On a le consentement?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci. Allez-y.

M. Bonnardel : J'imagine...

Une voix : ...

M. Bonnardel : ... — oui, je vais continuer — j'imagine, en attendant la réponse, que le ministre est conscient que c'est une drôle de façon de faire pour éponger un déficit d'exploitation. Dans une société privée, bien, on ne va pas nécessairement piger dans un fonds d'immobilisations. Tout comme je pense que c'est une mauvaise façon de dire aux Québécois : On gère bien les sous des villes qui envoient de l'argent dans le fonds d'immobilisations, comme on gère bien les sous des gens qui prennent le train ou des possibles stationnements incitatifs qui vont devenir dissuasifs, pour ma gouverne personnelle.

Maintenant, le ministre, est-ce qu'il est conscient, donc, qu'on vit un déficit structurel à l'AMT depuis quelques années déjà? Est-ce qu'il va accepter encore que l'AMT pige dans ce fonds d'immobilisations? Et est-ce qu'il est au fait — deux volets, dans une courte réponse — aussi qu'à la question 37 il y a eu 31 départs à l'AMT pour 2012-2013 et 2013-2014, pour 1 044 000 de dollars de primes de départ pour 31 employés? Le gouvernement, qu'il ne représentait pas en 2010, disait : Tout le monde doit faire un effort incroyable pour retrouver l'équilibre budgétaire. Bon, bien, là, on parle d'équilibre budgétaire pour l'AMT. Alors, est-ce qu'il est conscient que l'AMT ne devrait plus aller piger dans ce fonds?

Et, deuxièmement, est-ce qu'il est d'accord avec le fait qu'on ait remis 1 million de dollars en primes de départ pour seulement 31 employés dans la dernière année et demie?

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Poëti : M. le Président, je comprends très bien la question du député. Et, sur les raisons pour lesquelles il y a ce déficit structurel que vous souleviez tantôt, il y a des raisons pour ça. Et, à chaque fois qu'un nouveau service est installé, à chaque fois qu'on améliore le service, bien, les coûts globaux sur toute l'immobilisation augmentent. Si on met plus de trains, on met plus d'autobus, on met plus de transport, bien, c'est sûr que les taux d'immobilisation montent avec l'augmentation de services. Et c'est pour ça, évidemment, qu'on veut revoir l'ensemble de cette gouvernance-là.

D'ailleurs, en comparatif, parce qu'on parle de transport collectif, Montréal, la STM vit la même chose actuellement. À chaque fois qu'on augmente le service, qu'on va avoir de nouveaux trains, qu'on a plus de trains, bien, il y a plus de frais d'immobilisations. Et effectivement, si on continuait de cette façon-là, vous avez raison, le déficit structurel ne ferait que s'accumuler. À partir de là, je pense qu'il est important de revoir l'ensemble de cette gouvernance-là et voir aussi notre façon de pouvoir éponger ces déficits-là — j'en ai parlé plus tôt lors de d'autres questions — et de s'assurer que les services qu'on met en place ne soient pas une dette, année après année, qui augmente dans l'agence ou à un autre endroit. Ça, c'est la première partie. C'est principalement les immobilisations qui nous font du tort sur ces dépenses-là.

Une voix : ...

M. Poëti : Oui. Est-ce que vous avez les chiffres?

Une voix : ...

M. Poëti : O.K. Et — ça s'en vient — pour le deuxième volet, j'ai pris connaissance de cette information-là sur l'effort de rationalisation de l'agence avec 31 employés. Cependant, je suis d'accord avec vous que le montant de 1 million de dollars pour rationaliser 5 % des employés, sur du long terme pourrait être avantageux, mais, sur du court terme, quand on le regarde de cette façon-là, effectivement ce montant-là m'apparaît élevé. Et, sur ces dossiers-là, nous avons déjà des discussions d'entreprises avec l'AMT pour permettre, lorsqu'on fait de la rationalisation, de ne pas le faire en utilisant les primes de départ, bien qu'il y a des ententes, il y a des contrats qu'on doit respecter. Mais effectivement, pour 31 personnes qui ont été mises à la porte avant mon arrivée, ce montant-là m'apparaît être un montant important, et qu'avant qu'on autorise — bien que ça soit fait par le directeur général — ce genre de situation là, je veux en être informé.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Je veux bien que le ministre comprenne, là. Je comprends, quand il y a des dépenses... Je veux bien qu'il m'écoute, quand il y a des dépenses d'immobilisations puis un état des résultats avec des frais d'exploitation, c'est deux choses. Les frais d'exploitation et les frais d'immobilisations, ces deux montants-là, j'attends le montant de la cagnotte ou du fonds d'immobilisations. Maintenant, il y a un déficit structurel avec les frais d'exploitation à l'AMT. Je vais poser une question bien simple au ministre. Il est là depuis trois mois ou à peu près, est-ce qu'il a, dans son effort de retour à l'équilibre budgétaire... Le ministre, président du Conseil du trésor, a dit : Dans ce budget, on va essayer d'avoir un objectif de croissance des dépenses à 1,9 %. Est-ce qu'il s'est assis avec son P.D.G. en arrière de lui pour lui dire : Voici l'objectif de croissance des dépenses que je vous demande pour la prochaine année ou les deux prochaines années, à savoir, je vous demande de retrouver l'équilibre budgétaire? Est-ce qu'il a fait ce boulot pour l'AMT?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui. Dans un premier temps, je veux juste me corriger, les frais d'exploitation, vous avez raison, c'est ce qui cause problématique. J'ai dit immobilisations, c'est une erreur de ma part. Alors, les frais d'exploitation sont, effectivement, une problématique importante actuellement au niveau de l'AMT, et j'ai eu quatre ou cinq rencontres au cours des dernières semaines avec l'AMT. Vous comprenez que les dossiers prioritaires qu'on avait étaient celui du pont Champlain, ensuite sur l'ensemble de l'orientation de l'AMT. Et ce volet-là, effectivement, doit être revu, et c'est pour ça que j'avais annoncé et que j'ai dit publiquement que nous devons revoir cette gouvernance-là de façon à ne plus vivre ce déficit-là qui s'accumule année après année, et ça fait partie des travaux que je fais et que je vais continuer de faire avec le président de l'AMT. Alors, si vous voulez, il pourrait vous répondre directement sur...

M. Bonnardel : ...le montant...

M. Poëti : C'est ça.

M. Bonnardel : ... je veux juste savoir le montant du fonds.

M. Poëti : O.K. Alors, écoutez, si...

Le Président (M. Reid) : Consentement...

M. Poëti : On peut le faire tantôt. Ils sont après le sortir exactement, et je vais pouvoir vous le donner. Je suis désolé, je ne l'ai pas actuellement.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Vous comprendrez que, pour notre gouverne personnelle autant que pour celle du ministre, il est important de savoir quel est le montant de ce fonds, à savoir est-ce que, demain matin, l'AMT va faire la même demande. Parce qu'il ne faut pas oublier, là, que cet argent, là, vient, grosso modo, là, des 82 municipalités, là, de la CMM. C'est de l'argent qui est mis dans un pote, là, puis là l'AMT a décidé d'aller piger dans ce pote pour renflouer le déficit d'exploitation, ce qui, ma foi, mériterait que le P.D.G., quand tu arrives à ça, soit mis à la porte. Parce qu'il n'y a pas une société privée qui peut accepter qu'on prenne de l'argent comme ça pour renflouer les coffres, alors j'ose croire qu'il va suivre ça de près.

Deuxièmement, deuxièmement, il me dit : C'est un effort... ou c'est des rencontres que je vais avoir avec le P.D.G. dans les prochaines semaines. Si, dans ce budget... puis le président du Conseil du trésor dit : Voici mon objectif, je m'excuse, mais c'est prioritaire que le ministre s'assoie dès la semaine prochaine, s'assoie avec son P.D.G., avec le conseil d'administration et dise : Voici l'objectif que je vous demande. Il ne peut pas s'asseoir dans quatre mois quand l'année financière est commencée le 1er avril. Je comprends que le ministre va me dire : Je vais essayer de faire ça rapidement, mais là il me dit : Je n'ai pas donné d'objectif à l'AMT, je n'en ai pas donné à date, là. Là, là, 1er avril, 1er mai, 1er juin, on s'en va au 1er juillet, il y aura trois mois de faits, là, pour l'exercice financier. Il ne peut pas nous dire, là, que, soudainement : Je n'en ai pas, d'objectif, pour l'AMT. On doit avoir un objectif de croissance des dépenses pour retrouver l'équilibre budgétaire. Est-ce qu'il peut juste me dire : Voici l'échéancier que je me donne, là, ce sera dans 30 jours? Et, M. le député, je vous ramène... et je vous donne cet objectif écrit sur papier que j'ai demandé au P.D.G.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

• *(15 h 30)* •

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, la question est pertinente. Je veux quand même rappeler au collègue que c'est une agence gouvernementale. C'est le P.D.G. qui est redevable, et nous devons nous en préoccuper et de regarder ça. Nous devions... Et vous avez raison de dire que le temps est assez court, mais je n'ai pas l'intention de prendre quatre ou six mois pour avoir ces résultats-là et avoir la réponse à votre question.

Cependant, nous devions donner pour juin les réponses concernant le transport collectif sur le pont Champlain. Nous avions aussi des rencontres importantes de gestion à faire à l'intérieur de l'AMT, et ce montant-là, les chiffres que vous voulez avoir, je vais vous les fournir avant trois mois, c'est sûr et certain. Et, depuis que je suis arrivé en poste, j'ai rencontré tous les gens et certains des agences, évidemment, externes, mais M. Girard peut-être davantage que les autres pour des dossiers prioritaires qu'on devait traiter dans un temps très court. Je comprends que la priorité du déficit d'exploitation en est une, je la partage avec vous, et on va travailler sur ce dossier-là, et on va vous en informer dès que les chiffres exacts vont être sélectionnés.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : M. le Président, question rapide : Est-ce que vous allez demander un échéancier pour retrouver l'équilibre budgétaire, donc, à l'AMT? Est-ce que cet échéancier est la prochaine année ou d'ici deux ans?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

Des voix : ...

M. Poëti : Alors, on me dit que le budget est en équilibre, 2014, depuis plusieurs années que ça ne s'était pas produit, qu'il y a eu évidemment — vous l'avez souligné tantôt — du personnel qui a été congédié. Donc, on parle de 5 % d'amélioration pour les employés. Donc, si vous voulez, je vais vous donner ces informations-là avec les chiffres que je vais pouvoir prendre de M. Girard.

M. Bonnardel : M. le Président, avec...

Le Président (M. Reid) : Oui, monsieur...

M. Bonnardel : Dans le document, M. le ministre, du budget de dépenses que vous avez déposé par l'entremise du ministre des Finances, du président du Conseil du trésor, il y a un déficit, entre parenthèses, prévu pour l'année 2014-2015, il y avait un déficit l'an passé. Alors, est-ce que ces chiffres-là dans le budget de dépenses ne sont pas corrects?

M. Poëti : ...M. le Président, moi, si vous me permettez, c'est une agence gouvernementale. Vous connaissez bien la définition d'une agence gouvernementale. Vous avez l'occasion, ici, de parler au patron de l'agence gouvernementale.

Je ne m'en dissocie pas, j'ai des questions, j'ai des réponses à obtenir. Mais vous en avez, précises, là, celles que je ne détiens pas actuellement parce que c'est lui, le patron de cette agence-là. Je vous offre de poser ces questions pour qu'il puisse vous répondre, voulez-vous qu'il vous réponde?

M. Bonnardel : ...les questions avec le ministre. S'il me reste un peu de temps, je vais demander au P.D.G.

Le Président (M. Reid) : Ça prend un consentement, de toute façon. Il ne l'a pas, donc... Oui.

M. Bonnardel : Alors, je vais lui reposer une autre question sur la gouvernance, maintenant, de la SAAQ. Est-ce qu'il a fait le même boulot...

M. Poëti : La SAQ?

M. Bonnardel : La SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, la SAAQ.

M. Poëti : ...

M. Bonnardel : Désolé. Est-ce qu'il a fait cette même demande? Il y a deux agences importantes, deux sociétés complètement séparées du périmètre comptable de son ministère. Est-ce qu'il a fait la même demande à la Société de l'assurance automobile du Québec pour la croissance de ses dépenses pour la prochaine année?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Je dois vous dire qu'il s'agit là de deux résultats complètement différents. Vous avez entendu les résultats financiers de la Société d'assurance automobile du Québec, vous avez entendu les annonces sur le fait qu'on va baisser les primes, ce qui ne s'est jamais vu dans l'histoire de la Société d'assurance automobile. La Société d'assurance automobile a fait des redressements autant au niveau du personnel que financiers avec des résultats assez uniques. Honnêtement, je ne peux pas demander à la Société d'assurance automobile la même chose que je dois demander à l'AMT actuellement quand on regarde les résultats au bout, au final. Il y a une nuance entre les deux. À moins que je comprenne mal votre question, mais les résultats de la Société d'assurance automobile sont un exemple actuellement. Ce qu'on voit à l'AMT n'en est pas un. Vous êtes préoccupé, moi aussi. Alors, sur les cibles, il y a des comités de révision sur lesquels on travaille, mais ce n'est pas aujourd'hui que je vais vous donner ce chiffre-là.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, il reste 1 min 15 s.

M. Bonnardel : M. le Président, il faut juste que le ministre comprenne bien, là, entre... un fonds qui est capitalisé — pas de problème avec ça — à 108 % aujourd'hui, je dis : Bravo! Je lui parle de l'exploitation, donc les frais d'exploitation de la SAAQ. Selon le document, là, il y a un déficit cumulé de 203 millions à la SAAQ. Je ne dis pas qu'ils vont le renflouer demain matin. Mais est-ce que, dans sa gouverne à lui, là, il se dit : Moi, là, mon objectif, c'est de réduire quand même les dépenses de toutes ces sociétés? Il doit s'asseoir... Même si le fonds est bien capitalisé aujourd'hui, là, il doit s'asseoir avec la SAAQ puis leur dire : Bon, vous étiez à 237 millions de dollars de dépenses pour l'année 2013-2014, moi, comme ministre, là... Je sais qu'il peut s'asseoir avec eux et dire : Bien, écoutez, là, nous, on fait un effort de 1,9 %, êtes-vous capables de me l'amener à 1 %? C'est ça, du leadership, comme ministre, de s'asseoir avec les plus importantes sociétés et de leur dire : Voici le boulot que je vous demande, voici l'effort supplémentaire que je vous demande au-delà, un jour, de peut-être renvoyer quelques sous dans les poches des automobilistes. Tantôt, il me disait : Ah oui! Ah oui! Les assurances vont baisser. Bien, si je regarde la situation, là, c'est peut-être en 2020 que les automobilistes vont voir, peut-être, une réduction de leur assurance sur le permis de conduire.

Donc, ma seule question est : Est-ce qu'il va s'asseoir, tout comme avec l'AMT, et vérifier les dépenses d'exploitation de la SAAQ pour la prochaine année?

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, le temps de votre bloc est écoulé. Alors, on pourra se reprendre au prochain bloc. Alors, on va passer maintenant à un bloc gouvernemental, je reconnais le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Je voudrais souhaiter un bon après-midi à tout le monde. Nous avons entendu parler des nouvelles de la SAAQ, et maintenant moi, j'aimerais qu'on parle des jeunes qui enregistrent cette année leur meilleur bilan depuis 1978. En effet, on dénombre 79 décès chez les 15 à 24 ans, soit 24 décès de moins qu'en 2012. Cependant, malgré ces améliorations, les chiffres témoignent de drames humains et de séquelles importantes pour les victimes et leurs proches. C'est pourquoi il importe de poursuivre sans relâche nos actions. On le voit très souvent, surtout dans nos régions, où les jeunes se précipitent dans leur auto les fins de semaine, et souvent avec des résultats qui sont démoralisants et très pénibles pour les familles. Donc, je pense que c'est important de continuer ce travail-là. Donc, les jeunes conducteurs ont toujours été une préoccupation, étant donné leur triste bilan routier au fil des ans. Ils sont toujours surreprésentés dans les accidents alors qu'ils ne détiennent que 10 % des permis. À titre de ministre des Transports, de quelle façon allez-vous aborder cette problématique?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je tiens d'abord à rappeler que les jeunes ont fait d'importants progrès en 2013. Ils ont enregistré leur meilleur bilan routier depuis 1978. En effet, on dénombre 69 décès chez les 15-24, soit 24 décès de moins qu'en 2012. Ils représentent aussi le groupe d'âge ayant la diminution globale — morts et blessés — la plus importante : les 15-24, 2012 versus 2013, moins 7,6 %; tous les groupes d'âge, moins 3,5 %. Bien qu'ils soient surreprésentés dans les accidents, les jeunes conducteurs ont fait un gain appréciable en ce qui concerne la proportion des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et graves. Ils ont aussi fait des gains quant au port de la ceinture, tant chez les conducteurs que les passagers. Le taux du non-port de la ceinture chez les jeunes décédés : en 2013, 25,8 %; en 2012, 35,4 %; un écart de moins 9,8 %. J'invite donc chaque jeune à user de son influence positive auprès de ses amis, de sa famille et de ses proches pour poursuivre cette amélioration. Ils nous donnent une preuve concrète que les messages passent, mais surtout qu'ils prennent au sérieux leur sécurité et celle des autres.

En termes de message, la Société d'assurance automobile du Québec prend tous les moyens pour les rejoindre sur les différentes plateformes du Web. Tout récemment, elle s'est associée à l'École nationale de l'humour pour concevoir des capsules afin de sensibiliser les jeunes aux différentes thématiques de sécurité routière. Alcool, drogue, textos, vitesse, ceinture et fatigue sont aussi abordés dans une série de sept capsules vidéo qui seront diffusées sur le Web. Cette innovation s'ajoute à celle qui a marqué l'imaginaire en 2013. Une campagne de sensibilisation originale et innovatrice destinée aux jeunes étudiants de niveau collégial mettait en vedette des fantômes qui apparaissaient dans un miroir tridimensionnel installé sur un évier en s'adressant à eux avec un message clair : Si quelqu'un conduit trop vite avec les facultés affaiblies ou en utilisant son cellulaire, il faut lui dire. Cette campagne a connu un tel succès qu'elle a été étendue à d'autres collèges en 2014.

Au cours des dernières années, le gouvernement a adopté des mesures comme : en 2012, zéro alcool pour les 21 ans ou moins; 2011, augmentation graduelle de la limite du PDI à atteindre avant la suspension du permis; 2010, le retour des cours de conduite obligatoires. Ces mesures, jumelées à la sensibilisation innovatrice et au contrôle intensif des corps policiers, ont eu un impact sur le bilan routier des jeunes. Les résultats de 2013 en témoignent. Il faut les encourager à poursuivre cette amélioration et mettre tout en oeuvre collectivement pour les accompagner dans l'atteinte de cet objectif.

Alors, vous comprenez, M. le Président, que la préoccupation des jeunes au volant, qui a été une des premières préoccupations depuis longtemps de la Société d'assurance automobile, des corps policiers, arrive aujourd'hui à des résultats et des chiffres exceptionnels, et c'est pour cette raison que nous allons continuer à investir, à travailler et toujours encourager la prudence au volant pour les jeunes. Et j'espère ne jamais inciter et inviter les gens à abandonner les règles de zéro alcool pour nos jeunes conducteurs sur l'ensemble du réseau routier du Québec.

• *(15 h 40)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. M. le ministre, si vous aviez l'adresse Web pour nos jeunes, ce serait peut-être le temps de leur donner le message. Et vous parlez de l'École nationale de l'humour pour concevoir des capsules et les sensibiliser sur toutes sortes de sujets, je pense que ça serait bien important qu'on essaie de donner cette information-là aux jeunes.

Et pourriez-vous nous donner un peu votre expérience là-dessus? Comment vous avez vu l'évolution, chez les jeunes, se faire? Parce que moi, je trouve que, dans nos campagnes, entre autres, la sécurité et les patrouilles sont encore quand même des éléments fondamentaux pour assurer que les jeunes se sécurisent de la meilleure façon possible. Pourriez-vous nous donner des éléments de comment vous voyez ce processus-là évoluer?

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président, pour la question. En fait, c'est carrément l'évolution de la société, l'évolution des changements de nos comportements, l'évolution et l'accessibilité aux véhicules automobiles pour les jeunes qui ont déjà 15 ans. Je l'ai décriée pendant des années, l'abolition des cours de conduite n'était pas une solution en se disant que, parce que les cours de conduite n'étaient pas équitables partout, qu'ils n'avaient pas la même qualité d'une école à une autre, qu'on a pensé régler le problème en les abolissant, tout au contraire, Et, encore récemment, la Société d'assurance automobile a été informée et s'est aperçue, à l'interne, que certaines personnes avaient vendu l'information sur les questions d'examen. Et ces gens-là ont été rapportés aux policiers, ont été judiciarisés, et c'est la société elle-même qui, à l'intérieur de ses rangs, avait découvert ce stratagème.

Les jeunes conducteurs en région, évidemment, doivent avoir la possibilité d'avoir un conducteur désigné. Ils l'ont développée à travers les années, ils ont utilisé et ils utilisent la définition du conducteur désigné. Deuxième problématique importante, les jeunes conducteurs, lorsqu'ils commencent à conduire, le zéro alcool est un élément déterminant dans leur conduite automobile. C'est-à-dire qu'on peut s'amuser quand on a 15 ans, on peut s'amuser quand on a 16 ans, on peut s'amuser quand on a 17 ou 18 ans, mais l'alcool et le volant, avec un manque d'expérience, avec un manque de maturité et d'expertise, ça ne va pas ensemble. Et l'alcool au volant n'est pas acceptable pour les gens plus âgés, il l'est encore moins pour des jeunes qui n'ont aucune expérience.

Et, à partir de là, cette réglementation-là du zéro alcool, fait que ces jeunes-là, pendant un certain temps, ils sont obligés de s'y restreindre. C'est une loi, ils sont obligés de s'y restreindre. Mais, quand ça fait trois ans, là, ou quatre ans que vous roulez, là, sans jamais avoir pris une goutte d'alcool, bien, c'est possible que, les années qui vont suivre, vous allez faire la même chose. Et c'est à partir de là qu'on a les résultats qu'on a aujourd'hui. Alors, à partir de là, il faut, justement, trouver de nouvelles façons pour rejoindre les jeunes, et le Web en est une bonne. Il faut être capable d'aller chercher les jeunes dans les écoles, leur faire réaliser les conséquences d'une conduite avec les facultés affaiblies au-delà de tout le volet criminel, qui est judiciarisé, mais aussi des souffrances, des douleurs autant pour eux que pour leur famille.

Et je réitère encore une fois que ce que j'ai vu de mieux, le reportage *Dérapages*, de Paul Arcand, fait, à mon avis, un exposé très clair de la bouche même des jeunes conducteurs qui s'expriment devant un bar, qui s'expriment après un accident, qui s'expriment après une arrestation, qui s'expriment après avoir passé devant la cour en disant que, pour certains, qu'ils n'avaient pas réalisé ça puis qu'ils étaient pour le refaire. Alors, ce que ça nous montre dans certains cas, c'est qu'il faut les protéger contre eux-mêmes parce qu'on les aime et parce qu'eux aussi à travers la vie qu'ils ont et au moment où ils ont un accident, il n'y a pas que leur vie qu'ils prennent, parfois c'est la vie des autres.

Alors, à partir de là, je salue l'ensemble des campagnes, je salue la réglementation qui a été instituée. Et, à partir de là, ça donne les résultats qu'on connaît aujourd'hui sans pour autant, sans pour autant restreindre la capacité des jeunes de se déplacer à travers le Québec aux heures qu'ils le veulent. On n'est pas à des couvre-feux, on est à des responsabilisations.

Pour le Web, www.conduistavie.com est un site que les jeunes ont accès et qu'ils utilisent. Et c'est pour cette raison-là qu'on doit innover, qu'on doit aller plus loin, qu'on doit être à l'écoute de ce que les jeunes veulent, de leur façon de comprendre, la témérité, la vitesse.

Et également nos constructeurs automobiles, qui ont bien fait avec les véhicules, qui nous donnent aujourd'hui des véhicules beaucoup plus sécuritaires, munis de systèmes de sécurité, d'antidérapage, ceintures de sécurité, coussins gonflables, structures beaucoup plus fortes, mais, en même temps, on doit rappeler à ces constructeurs automobiles d'être aussi sérieux lorsqu'ils font la publicité de leurs produits. Et de placer continuellement des voitures sur des pistes de course, de placer continuellement des voitures sur des pistes de décollage d'avions et de voir sur une base régulière des véhicules en dérapage contrôlé, évidemment, par des pilotes professionnels, il ne me semble pas que ce type de publicité vient contribuer à l'effort que l'ensemble des citoyens du Québec font pour avoir un meilleur bilan routier. Et nos jeunes conducteurs sont nos adultes de demain, et nous devons garder ce que nous avons en place parce que ça marche, mais nous devons faire mieux pour aller sauver encore les 399 vies dont encore un grand pourcentage sont des jeunes conducteurs de moins de 25 ans.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste moins d'une minute, alors je vais le mettre en... pour le garder pour le prochain bloc. Et nous allons passer au bloc de l'opposition officielle, et je passe la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. On va changer un petit peu de secteur, on va s'en aller du côté de la Côte-Nord. J'aimerais que le ministre des Transports m'indique, pour le projet de réfection de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, pour le projet inscrit au PQI dans la section planification, combien d'argent a été réservé.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Je vais demander à mon sous-ministre de me donner la feuille.

Des voix : ...

M. Poëti : Alors, 2013-2014, le MTQ a investi 18 290 000 $ afin de réaliser des travaux d'amélioration, de réfection et d'entretien sur la route 389 et ses structures ainsi que la poursuite des travaux du programme d'amélioration. Les travaux sur le terrain permettant de recueillir les données nécessaires pour la réalisation d'études d'impact et environnement et pour la conception des projets ont débuté au printemps 2013 et se poursuivent actuellement.

L'échéancier technique du programme prévoit que la correction de certains segments de route pourrait commencer en 2014 pour les segments qui ne nécessitent pas d'étude d'impact en environnement. Certaines portions du programme d'amélioration de la route 389 sont assujetties à la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Le coût et l'échéancier seront précisés en fonction des autorisations requises dans le cadre de ce processus qu'on évalue actuellement à près de 29 millions de dollars.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président...

M. Poëti : ...du Plan Nord.

Mme Ouellet : O.K. Donc, les montants de 18,5 millions, c'est pour 2013-2014, mais le PQI étant sur 10 ans, est-ce que le ministre peut nous indiquer quelle somme est réservée, même si ça peut être sujet à changement, là, en fonction de la précision dans le temps du projet, mais quelle somme a été réservée pour la route 389?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, 2014-2016, c'est 29 millions.

Mme Ouellet : 2014-2016 pour les... 2014-2015 puis 2015-2016? Donc, pour deux ans, 29 millions?

M. Poëti : Oui.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Et est-ce qu'il y a d'autres argents qui ont été réservés pour plus tard que ces années-là?

M. Poëti : Évidemment, vous comprenez qu'il y a une évolution, mais il y a des montants de prévus. Donc, 2014, 9 810 000 $; 2015, 19,8 millions; 2016, 53 180 000 $; 2017, 70 780 000 $; 2018, 66 millions; pour un total de 219 millions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon...

M. Poëti : Sur cinq ans, sur le Fonds de développement nordique.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Et est-ce que ces montants-là sont tous à l'intérieur du Fonds du développement nordique?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui.

Mme Ouellet : Et est-ce que le ministre pourrait nous indiquer... Il parle de certaines portions. Parce qu'effectivement il y a plusieurs tronçons, là, je crois qu'il y en a quatre ou cinq, là, cinq tronçons. Donc, est-ce qu'il pourrait nous indiquer quels sont les tronçons qui vont aller de l'avant plus rapidement et quels sont les tronçons qui doivent passer... Le ministre indiquait qu'il y aurait des consultations publiques ou, en tout cas, un processus d'autorisation environnementale.

• *(15 h 50)* •

Le Président (M. Reid) : Merci...

M. Poëti : ...en 2016 à 23 830 000 $. Et le tronçon c également en 2017 à 23 980 000 $.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : O.K. Pour vous, le tronçon c, c'est le kilomètre 240 à 254?

M. Poëti : Écoutez, si on est aux kilomètres, là, je vais aller chercher l'information.

Mme Ouellet : Non, juste pour être certain qu'on parle des mêmes choses, là.

M. Poëti : Pardon?

Mme Ouellet : Juste pour être certain c'est quoi pour vous, le tronçon c, là.

M. Poëti : Le tronçon c, le kilomètre 240 à 254, réfection majeure de la route dans les secteurs sinueux, 40 millions.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, ça, c'est le tronçon qui va aller de l'avant rapidement?

M. Poëti : Le tronçon c, oui.

Mme Ouellet : O.K. Et quels sont les tronçons... Parce que vous disiez que certains tronçons doivent avoir...

M. Poëti : Il y a de a à e au niveau des tronçons. Je ne sais pas lequel vous voulez. Quels kilomètres?

Mme Ouellet : Est-ce que vous pourriez être un peu plus précis de qu'est-ce qui est nécessaire pour les autres tronçons, là, que ce soit, là... Moi, j'ai a, qui est complètement au nord, là, entre Fire Lake et Fermont. Et il y a b, d, e. Donc, quels sont les tronçons qui nécessitent des consultations publiques? Et quand est-ce que vous pensez qu'elles vont commencer?

M. Poëti : Alors, le projet a, Fire Lake à Fermont, nouveau tracé et réfection majeure qu'il nécessite; Baie-Comeau à Manic-2, nouveau tracé et correction de tracé de courbe sous standard, à 121 millions.

Les dates, bien, évidemment, le projet a, juillet 2016, dossier d'opportunité; le dossier d'affaires en décembre 2017; début planifié des travaux, 2018 pour le projet a. Projet b : dossier d'opportunité, novembre 2016; mars 2018 pour le dossier d'affaires; début planifié des travaux, 2018. Le projet c, bien, il est en attente de position. Alors, ça, c'est plus précisément pour les projets a et b.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Merci des informations pour les différents tronçons. Ensuite, donc, l'ensemble des coûts que vous m'avez identifiés est de 219 millions de dollars. Or, on sait que la réfection de la 389 est beaucoup plus coûteuse que ce montant-là. Où pensez-vous aller chercher les montants supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter la réfection de la route 389?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, ma première réponse serait : Dans le Fonds du Plan Nord, madame, parce que c'est un lien directement pour le Plan Nord. On parle de 438 millions. Donc, à ce moment-là, nous allons dégager ces sommes à partir du Fonds du Plan Nord.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Poëti : Tout en vous rappelant, cependant, que c'est la directive des grands travaux, et vous savez qu'en cours de route ça peut changer.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, le ministre confirme que... Puis ça risque d'être plus que 438 millions de dollars, là, parce que, selon les dernières estimations, là, ça peut monter à plusieurs centaines de millions supplémentaires. Ça proviendrait du Fonds du développement nordique. Je crois que vous allez revenir au Fonds de Plan Nord alors que ce fonds-là... C'est presque la très grande majorité du fonds. Donc, il ne restera plus dans le Fonds du Plan Nord d'autres sommes pour soit le logement, soit pour d'autres routes, soit...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, je le ne crois pas et je ne crois pas que le Fonds du Plan Nord va s'arrêter à 438 millions. Il y a une partie qu'on va prendre. À partir de là, je ne suis pas de l'avis que vous donnez. Je ne crois pas qu'on ne pourra pas utiliser de l'argent davantage pour le Plan Nord d'aucune façon. Nous aurons les fonds nécessaires pour le Plan Nord.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, le ministre nous confirme qu'il va utiliser près de la moitié du Fonds du Plan Nord pour la 389 à 438 millions. Et, si la route s'avérait à être plus coûteuse, il ira au-delà de la moitié du Fonds du Plan Nord pour seulement la route 389

M. Poëti : Bien, écoutez, on a cette réflexion-là, et c'est ce qu'on va faire parce qu'on ne peut pas en budgéter juste la moitié ou en prendre juste la moitié comme vous l'aviez déjà proposé. Alors, nous, on ne va pas faire ça de cette façon-là, et c'est le Fonds du Plan Nord qui va contribuer à ceci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, nous, on avait un partage entre le Fonds du Plan Nord et le PQI du côté Transports pour avoir un certain équilibre, mais ça vous appartient de pouvoir le financer à 100 % à travers le Fonds du Plan Nord. Il faut juste être conscient de ce que ça a comme impact. Ça veut dire que ça accapare une grosse partie de ce fonds-là uniquement pour la 389.

Sur la route 138, j'aurai le même genre de questions, donc... Bien, en fait, sur la 138, un petit peu différent parce que ce que je vois au PQI, c'est rien que la voie de contournement. Est-ce qu'il est prévu... Parce que, dans un communiqué, vous mentionnez que vous voulez financer le prolongement de la route 138. Donc, est-ce que le prolongement de la route 138 est inscrit au PQI?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...dans le cadre de de la réfection du Plan Nord, ce sont ces discussions qu'on va avoir. 2013-2014, le MTQ a investi 21 360 000 $ afin de réaliser les travaux liés au prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord. D'ailleurs, le 26 septembre 2013, le MTQ a procédé à l'ouverture officielle du nouveau tronçon de 44 kilomètres entre Natashquan et Kegaska. Quant au secteur, le MTQ a mis fin à l'entente spécifique avec Pakatan en juillet 2013 en raison de nombreux problèmes constatés dans l'utilisation des fonds du projet, le contrôle et la vérification des factures et le non-paiement de certains fournisseurs. De plus, le déroulement des travaux a démontré que Pakatan n'avait pas l'expertise nécessaire pour la gérance du projet complexe. Je vous rappelle la date, juillet 2013.

Malgré la résiliation de l'entente, le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Blanc-Sablon demeure un projet d'importance pour le MTQ. Le MTQ procède actuellement à un appel d'offres public afin d'octroyer un mandat pour réaliser des fouilles archéologiques entre Kegaska et La Romaine. Il s'agit d'une étape nécessaire avant de pouvoir procéder à la conception de la route dans le secteur. Entre-temps, le MTQ poursuit l'analyse des stratégies d'investissement et scénarios possibles à la réalisation.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer, tout comme il l'a fait pour la 389, où on avait un global sur à peu près un... 219 millions, pour la 138, sur plusieurs années, c'est combien d'argent qui est réservé?

M. Poëti : Bien, le projet de prolongement de la 138 est assujetti, comme vous le savez, à la politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, politique-cadre. La réalisation du dossier d'affaires devrait être coordonnée par la société québécoise des investissements, subséquent, procéder à l'élaboration de l'entente de service spécifique pour ce projet. On parle de 1 milliard de dollars.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : 1 milliard de dollars pour la 138?

M. Poëti : Oui.

Mme Ouellet : Sur combien d'années?

M. Poëti : Bien, écoutez, l'estimé du projet, actuellement, n'est pas fini, je ne peux pas vous dire exactement... Mais ça, on va pouvoir l'avoir ultérieurement. Mais pas à ce stade-ci, c'est trop tôt.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et, en fonction des données disponibles aujourd'hui, ce milliard-là va être financé à partir de quel fonds?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Évidemment, s'il y a du financement, il va devoir venir du Fonds du Plan Nord, c'est clair.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, il vous reste une minute à votre bloc.

Mme Ouellet : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute à votre bloc.

Mme Ouellet : Et même question pour la route de la Baie-James. Donc, pour la route de la Baie-James, vous avez planifié combien d'argent pour 2013-2014, mais aussi combien d'argent, sur plusieurs années, qui est estimé nécessaire pour la route de la Baie-James?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je voulais vous dire que cette route appartient au ministère des Ressources naturelles. Alors, je ne peux pas...

Le Président (M. Reid) : Avez-vous une autre question, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : 30 secondes.

• *(16 heures)* •

Mme Ouellet : Oui, effectivement, mais il y avait des discussions pour un transfert au ministère des Transports, donc vous êtes sûrement au courant... Ou, en tout cas, je vais peut-être vous demander : Est-ce qu'il y a encore des discussions entre le ministère des Transports et le ministère des Ressources naturelles pour un transfert? Parce que c'est maintenant une route qui est utilisée par plusieurs usagers, et non pas seulement par Hydro-Québec. Donc, est-ce qu'il y a encore des discussions entre le MRN et le ministère des Transports pour un transfert de la route de la Baie-James vers le ministère des Transports?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Poëti : M. le Président, actuellement l'information que j'ai ne me permet pas de penser qu'on puisse faire ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous avons terminé ce bloc. Nous allons passer à un bloc gouvernemental, et je reconnais le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. M. le Président, je vais revenir un peu sur le bilan routier si vous me permettez. Permettez-moi de souligner des faits, je vous dirais, des faits saillants concernant les usagers plus vulnérables de la route, M. le Président. En effet, 65 piétons sont décédés en 2013, soit 10 de plus qu'en 2012. Les cyclistes aussi ont connu une année difficile sur les routes. 19 d'entre eux ont perdu la vie en 2013, soit cinq de plus qu'en 2012. On voit que cette partie d'utilisateurs de nos routes et souvent nos intersections de routes, c'est complètement différent que le bilan positif que nous avons discuté ce matin. Ce bilan négatif, M. le Président, touche des gens de tous les groupes d'âge.

M. le Président, ma question. Plusieurs accidents tragiques impliquant des vélos et des piétons ont été médiatisés au cours des dernières semaines, et notamment dans la grande région de Montréal. Le bilan routier de 2013 semble s'être aggravé pour les adeptes du transport actif — je dis bien, M. le Président, actif — dont le nombre ne cesse d'augmenter. Alors que le gouvernement fait la promotion de la marche à pied, de l'utilisation du vélo pour de meilleures habitudes de vie, pour garder notre santé, bien sûr — un exemple, on vient tout juste, M. le Président, de terminer Le Grand Défi Pierre-Lavoie, et je vois le député de Granby qui en faisait partie — pour promouvoir les bonnes habitudes de vie, M. le Président, j'aimerais poser la question suivante au ministre : Que comptez-vous faire pour améliorer la situation, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Alors, je remercie le député de sa question. Effectivement, lorsqu'on parle du partage de la route, il faut tenir compte de tous les usagers de la route, je le disais un peu plus tôt. Donc, on parle, évidemment, du camionnage, des automobiles, des motocyclistes, des cyclistes, des piétons. Et, bien qu'on peut être fiers de notre bilan routier des dernières années, la problématique des vélos... En fait, je ne parle pas de la problématique des vélos, mais la problématique des décès de gens à vélo est inquiétante, et je me suis questionné dès les premiers jours de mon arrivée à titre de ministre des Transports et également de la région métropolitaine parce qu'on le sait que, dans bien des cas, les accidents se produisent en milieu urbain. À l'occasion en région, mais, disons-le, la vulnérabilité des gens qui sont en vélo en milieu urbain est beaucoup plus élevée.

Depuis 2009, la Société de l'assurance automobile du Québec collabore avec la Service de police de la ville de Montréal dans des campagnes de sensibilisation destinées aux piétons et cyclistes par un soutien financier annuel de 240 000 $. En 2014, le SPVM poursuivra le déploiement de sa campagne sur le transport actif intitulée *100 % vigilant*. La SAAQ y contribuera à la hauteur de 255 000 $. Les objectifs poursuivis : partage de la route, connaissance et respect des règles de sécurité, sensibilisation des automobilistes à la vulnérabilité des piétons et cyclistes.

Plus particulièrement pour les vélos, j'ai déjà annoncé qu'un groupe de travail regroupant des représentants des milieux cycliste, policier, gouvernementaux et municipaux, incluant certains représentants de la Table québécoise de la sécurité routière, sera créé. De plus, je souhaite que des représentants de tous les partis politiques soient invités pour faire part de leur point de vue. J'ai déjà adressé aux collègues de la première opposition, de la deuxième opposition et de Québec solidaire... Je les ai invités à venir se présenter devant ce comité pour nous faire part de leurs intentions, de leurs commentaires et de leur évaluation de la problématique. Le député de Granby a d'ailleurs confirmé sa présence, je l'en remercie. Au niveau du Parti québécois, on attend aussi le nom d'une personne.

Une voix : ...

M. Poëti : Pardon?

Une voix : ...

M. Poëti : Ah! tu vas venir à vélo? C'est bien. Et je ne serais pas surpris que Mme Massé... — oups! je m'excuse — la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques vous accompagne.

Le groupe de travail va se réunir d'ici la fin juin. J'ai demandé très rapidement que le groupe de travail se mette en place. Son mandat : faire rapport au ministre des Transports des modifications proposées au CSR, par exemple sur la définition de «bicyclette» — le concept, disons-le, est désuet; comportement, cellulaire et casque — à l'époque, peu de gens auraient pensé d'être au cellulaire à vélo, encore moins d'y rédiger un texto; règles de circulation, les arrêts obligatoires, circulation sur le trottoir, dépassement d'une bicyclette par un véhicule, des règles qu'on devra discuter avec les municipalités; tous les équipements, réflecteurs sur pédales, roues, signaux d'avertissement, lumières avant, arrière, non seulement des réflecteurs; augmentation de l'amende pour l'ouverture subite d'une portière, on le sait tous, qui cause de graves accidents, actuellement entre 30 $ et 60 $; définition d'un accident au Code de sécurité routière par rapport à celle prescrite par la Loi sur l'assurance automobile du Québec. Peu de gens savent que, lorsqu'ils sont impliqués dans un accident avec leur véhicule, qu'ils ont droit à l'assurance, l'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Ce travail s'inscrit dans la modernisation du Code de sécurité routière que j'ai récemment demandée pour nous coller vraiment à la réalité d'aujourd'hui, d'évoluer avec les nouveaux types de bicyclettes, d'évoluer avec la nouvelle façon de faire du vélo et aussi de le dire, qu'il y a des gens qui se rendent au travail en vélo dans les centres urbains, des gens qui se déplacent pour leur vie privée en vélo dans les milieux urbains. On le voit peut-être un peu moins en région, compte tenu des distances. Donc, je pense que le Code de sécurité routière, dans ce domaine-là, avait bien besoin d'une revitalisation et être capable d'arriver aujourd'hui avec une réalité sur l'utilisation.

Les échéanciers, une question qui est souvent posée : recommandations au ministre à l'automne 2014; dépôt du projet de loi à l'Assemblée nationale prévu au printemps 2015; sanction du projet de loi à l'automne 2015. Alors, nous allons déjà travailler sur ce projet-là.

Composition envisagée du groupe de travail : l'Association du camionnage — on sait que récemment certains accidents ont impliqué des camions — Association du transport urbain, Association des directeurs de police du Québec, CAA-Québec, Coalition Vélo de Montréal, Institut national de santé publique du Québec. Toute la discussion sur le casque de protection, on a, évidemment, un membre de l'Assemblée nationale qui, malheureusement, a eu un accident, et, compte tenu des circonstances, on peut tous se questionner, s'il n'avait pas porté son casque lors d'un accident comme celui-là... Maintenant, faut-il réglementer ça? Alors, voici ces discussions que nous devons tous avoir ensemble et que ce comité va permettre, j'espère, de pouvoir nous orienter. VéloCentrix, Vélo Québec. Évidemment, la ville de Montréal, SPVM, ville de Québec, SPVQ et, comme j'ai dit tantôt, les représentants des partis politiques invités à faire part de leur point de vue sur la modernisation du Code de sécurité routière en matière d'utilisation de vélo.

Sur le plan de la sensibilisation, la SAAQ poursuivra son offensive avec un budget de 570 000 $. Dès mon arrivée, malheureusement, dans les jours qui avaient précédé ma nomination à titre de ministre des Transports, nous avons eu de dramatiques accidents impliquant des vélos. J'ai demandé immédiatement à la directrice, présidente de la Société de l'assurance automobile, Mme Tremblay, de mettre en marche de la publicité immédiatement pour, justement, sensibiliser l'ensemble des gens qui utilisent nos réseaux à cette problématique. Aux cyclistes, évidemment, être vus et visibles en tout temps et respecter les règles parce que certains d'entre eux, disons-le, ne considèrent pas que l'utilisation du vélo doit se faire dans des règles encadrées, que c'est une pratique sportive individuelle. Mais, lorsqu'on ne la fait pas dans une piste cyclable et qu'on la fait dans un milieu urbain, ils doivent absolument respecter les règles, c'est-à-dire s'arrêter aux intersections, s'arrêter aux feux rouges, s'arrêter aux arrêts obligatoires. Malheureusement, un certain groupe de cyclistes le font d'une façon téméraire. Ce n'est pas l'ensemble, mais disons que ce comité-là va regarder l'ensemble des conseils qu'on doit adresser. Aux automobilistes, être vigilants en tout temps aux cyclistes et, surtout, partager la route avec eux, pour se dire que ces gens-là, comme les motocyclistes, ont peu ou aucune forme de protection autre que leur casque bien souvent, et plusieurs n'en portent pas.

Alors, ce comité-là sur les vélos, je le crois, M. le député, va nous aider à moderniser... à sauver des vies et à permettre que, sur une base sportive, sur une base professionnelle, sur une base individuelle, que ce soit un plaisir ou un mode de transport, que ça puisse se faire de façon sécuritaire au Québec, et nous allons travailler sur ce dossier. Déjà, le comité est en marche et va nous donner des résultats à court terme qui nous permettront, je l'espère, dans les échéanciers prévus, d'avoir une législation égale pour tout le monde et spécifiquement pour ces gens qui sont trop souvent victimes d'accidents et qui, malheureusement, ont assombri le bilan routier cette année parce que... celui de l'année passée, pardon, parce qu'ils ont été touchés davantage.

Évidemment, il y a l'explication de l'augmentation de l'utilisation du vélo. Mais, au-delà de l'augmentation, je ne crois pas que, parce qu'on a plus de vélos, qu'on devrait avoir plus d'accidents. On a été capables de prouver le contraire en doublant et triplant le parc automobile, partir en 1945 de 200 000 véhicules avec 300 ou 400 décès et se ramasser aujourd'hui à 6 millions de véhicules avec 399 décès. Ce n'est pas strictement l'augmentation qui nous a permis d'arriver à ces chiffres-là, et je pense qu'on a des actions, des moyens à prendre pour corriger la situation, et ce, le plus rapidement possible.

• *(16 h 10)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, il reste quatre minutes à votre bloc.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Écoutez, moi, vous avez fait un point tout à l'heure que j'aimerais avoir un éclaircissement et avoir plus de détails, sur le transfert de 18 millions du fonds d'immobilisations au fonds d'exploitation de l'AMT. Aussi, j'aimerais savoir ce que fait l'AMT pour arriver à l'équilibre budgétaire en 2014.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre.

M. Poëti : Si vous permettez, ça pourrait donner l'occasion aussi au collègue de Granby de pouvoir entendre le directeur général de l'AMT pour pouvoir répondre à cette question, si on a consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement unanime? Oui, consentement. Oui, vous pouvez aller vous placer, M. Girard. À vous la parole.

M. Girard (Nicolas) : Alors, concernant votre question, j'ai la réponse très précise. En décembre 2011, le Conseil des ministres a adopté un décret qui a autorisé l'AMT de transférer une somme de 18 millions du fonds d'immobilisations vers le fonds d'exploitation. Ces 18 millions provenaient de revenus commerciaux, location d'espaces, et non pas de la richesse foncière uniformisée. Ça a été autorisé par le Conseil des ministres, et, suite à ce décret-là, dorénavant tous les revenus commerciaux tirés de la location d'espaces vont directement dans le fonds d'exploitation de l'AMT.

La deuxième question, concernant notre fonds d'exploitation, pour équilibrer le budget d'exploitation de l'AMT, en 2014, pour la première fois en 17 ans d'histoire, l'AMT a réduit ses effectifs de 5 %, a réduit ses coûts d'opération de 20 millions de dollars, a fusionné deux unités d'affaires, a réduit la taille de son comité de direction, tout ça en augmentant le service aux clients de près de 29 %. Et, pour équilibrer notre budget en 2014, il y a aussi une partie de nos surplus accumulés qui seront utilisés, ce qui fait en sorte que le budget de 2014 de l'AMT sera parfaitement équilibré. Et, évidemment, on a un défi financier pour les années 2015 et les années 2016, pour équilibrer nos budgets, et on va continuer à faire des efforts internes pour s'assurer que ça n'affecte pas le service à nos clients.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Juste pour bien comprendre, vous avez dit que le 18 millions ne provenait pas des fonds d'immobilisations, mais plutôt des revenus autonomes générés par l'AMT — juste pour être certain que tout le monde comprend bien — et que dorénavant, avec les coupures que vous avez faites et les revenus autonomes générés, l'AMT devrait, en 2014, avoir un budget équilibré. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Girard (Nicolas) : Oui. C'est qu'il y a deux éléments. D'abord, c'est qu'auparavant il fallait, par décret, avoir une autorisation du Conseil des ministres pour nous permettre d'utiliser des revenus commerciaux pour la location d'espaces qui étaient imputés au fonds d'immobilisations, de pouvoir les transférer à notre fonds d'exploitation. Le Conseil des ministres nous l'a autorisé par décret, et dorénavant chaque revenu commercial provenant de la location d'espaces va directement dans notre fonds d'exploitation. Donc, ce n'est pas de la richesse foncière uniformisée que nous avons transférée du fonds d'immos au fonds d'exploitation. Je veux vraiment clarifier cet élément-là et vous dire, deuxièmement, que notre fonds d'exploitation 2014 va être en équilibre, puisque nous avons décidé de couper nos ressources à l'interne, de couper nos effectifs, de couper la taille du comité de direction et d'utiliser une partie de notre surplus accumulé pour équilibrer notre budget. Donc, les contribuables peuvent être rassurés sur la saine gestion des fonds publics à l'Agence métropolitaine de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Girard. Le bloc est terminé. Je reconnais maintenant la députée indépendante de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour un bloc de 16 minutes.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, chers collègues. Je suis contente d'être de passage à cette commission parlementaire. Merci à tout le monde qui êtes là cet après-midi.

Dans un premier temps, j'aimerais d'abord saluer l'initiative du ministre de reconduire l'augmentation de la portion du budget des transports terrestres dédiée vers les transports en commun. Pour nous, c'est important qu'au XXIe siècle on pose systématiquement les gestes de développer le transport collectif, le transport en commun. C'est essentiel pour les usagers, usagères, particulièrement les plus défavorisés, mais c'est essentiel aussi pour la planète. Alors, dans ce sens-là, on salue cette initiative-là.

On est conscients aussi qu'il y a des grands projets — on en a parlé — en transport routier, mais mon focus va être plus au niveau du transport en commun, qu'on pense au Train de l'Est — vous en avez parlé — le train sur rail aussi. Mais ce qu'il faut se rappeler, c'est que, depuis plusieurs décennies, la négligence des infrastructures fait en sorte qu'autant le transfert qui est fait du transport terrestre vers le transport en commun ne fait que pallier, je dirais, à plusieurs années d'insuffisance de fonds pour assurer que nos infrastructures... l'entretien de nos infrastructures soit correct. Alors donc, je veux juste rappeler ça et, surtout, ne pas oublier qu'on est au XXIe siècle, qu'il faut aller dans le sens du développement. Alors, dans mon intervention, je vais intervenir à ce niveau-là, mais aussi je vais surtout commencer par un niveau qu'on ne parle pas souvent, c'est celui de l'accessibilité financière pour les usagers, usagères au transport en commun. Alors, juste... je vais me concentrer sur Montréal. C'est la région que je connais le mieux, puis vous en êtes responsable. Alors, si vous permettez, M. le Président, je me concentre sur Montréal.

Alors, juste pour se rappeler, depuis 2001, entre 2001 et 2013, on parle d'une augmentation du produit de la passe mensuelle de 58 %. On parle de doubler les tarifs réduits et voire même de tripler le passage à l'unité. Quand vous êtes quelqu'un qui n'a pas beaucoup d'argent, une personne aînée, un jeune ou une personne à l'aide sociale, de voir constamment que la façon de financer les opérations se retourne vers vous comme client, comme cliente, ça devient assez difficile, et je pense qu'on a, aujourd'hui, atteint un point de rupture, les gens ne sont plus capables. Les gens, peut-être, privilégieront plus le vélo et la marche, mais, quand vous avez 14 kilomètres à faire pour aller travailler, c'est peut-être plus difficile.

Alors, on a entendu, à Québec solidaire, le sérieux du ministre avec l'idée, là, de regarder la question du financement des transports en commun de façon générale et globale. Est-ce que le ministre... Parce qu'avant de poser ma question, je dirais, il y a comme une contradiction. D'une part, on veut atteindre nos cibles d'augmentation d'achalandage, mais, de l'autre côté, ce qu'on investit, c'est beaucoup en infrastructures, et pas nécessairement au niveau des opérations. Je vois qu'il y a quand même des... Que ce soit l'AMT et, j'en suis convaincue, la STM, on fait en sorte de pouvoir pallier à ça, mais est-ce que le ministre, dans sa réflexion avec le comité sur le financement des transports en commun, pourrait me dire s'il entend garder en tête cette notion qu'on a atteint un point de rupture pour ce qui est de la capacité de payer des usagers et usagères et que, si on veut atteindre nos cibles d'achalandage, il va falloir se préoccuper de ça aussi?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. M. le ministre.

• *(16 h 20)* •

M. Poëti : Merci, M. le Président. Bien, je remercie la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques de sa question. D'ailleurs, je lui souhaite la bienvenue à cette première expérience de votre part.

Vous comprenez aussi, également, que la STM, c'est un organisme qui dépend de la ville de Montréal, donc du maire Coderre. Évidemment, nous aidons la STM à bien des égards sur des montants importants, exemple les nouvelles voitures Azur. Les nouvelles voitures Azur, on y est pour 1,8 milliard, donc on paie 75 % des nouveaux wagons. Parce que ce sont de nouvelles voitures. Mais c'est la STM qui va déterminer le prix. Je n'ai pas de pouvoir sur le prix, du 3,10 $, actuellement, qu'on utilise à Montréal pour prendre l'autobus, ce que j'ai fait récemment.

Mais je pense cependant que... Votre question, je la vois à deux volets. Évidemment, je ne pourrai pas répondre pour la STM ici aujourd'hui parce qu'ils ne font pas partie du volet gouvernemental, mais votre réflexion est intéressante sur le fait que, qu'on parte de Laval, que ce soit la Société de transport de Laval, celle de Longueuil, qu'on soit sur la Rive-Sud, Rive-Nord, complètement à l'ouest, à l'extérieur de Montréal, l'utilisation des trains, du transport collectif, il me

semble y avoir beaucoup d'organismes en transport actuellement, et plusieurs d'entre eux, évidemment, ont chacun, d'une certaine façon, des taux, des obligations. Et de penser que le transport collectif sera rentable un jour, c'est un peu illusoire. De se dire que le transport collectif à 3,10 $... Je prends celui de Montréal, je prends le taux de nos trains, que simplement le déplacement et le paiement des usagers pourra combler l'utilisation, c'est impossible. Alors, c'est pour ça que le gouvernement est si présent — et vous l'avez souligné, je vous en remercie — de pouvoir investir autant en transport collectif, justement pour donner de l'air aux sociétés de transport.

Et les discussions avec la STM, j'en ai eu la semaine dernière parce qu'on va augmenter, évidemment, le service avec ces nouvelles voitures, plus d'espace, et on doit se féliciter de l'augmentation du transport collectif. Ce qui est assez intéressant, c'est que, dès qu'on crée une nouvelle voie de transport collectif, on voit les gens l'utiliser, et d'ailleurs ce qui nous amène un problème... En fait, j'appellerais ça un beau problème, c'est les stationnements pour, justement, permettre aux gens, dans certains cas en vélo, mais dans bien d'autres cas en voiture, de pouvoir les utiliser.

Donc, on doit offrir un service en transport collectif qui est fiable, dans un premier temps, parce que les retards, bien, ça cause des contraintes importantes pour les gens; qui est abordable, vous le soulignez, à 3,10 $ actuellement. Et je comprends que les gens qui ont moins de revenus... mais ce n'est pas un taux qui est exagéré, compte tenu de la qualité de service qu'on a ici, au Québec. Mais c'est un coût important, c'est 3,10 $. À partir de là, tout ce que nous, on va investir en transport collectif, tout ce qu'on va permettre aux gens de pouvoir l'utiliser davantage... Bien, la réponse fonctionne actuellement parce qu'il y a une nette augmentation de l'utilisation. Est-ce qu'on doit se raffiner? La réponse, c'est oui. Est-ce qu'on doit permettre davantage... La réponse, c'est oui. Est-ce qu'on doit revoir aussi les modes de transport collectif, compte tenu des problèmes d'environnement qu'on a? La réponse, c'est oui. Est-ce que, et à la surprise de quelques-uns de mes collègues, l'électrification des transports peut devenir la solution? La réponse, c'est oui, je le crois.

Alors, à partir de là, soyez assurés que, un, dans un premier temps, on doit se féliciter déjà de l'utilisation du transport collectif par nos citoyens, qu'on vit bon an, mal an, chaque année une augmentation entre 2 % et 3 % du transport collectif. La venue du Train de l'Est... Et oublions tout ce que ça a pris pour arriver là, parce que ça a été difficile, périlleux et dispendieux... mais qu'en début décembre on aura la ligne du Train de l'Est qui va amener les gens au centre-ville de Montréal. On travaille aussi aux études pour le Train de l'Ouest. On travaille actuellement sur le SRB Pie-IX. Je l'ai expliqué plus tôt, je pense que vous m'avez entendu sur ça, sur le fait qu'on est prêts à travailler sur le SRB Pie-IX. On a des suggestions pour un SRB dans la région de Côte-Vertu qui serait peut-être plus facile rapidement à mettre sur place. Donc, les suggestions qu'on a sur le transport collectif sont bonnes.

J'ai souligné que j'ai été étonné qu'on permettait depuis cinq ans un taux de réalisation de 60 %. Donc, il y a des directives à changer, il y a des façons de faire à changer pour permettre que l'argent qu'on autorise en transport collectif soit utilisé en transport collectif. Et ça, on va s'y attaquer, vous avez ma parole, et on va trouver des façons, avec la STM, avec l'AMT, avec l'ensemble des services d'autobus, autant Rive-Sud, Rive-Nord, d'être capable de leur permettre de dépenser cet argent-là pour les fins auxquelles on leur donne cet argent-là. Et ça, c'est la clé.

Et, concernant les vélos, bien je salue, moi, les gens qui l'utilisent d'une façon sportive, mais d'autres pour travailler. Et, à partir de là, donnons-leur aussi ce qu'il faut. On a des voies réservées même sur l'île de Montréal, mais, à mon grand étonnement, souvent les cyclistes ne les utilisent pas. Et ça, je pense que la modernisation du Code de sécurité routière va aussi devoir expliquer à tout le monde comment on doit partager cette route-là de façon sécuritaire.

Alors, soyez assurés, chers députés, que non seulement nos paroles, mais nos gestes financiers parlent de notre intention d'investir en transport collectif comme jamais ça n'a été fait auparavant, comme jamais un gouvernement n'a investi : 29 % du PQI cette année, 35 % l'année prochaine. Je n'ai jamais vu un gouvernement faire ceci en transport collectif.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui, tout à fait d'accord avec vous au niveau du... En infrastructures, ça va. Moi, je vous parle vraiment plus de la dimension tarification. Puis je suis d'accord, la STM, l'AMT sont autonomes là-dedans, mais le gouvernement du Québec, quand même, soutient financièrement les sociétés de transport pour leur permettre de réaliser leurs opérations.

Mais je vais aller directement au but, puisque j'aimerais avoir une réponse. C'est-à-dire que cette préoccupation d'avoir l'accessibilité financière, c'est quelque chose d'important parce que oui, il y a une augmentation, mais moi, je peux vous dire que, chez les plus pauvres, il y a une diminution. Ça, je peux vous le dire parce que, les gens avec lesquels je travaille depuis 30 ans, c'est l'impact direct, alors qu'on parle des gens en alphabétisation, qu'on parle des gens qui ont des défis de santé mentale, qu'on parle des gens qui contribuent à notre société québécoise, mais qui, pour aller faire leur contribution à la société québécoise, que ce soit de travailler dans un groupe ou quoi que ce soit, n'ont pas, souvent, l'argent nécessaire pour être capables, sur 600 $, d'en payer 77 $ en transport en commun.

Alors, est-ce que le ministre peut être sensible à la question, par exemple, d'une tarification sociale? On l'a pour l'âge, hein? À partir d'un certain âge, on a accès à un prix préférentiel. Quand on a un statut... on est étudiant, un prix préférentiel. Est-ce qu'il pourrait être considérable, pour permettre aux gens qui ont besoin du transport parce qu'ils n'ont pas de voiture de pouvoir se déplacer, d'avoir une tarification sociale?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, j'entends votre suggestion, votre proposition. On aura probablement la chance d'en reparler. Cependant, il faudra s'asseoir aussi avec la STM, il faudra s'asseoir avec... Je pense que... À moins de me tromper, corrigez-moi si j'ai tort, vous faites principalement allusion aux gens qui se retrouvent sur l'île de Montréal?

Mme Massé : Moi, je parlais de Montréal.

M. Poëti : Non, c'est bon, c'est correct. Alors, le fait que vous parliez principalement des gens sur l'île de Montréal, je dois, avec tout le respect que je vous dois, vous dire que ce sont des décisions que la ville de Montréal doit prendre. Et, dans notre perspective de redonner à la métropole sur des points législatifs des droits et des pouvoirs, sur notre orientation d'aider Montréal à redevenir la métropole qu'elle doit être sur une base légale — mon collègue des Affaires municipales y travaille actuellement — cette décision-là doit venir de la ville de Montréal.

Et nous allons continuer, cependant, d'appuyer la ville de Montréal pour leur permettre, justement, d'avoir de meilleurs résultats au niveau du transport collectif. Notre participation se fait, comme vous l'avez dit, principalement au niveau des infrastructures, mais c'est une décision qui revient au maire de Montréal. Et je la reçois, cependant. Et, s'il y a une possibilité de collaboration entre nous, soyez assurés de ma collaboration. Mais, au préalable, on devra passer par le maire de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Bien, dans ce cas-là, je donnerai... Puisqu'il ne reste que quelques minutes, je vais aller sur un impact spécifique lorsqu'on passe, par exemple, dans cette société qui aspire à l'électrification des transports... Vous en avez fait état, on connaît les immenses surplus électriques aussi du Québec. Donc, c'est sûr qu'il y a une grande préoccupation quand on voit une société de transport... Et là je fais référence au tarif L, qui a été changé en janvier 2013. Je sais que vous êtes en discussion, que vous êtes en négociation là-dessus. Je veux juste qu'on soit vraiment collectivement conscients et conscientes que, quand automatiquement par un choix... de dire qu'on n'a plus le même tarif que les grands consommateurs industriels alors que c'est un projet de société, le transport en commun, et qu'on passe à un tarif qui, lui, va être soumis aux hausses annuelles...

Là, on sait que, pour l'année en cours, c'est 400 000 $ qui vont être enlevés du budget, donc qu'il va falloir, au niveau des opérations, que la STM trouve à quelque part. Bon, il y a comme une forme de paradoxe là-dedans. Est-ce que le ministre peut nous dire où en sont rendues les discussions et si on peut imaginer qu'à court terme nos institutions publiques... Je parle notamment le transport en commun, puisqu'on parle du développement de ça dans les années futures. Est-ce qu'on peut assurer à nos transports collectifs un tarif d'électricité — puisque ça nous appartient aussi — qui va permettre qu'il n'y aura pas 400 000 $ qui va partir d'une poche pour aller dans l'autre poche, pour revenir dans la grande poche?

• *(16 h 30)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre, il reste environ une minute dans le bloc.

M. Poëti : Bon, pour l'ensemble des poches, là, des grandes poches de paiement, là, je vais répondre quand même un peu à votre question, mais je dois vous dire qu'encore je suis obligé de vous ramener à la ville de Montréal. Mais, cependant, 51 % de tous les déplacements en transport collectif sur l'île de Montréal sont électriques. J'ai rencontré, la semaine passée, Philippe Schnobb, de la STM, c'est 25 millions qu'il paie par année pour l'électrification de leurs installations, incluant évidemment le métro. Et le lendemain, en rencontrant M. Vandal, il me disait que les surplus qu'on a au Québec, c'est l'équivalent, plus ou moins, à une grande entreprise qui viendrait s'installer au Québec. L'aluminium, tous nos surplus iraient là si on devait les prendre pour la faire fonctionner.

Alors, ça paraît de très grands surplus, ce ne sont pas de très grands surplus. Et, à la limite, si on abaissait un peu — et, d'ailleurs, ils ont déjà un taux préférentiel à Montréal — le taux de l'électricité pour le métro de Montréal, ça ne changerait pas beaucoup au bout du bilan de la facture. Mais j'entends ce que vous dites et je vous rassure, que 51 % de tous les transports sont électrifiés. Et, si on baisse plus ou moins... En fait, on disait 25 millions. Évidemment, le danger qu'il y aurait, c'est que... Est-ce qu'on pourrait aller chez les citoyens et augmenter le tarif, ce qu'on ne veut pas faire, là? Alors, il y a un genre, si vous me permettez, de «catch-22», qu'il faut être prudent si on faisait ça. Mais j'entends ce que vous dites.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais reconnaître maintenant le député de Portneuf.

M. Matte : Merci, M. le Président. Vous savez que l'objectif d'installer des radars photo, c'était pour améliorer la sécurité routière. C'est en juin 2007 que la Table québécoise de la sécurité routière, qui s'est inspirée de 60 unités administratives, là, d'expériences positives, qu'ils ont recommandé au ministre des Transports un projet pilote, là, pour le cinémomètre photographique, qu'on appelle communément, là, les radars photo. Donc, ce projet pilote là a été lancé en août 2009, et, seulement que 12 mois après son expérimentation, il y a eu un rapport qui a été présenté au ministre. La phase I, ça comportait 12 appareils fixes et trois mobiles. Et, après avoir étudié les résultats du projet expérimental, le gouvernement décidait de rendre ça permanent, et c'est en février 2012 que le ministre a confirmé la permanence et l'utilisation de radars photo au Québec. Ceci a donné suite aussi à une phase II et qui... le ministre des Transports annonçait la tenue d'un projet pilote, mais avec la coopération du milieu municipal pour une durée de 18 mois. Et, dans un premier temps, c'est la ville de Québec et la ville de Gatineau qui se sont inscrites à ce projet. Puis, par la suite, Longueuil, Laval ont joint les deux autres villes qui étaient là.

Donc, en février 2012, il y a eu un projet de loi n° 57 qui modifiait l'encadrement et l'utilisation, là, des photoradars, et le projet de loi a été sanctionné en juin 2012, qui, notamment, déployait les radars photo dans des secteurs qui nécessitent une surveillance accrue, telles les zones scolaires et les zones de travaux routiers.

M. le Président, j'aimerais connaître de la part du ministre... Deux ans après la sanction du projet de loi, est-ce que le ministre peut nous dire où il en est avec le déploiement de la phase II?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Je remercie le député de sa question. Et d'ailleurs, comme je disais en préambule aujourd'hui, je salue le travail de tous les prédécesseurs, spécialement dans le domaine des photoradars, parce que ça a été un dossier de longue haleine, et tous les gouvernements confondus y ont travaillé, ils ont tenté d'améliorer cette situation-là.

Et, récemment, on a eu quelques événements, effectivement, qui posent des questionnements sur les appels d'offres et puis l'utilisation des photoradars. Alors, afin de lancer la phase II du projet, le MTQ a publié, le 6 mars 2013, un appel d'offres pour l'acquisition et la location de 37 nouveaux appareils radar. À l'issue de l'appel d'offres, CGI a été le seul soumissionnaire, bien que quatre fournisseurs s'étaient procuré la documentation relative à l'appel d'offres. Comme la proposition de CGI dépassait grandement l'évaluation du ministère, le ministère, conjointement avec le CSPQ, a décidé d'annuler l'appel d'offres et de revoir tout le processus d'acquisition.

14 janvier 2014, le ministère a lancé un appel d'intérêt avec pour objectif de consulter les entreprises spécialisées dans le domaine du contrôle automatisé de la circulation afin de mieux connaître les produits disponibles sur le marché ainsi que la capacité et l'intérêt de ces entreprises à répondre à nos exigences. Le ministère a apporté des changements importants dans ses exigences. Notamment, la prise de photos pour les radars fixes se fera pour la plaque arrière du véhicule seulement. La photo arrière et avant étaient exigées auparavant dans les appels d'offres. La photo de la plaque avant servait à identifier le propriétaire d'un véhicule tractant une remorque dans le cas d'un ensemble de véhicules routiers. Les emplacements envisagés pour les radars fixes seront fournis après signature d'un engagement de confidentialité afin de permettre au soumissionnaire de faire une meilleure évaluation des coûts d'installation et d'entretien. À noter que l'appel d'offres a été traduit en anglais afin d'intéresser des soumissionnaires à l'international. Les nouveaux radars photo mobiles devraient entrer en service au début de 2015.

Quant aux nouveaux appareils de surveillance aux feux de circulation et les appareils de radar photo fixes, leur mise en opération est prévue à l'été 2015. Le tout sera précédé par le dépôt des arrêtés ministériels qui vont officialiser les emplacements. La présence d'appareils sera toujours indiquée par une signalisation adéquate. De plus, une campagne de publicité précédera la mise en opération des nouveaux appareils, tandis que les emplacements seront identifiés sur le site Web objectifsecurite.gouv.qc.ca dès la signature des arrêtés ministériels qui vont officialiser leur emplacement.

Dans le cadre du projet pilote de coopération avec les municipalités, il est prévu de redistribuer entre les villes et le MTQ l'excédent financier généré par l'utilisation des appareils sur le territoire du Québec, et ce, conformément à une formule de partage et des modalités à déterminer au terme du projet. En raison du grand intérêt des municipalités pour le projet pilote, le MTQ a révisé la répartition initiale des appareils. Les 37 nouveaux appareils — 18 radars photo mobiles, six radars photo fixes et 13 caméras aux feux rouges — permettront de combler les besoins sur le réseau du MTQ, mais également ceux du projet pilote de coopération municipale. Comme les appareils mobiles pourront être déplacés, c'est donc dans plus de 165 lieux susceptibles d'être sous surveillance, sans compter les zones scolaires et les zones de chantiers. L'acquisition et le déploiement de ces nouveaux appareils permettra au ministère de faire, notamment, des opérations de radar photo pour augmenter la sécurité dans les zones scolaires, ce qui ne s'était jamais fait jusqu'à présent.

Alors, l'ensemble de cette ouverture, l'ensemble de ces acquisitions-là se font dans un but simple, ultime, c'est-à-dire sauver des vies. Les avoir installés sur les sites de construction est une idée intéressante, judicieuse et qui permet aussi de sauver des vies. En installer dans des zones scolaires, des zones universitaires, ce n'était pas quelque chose qu'on connaissait. Les discussions que j'ai eues avec la SAAQ, le ministère des Transports, les gens du ministère des Transports, vont nous permettre d'en installer des mobiles à ces endroits-là

Et la réouverture, si vous me permettez l'expression, de l'appel d'offres était tout à fait justifiée, en ce sens qu'un seul soumissionnaire soit capable de pouvoir donner le service, c'est un peu surprenant. Évidemment, il a fallu faire des concessions sur la photo avant et arrière. Et, à partir de ce moment-là, on sera capables de réaliser des économies importantes et avoir une saine compétition dans les fournisseurs de ces appareils-là. Et, en ce qui me concerne, aux feux rouges et avec les municipalités, il pourrait y en avoir sur chaque intersection parce que forcer un feu rouge n'est jamais sécuritaire nulle part, encore moins en milieu urbain.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je reconnais maintenant le député de Dubuc.

• *(16 h 40)* •

M. Simard : Merci, M. le Président. M. le Président, dernièrement, suite à des pertes financières, Orléans Express, propriétaire de Keolis, a mis en branle le processus d'abandon de certaines lignes en Gaspésie et en Mauricie et de diminution de service sur certains tronçons de ces mêmes régions. Vous comprendrez que ça, c'est deux régions que l'on nomme ici, mais ça pourrait arriver que d'autres régions, effectivement, aient le même problème dans un avenir rapproché en raison que les entreprises veulent se rentabiliser de plus en plus et, bien sûr, tout au moins payer leurs frais.

Le 15 mai, des avis publics ont été publiés sur le site Internet de la CTQ. Depuis, Orléans Express a soumis des amendements à la demande préalablement fournie à la Commission des transports du Québec. Les personnes qui désirent soumettre des observations avaient jusqu'au 9 juin pour le faire. La Commission des transports du Québec tiendra des audiences publiques à partir de septembre. Le grand nombre d'observations reçues, le fait qu'on soit en plein été et que les audiences devront se tenir dans plusieurs régions du Québec ont motivé ce choix. Toutes ces démarches se font pendant que le gouvernement fait une offensive pour favoriser l'utilisation du transport en commun.

M. le Président, ma question. Le risque d'une diminution de service ou même de l'abandon de service de transport interurbain pour certaines lignes inquiète plusieurs citoyens, dont des étudiants, bien sûr, dont également — on

voit ça souvent, là — des mères ou des couples qui envoient leurs enfants par autobus, dont la responsabilité est prise par les employés de la compagnie de transport. Tous ces gens-là s'inquiètent grandement, particulièrement dans les régions les plus éloignées, M. le Président. M. le ministre, que pouvez-vous faire dans ce dossier?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Dubuc. Maintenant, M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Effectivement, on soulève ici une question importante, une question de transport collectif en région, comme si, parce qu'on est à l'extérieur des grands centres urbains, c'est moins important, puis on doit moins s'en préoccuper. Ce n'est pas tout à fait ce que je pense. Loin de là, au contraire.

Cependant, je dois quand même aviser le député que ce dossier-là, principalement, est maintenant entre les mains de la Commission des transports du Québec, et il y aura des audiences publiques qui vont débuter le 25 août. À partir de là, évidemment, la commission va faire son travail et va nous éclairer parce qu'avec ces audiences publiques là on va attendre des gens. Et ces audiences-là vont se tenir au mois d'août parce que, principalement... L'information que je détiens, c'est qu'avoir fait ça en juin, juillet, bien, on aurait pu se dire qu'on a manqué peut-être pas mal de gens qui étaient partis en vacances, qui n'étaient pas là, qu'il y a des gens qui auraient voulu s'exprimer qui ont quitté. Un dossier aussi important que celui-là nécessite des consultations et des audiences publiques. Nous allons les suivre avec intérêt parce qu'elles vont se tenir dans plusieurs régions du Québec dès le début de l'automne. Nous sommes cependant très conscients des inquiétudes que l'abandon de service ou la modification des horaires en Mauricie ou en Gaspésie peuvent susciter chez la population, en particulier chez une clientèle plus vulnérable, parce qu'en région aussi on vit cette problématique-là.

Cependant, le ministère dispose d'outils afin d'aider les collectivités qui désirent maintenir un niveau de service acceptable. On ne va pas laisser tomber personne. Il est clair que la situation du transport interurbain par autocar traverse une période trouble. C'est pourquoi il est important de faire un travail sérieux de réflexion, et non pas seulement de mettre un pansement sur la plaie. Soyez assurés que nous travaillons de concert avec tous les acteurs afin de trouver des solutions satisfaisantes et permanentes pour les gens des régions.

Le 10 octobre 2013, en tout respect, M. le Président, le ministère a reçu six demandes d'aide d'urgence en provenance de Keolis Canada, Orléans. Malheureusement, le précédent gouvernement n'a pas accepté ces demandes-là et a refusé par le cabinet de l'ancien ministre des Transports, puisqu'il avait jugé que la compagnie n'avait pas démontré qu'elle était en situation imminente d'abandon de service. De toute évidence, cette analyse-là n'était pas exacte parce qu'on se retrouve aujourd'hui devant ce problème-là qui avait été présenté en octobre 2013.

Je sais également que les dirigeants de Keolis Canada ont rencontré des députés du Parti québécois en Gaspésie pour leur faire part de leur inquiétude dans ce domaine-là, et, jusqu'au temps où ils ont été au pouvoir, ils ne semblent pas avoir reçu... En tout cas, s'ils ont eu de l'écoute, ils n'ont pas eu d'actions parce que nous nous retrouvons aujourd'hui avec exactement le même problème. Mon opinion, c'est que je crois qu'on devrait travailler tous ensemble pour trouver une solution permanente pour le bénéfice de tous les citoyens dans les régions du Québec et se poser la question : Pourquoi on est devant ce problème-là aujourd'hui? Il y a des fonds à une certaine hauteur, des fonds d'urgence qui peuvent être utilisés, et cet argent-là est présent au ministère des Transports, et il l'était aussi dans un gouvernement précédent.

Maintenant, je pense qu'il faut aller un peu plus loin, et ces audiences-là vont nous permettre peut-être de mieux comprendre comment se fait-il que, subitement, le transport entre Montréal et Québec ne suffit plus à une entreprise pour pouvoir compenser pour ses dépenses en région. Est-ce qu'il y a des gens qui décident de faire du covoiturage? Est-ce qu'il y a des compagnies qui, au niveau de l'Internet... et des gens, au niveau de ces échanges Internet, décident de voyager ensemble, de se rémunérer un ou l'autre ou de payer une partie qui vient affaiblir les revenus de ces organisations-là? Il me semble, actuellement, qu'à certains égards peut-être comme Postes Canada, l'Internet et la facilité des réseaux sociaux viennent peut-être influencer le service que ces compagnies-là offrent encore, mais avec moins de clientèle.

Alors, c'est majeur comme problématique, et on a beaucoup d'attentes sur ces audiences publiques là. Et il faut absolument permettre aux gens des régions d'être capables d'utiliser le transport collectif, bien qu'ils ne le fassent pas sur une base quotidienne, mais qu'ils le fassent sur une base régulière, peut-être modifier certains services. Mais de penser qu'une compagnie qui a l'exclusivité entre Montréal et Québec sur l'ensemble du transport nous dit aujourd'hui qu'elle ne fait plus assez d'argent pour être capable de compenser ses dépenses en Gaspésie puis en Mauricie, il faut se questionner sérieusement et trouver les solutions à ce problème-là sans venir pénaliser les gens des régions. Alors, dès que les audiences vont être terminées... Évidemment, il y aura un rapport de la commission, nous allons en prendre connaissance. Mais, d'ici là, je dois vous rassurer et vous dire qu'on travaille sur des hypothèses, on travaille sur des possibilités, on travaille sur des avenues pour tenter, dès qu'on aura l'information, de pouvoir prendre une décision adéquate pour les gens des régions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Avez-vous un petit complément de question pour la minute qui reste, M. le député de Dubuc?

M. Simard : J'ai terminé, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Alors, nous allons garder la minute pour le prochain bloc, si vous voulez. Nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Alors, je passe la parole à la députée de Vachon. Oh, pardon! À la députée de Pointe-aux-Trembles.

Mme Léger : Merci. Bonjour, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Bonjour, madame.

Mme Léger : ...M. le ministre et tout le personnel du ministère, les collègues. Les élus de tous les paliers gouvernementaux, de toutes les formations politiques, les maires d'arrondissement, les leaders économiques et sociaux, le milieu institutionnel et les principaux intervenants de l'est de Montréal se sont dotés d'un plan d'action commun dont sa stratégie est de promouvoir, consolider et favoriser le développement économique, social et environnemental de l'est de Montréal par sa prise en charge collective. J'ai l'honneur de présider ce comité nommé le CDEM, Comité de développement de l'est de Montréal, et mis en place en 2011. C'est donc à ce propos que je m'adresse au ministre aujourd'hui, M. le Président, et je remercie grandement ma collègue députée de Vachon de me permettre de prendre quelques minutes de son temps dévolu.

Le territoire que nous avons défini comme est de Montréal est celui à l'est de la rue Pie-IX jusqu'au bout de l'île, l'extrême est. Ce sont donc les arrondissements de Rosemont, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Est, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles et la municipalité de Montréal-Est. Vous comprendrez que le transport est l'un des cinq enjeux de notre plan d'action, et il est primordial pour la vitalité de notre territoire.

En ce qui concerne le transport collectif proprement dit, nous avons convenu de certaines priorités, et certaines concernent directement le MTQ : l'amélioration de l'offre de transports collectifs et actifs, évidemment l'harmonisation des circuits pour la population et aussi tout le milieu industriel, le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est, la réfection du boulevard Pie-IX dans la perspective de l'aménagement du SRB, la mise en service du Train de l'Est et la réalisation des infrastructures locales, un projet qui m'est cher depuis plus d'une dizaine d'années — je vois les dirigeants de l'AMT, qui connaissent mon acharnement à sa réussite, on y arrive, on y arrive! — la modernisation et le développement de la rue Notre-Dame, l'échangeur l'Assomption et une vigie, évidemment, de tous ces types de projets.

Alors, j'aimerais m'assurer du ministre aujourd'hui s'il poursuit la mise en oeuvre du bureau de projets du métro vers l'est de la ligne bleue. Notre gouvernement précédent l'avait annoncé et budgété et il devait commencer. Est-ce que le ministre poursuit dans le même sens? S'il veut bien me donner les dernières mises à jour du bureau de projets et rassurer, rassurer surtout la population de l'est de Montréal, les élus et les membres du CDEM.

Dans le PQI, à la page 34, il est indiqué qu'un prolongement du réseau de métro de Montréal sans nécessairement préciser la ligne bleue vers l'est... et le montant semble être réduit à 24,2 millions à la question 39 que nous avons posée à l'étude de crédits, dans la demande de renseignements particuliers de l'opposition officielle. Alors, qu'arrive-t-il, M. le Président, avec le bureau de projet de la ligne bleue du métro vers l'est?

• *(16 h 50)* •

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, je remercie la députée de sa question. Je vous donne déjà la réponse : Oui, nous avons l'intention de continuer et de laisser au PQI le prolongement de la ligne bleue vers l'est. Et, si vous voulez des détails additionnels, évidemment je peux lire la fiche. Mais, si vous le permettez, M. Girard pourrait vous donner les détails que vous avez demandés concernant votre question. Est-ce qu'on a consentement?

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai consentement unanime? Oui? M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Alors, M. le Président, Mme la députée, vous indiquer que l'enveloppe qui a été autorisée par le gouvernement du Québec pour le dossier du prolongement de métro, là, c'était une somme, là, de 27,8 millions de dollars. Ce que je peux vous dire, c'est que ce qu'on a fait dans ce dossier-là dans les derniers mois... Je vais vous donner les chiffres sur les éléments que nous avons faits. On a d'abord... Il y a un appel d'offres qui a été lancé, le 9 juin dernier dans le but d'octroyer un mandat dont l'objectif est d'analyser les enjeux de développement urbain dans les corridors futurs de prolongement de métro et d'identifier des paramètres au niveau des marchés immobiliers dans ces secteurs-là. Au cours du mois de février et mars 2014, le Procureur général du Québec a imposé des réserves foncières sur 58 terrains qui sont situés au pourtour du futur prolongement de la ligne bleue, et on a donc posé des gestes très, très concrets au cours des derniers mois pour éviter, donc, la spéculation foncière. C'est pour ça qu'on a procédé de cette façon-là.

Et on a également donné plusieurs mandats au cours des derniers mois : un mandat transports, un mandat pour des équipements métro exploitation, un mandat pour les analyses géotechniques et géoenvironnement, un mandat référentiel. On a également donné un mandat au niveau des réseaux techniques et urbains. Il y a d'autres mandats à venir au niveau du mandat tunnels et stations et un mandat d'analyse de la valeur. Donc, les travaux du bureau de projet vont bon train. On a également des consultations sur une base régulière avec les partenariats qui siègent au niveau du bureau de projet. Donc, ça roule rondement au niveau des travaux du bureau de projet de métro.

Le Président (M. Reid) : Oui, merci. Allez-y, M. le ministre

M. Poëti : Je pourrais terminer pour continuer les bonnes nouvelles, si vous me permettez l'expression, concernant votre question précisément. Alors, le Train de l'Est, vous le savez — vous l'avez dit, c'était cher à vos dossiers — vous savez qu'il va être en fonction début décembre. Donc, les tests sont faits, les autorisations sont réglées. Le tunnel Mont-Royal, les pompiers, la sécurité est approuvée. Donc, le Train de l'Est... Et je serais d'accord avec vous si vous me disiez que, pour s'y rendre, ça a été long, pénible et dispendieux, mais regardons ce qui va se produire bientôt, c'est la mise en service du train malgré que certaines stations ne sont pas tout à fait complétées. Mais la bonne nouvelle, c'est qu'il va fonctionner et qu'on va terminer ça le plus rapidement possible.

La deuxième, SRB Pie-IX, j'ai eu une bonne discussion avec M. Coderre, on se parle assez souvent. Je l'ai dit à votre collègue de Vachon un peu plus tôt, nous avons l'argent de réservé pour le SRB Pie-IX, nous voulons réaliser le SRB Pie-IX. Cependant, lorsque je parle d'harmonisation, de travailler ensemble, de complicité entre le municipal puis le provincial, il aurait été assez mal vu que, dans cinq, ou six, ou sept ans, Montréal décide de refaire ses infrastructures d'égout sous Pie-IX. Donc, le délai qu'il y a actuellement... Et M. Coderre ne m'en voudra pas, mais il sait très bien qu'il doit réaliser les infrastructures sous Pie-IX. Et, dès que ça, c'est fait, en parallèle on va faire le SRB Pie-IX. Donc, ce n'est pas une question de savoir si on veut le faire, c'est une question de savoir quand on peut le faire, et c'est des travaux reliés directement avec la ville de Montréal.

Pour Notre-Dame—l'Assomption, c'est 100 millions, c'est au PQI. C'est important pour la stratégie maritime. Vous le savez, que notre gouvernement a spécifié clairement que la stratégie maritime était une chose essentielle pour nous, l'accès au port, le développement économique. Donc, on a 100 millions, plus ou moins, c'est au PQI, pour réaliser Notre-Dame—l'Assomption. Donc, je pense que, pour vos trois préoccupations, ça m'apparaît d'excellentes nouvelles.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître le député de Gaspé.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. J'aimerais aborder quelques éléments concernant l'occupation du territoire, mais sous l'angle, notamment, des transports. Écoutez, plusieurs régions... J'ai fait une tournée dans mes anciennes fonctions au niveau de la ruralité de janvier à mars dernier, puis, parmi les priorités qui sont ressorties des leaders régionaux, le transport ressortait clairement comme une des conditions de base au développement. Vous savez, quand on fait du développement à l'international — puis le même raisonnement peut s'appliquer au Québec — la première chose qu'on doit régler, on doit régler le transport pour se rendre sur un territoire, ensuite les communications, la santé, l'éducation. Mais le transport vient vraiment en premier plan.

J'aimerais vous sensibiliser à deux problématiques plus pointues qu'on retrouve dans plusieurs des régions, mais spécifiquement dans la région de la Gaspésie—Les Îles, notamment la question du transport aérien, qui est souvent disponible, mais peu accessible financièrement à cause de coûts très prohibitifs. À titre d'exemple, de Bonaventure à Montréal, aujourd'hui un billet d'avion coûte 1 400 $, et, dans une semaine d'avis, on a un billet pour à peu près 900 $. À Gaspé, c'est 1 200 $, un billet pris aujourd'hui, aller-retour Gaspé-Montréal. Et, à l'intérieur d'un délai d'une semaine, on parle encore d'au-delà de 800 $. La Basse-Côte-Nord, encore pire, 1 900 $ pour un billet aller-retour. Donc, en 2014, l'accès à un service de transport aérien m'apparaît d'une nécessité absolue pour l'ensemble des régions.

J'aimerais savoir si le gouvernement du Québec, notamment via le ministère des Transports et aussi le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, envisage de s'attarder à cette problématique qui est vraiment une priorité? Je dirais, une priorité prioritaire pour les régions. Et, dans un deuxième temps, j'aimerais savoir qu'en est-il de l'état d'avancement du dossier de la réfection du réseau de chemin de fer pour le secteur Matapédia-Gaspé en Gaspésie? Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Gaspé. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, j'entends bien votre demande, votre préoccupation au niveau du transport aérien. J'ai regardé récemment ce qui se faisait aussi au niveau des Îles-de-la-Madeleine, au niveau du transport aérien, qui ont une spécificité particulière parce qu'ils sont vraiment isolés. La problématique qu'on vit avec vos régions, que tous vivons, c'est les distances, c'est les distances. Et, à partir de ça, on peut faire le choix, évidemment, de l'automobile, des autobus, du covoiturage ou de l'aérien. Comme décision, parfois ces coûts-là sont assez élevés lorsqu'on doit faire le calcul, et essentiellement ça devient une question de temps sur l'urgence du déplacement. Comme nous-mêmes, nous devons le faire, vous le savez, comme député ou comme ministre, d'aller en Gaspésie, plus facile d'y aller en avion. Pas mal plus cher, par exemple.

Alors, j'ai cette compréhension de cette difficulté inhérente aux régions concernant le transport aérien. Il y a des exceptions pour les Îles-de-la-Madeleine, mais, pour la distance de la Gaspésie, évidemment je ne crois pas que ça soit possible à court terme, là, de financer du transport aérien, compte tenu de l'état des finances publiques actuellement.

Maintenant, au niveau du transport collectif, au niveau de l'utilisation du train, peut-être juste me corriger, est-ce qu'il s'agit du train qui a été utilisé pour la partie touristique pendant une certaine période?

M. Lelièvre : ...répondre, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Lelièvre : Non, le train touristique est un dossier, en soi, qui a été réglé au cours de la dernière année. On parle du train de transport des marchandises et des personnes, donc le train de Via Rail et le train de marchandises qui pourrait desservir la Gaspésie jusqu'à Québec et Montréal, qui a été interrompu en raison de l'état de délabrement du rail qui demande des investissements d'au-delà de 110 millions pour les cinq prochaines années.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Poëti : C'est de celui-là qu'on parle de 100 millions de réparations pour la structure?

M. Lelièvre : Exact.

M. Poëti : Mais, quand vous me parlez des autres trains, on parle du CN, du CP, des voies privées, des voies qui appartiennent aux compagnies ferroviaires?

M. Lelièvre : M. le Président, si vous permettez...

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Lelièvre : ...le tronçon dont il est question, le tronçon qui nécessite des investissements de 110 millions sur les cinq prochaines années est un tronçon qui a été abandonné par le CN, le Canadien National, en 1996. Et ce sont les quatre MRC de la région de la Gaspésie qui ont dû acquérir le tronçon, et ce tronçon-là appartient aujourd'hui à une corporation de chemin de fer qui est propriété de quatre MRC, donc un réseau qui appartient aux quatre MRC sur tout près de 400 kilomètres linéaires.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

• *(17 heures)* •

M. Poëti : Évidemment, on... J'ai situé ce que vous dites, et effectivement, donc, la SCFG a adressé une demande d'aide financière de 107 millions sur trois ans aux gouvernements du Québec et fédéraux. Divers scénarios sont sous analyse par le gouvernement du Québec en tenant compte des besoins d'investissement et du potentiel commercial du chemin de fer. C'est ce qu'il y a actuellement. Il y a plusieurs actions qui sont posées. Je ne vais pas vous donner l'ensemble, je ne partirai pas de 2012, mais, 14 mai 2014, la SCFG a transmis une nouvelle demande d'aide financière au ministre des Transports, au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, M. Denis Lebel, de 107 millions pour trois ans, pour financer un programme de remise à niveau. Cette demande fait l'objet d'une analyse qui s'appuie notamment sur le résultat des deux études.

Les services de Via Rail entre Matapédia et New Carlisle étaient interrompus depuis le 15 août 2013 — c'est de ça qu'on parle — en raison d'un risque de mauvais fonctionnement des signaux pour les passages à niveau et de l'état de plusieurs structures. Entre New Carlisle et Gaspé, le trajet se fait en autocar depuis décembre 2011.

Nous regardons actuellement divers scénarios. On a des analyses à faire. Il faut regarder aussi le potentiel de développement. On parle de 100 millions, mais, encore là, au-delà du 100 millions, c'est être capable de ne pas non plus isoler les gens dans les régions, mais être sûr de leur permettre une possibilité de transport, que ce soit un transport collectif, que ce soit un transport par train.

Il y a le nouveau programme d'infrastructure Canada-Québec, évidemment, qui a été annoncé aujourd'hui. Peut-être y aura-t-il là pour nous des possibilités d'aller chercher davantage de financement au niveau du ferroviaire. Ça a été annoncé aujourd'hui, je vais prendre connaissance de cette possibilité-là. Nous, on sait qu'il y a pas mal d'argent, quand même, qui nous vient d'Ottawa, et je vous garantis que je vais l'évaluer, voir de quelle façon on pourrait aider les gens de la Gaspésie au niveau du transport ferroviaire et collectif.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais reconnaître maintenant la députée de Vaudreuil pour un nouveau bloc gouvernemental.

Mme Nichols : Oui. Merci, M. le Président. En fait, je reviens sur un bloc sur lequel on a parlé ce matin, j'ai une question qui m'a échappé. Quand on a parlé des projets pour la région métropolitaine, j'avais quelques questions relativement au Pôle multimodal Vendôme. On sait qu'avec l'ouverture du Centre universitaire de santé McGill, qui est prévue en 2015, l'achalandage du Pôle multimodal Vendôme, soit la gare de train et la station de métro, augmentera de façon importante. Selon l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal, le nombre d'usagers passera de 9 à 18 millions de 2008 à 2021.

Le 29 août 2012, la STM a présenté au ministère les résultats de l'étude de préfaisabilité du projet de raccordement du campus Glen au pôle. L'agrandissement de la station actuelle a été écarté en raison des coûts très élevés. La solution alternative serait donc de construire un deuxième édicule adjacent à la station actuelle qui serait partiellement intégré à l'immeuble existant au 5100, boulevard Maisonneuve Ouest, et d'un tunnel sous les voies du Canadien Pacifique afin de relier le CUSM à l'édicule de métro en place qui ferait partie des mesures permanentes.

Alors, si vous permettez, j'aimerais demander au ministre des Transports de nous expliquer ou de nous dire ce qu'il entend faire dans ce dossier afin de répondre aux besoins des patients du nouveau CUSM ainsi que des usagers de la station Vendôme.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vaudreuil. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Merci pour votre question. Comme je le disais, dans bien des cas le travail est fait par des prédécesseurs, est amorcé, et nous, on arrive, et on le prend où c'est rendu. Et, où c'était rendu quand on est arrivés, il faut avouer que l'avancement du CUSM allait plus vite que les accès pour le CUSM avec le métro. Alors, au cours des dernières semaines, j'ai annoncé une aide financière de 5 160 000 $, soit 100 % du financement du projet, pour mettre en place des mesures transitoires afin d'accueillir les employés et la clientèle dès l'ouverture du CUSM à l'été 2015. 1,7 à l'AMT pour prolonger le tunnel du métro pour se rendre jusqu'au CUSM en passant en dessous des rails du CP et de l'AMT. L'AMT aménage également un sentier piétonnier extérieur. 3,5 millions à la STM pour qu'elle puisse mettre en place les mesures d'atténuation approuvées par le service des incendies de Montréal. Ces mesures sont nécessaires, puisqu'il y aura désormais un flot d'usagers à contresens des usagers du train de banlieue.

Par contre, je suis très conscient que ces mesures ne seront pas suffisantes à terme. Il faut un deuxième édicule au métro Vendôme et un deuxième tunnel reliant le métro au CUSM. C'est pourquoi nous avons inscrit ce projet prioritaire au Plan québécois des infrastructures dès notre premier mandat. Les usagers peuvent donc s'attendre à ce qu'une solution durable soit mise en place dès que possible. Comme la solution permanente est assujettie à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, l'échéancier et les coûts seront à préciser très prochainement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je reconnais maintenant le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. M. le ministre, vous nous avez parlé d'énormément d'investissements qui vont se faire dans le transport collectif. Et la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques nous a évoqué les besoins des gens les moins fortunés de notre société, et là on parle d'investissements... des revenus d'opération qui ne sont pas en forte croissance. Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de comment on voit l'évolution du transport en commun puis le transport collectif autant dans le secteur des investissements que le secteur de l'utilisation? Parce que vous nous avez mentionné précédemment que l'autofinancement est peut-être un rêve ou une façon illusoire de regarder le transport collectif, est-ce que vous pourriez nous donner une espèce d'idée plus générale de comment on va faire les investissements, comment on va les payer, puis comment ça va évoluer dans le temps, le transport collectif à Montréal?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le député. Dès notre arrivée, on a annoncé des investissements majeurs en transport collectif — ça fait plusieurs fois que je le dis aujourd'hui — des montants qu'on n'a jamais vus jusqu'à aujourd'hui pour permettre, dans un premier temps, d'augmenter et d'améliorer les transports collectifs sur l'île de Montréal, l'augmentation de la clientèle. Les nouvelles lignes, dont évidemment... On parlait du Train de l'Est tantôt, mais on parle aussi du prolongement du métro dans l'est. On parle, encore une fois, du SRB. Donc, ce qu'on prend sur l'ensemble de l'argent et qu'on met au PQI en transport collectif, 29 % du PQI global cette année, 35 % l'année prochaine et on continue de cette façon-là pour les cinq prochaines années en décroissance après la deuxième année.

Donc, l'ensemble de nos priorités en transport collectif est important : 983 millions cette année. Ensuite, une stabilité constante pour cinq ans sur l'augmentation des services en transport collectif. Si on en avait fait une priorité cette année, bien, on aurait pu saluer ça et, l'année qui suit, bien, on passe à autre chose. C'est impossible. Si on veut permettre des améliorations notables, si on veut permettre une utilisation fiable, sécuritaire, accessible, il faut investir sur une période minimale de cinq ans à la hauteur des chiffres qu'on a déposés dès le début de notre mandat. Certaines personnes avaient mis en doute notre priorité du transport collectif, aujourd'hui ils sont rassurés. Et nous allons continuer de le faire, et on le fait en transférant 930 millions du réseau routier par le transport collectif pour diminuer le déficit d'entretien du transport collectif, qui est une problématique actuellement. Et, à partir de là, avec ces investissements-là... Ce qu'on vient de recevoir, encore une fois, du gouvernement fédéral, va nous aider à investir davantage et à être encore plus présents sur l'île de Montréal.

Je le réitère encore une fois, quand Montréal va bien, le Québec se porte mieux. C'est le poumon économique du Québec. Et la clé de la fluidité de la circulation, la clé de la fluidité des transports lourds, la clé de la fluidité des services et des biens passent par le transport. Donc, dans certains cas, on parle de transport collectif; dans d'autres cas, de nos infrastructures. Mais on n'a pas négligé d'aucune façon malgré la priorité et l'état de nos infrastructures... Et, je l'ai dit, on est tous responsables, mais il y a un passage obligé actuellement sur le maintien de nos actifs au niveau du routier. Mais on ne va pas négliger le collectif pour cette raison-là, on ne va pas négliger le collectif parce que, dans notre mandat de quatre ans et demi, on va pouvoir constater dans un délai assez court d'une, deux, trois années les bienfaits de ces investissements-là pour le bien-être de l'ensemble des Québécois et des gens les plus démunis.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, voulez-vous compléter votre question? • *(17 h 10)* •

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Le 30 septembre 2008, le MTQ a conclu une entente en PPP pour sept aires de service, haltes routières, avec la société en commandite Aires de service Québec. Le 4 mars 2012, le partenaire transmet au MTQ un avis de résiliation unilatérale de l'entente. Le 16 août 2012, la Cour supérieure a refusé la demande du partenaire de résilier unilatéralement l'entente. Le litige devait être traité définitivement par la cour à l'automne 2015... printemps 2015. Le 10 décembre 2012, le partenaire se place sous la protection de la loi de la faillite. Et, le 18 janvier 2013, le MTQ reprend l'opération des aires de service.

En avril 2013, l'ancien ministre des Transports demande au Conseil du trésor d'enclencher une enquête du VGQ sur le sujet. Le 23 août 2013, la Cour supérieure nomme un séquestre pour exploiter les aires de service, analyser les données financières du partenaire et de trouver un repreneur. Le VG a déposé huit recommandations, le MTQ a souscrit à six et s'oppose à deux. La recommandation n° 1 recommande d'arrimer les services offerts dans les aires de service aux services commerciaux déjà présents. Les aires de service ont pour objectif d'offrir un réseau complet et ouvert 24 heures sur 24, ce qui ne peut garantir les services commerciaux à proximité.

La recommandation n° 6 recommande d'assurer une répartition des risques en prévoyant dans l'entente des mesures tel le rééquilibrage financier si le projet est plus ou moins rentable que prévu.

Il est dans l'essence même d'un PPP de faire appel à la performance du secteur privé dans certains domaines où le gouvernement n'a pas d'expertise. Les règles doivent être claires dès le début, car la seule garantie financière du privé repose dans ses revenus d'exploitation à venir et la performance de sa conception, construction, entretien et exploitation.

Donc, j'aimerais, tout d'abord, saluer le succès du programme des haltes routières, où nous avons fait beaucoup de progrès, en comparant les nouvelles haltes routières modernes, accueillantes et sécuritaires par rapport aux vieilles cabanes Canada qui bordent encore nos autoroutes. Dans le dossier des haltes routières, on se rappelle que le précédent gouvernement avait demandé au Conseil du trésor d'enclencher une enquête du VGQ sur le sujet. Celui-ci, le Vérificateur général, vient de publier son rapport et avance huit recommandations. Est-ce que le ministre peut nous exprimer l'analyse qu'il en fait et les implications de ces recommandations sur l'avenir du programme des aires de service?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Mégantic. M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je remercie le député de sa question. Vous savez, comme nouveau ministre, on se fait présenter différents dossiers. Il y en a sur lesquels on est plus contents que d'autres et il y en a quelques-uns sur lesquels on se pose davantage de questions que d'autres. Alors, le dossier des aires de service en est un qui m'a interpellé dans sa présentation. Alors, vous savez tous qu'il y a actuellement des difficultés au niveau des tribunaux. Donc, je pourrai vous en parler un peu plus longuement tantôt. Mais l'objectif des aires de service était clair, c'est d'améliorer la sécurité routière. Les usagers doivent pouvoir bénéficier d'aires de service sécuritaires, accessibles et conviviales 24 sur 24 en bordure des routes, et c'est seulement des voies rapides.

Depuis leur ouverture, à l'exception, évidemment, des difficultés et des poursuites, trois sondages annuels ont été réalisés, le taux moyen de satisfaction, près de 98 %. Le ministère a pris acte des constats et recommandations, cependant, du rapport du Vérificateur général. Le MTQ et la Société québécoise des infrastructures adhèrent immédiatement à six des huit recommandations. Nous avons soumis nos commentaires concernant la recommandation 1, sécurité routière, recommandation 6, maximalisation de la performance d'un PPP commercial.

J'aimerais rappeler que la phase I des aires de service constituait l'une des premières expériences gouvernementales de PPP de nature entièrement commerciale au Canada. Avant de lancer la phase II du projet des aires de service, nous allons intégrer — soyez-en assuré — les constats et recommandations du Vérificateur général afin de réévaluer l'ensemble de l'approche. Le mode de réalisation PPP sera évalué, au même titre que d'autres modes de réalisation plus conventionnels, à la lumière de cette première expérience. Le processus judiciaire suit son cours. Aucune date n'est fixée à ce jour pour l'audition. C'est pour cette raison que je ne pourrai faire plus de commentaires précisément sur cette partie-là.

Cependant, sur les recommandations du Vérificateur général, je m'exprimerai davantage. À la lecture du projet de la part du Vérificateur général, les éléments vérifiés sont : l'entente de partenariat; la définition du projet; l'évaluation du mode de partenariat public-privé; sélection du partenaire; modèle financier, donc modifications au modèle et fragilité; et partage des risques pour le partenaire, les prêteurs, le ministère; modifications à l'entente; recommandations; la gestion de l'entente.

En fait, les recommandations du VGQ auxquelles n'adhèrent pas le ministère et la SQI sont celles ci-après décrites, que l'on retrouve également dans le rapport du Vérificateur général au même titre que les autres recommandations.

Recommandations 1 et 6. S'assurer de l'arrimage des services déployés dans chaque aire de service aux besoins en considérant notamment les services déjà disponibles à proximité.

Commentaire du ministère et de la SQI : La décision du ministère d'offrir aux usagers de la route des services complets 24 sur 24 via un réseau intégré d'aires de service public n'est pas un impératif commercial, mais une mesure importante de sécurité routière. Ainsi, il doit s'assurer que les services soient disponibles en tout temps, ce que ne peuvent garantir les services à proximité.

Recommandation 6 : S'assurer d'une répartition optimale des risques en prévoyant dans l'entente des mesures telles que le rééquilibrage financier si le projet s'avère plus rentable ou moins rentable que prévu.

Commentaire du ministère et de la SQI : Le ministère et la SQI sont d'avis qu'il est de l'essence même d'un PPP de type commercial de s'assurer d'obtenir la meilleure offre possible pour le secteur public en faisant appel à la performance du secteur privé. Le partenaire privé doit s'assurer d'optimiser ses processus de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien. Les règles doivent être claires dès la signature de l'entente de partenariat à l'effet que les risques associés à l'optimisation de ces processus sont et demeureront de la responsabilité exclusive du partenaire privé. Le ministère et la SQI sont d'avis qu'il est d'autant plus important que l'ensemble des processus soient optimisés dans un PPP de type commercial, car seule la garantie financière du partenaire privé est associée à ses revenus d'exploitation et à la performance reliée à ses processus de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation. Une entente...

Le Président (M. Reid) : En terminant, M. le ministre.

M. Poëti : Une entente qui limite les possibilités d'obtention de contribution... En fait, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Alors, le temps est terminé.

M. Poëti : ...nous allons suivre les recommandations du VG et faire mieux que ce qu'on avait débuté dans ce processus-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe la parole maintenant au député de Granby pour un bloc de 14 minutes.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Je veux revenir rapidement sur l'AMT. Le P.D.G., tantôt, nous a donné quelques explications. J'ai posé une question sur le fonds d'immobilisations et, bon, je comprends qu'il y a des

revenus d'immobilisations dans ce fonds, je comprends qu'il y a des contributions des municipalités, mais le P.D.G. ne nous a pas donné le montant de ce fonds présentement, à moins que j'aie mal entendu tantôt. Est-ce que le ministre a la réponse à cette question que j'ai demandée en début d'après-midi?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...44 millions en 2014 d'accumulés pour le RFU...

Une voix : ...

M. Poëti : Le solde accumulé au 31 décembre 2013, 23 millions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Donc, on est passé de 233 à 23 millions. C'est bien ça? C'est ce que je comprends.

M. Poëti : Solde accumulé.

M. Bonnardel : Solde accumulé. Je veux revenir, M. le Président, rapidement sur la réflexion que le ministre lui-même veut se donner rapidement sur le rôle de l'AMT dans le futur. Quand on parle de réflexion dans un contexte de révision des programmes, c'est ce que son collègue président du Conseil du trésor se donne. C'est un souhait du maire de Montréal aussi de peut-être fusionner cette AMT avec la CMM, c'est ce que le maire disait. Il peut-u juste nous confirmer s'il a demandé à la présidente de ce comité de révision, là, Mme Robillard, si je ne me trompe, de revoir le rôle de l'AMT? Est-ce que lui peut nous confirmer ça dans le mandat qu'il s'est donné? Quand on dit qu'un ministre est en réflexion sur une agence aussi importante, bien, ma foi, je pense qu'il est important de savoir où on s'en va.

• *(17 h 20)* •

M. Poëti : Vous avez tout à fait raison, hein, M. le Président, le député a tout à fait raison. Cependant, ce n'est pas la présidente du comité qui va prendre cette décision-là, c'est moi. Et vous avez raison de penser que ceci doit se faire assez rapidement, mais, dès mon arrivée, nous avons dû traiter des dossiers en urgence, et ceux qu'on a traités ont été livrés, les réponses qu'on devait donner. Les rencontres sont fréquentes avec l'AMT, il y a du travail qui se fait actuellement, et j'ai exprimé dès le début de mon mandat que nous allions regarder l'ensemble de la gouvernance des sociétés de transport pour plusieurs raisons, financières, d'efficience et de développement. Et, lorsqu'on parle d'une collaboration avec Montréal, il est exact que nos relations avec Montréal — et le fédéral — sont excellentes. Et, lorsqu'on parle de transport collectif, je pense qu'on doit tous travailler ensemble et revoir nos façons de faire. Si elles s'avèrent les meilleures, on va les garder, tenter de les améliorer. Si elles ne s'avèrent pas les meilleures, les plus efficaces, on devra prendre des décisions différentes pour les améliorer.

À ce stade-ci, j'entends très bien votre question, il m'est impossible aujourd'hui... Je n'ai pas l'intention de vous faire part de mon opinion ou des décisions que je vais prendre dans les mois à venir — et je ne parle pas d'années, dans les mois à venir — sur l'ensemble de la gouvernance. Mais vous comprendrez que j'ai d'autres rencontres, j'ai d'autres informations à obtenir, autant de l'AMT que des autres organismes, également avec la ville de Montréal, et actuellement je ne ferme pas la porte à aucune proposition, changement, évaluation. Mais le statu quo, évidemment, en matière de finances, n'est pas celui qu'on veut, le statu quo en matière de déficit, ce n'est pas ce qu'on veut, et, à partir de là, il faudra prendre ces moyens-là pour l'évaluer à sa juste valeur, de quelle façon on s'est rendus là, pourquoi on s'est rendus là, et comment on peut faire pour faire mieux.

Alors, à partir de là, j'anticipe des rencontres avec les gens de Montréal, j'anticipe des rencontres avec la STM, et je pense que, dans l'année qui vient, dans les mois qui viennent, on va être en mesure de pouvoir vous donner nos décisions, notre orientation en matière d'agence de transport, en matière de transport collectif au Québec, en matière d'utilisation des trains pour les citoyens et regrouper sûrement nos réflexions pour arriver à de meilleurs résultats, et surtout — et comprenez-moi bien — surtout ne plus jamais... ne pas se retrouver en fin d'année et de n'avoir pu utiliser des fonds qui étaient disponibles pour améliorer la qualité du transport collectif au Québec, mais spécialement à Montréal et ses environs.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Vous pouvez être assuré, M. le ministre, qu'on va suivre ça de très, très près dans les prochains mois.

Je veux juste revenir rapidement... J'ai bien cru comprendre que le ministre a mis une croix sur la possible agence des transports que l'ancien gouvernement voulait peut-être créer. Ça a peut-être été dans le plan de match aussi du Parti libéral à la fin de leur mandat en 2011-2012. Je veux juste qu'il puisse nous clarifier une chose, là. Il nous dit non à une agence, mais, quand on pose des questions... On a posé des questions, comme la question 61 pour les demandes de renseignements particuliers, on parle d'autres consultations qui auront lieu dans le cadre de l'étude d'un futur projet de loi. On parle : «Le ministère a mis en place un service de coordination du projet d'agence composé de deux professionnels...» On sait qu'il y a des ETC qui sont spécifiquement à travailler sur la possibilité d'avoir une agence. On sait qu'il y a eu 38 000 $ qui ont été dépensés pour un site Web qui n'est plus là aujourd'hui, mais un 38 000 $ qui a été dépensé à la question 26.

Alors, on dit non à une agence, mais il y a un problème d'expertise au MTQ. L'ancien gouvernement, que vous représentez, en 2011, souhaitait augmenter, donc, dans un contexte de lutte à la corruption — on se souvient du rapport Duchesneau — de 966 employés supplémentaires au ministère sur cinq ans. On avait, en 2012, 1 606 ingénieurs et techniciens. Au 31 mars 2014, on est à 1 654 ingénieurs et techniciens. Vous comprendrez qu'en deux ans et demi, là, pour rétablir l'expertise du MTQ et prévenir la collusion, il y a à peine plus d'ingénieurs, là, on parle de même pas une cinquantaine. Comment le gouvernement libéral en place entend être capable d'arriver à cette promesse d'avoir plus d'expertise pour contrer la problématique de la collusion?

Je pourrais prendre 10 minutes... Et le ministre le sait très bien, il était responsable de la sécurité publique, il comprend la problématique, mais aujourd'hui il chapeaute un ministère extrêmement important, il doit affirmer son leadership là-dessus et il doit rassurer nécessairement son ministère lui-même et rassurer les Québécois à savoir quelles seront les mesures qu'il prendra dans le futur pour ramener cette expertise si importante pour le ministère des Transports.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, c'est une question à plusieurs volets, mais d'importance.

Une voix : ...

M. Poëti : Oui, mais je vais vous la faire rapidement. Dans un premier temps, 462 ressources additionnelles, dont 176 ingénieurs et 145 techniciens des travaux publics. M. Couillard, notre premier ministre, lorsqu'il a fait le discours, a dit qu'il y aurait un gel d'embauche — je pense que vous n'étiez pas contre — au niveau de la machine du gouvernement du Québec. Cependant, il a donné certains exemples d'exceptions où on doit aller au Conseil du trésor pour, quand même, avoir de l'embauche, et il nous a identifiés, le ministère des Transports, comme étant un des ministères qui peut se présenter au Conseil du trésor en demandant des ETC additionnels.

C'est exactement ce qu'on fait actuellement. Donc, au niveau de l'expertise, on continue l'embauche des ingénieurs, on continue à moderniser notre expertise. Et je dois vous dire que... Vous l'avez souligné, d'où je viens et du milieu de ma vie antérieure. Effectivement, la préoccupation de la collusion et de la corruption est assez importante pour moi, et je pense que c'est assez clair qu'on a une préoccupation. Mais, à partir d'un manque d'expertise, je ne fais pas le lien directement entre un manque d'expertise et que les employés vont participer à de la collusion ou de la corruption. On a mis en place l'UPAC — c'est nous qui l'avons mise en place — et qui est permanente, et, à partir de là, nous collaborons sur une base régulière avec l'UPAC, nous collaborons... Et nous avons fait de la formation avec nos employés pour voir de quelle façon... — et c'est l'UPAC qui a donné la formation, les gens de l'UPAC — pour être capable de déceler les approches, justement, du crime organisé ou des gens qui veulent aller vers la collusion et la corruption. Donc, je vous rassure, nous allons continuer à engager des gens dans le domaine, des ingénieurs, pour garder notre expertise, ça se continue actuellement.

La deuxième préoccupation sur l'entrée de la collusion ou de la corruption au ministère, il y a eu beaucoup de chemin de fait, nous devons prouver aux citoyens que ceci est terminé par la structure qu'on se donne, justement, pour contrer cela, et nous y travaillons actuellement sur une base quotidienne.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Alors, je comprends que l'objectif de 970 techniciens, ingénieurs ne sera pas atteint, mais qu'on fait l'effort pour être capable d'augmenter dans la prochaine année. C'était quand même une des promesses du gouvernement en 2011.

Je veux revenir sur les questions des députés... une question que le député ministériel a posée au ministre sur la possibilité... Le ministre en a même parlé, je pense, au début de son intervention ce matin, à savoir quand on regarde le coût des permis, immatriculation, versus le bilan routier... Oui, tant mieux, aujourd'hui le bilan s'améliore, mais, depuis 2008, la Société de l'assurance automobile du Québec a augmenté ses tarifs de plus de 300 millions de dollars. C'est presque Loto-Québec pour la SAAQ. Le permis de conduire est passé de 46 $ en 2008 à 90 $. Le coût d'immatriculation d'un véhicule de promenade est passé de 255 $ à 275 $. Les motos, ça a explosé de 320 $ à 563 $. Même les scooters, ça a augmenté aussi. Les motos sport, la facture a grimpé de 253 $ en 2008 à 1 127 $ cette année, sans compter le prix de l'essence.

Tantôt, je rigolais, je faisais un peu d'ironie en disant : C'est facile d'augmenter rapidement les tarifs. On le voit avec l'AMT, qui va, bon, dès cette année, avec un petit projet pilote, dire aux automobilistes : Voici l'augmentation de 55 $ à 110 $, puis ça, on le fait... comme ça. Mais, quand c'est le temps de réduire la facture du permis de conduire, ah! là, ça prend du temps. Est-ce que le ministre est conscient que, d'ici 2017-2018, il y aura un comité d'experts qui va se pencher là-dessus, il y aura une consultation publique pour baisser les primes des contribuables? Est-ce qu'on doit vraiment se rendre jusqu'à une consultation publique, à savoir les automobilistes vont dire : Bien oui, je suis d'accord à ce qu'on baisse mes primes? Quand on regarde, curieusement la situation des morts sur les routes va à la baisse, bien, ma foi, il me semble que ce serait d'affirmer, si on a un leadership assez fort de la part du ministre, de dire : Écoutez, là, on regarde la situation, on regarde la capitalisation de la SAAQ; oui, ça va bien de ce côté-là... Le ministre va être capable de nous dire, j'espère, dans les prochaines semaines quel sera aussi l'objectif de croissance des dépenses de la SAAQ. Puis, de l'autre côté, si ça coûte moins cher parce qu'il y a moins de blessés sur la route, il y a moins de morts, bien, est-ce que le ministre peut nous dire aujourd'hui qu'il sera capable de dire à la SAAQ que, plus rapidement possible, on sera capable de baisser les primes d'assurance sur la facture du permis de conduire, des plaques des Québécois?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je veux quand même rappeler à mon collègue que je ne pourrai pas parler à la SAQ, c'est la SAAQ.

M. Bonnardel : Oui...

• *(17 h 30)* •

M. Poëti : C'est correct, mais... C'est correct, c'est ce que vous disiez, mais... Mais je dois quand même vous rappeler... Puis je ne sais pas quand vous avez renouvelé la dernière fois votre permis de conduire, mais ça se fait aux trois ans, hein? C'est aux trois ans qu'on renouvelle pour tout le monde les permis de conduire, ce qui nous amène à 2016. Regardez sur votre permis, là. Alors, à partir de là, c'est une loi, ça. C'est dans la Loi de la Société de l'assurance automobile du Québec. Ce n'est pas que je n'ai pas envie que ça se fasse cette année, c'est que ça nous amène, le trois ans, à 2016, et la révision se fait aux trois ans. Et pourquoi? Bien, c'est pour tenir compte du processus du conseil d'experts qui est déjà là, donc les travaux actuariels, fluctuations, bilan routier, fluctuations des marchés financiers. C'est dans la loi, je peux difficilement changer la loi. Mais j'annonce déjà qu'il va y avoir des baisses, et vous avez l'air à ne pas le croire. Je trouve ça malheureux, mais... Je comprends que vous pouvez avoir des doutes, mais on l'a annoncé en conférence de presse, Mme Tremblay l'a dit en conférence de presse. On est tombés sur une journée où il y avait un drame terrible au Québec, ça s'est peu discuté. Tant mieux que vous souleviez la question, mais, dans la Loi de la SAAQ, ça nous demande la révision aux trois ans, ça nous emmène à 2016. À partir de 2016, les primes vont être réévaluées, mais on vous annonce déjà des surplus.

Alors, oui, il va y avoir une baisse de primes en 2016, c'est sûr et certain. Mais je ne peux pas, par la loi, M. le député, modifier ça et je pense que vous le savez. Ou peut-être vous ne le saviez pas, mais il y a l'obligation de consultation publique par le conseil d'experts, c'est prévu dans la Loi de la Société de l'assurance automobile. Maintenant, si vous me dites : M. le ministre, vous devriez travailler à changer la loi, bien, je vous entends. Cependant, on est en 2014, c'est un cycle de trois ans. Alors, d'ici à changer la loi, moi, je pense qu'on va arriver aux baisses de primes pas mal avant.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant...

M. Poëti : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Non, il reste 15 secondes, 20 secondes.

M. Poëti : 15 secondes. Je veux vous rassurer, on n'a pas pu vous répondre sur l'agence du transport. Dans le contexte actuel, notre mandat est de quatre ans et demi... en fait, quatre ans maintenant ou à peu près. J'ai dit que, dans les deux premières années, tant qu'on ne va pas atteindre le déficit zéro, je n'ai pas l'intention d'investir de l'argent, de modifier des structures, actuellement, qui vont nous coûter essentiellement de l'argent. Mais j'ai, cependant, demandé aux gens qui travaillent et qui travaillaient sur la future agence, sur l'hypothèse de la future agence, de me soumettre un rapport sur quels problèmes l'agence aurait permis de régler et de m'engager de pouvoir les régler dans les deux ans à venir en attendant le déficit zéro. Et, si tel était le cas dans plus de deux ans, s'il fallait créer l'agence, je vais la réévaluer à ce moment-là, mais pas d'ici deux ans.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc gouvernemental, et je reconnais le député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Le ministre, précédemment, était en train de nous expliquer le contexte des aires de service, et l'horloge nous a, malheureusement, arrêtés. Donc, j'aimerais bien, si c'est possible pour le ministre, de continuer ses explications sur les recommandations au sujet des aires de service où on en était. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Je remercie le collègue, ça va nous permettre de terminer cette longue partie, mais qui est tellement importante, je dois vous le dire, M. le Président, parce que... Bien, premièrement, on tient compte de ce que le Vérificateur général a écrit et on pense que c'est important, et je me questionne toujours en disant : Comment se fait-il que le privé, en bordure des autoroutes, soit si efficace dans leur système d'aires de service, si vous me permettez l'expression, dès que vous quittez l'autoroute, et que nous, en essayant de le faire sur l'autoroute, en offrant un service commercial 24 heures, qu'on ne réussit pas? Alors, il y a nettement une problématique là, c'est clair, et on ne va pas la répéter.

Donc, on va devoir terminer ce qu'on a mis en place actuellement, on va devoir passer à travers le volet juridique de cet exercice-là et réévaluer peut-être quel est le besoin, pour les citoyens du Québec, des aires de service en bordure de nos routes, et, contrairement à deux des recommandations, celles qu'on disait, d'avoir l'obligation de maintenir, à titre d'exemple, de l'essence, de maintenir, à titre d'exemple, un restaurant, est-ce que ceci est réellement nécessaire et une obligation du gouvernement du Québec pour des aires de service quand, en bordure de la majorité des routes, vous avez le privé qui est bien présent là. Dans certains cas, peut-être un peu moins qu'à d'autres endroits, mais, en ce qui me concerne, il va peut-être falloir revoir cette obligation-là et qu'est-ce que les citoyens ont besoin, qu'est-ce que les camionneurs ont besoin en bordure d'une autoroute, être capables de se stationner, de pouvoir aller à la salle de bain, dans certains cas,

pouvoir prendre une douche, dans certains cas, pouvoir prendre leur lunch, manger ce qu'ils ont ou avoir accès à des machines distributrices, que ça ne soit pas un restaurant au sens du terme comme on le connaît actuellement, qu'est-ce qu'on doit offrir aux citoyens.

Minimalement — c'est là notre questionnement — les ententes en PPP, dans ce cas-ci, n'ont pas été à la hauteur de nos attentes, c'est clair. Alors, je dis souvent que les gens qui ne se souviennent pas du passé sont condamnés à le revivre. Alors, moi, je me souviens très bien de ce qui se passe actuellement. Alors, faisons mieux dans les années à venir, trouvons peut-être une orientation plus adéquate aux besoins qu'on doit donner aux citoyens, permettre à ces camionneurs-là de pouvoir s'arrêter, permettre aux gens qui s'endorment de s'arrêter, d'être capables de téléphoner, d'être capables de se stationner d'une façon sécuritaire, d'utiliser les toilettes, les salles de bain et de le faire d'une façon sécuritaire. Alors, il y a plusieurs idées, actuellement, qui circulent au ministère pour rattraper la vocation des haltes touristiques... des haltes de sécurité routière... des haltes routières — appelons-les comme ça — et de s'assurer, évidemment, de la salubrité et de l'efficacité de ces haltes-là.

Je les ai utilisées à plus d'une occasion. Dans certains cas, on peut dire qu'elles sont acceptables, mais je pense qu'on doit offrir davantage aux citoyens du Québec et s'assurer aussi de la sécurité. On a eu des événements, malheureusement, dans certaines haltes routières, et certaines — je pense à Maskinongé — vont bien. On s'aperçoit que c'est apprécié par le public. D'ailleurs, lorsqu'on demande aux gens s'ils apprécient ces haltes-là, majoritairement ils nous répondent oui, ils sont contents. Maintenant, l'exercice financier auquel on s'est frappés, l'exercice légal auquel on s'est heurtés va nous indiquer le chemin à suivre dans les mois et les années à venir pour les améliorer et permettre aux citoyens du Québec d'avoir droit à ce qu'ils ont droit, mais d'avoir droit à ce qui est accessible, raisonnable à la hauteur des budgets du gouvernement du Québec actuellement, mais en n'oubliant personne en bordure des routes.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Maintenant, je redonne la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : M. le Président, dans un autre ordre d'idées, le prolongement de l'autoroute 410, visant à contourner par le sud la ville de Sherbrooke afin de rejoindre la route 108 à l'est de Lennoxville, il vise, entre autres, à désengorger le centre-ville de Lennoxville et construire un lien périurbain au sud de Sherbrooke. Ce projet total, d'une longueur de 12 kilomètres, est estimé à 271 millions de dollars, incluant la réserve pour les risques. Le projet est divisé en deux phases. La phase I, la partie ouest, qui est en cours de réalisation depuis 2009, mise en service des sous-tronçons graduelle, fin complète des travaux en 2015. La phase II, elle, pour la partie est, est inscrite au PQI en planification. La prochaine étape de cette phase est de procéder à l'acquisition des terrains.

Donc, le prolongement de l'autoroute 410 est un dossier très attendu à Sherbrooke et dans ma région. Ce projet va permettre d'améliorer la qualité de vie des résidents de Lennoxville en améliorant la fluidité de la circulation et de permettre à tout le secteur est des MRC du Haut-Saint-François, des MRC du Granit d'avoir un accès beaucoup plus pratique au secteur commercial de la ville de Sherbrooke.

Est-ce que le ministre peut nous dire quel est l'état d'avancement des travaux et son échéancier à venir?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Mégantic. M. le ministre.

• *(17 h 40)* •

M. Poëti : M. le Président, le prolongement de la 410 jusqu'à l'est de l'arrondissement de Lennoxville permettra de résoudre la problématique de sécurité et de fluidité en périphérie sud de Sherbrooke. Le projet est divisé en deux phases. Pour la phase I, ce tronçon va du boulevard de l'Université jusqu'à l'intersection des routes 108 et 143 à Lennoxville. La fin des travaux est prévue en 2015. Pour la phase II, ce tronçon va de l'intersection des routes 108 et 143, à Lennoxville, jusqu'au secteur est sur la route 108. Cette phase est inscrite au PQI. Le budget et l'échéancier de réalisation seront précisés ultérieurement.

Nous sommes présentement en phase d'acquisition de terrains visés par la phase II. Je peux donc vous assurer et assurer les citoyens que le dossier avance bien. Et, compte tenu de toute l'information qu'on diffuse avant d'aller en acquisition de terrains, vous comprendrez qu'il est assez difficile pour nous de donner davantage de détails qui provoqueraient possiblement ou à certains égards une surenchère des terrains qui pourraient être visés.

Et, pour ces raisons-là, je pense qu'il n'est pas approprié et il est très difficile de donner davantage de détails sur cet exercice, toujours dans un but ultime d'honnêteté, de juste paiement pour les terrains que l'on a besoin et aussi de pouvoir permettre, comme je l'ai dit... et assurer les citoyens que le dossier avance bien et que l'échéancier prévu, toujours de 2015, est un échéancier réalisable, raisonnable dans les coûts et les moyens que nous avons pour pouvoir régler ce dossier-là à la satisfaction des citoyens de cette région particulièrement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je retourne la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. La route 117 fait régulièrement les manchettes quant à sa sécurité et son entretien. On parle ici de la route 117 d'Abitibi-Témiscamingue. Les acteurs du milieu et les chambres de commerce se sont regroupés dans un front commun sur le sujet. En 2012, le ministre régional annonçait l'aménagement de cinq voies auxiliaires ou de dépassement sur la route 117 entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda. En 2006, la ministre des Transports annonçait, pour la route 117, un projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda. Dans ce dossier, des enjeux de disposition des sols contaminés ainsi que de géotechnique, soit du sol à faible portance, ont retardé le lancement de l'appel d'offres. La route 117 est essentielle au développement économique régional de l'Abitibi-Témiscamingue, et ce développement passe par une route transcanadienne sécuritaire. Quelles sont les mesures que le ministre compte mettre en place pour assurer la sécurité et la fluidité de la route 117 en Abitibi-Témiscamingue?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je remercie le député de sa question. Effectivement, la route 117 est essentielle au développement économique et régional de l'Abitibi-Témiscamingue, et ce développement passe par une route transcanadienne sécuritaire. Le MTQ va réaliser des investissements importants visant à améliorer tant la sécurité des usagers que la fluidité de ce tronçon de route stratégique. La route 117 est un outil de développement économique essentiel à la région et, à ce titre, elle recevra tous les investissements nécessaires.

Les actions du MTQ se déploient en deux axes : d'un côté, les voies auxiliaires ainsi que des voies de dépassement et, de l'autre, la réalisation de la voie de contournement de Rouyn-Noranda. Le MTQ prévoit réaliser en 2014 l'aménagement d'une voie auxiliaire en direction de Val-d'Or, près de l'intersection chemin Joannès-Vaudray, et le prolongement de la voie auxiliaire de la côte Joannès vers Rouyn-Noranda. Le MTQ prévoit également une voie de dépassement à l'est du pont de la rivière Bousquet en direction de Val-d'Or, le prolongement de la voie auxiliaire pour le dépassement dans le secteur de la mine Doyon en direction de Rouyn-Noranda et, finalement, l'ajout d'une voie de dépassement dans la courbe Brière vers Val-d'Or.

Au sujet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, le projet, d'une longueur de huit kilomètres, permettra de contourner la ville par le nord. L'objectif est d'exclure le trafic lourd en transit du centre-ville et de limiter le passage de matières dangereuses au coeur de la ville. C'est un projet très attendu, et nous travaillons en collaboration avec la ville pour le réaliser. C'est un projet très technique. La direction territoriale en est à finaliser les plans et devis. Nous avons une entente de principe avec la Fonderie Horne pour la disposition des sols contaminés. Une fois l'entente finale signée, nous pourrons procéder à l'appel d'offres public pour la réalisation des travaux. Ces investissements visent à améliorer au cours des prochaines années la sécurité et la fluidité sur ce tronçon de route vraiment stratégique.

Des investissements majeurs de 175,7 millions ont été réalisés depuis 2006 sur l'axe de la route 117, dans la région des Laurentides et de l'Abitibi. La prévision des dépenses pour 2014 est de 36,4 millions de dollars, ce qui exprime la volonté claire de notre gouvernement, au-delà des milieux urbains, au-delà des grandes villes, et métropoles, et capitales, d'investir dans la sécurité et la fluidité pour des municipalités telles que Rouyn-Noranda en Abitibi. Et les gens sauront que notre gouvernement a l'intention d'aider et de participer avec les municipalités lorsqu'elles ont des problématiques, des projets, des réalisations à faire pour permettre une plus libre circulation et aussi permettre également d'éloigner du centre-ville de petites municipalités l'ensemble du transport lourd qui y circule et, on le sait, à l'occasion, qui, parfois, dérange, qui, parfois, peut se retrouver dans des situations d'accident importantes en milieu semi-urbain.

Ce n'est pas parce que ce n'est pas Montréal, ce n'est pas parce que ce n'est pas Québec, Trois-Rivières, Drummondville qu'on ne va pas investir. Et la preuve, ce sont les montants : 36,4 millions de dollars des dépenses pour 2014 pour réaliser les ententes des élus de cette municipalité-là, les attentes des citoyens de cette municipalité-là et aussi au plaisir des gens qui y circulent, spécialement tout le transport lourd qui va éviter de se retrouver en milieu urbain et, de cette façon-là, améliorer l'ensemble de la sécurité des régions qu'on dit parfois éloignées, mais qui ont droit aux mêmes services, aux mêmes avantages et aux mêmes investissements, au prorata, évidemment, de leurs besoins, que les grandes villes du Québec reçoivent.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant au bloc de l'opposition officielle. Je donne la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, je reviendrai, à la suite de ma collègue députée de Pointe-aux-Trembles, sur la question du métro, donc de profiter, là, de la présence des gens de l'AMT. J'aimerais avoir leur échéancier et l'état des travaux pour le métro de la ligne jaune.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Est-ce que vous désirez...

Mme Ouellet : Tout à fait.

M. Poëti : Est-ce que vous acceptez que M. Girard vous donne les réponses?

Mme Ouellet : Tout à fait.

M. Poëti : Parfait.

Le Président (M. Reid) : M. Girard. J'ai le consentement de tout le reste?

Des voix : ...

M. Girard (Nicolas) : Alors, pour répondre à votre question, Mme la députée, dans le budget de 38,8 millions qui a été accordé par le gouvernement du Québec pour le prolongement de métro, il y a une enveloppe de 1 million pour les études complémentaires pour les lignes jaune et orange. Et on est en train de procéder à ces études-là, et ce qui est prévu, c'est qu'on doit déposer un dossier d'opportunité au gouvernement du Québec pour décembre 2015. Donc, à ce

moment-là, on aura complété le dossier d'opportunité, qui va comprendre une étude des besoins, un énoncé des exigences du projet, une comparaison des différentes options possibles, une analyse des coûts-bénéfices, une analyse des modes de réalisation puis une estimation des coûts qui doivent mener au dossier d'affaires. Et il y a une recommandation qui est formulée à ce moment-là au Conseil des ministres, et le gouvernement prend une décision, mais donc les budgets qui avaient été alloués dans l'enveloppe de 38,8 millions pour les études complémentaires des lignes jaune et orange se poursuivent.

M. Poëti : D'ailleurs, si vous me permettez de compléter sa réponse, dans le dossier de la ligne jaune, je la trouve fort importante. Et il me semble qu'elle a un potentiel de développement et de résolution de problèmes assez élevé pour le centre-ville de Montréal, et c'est un des sujets qu'on a discutés ensemble lorsque j'ai regardé l'ensemble du développement du métro. Évidemment, on parle beaucoup de ligne bleue, mais je pense qu'on doit revoir la priorité aussi de la ligne jaune et de ce qu'elle pourrait nous apporter en améliorations au niveau du transport collectif sur l'île de Montréal. Elle n'a pas fait, je dirais, unanimité, en ce sens qu'elle est peu connue, sur la possibilité du développement de la ligne jaune, mais je parle aux élus de Montréal actuellement parce que je suis plutôt convaincu qu'il y a quelque chose de développement potentiel très intéressant concernant la ligne jaune. Et, à partir de là... Évidemment, M. Girard est au fait de mon intérêt pour le développement de la ligne jaune, mais j'étais plutôt heureux de comprendre qu'il avait l'argent nécessaire à cette étude-là et qu'on aura des recommandations de leur part dans les délais qu'il vient de vous soumettre.

Le Président (M. Reid) : Merci, monsieur... Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Lorsque vous faites référence au développement de la ligne jaune à Montréal, vous faites référence au prolongement à partir de Berri vers l'ouest?

M. Girard (Nicolas) : ...scénarios qui sont étudiés. Comme ça, il y avait différents scénarios sur la table. Dans le cadre des études complémentaires, ça fait partie des éléments qu'on peut analyser, tout comme... Vous saviez qu'au niveau de la ligne orange il y avait différents scénarios, un jusqu'à Bois-Franc, un autre qui était jusqu'à Laval. Donc, il y avait différentes hypothèses, différents corridors étudiés. Donc, ça fait partie des éléments que l'on va poursuivre, et on fera une recommandation au gouvernement du Québec pour la bleue, ensuite pour les études complémentaires pour la ligne jaune et orange, et le gouvernement va donner une indication à l'AMT sur la suite des choses au moment où on va déposer le dossier d'opportunité.

Et je vous rappelle que, là, avant de faire une recommandation au gouvernement du Québec qui a mené à une annonce, si ma mémoire est bonne, en septembre 2013, je crois, il y avait eu des analyses de différents corridors et des consultations avec la ville de Longueuil et différents partenaires pour évaluer différents scénarios de prolongement de la ligne jaune.

• *(17 h 50)* •

M. Poëti : Mon intérêt était particulièrement pour de Longueuil vers le centre-ville. C'est peu connu, mais je pense que, pour les gens qui veulent venir au centre-ville sans faire une transition, s'en aller directement au centre-ville par la ligne jaune serait fort intéressant et pourrait peut-être donner une option aux gens de la Rive-Sud qui veulent s'en venir au centre-ville. Parce que vous savez que les deux tiers des gens qui utilisent actuellement le transport collectif du pont Champlain, les deux tiers marchent pour aller à leur travail. Les deux tiers qui arrivent à Montréal marchent pour aller à leur travail. Donc, c'est des gens qui, essentiellement, vont au centre-ville. Donc, ce que je me disais quand je regardais la ligne jaune, c'est qu'il y a peut-être une partie de gens qui n'auraient pas à prendre le SRB... le SRB, le service de transport collectif, excusez, le SRB, on parle de Pie-IX, mais de service du transport collectif sur le... Champlain, de prendre le métro et de s'en venir direct au centre-ville. Je pense que c'est une solution vraiment importante à envisager.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Effectivement, la ligne jaune permettrait à plusieurs utilisateurs de la Rive-Sud... On le sait, avec toute la congestion des ponts puis tous les travaux qui sont réalisés sur les ponts, à quel point ça peut avoir de l'impact. La Rive-Sud, qui se développe assez rapidement dans différents secteurs et le prolongement à Longueuil... Je suis un peu surprise de voir que ce n'est pas plus avancé que ça parce que je sais qu'il y a eu des discussions avec les élus, je sais qu'il y a certains tracés qui ont été annoncés comme étant préférables. Donc, de voir que ça nous mène jusqu'à la fin de 2015 pour des analyses qui, somme toute, sont quand même assez préliminaires, puisqu'on parle, là, sur un bureau de projets de 38,8 millions, on parle de même pas la moitié de 1 million... J'imagine, étant donné que ça touche la ligne jaune et la ligne orange, pour la ligne jaune, de voir que ce n'est pas plus avancé que ça... Parce qu'à ma connaissance il y avait quand même des intérêts qui étaient signifiés pour des tracés, en tout cas à Longueuil, donc des analyses assez avancées concernant, là, l'achalandage, même des scénarios de rabattement à la dernière station provenant tant de Boucherville que de Brossard, je crois. Donc, j'aimerais vous entendre un petit peu plus concernant ces éléments-là parce que tout ça me semble assez long.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre des Transports.

M. Poëti : Bien, je vais vous laisser répondre. Il va vous donner essentiellement la réponse, là, que ça s'appelle le DO. Allez-y.

M. Girard (Nicolas) : Lorsque le précédent gouvernement avait annoncé, en septembre 2013, le prolongement de la ligne bleue, il avait indiqué qu'il ne voulait pas simplement donner un mandat pour poursuivre les analyses pour la ligne bleue, mais qu'également on poursuive les études complémentaires pour la ligne jaune et la ligne orange, et c'est exactement ce que nous faisons. Mais c'est des études qui sont sérieuses, qui sont rigoureuses, et on ne va pas bâcler ça, on va suivre les procédures établies dans le cadre du dossier d'opportunité et s'assurer que le projet sera bien monté pour que le gouvernement ait tous les éléments en main pour prendre une décision s'il décidait d'aller de l'avant avec plus d'un prolongement. Il y a une décision qui a été prise sur le premier prolongement qu'est la ligne bleue, mais il y a des études complémentaires qui doivent être menées pour la ligne jaune et orange.

Donc, nous, on suit le plan de match qui avait été établi lors de la création du bureau de projets, plan de match qui n'a pas changé lorsque j'ai eu l'occasion de rencontrer le nouveau ministre des Transports. Alors, l'AMT suit le plan de match qui avait été établi, et les travaux vont bon train. Je peux vous dire qu'on a aussi des discussions sur une base régulière avec l'ensemble des partenaires du milieu de transports dans la grande région métropolitaine, que ce soit la STM, que ce soit RTL, que ce soit STL. Donc, on a des discussions avec l'ensemble des partenaires et les élus. Donc, les travaux suivent leur cours, et je n'ai pas eu aucun écho négatif sur les travaux qui ont cours actuellement, et je suis très optimiste qu'on dépose le DO, tel que prévu, en décembre 2015. Et, comme je l'ai indiqué à votre collègue de Pointe-aux-Trembles, on a lancé plusieurs mandats en lien avec la ligne bleue. C'est normal, le projet de la ligne bleue était plus avancé, et la décision gouvernementale a été annoncée en septembre 2013. Alors, c'est normal que ce projet-là soit plus avancé que les autres, mais on poursuit nos travaux pour les études complémentaires de la jaune et de l'orange, je veux être très clair avec vous.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Peut-être pour terminer la réponse, vous savez — et en tout respect, là — cette nouvelle directive là de février 2014, elle est récente. Et, que vous seriez assise de ce côté-ci de la Chambre lors de nos débats, vous seriez placée devant les règles de cette nouvelle directive là des dossiers d'opportunité ou des dossiers d'affaires qui, nécessairement, demande un peu plus de temps parce qu'elle demande des comparatifs, elle demande des explications. Elle oblige l'AMT à nous donner des choix par rapport des prix, de l'efficacité, de l'efficience. Alors, c'est plus exigeant, cette directive-là. Et je ne la condamne pas, je la suis. Alors, à partir de là, c'est sûr que c'est un peu plus récent. Puis je comprends votre impatience en disant : Est-ce que ça pourrait aller plus vite? Mais, je vous rassure, d'aucune façon, au contraire, j'ai ralenti ou voulu ralentir ça. Au contraire, j'ai dit à M. Girard avant même de savoir que vous aviez un intérêt sur ça, que, pour moi, est sûrement une avenue très importante lorsqu'on va arriver avec la construction du nouveau pont et que, pour moi, c'est une soupape de fluidité qu'on pourrait utiliser habilement à des coûts, si vous me permettez l'expression, raisonnables, compte tenu de la longueur que ça nécessite à faire.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Effectivement, je crois que c'est une infrastructure extrêmement stratégique, extrêmement importante, l'ayant utilisée moi-même régulièrement pour aller travailler au centre-ville de Montréal, donc extrêmement appréciée.

Peut-être aussi en profiter pour valider... Avec la nouvelle gare à Saint-Hubert et le nouveau stationnement incitatif, ainsi qu'avec l'ajout de la voie réservée, tout ça est venu amplifier le problème de congestion de l'intersection de la 112 et de la 116, et je me demandais si vous aviez des travaux, des études en cours et quel genre d'échéancier vous aviez pour le décongestionnement de la 112 et la 116, là, qui est un problème qui date, mais qui a été, là, amplifié de façon très importante, là, avec les nouveaux stationnements incitatifs et la voie réservée.

M. Girard (Nicolas) : ...la route...

Le Président (M. Reid) : M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Oui, excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : C'est surtout pour l'enregistrement.

M. Girard (Nicolas) : Oui. Non, ça va, je connais bien les règles. Alors, au niveau du corridor, pour la route 116, on est en train d'étudier un aménagement pour des mesures préférentielles pour les bus sur la route 116 entre Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand dans les deux directions. C'est en cours d'évaluation. Le corridor à l'étude est de 6,4 kilomètres entre le boulevard Seigneurial, à Saint-Bruno, et la rue Parent, à Saint-Basile. Et les études d'opportunité, de concept ont été complétées, et il y a un appel d'offres en cours pour l'étude d'avant-projet détaillée. Et les travaux sont prévus possiblement en 2015, et vous savez que, suite au programme de voies réservées qui avait été annoncé l'an dernier, les projets doivent coûter moins de 7 millions de dollars, là. Donc, on en est rendus là pour le projet de la 116.

Et je peux vous dire également qu'on est en train d'étudier, au niveau du corridor de l'échangeur 132-134, une bretelle dédiée aux transport collectif de la 132 vers la 134 pour l'aménagement d'une voie réservée aux autobus dans l'accotement de la route 134 pour faciliter l'accès au terminus Longueuil. Ça, c'est un autre projet sur lequel on travaille. Les plans et devis sont terminés, et on a fait une demande d'autorisation finale qui a été transmise au ministère des

Transports. Et on pense que l'appel d'offres, là, pour la construction pourrait débuter d'ici la fin du mois de juin, et les travaux sont... l'horizon est prévu, là, 2015-2016 dans le cadre de ce projet-là. On parle d'un projet d'environ 2,3 millions de dollars. Je ne sais pas si ça répond...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Girard.

Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 30)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2014-2015.

Avant de poursuivre nos travaux, je vous informe du temps approximatif qu'il reste à chaque groupe parlementaire pour l'étude de ce programme : pour le gouvernement, environ 48 minutes; pour l'opposition officielle, environ 11 minutes; pour le deuxième groupe d'opposition, environ 14 minutes; et, pour la députée indépendante de Sainte-Marie—Saint-Jacques, environ 15 minutes.

Nous débuterons ce soir avec le groupe parlementaire formant le gouvernement. Je reconnais le député de Beauce-Sud.

M. Dutil : Merci, M. le Président. Vous vous doutez peut-être que je vais vous parler de l'autoroute 73. Vous allez me permettre de faire un petit historique de cette autoroute qui est attendue depuis fort longtemps, puisque les débuts de cette autoroute-là remontent aux années 70. À l'époque, là, d'ailleurs, je vous rappelle qu'on vivait déjà une dénatalité importante, et, en 1985, l'autoroute avait été complètement arrêtée parce qu'on estimait que la population allait décroître dans la Beauce. Et nous prédisions, nous, le contraire, et finalement nous avons eu raison. La Beauce n'a pas diminué de population, la Beauce a même crû de population. Et finalement on a pu relancer ce chantier-là de grande difficulté, mais le relancer à partir de Sainte-Marie pour s'en aller vers Saint-Georges. Alors, de Québec à Sainte-Marie, ça a été relativement bien, ça s'est fait en trois ou quatre années, mais, à partir de Sainte-Marie, ça a été relativement long, et les travaux ne sont pas encore terminés, et d'ailleurs il reste encore des contrats à donner. Alors, c'est très attendu par la population beauceronne.

Je voudrais juste rappeler que la Beauce a cette particularité d'avoir encore au-delà de 30 % de sa population qui travaille dans le manufacturier, ce qui est assez exceptionnel. Le manufacturier, au Québec, représente probablement moins de 20 %, on est autour de 17 % ou 18 %. Dans la Beauce, on est encore à 30 %. Il y a une raison à ça, à mon avis. Oui, on excelle dans ces domaines-là, mais il est probablement également plus difficile d'obtenir, d'avoir des services dans nos régions comme on retrouve en ville. Il y a des choses qui ne sont pas accessibles pour les régions, qu'on ne peut pas faire et que sans... Si on était dans la moyenne provinciale au niveau du manufacturier, il y aurait un chômage extrêmement important dans des régions comme les nôtres parce que l'alternative n'est pas nécessairement là. Je nous vois mal faire des films, comme on fait à Montréal, là, d'avoir des productions cinématographiques, comme on fait à Montréal, ou d'avoir certaines industries qui exigent d'être dans des milieux urbains, et ainsi de suite. En tout cas, je ne vous conte pas l'histoire de la difficulté de nos régions, mais il y a un aspect fort important, c'est d'avoir des infrastructures concurrentielles, et c'est pour ça que nous avons insisté si longuement pour que cette autoroute-là puisse non seulement se continuer jusqu'à Saint-Georges, qui est le centre urbain le plus important de la Beauce, mais qu'elle puisse également être à quatre voies, et non pas seulement à deux voies.

Et il y a des travaux, M. le ministre le sait, il y a des travaux qui se font actuellement, qui sont en cours depuis un certain temps. On a même commencé l'autoroute à partir de Saint-Georges. Donc, on la faisait par les deux bouts parce qu'il y a une certaine difficulté à un endroit stratégique, il y a un deux kilomètres qui, actuellement, est en cour et où il y a des contestataires qui, donc, sont devant les tribunaux. Donc, on devra attendre la décision du tribunal pour ce dernier prolongement de deux kilomètres, mais il y a les autres secteurs qui, eux, sont soit en cours de confection soit à donner.

À donner, il reste un contrat de quatre kilomètres ou cinq kilomètres environ. Le ministre pourra me répondre sans doute sur l'exactitude de la longueur de ce tracé-là, mais je pense qu'il est très important d'envisager que ce contrat-là soit donné. J'entends, on me dit : Il semble que c'est pour bientôt. J'apprécierais que le ministre nous apporte cette confirmation-là non seulement de l'octroi, de la date de l'octroi de ce tronçon-là, mais également de la date de l'ouverture éventuelle de ce tronçon-là, qui est de l'élargissement à Sainte-Marie, un quatre kilomètres manquant.

Je ne parlerai pas du deux kilomètres pour les raisons que j'ai évoquées tout à l'heure et je ne demande pas au ministre d'en parler. Je sais que la population est impatiente, mais il faut comprendre qu'il y a une séparation entre les pouvoirs législatifs et les pouvoirs judiciaires et que nous ne pouvons pas nous immiscer dans une cause qui est actuellement devant les tribunaux, quelle que soit notre opinion sur cette cause-là. Donc, évidemment, j'ai cette prudence-là. Et je suis certain que, si je ne l'avais pas, le ministre me demanderait également d'avoir la même prudence.

Alors, ma question au ministre est la suivante : Est-ce que le ministre peut nous confirmer les échéances précises des tronçons qu'il reste à faire? Il y a actuellement trois tronçons qui sont en cours de fabrication. Ce sont des chantiers importants, il y a des structures. On le sait, une autoroute, ce n'est pas que faire de la route, c'est également

traverser des rivières, c'est également traverser des rangs ou d'autres routes par ce qu'on appelle des «overpass», et donc ce sont ces structures-là qui finissent par être le goulot d'étranglement de ces échéances-là. Donc, j'apprécierais qu'on puisse nous donner l'échéance de ces trois tronçons-là qui sont en cours. Et j'apprécierais également que le ministre puisse nous confirmer que les travaux pour le quatre kilomètres restant sont susceptibles d'être en soumissions publiques prochainement, comme on l'entend, et, s'ils le sont, quand le contrat sera-t-il donné et quelle sera l'échéance également de ce dernier contrat pour l'élargissement de l'autoroute de la Beauce. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député Beauce-Sud. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Merci au député. Effectivement, pour la Beauce, c'est un dossier important, une route importante. Les travaux de prolongement de l'autoroute 73 ont été divisés, comme on l'a entendu, en trois tronçons situés entre Beauceville et Saint-Georges de Beauce : le premier tronçon entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, un tronçon entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges et un tronçon situé à Saint-Georges entre la 74e rue et la route 204.

Le tronçon qui nous intéresse ici est celui entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins. Il a été séparé en trois phases, A, B et C. Les travaux des phases A et C devraient être terminés à la fin de l'été 2015 comme prévu. La phase A comprend la route du Golf jusqu'au nord du rang Fraser, incluant la 181e rue. Et la phase C va du sud du rang Saint-Charles jusqu'à la route Veilleux, incluant l'échangeur des Pins.

Le tronçon B, quant à lui, a été divisé en deux, dû aux difficultés — comme il a été mentionné précédemment — rencontrées quant aux acquisitions des emprises. Comme ça, dans le secteur où les acquisitions vont bon train, qu'on a appelé le secteur B1, on a pu faire l'appel d'offres, et le contrat est signé. Les travaux vont commencer autour de la mi-juillet.

Le secteur B2 est ce deux kilomètres qui fait l'objet d'une contestation devant les tribunaux. La cause a été entendue à la mi-mai, mais nous sommes toujours en attente du jugement. Vous comprendrez, comme le député de Beauce l'a dit, que, par respect pour les parties impliquées, nous ne commenterons pas l'affaire, qui est toujours devant les tribunaux. Pour cette raison, les travaux qui devraient être terminés pour 2015 le seront peut-être un peu plus autour de 2016. Pour ce secteur, les plans et devis sont en cours de finalisation. Il s'agit vraiment d'attendre strictement la décision de la cour pour procéder.

Pour ce qui est des autres secteurs et phases, que ce soit au niveau du prolongement ou des secteurs où il est question de doublement, tous les travaux se poursuivent normalement et respectent les coûts et les échéanciers. L'appel d'offres public du contrat du secteur 1 est en cours, et les ouvertures de soumissions auront lieu en juillet prochain. Les usagers devraient pouvoir circuler sur la nouvelle chaussée de l'autoroute à l'automne 2015, mais des travaux sur l'ancienne chaussée du secteur 1, soit entre les sorties Cameron et Carter à Sainte-Marie, seront nécessaires au printemps 2016 afin de finaliser le projet.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Beauce-Sud.

M. Dutil : Est-ce que je comprends, M. le Président, que le secteur au niveau de la route Carter sera ouvert... le contrat qu'on va accorder, là, prochainement ne sera ouvert qu'en 2016 ou si c'est 2015? Il y a une certaine ambiguïté. J'avais l'impression que ce n'était que le secteur du deux kilomètres qui était en 2016 et que l'élargissement à Sainte-Marie, lui, était dû pour l'automne 2015, même s'il y a un contrat qui est accordé prochainement.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui, effectivement, c'est ce que j'ai dit. Je me suis peut-être mal exprimé, mais les usagers devraient pouvoir circuler sur la nouvelle chaussée de l'autoroute à l'automne 2015. Mais des travaux sur l'ancienne chaussée du secteur 1, comme je le disais tantôt, entre les sorties Cameron et Carter à Sainte-Marie, seront nécessaires au printemps 2016 afin de finaliser le projet. Mais vous allez pouvoir rouler dès l'automne 2015.

• *(19 h 40)* •

M. Dutil : Pouvoir rouler sur la nouvelle partie, mais il y a des travaux à faire sur l'ancienne partie avant de pouvoir rouler sur les deux, comme on fait d'habitude, là. C'est ce qui se passe, de ce que je vois. Ce qui se passe, c'est que la nouvelle chaussée est ouverte, on peut y circuler, mais, évidemment, il y a des... parce qu'il y a les trois voies, puis il y a des lignes à changer, puis il y a des changements, et donc ça nous amènerait au printemps 2016 pour la partie route Carter. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui, exactement. En fait, les propos que vient de tenir le député sont exacts dans les dates prévues et de la façon dont il l'a expliqué pour... Effectivement, lorsqu'on travaille en tronçons, lorsqu'on travaille en sections, inévitablement il y a du chevauchement, inévitablement tout ne peut pas être terminé en même temps, et c'est la seule façon... en fait, la meilleure façon qu'on a pour vous permettre de pouvoir circuler à l'automne, évidemment, en 2015. Ça n'aurait pas été une bonne idée de dire : On va attendre que l'ensemble de l'oeuvre soit terminé, puis là on ouvre les barrières. Ce n'est pas ça du tout, et on veut permettre le plus rapidement possible aux citoyens de la Beauce de pouvoir l'utiliser. Et inévitablement, on l'a souligné, Cameron et Carter à Sainte-Marie, bien, évidemment, après les travaux, 2016, tout ça, les gens pourront l'utiliser d'une façon globale, mais il reste quelques travaux à terminer. Et je pense

que les gens de la Beauce seront bien heureux des investissements qui ont été faits en Beauce, justement, pour réaliser ces travaux au niveau de cette route.

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute, oui.

M. Dutil : Une dernière remarque en terminant. Les gens de la Beauce vont être très heureux, mais les gens du Québec aussi vont être très heureux d'avoir une Beauce qui peut être encore plus dynamique et mieux servir le développement économique du Québec en ayant une infrastructure compétitive par rapport aux autres régions du Québec. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au bloc de la députée indépendante, celle de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Je vous laisse la parole.

Mme Massé : Merci, M. le Président. J'aimerais aborder dans ce bloc-là, M. le Président, la question du transport adapté. Alors, on est conscients que, dans le contexte actuel, dans le vieillissement de la population, avec la réalité qui est vécue par les personnes à mobilité réduite, on sent aussi, au niveau de l'Assemblée nationale, un assez grand consensus au niveau de la volonté de s'assurer que les gens vont pouvoir vieillir à la maison, vont pouvoir, donc, avoir l'ensemble des services nécessaires pour assurer leur vieillissement à la maison, alors que, lorsqu'on a regardé dans les crédits, on découvre, d'une part, que... et les groupes de défense des droits nous en ont fait part, une grande déception au niveau de trois éléments. Premièrement, l'aide à l'adaptation des taxis et des autocars, alors on voit apparaître seulement des crédits de 1,5 million, alors que, juste l'an dernier, il y a eu un décaissement de 2 millions. Donc, il y a là un manque à gagner de 500 000 $. Même chose au niveau de l'aide à l'adaptation des véhicules. Alors, pour les gens qui se trouvent à avoir besoin, pour se déplacer, d'adapter leur véhicule, une autre baisse de 500 000 $. Et, de façon plus inquiétante, l'aide spécifique pour les transports adaptés, qui passe cette fois-là, heureusement, de 76 à 88 millions, mais les besoins largement identifiés... le gouvernement précédent proposait une hausse de 96 millions par année sur cinq ans. Alors, ça témoignait des besoins identifiés.

C'est sûr qu'en plus, lorsqu'on regarde... Et là c'est sûr que je suis consciente que je parle de transport adapté, mais je ne peux pas le dégager de l'ensemble de la situation de cette population extrêmement vulnérable. Pas qu'elle ne veut pas contribuer, pas qu'elle ne veut pas participer, mais qui ne peut pas se déplacer aisément. On apprenait dans les crédits au niveau de l'habitation qu'il y a, au niveau de l'adaptation des domiciles, un autre 19 millions de coupé.

Alors, je me dis, M. le ministre a la chance, peut-être, d'envoyer un message clair à ces gens-là. J'aimerais savoir, alors qu'il a clairement poursuivi le travail qui a été entamé dans le précédent gouvernement de transférer le 1 milliard de dollars de transport terrestre à transport collectif, il a suivi cette bonne idée là pour nous amener dans le XXIe siècle... Bien, ce que je me demande, c'est pourquoi, en matière de transport adapté auprès des gens les plus vulnérables, il n'a pas suivi le même esprit.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. M. le ministre.

M. Poëti : Dans un premier temps, si vous permettez et autorisez mon sous-ministre à répondre sur des montants spécifiques sur le transport adapté... Mais je dois vous rassurer d'emblée que les déficits en transport adapté sont comblés et qu'on a l'intention, évidemment, de revoir aussi au niveau des taxis — vous donniez l'exemple au niveau des taxis — et au niveau des véhicules aussi que les gens veulent adapter parce que c'était donné beaucoup à l'externe, donc à l'extérieur, et de regarder de quelle façon on pourrait maximiser et obtenir davantage de services, de parties aussi de modification à des coûts qui sont plus raisonnables. On doit avouer qu'au début les soumissionnaires qui pouvaient le faire, c'était excessivement dispendieux dans un contexte où c'est quelque chose qui... qu'on fait. On a eu aussi des bonnes nouvelles au niveau de l'aide qu'on vient de recevoir sur l'adaptation des taxis et des autocars.

Alors, si vous permettez, pour le détail des chiffres, pour être précis dans la question que vous demandez, mon sous-ministre, M. Caron, va répondre précisément aux chiffres de votre question.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement? Consentement. M. Caron, voulez-vous nommer, s'il vous plaît, avant de commencer?

M. Caron (Jacques) : Jacques Caron, sous-ministre associé. Alors, pour répondre à votre question, dans le cadre de la Stratégie nationale de mobilité durable, il y a un budget qui a été annoncé de 1,5 million pour l'adaptation des taxis et autocars.

Pour ce qui est de l'enveloppe concernant l'adaptation des véhicules aux personnes handicapées, la même enveloppe a été maintenue. Comme M. le ministre l'a mentionné, il y a des besoins additionnels qui ont été faits. On nous a demandé de dégager les argents nécessaires, de voir avec la Société de l'assurance automobile, d'identifier les endroits spécifiques et d'avoir une stratégie plus ciblée à l'intérieur des besoins au niveau de ces véhicules-là.

Pour ce qui est de l'enveloppe concernant l'aide spécifique au transport adapté, c'est la même enveloppe qui était prévue l'an passé. Dans les crédits, vous avez un montant qui est plus bas en 2013-2014 pour une raison bien simple, c'est qu'il y a eu des devancements sur une enveloppe qui était similaire. Donc, ce qu'on rétablit dans le cadre du budget actuellement, c'est l'enveloppe qui était prévue au niveau de... la même enveloppe qui était prévue pour l'an passé est reportée cette année.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le sous-ministre. M. le ministre.

M. Poëti : En terminant, si vous permettez, les discussions que j'ai eues avec la Société de l'assurance automobile, lorsqu'on parlait de 8 millions, 8,5 millions, j'ai demandé quel était, selon eux, le besoin selon les demandes qu'ils avaient reçues, donc on ne parlait pas de 15 millions, on m'a indiqué : Plus ou moins 10 millions, donc peut-être un manque à gagner de quelques millions dans ce domaine-là. Donc, on est après le regarder.

Je dois aussi souligner... vous dire qu'à partir de cette problématique-là et des chiffres qu'on a vus j'ai questionné comment se fait-il que, là, on a un taux d'augmentation aussi élevé. Alors, évidemment, pour la bonne raison que de plus en plus autant les commerçants que les résidents et l'ensemble des infrastructures permettent le déplacement davantage de personnes à mobilité réduite. Et d'ailleurs, à ce sujet-là, je veux vous rassurer aussi qu'on travaille avec la STM et l'AMT pour permettre davantage l'utilisation du transport collectif, l'utilisation du métro, l'utilisation de l'autobus, l'utilisation du train, parce que certaines de ces personnes-là n'ont pas d'autre choix actuellement, parfois, que de prendre le taxi adapté lorsqu'ils pourraient utiliser — et déjà plusieurs s'en servent — du transport collectif, dont le métro de Montréal.

J'ai également demandé à mon ministère de dédier des sommes non utilisées à d'autres projets — parce que ça arrive, je vous l'ai dit tantôt, à 90 % on réalise nos projets — et de les transférer dans le budget du transport adapté pour permettre justement... Si on peut ajouter 100, ou 200, ou 500 à 1 million, bien on va le faire pour combler ces déficits-là. Je comprends ça également, qu'on va poursuivre, comme je disais tantôt, l'ajout d'ascenseurs dans le métro de Montréal, de même dans le cadre du programme Réno-Systèmes.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Alors, j'entends, M. le Président, qu'effectivement il y a une préoccupation du ministre et j'entends même que des sommes non utilisées pourraient être investies au niveau de l'aide spécifique au transport adapté. C'est heureux. Je comprends aussi que les besoins identifiés tournaient autour de 10 millions. Donc, en espérant qu'il reste assez de sommes non utilisées pour, au moins, pouvoir répondre aux besoins à ce moment-là.

Peut-être, dans les quelques minutes qu'il nous reste, j'aimerais aborder un autre sujet, c'est la question du Fonds vert, hein, le Fonds vert et le développement du transport en commun. Alors, brève mise en situation, le budget Bachand 2012-2013 nous avait annoncé que le deux tiers des recettes du marché du carbone qui transitent par le Fonds vert financeraient des réductions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports, notamment, bien sûr, le transport en commun. On a fouillé au niveau du budget du ministre des Finances, on n'a trouvé aucune indication sur l'usage du Fonds vert. On le sait, à l'heure où on se parle, qu'il y a environ 2,1 milliards d'accumulés dans le Fonds vert. Alors, notre question, ce serait de voir quelles sont les intentions du ministre des Transports de rendre honneur à ce fonds-là et d'utiliser les sommes en développement de transport en commun.

• *(19 h 50)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, la députée a entendu précédemment l'ensemble des efforts d'électrification des transports qu'on veut faire au Québec. Déjà, en partant, on va participer davantage à cet effort climatique. Le gouvernement entend conserver au Québec le rôle reconnu de leader dans le domaine de la lutte contre les changements climatiques. Lors du discours inaugural, le 21 mai 2014, le premier ministre a confirmé la mise en oeuvre du plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 — que je vous invite à regarder — avec comme objectif de réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions québécoises de GES par rapport à leur niveau de 1990. Le ministère des Transports a amorcé la mise en oeuvre de la plupart des actions sous sa responsabilité dans le cadre de ce plan, et les mesures sont conformes à ce qui était prévu lors de son lancement en 2012. On n'a pas fait de modifications, on n'a pas retiré d'actions à l'intérieur du plan d'action 2013-2020 qui... si jamais vous ne l'avez pas, qu'on va vous produire pour pouvoir le regarder et voir quelles sont nos actions précises dans ce domaine-là. Notre intention, évidemment, n'a pas changé, et on va continuer notre engagement pour combattre les effets de serre au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Juste pour être certaine que je comprends bien, donc, dans le Fonds vert actuellement, il y a là des argents qui vont être utilisés dans la perspective d'électrification des transports. Et, si j'ai bien compris, est-ce qu'on peut s'entendre qu'on parle d'électrification des transports en commun?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Oui, bien sûr, parce que c'est ceux-là qu'on pourra utiliser plus rapidement au niveau technologique, qui existent déjà et qui sont possibles. Évidemment, tout ce qui est le volet de l'automobile, tout ce qui est le volet des motocyclettes... D'ailleurs, vous avez au Québec des gens qui roulent actuellement avec des motocyclettes électriques d'assez grande performance, des voitures électriques aussi, mais qui ont une certaine restriction — vous le savez comme moi — de distance, donc de temps d'utilisation, ce pour quoi les bornes, évidemment, d'Hydro-Québec s'installent. Mais, vous savez, on est à l'aube d'un changement important, d'une avancée technologique importante. Et je sais que d'avoir de l'argent en banque pour pouvoir l'utiliser dans les bonnes situations, c'est important, on serait portés à dire : Investissons immédiatement dans un produit ou dans un autre, mais ce qui s'en vient dans les années à venir — et

c'est assez court terme — toute la modification de l'utilisation d'énergie ou de ressources autres, évidemment, que l'essence est dans un moment charnière important, et on doit le faire d'une façon réfléchie, et l'action sera mise en oeuvre dans le cadre du plan d'action 2013-2020. Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif remplace le programme des actions. Et il y a également un projet de démonstration de trois autobus entièrement électriques rechargés par biberonnage, donc dans les extrémités. Voici des exemples de ce qu'on veut travailler, des exemples de ce qu'on veut faire, et ça, c'est daté du 6 février 2014.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Bien, en fait, je suis plutôt très heureuse d'entendre ça parce que, vous savez, quand on parle d'équité intergénérationnelle, il ne faut jamais oublier que ce qui va coûter cher dans les décennies à venir, c'est l'état de la planète qu'on va laisser à nos enfants. Et je pense que, là, on n'est plus juste des partis marginaux qui sont en train de dire : Il faut agir radicalement, et je suis d'accord avec vous, moi, ce n'est pas parce qu'on a de l'argent qu'on est obligés de la dépenser tout de suite, hein, on peut l'utiliser au moment opportun. Mais je pense que le Fonds vert existe quand même depuis assez d'années pour qu'on puisse poser des gestes au fur et à mesure pour nous assurer qu'on prenne... déjà, nous sommes en retard, mais qu'on prenne de moins en moins de retard. Donc, je suis contente d'entendre ça, et on ira lire les plans en question. Ça va être tout, M. le Président, je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à un bloc gouvernemental. Je reconnais le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. M. le Président, à ce moment-ci, j'aurais des questions pour le ministre concernant, je vous dirai, une histoire d'autoroute chez nous qui s'appelle l'autoroute Alma-La Baie, c'est-à-dire l'autoroute 70, je vous dirai, qui est une saga politique. L'autoroute fut construite progressivement depuis le début des années 80, M. le Président. Il a fallu presque 10 ans pour construire les huit premiers kilomètres. Elle a même reçu le surnom de la plus petite autoroute du monde, M. le Président, c'est-à-dire entre Chicoutimi et Chicoutimi, pendant cette période. Je suis convaincu que vous connaissez l'histoire, M. le Président.

Dans les années 1990, le projet original fut modifié. Il fut alors décidé de transférer la route 170 en route à quatre voies à chaussées séparées au lieu d'une autoroute entre Jonquière et Saint-Bruno. Il y avait l'autoroute Chicoutimi-Chicoutimi, ensuite Chicoutimi-Jonquière, puis, après ça, il y a eu Jonquière—Saint-Bruno, mais c'était plus une route à quatre voies, et ce projet fut complété en 1999. En 2001-2002, 17 kilomètres de l'autoroute 70 furent mis en service pour relier cette section de la route 170 au tronçon de la 70 déjà existant depuis les années 80.

À ce jour, il reste 19 kilomètres d'autoroute à construire pour compléter la voie rapide entre Alma et La Baie : cinq kilomètres à l'ouest, dans les environs d'Alma, et 14 kilomètres à l'est, entre Chicoutimi et La Baie. Le secteur ouest, qui est aux environs d'Alma, est à l'étape de l'étude de faisabilité. Et, en 2011, le gouvernement libéral de ce temps a annoncé 50 millions sur trois ans sur le tronçon est, c'est-à-dire entre Chicoutimi et La Baie. Et, en novembre 2012, le dernier gouvernement a annoncé la continuité pour 19 millions. La population de la région est en attente, M. le Président, et... Elle est très en attente après 34 ans de discussion au niveau de l'autoroute 70.

Maintenant, il faut le dire pour ceux qui nous écoutent, c'est un cordon autoroutier qui permet et permettra, bien sûr, de faire circuler les biens et produits de part et d'autre de notre grande région, c'est-à-dire entre le Lac-Saint-Jean et le Saguenay. Souvent, M. le Président, les gens mêlent le Saguenay avec le Lac-Saint-Jean ou le Lac-Saint-Jean avec le Saguenay, mais, vous savez, c'est une région, c'est un tout, mais c'est grand, et véritablement il y a le lac Saint-Jean et puis qui se déverse dans une rivière qui s'appelle la rivière Saguenay. Il y a des habitants tout le long de ça, je vous dirai, pratiquement 260 quelques mille habitants, et ce sont des gens qui, véritablement, se sont toujours défendus, ont toujours travaillé pour leur développement, et un tronçon aussi important, je pense, de route, pour eux, c'est très, très important, et, véritablement, ça va leur permettre de faire circuler des produits du Lac-Saint-Jean et d'avoir accès au port de mer en eau profonde de Grande-Anse, qui est la porte sur le monde pour toute la région, qui permettra également de faciliter le développement du port de Grande-Anse lui-même, M. le Président.

Donc, ma question à M. le ministre : Quel est l'état d'avancement des travaux sur l'autoroute 70 actuellement pour, justement, bien situer le projet et informer la population à ce sujet, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Dubuc. M. le ministre, je vous passe la parole en vous disant qu'il y au moins un autre bleuet dans la salle.

M. Poëti : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Qu'il y a au moins un autre bleuet dans la salle.

• *(20 heures)* •

M. Poëti : Bon, bien c'est bon pour les bleuets. Alors, merci, M. le Président. Écoutez, effectivement, parfois on entend des histoires sur les années et le temps avec lequel les choses, parfois, s'étirent ou tardent à arriver, mais, finalement, arrivent. Il y a des histoires de la 50, il y a des histoires de la 30, et votre histoire, évidemment, est particulière et aussi importante que les gens qui attendent l'ensemble des infrastructures, souvent dans des choses qui sont déjà débutées. Vous avez fait un préambule sur ce que je vais appeler la problématique ou, finalement, la réalisation des travaux. J'espère pouvoir vous éclairer à la satisfaction de l'ensemble des gens que vous représentez.

Les travaux de l'autoroute 70 annoncés en avril 2013 se situent entre Chicoutimi — on l'a bien compris — et le chemin Grande-Anse sur une longueur totale de 7,6 kilomètres. Les travaux de construction de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et le chemin de la Grande-Anse se poursuivent actuellement avec la construction de deux tronçons autoroutiers totalisant 5,45 kilomètres. Ces travaux devraient se terminer à l'automne 2014. Le premier tronçon comprend des travaux de terrassement de 3,9 kilomètres d'autoroute, incluant la construction de structures, qui ont débuté en octobre 2012 et se poursuivent jusqu'à l'automne 2014. Il s'agit du tronçon entre le rang Sainte-Famille et le chemin du Plateau. Ces travaux sont réalisés par la Coentreprise Alfred Boivin et Paul Pedneault. Le contrat a été octroyé au montant de 18,9 millions. Le second tronçon en cours comprend les travaux de terrassement pour un tronçon de 1,5 kilomètre situé entre la fin de l'autoroute actuelle et le tronçon de 3,9 kilomètres actuellement en construction.

Ces travaux comprennent également la construction de bretelles et d'un pont d'étagement. Le contrat de ces travaux, qui se poursuivront jusqu'à l'été 2014, a été octroyé en juillet dernier à Construction J. & R. Savard ltée au montant de 7,6 millions. Ce tronçon n'inclut pas le raccordement avec l'autoroute existante. Les raccords se feront lors de la mise en service du projet pour des raisons de sécurité et, simplement, de gestion de la circulation.

Un contrat de déboisement d'un nouveau tronçon de 2,1 kilomètres derrière le quartier militaire est terminé. Le contrat avait été octroyé par appel d'offres public à l'entrepreneur J. & R. Savard au coût de 101 600 $.

Le ministère poursuit donc les travaux en cours pour qu'ils soient réalisés dans les délais requis, et ce, en s'assurant de minimiser les impacts sur les résidents et les usagers de la route par diverses mesures d'atténuation.

Afin de permettre la construction des remblais d'approche de la structure Sainte-Famille ainsi que le déplacement des services d'aqueduc, le rang Sainte-Famille sera barré dans le secteur du chantier du prolongement de l'autoroute 70 pour une durée de quatre à cinq semaines à partir du 25 juin 2014. Le rang Sainte-Famille restera accessible à la circulation locale de part et d'autre du point de barrage, au nord par le boulevard Saint-Jean-Baptiste, la route 372, et au sud par la route 170.

Alors, en terminant, je vous dis : Ça achève. Je vous dis que les contrats sont donnés. Je vous dis qu'ils vont être réalisés et j'espère que les bleuets vont être bien contents d'avoir, finalement, ce qu'ils avaient besoin, ce qui était nécessaire dans votre région. Et ça démontre également une belle occasion de dire qu'on dépense beaucoup d'argent pour les grands centres, on dépense beaucoup d'argent pour Montréal, Québec, mais on dépense de l'argent en région également pour des besoins locaux, des besoins nécessaires. Et parfois, comme dans les grands projets des grandes villes, cependant, les délais qui sont nécessaires nous apparaissent toujours trop longs, et j'espère pour vous, avec les dates que je viens de vous donner, vous allez comprendre que tout ça s'achève très bientôt.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc, vous avez encore 3 min 30 s.

M. Simard : Juste une petite, M. le Président. Je ne sais pas si M. le ministre pourrait informer, en tout cas, tout au moins les gens qui nous écoutent et nous informer par la même occasion à l'effet... Tout à l'heure, j'ai expliqué, j'ai dit qu'il y avait le tronçon ouest qui était, lui, en étude de faisabilité. Est-ce que M. le ministre a la date, à savoir est-ce que... Parce que je sais qu'il va y avoir un BAPE là-dessus. Est-ce que vous avez la date à laquelle le BAPE pourrait être annoncé là-dessus? Je ne sais pas si vous avez la réponse. Si vous ne l'avez pas, tout au moins...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Ce que je vous répondrais, c'est que, dès que je vais l'avoir, je vais vous le dire, mais actuellement je n'ai pas la date. Je n'ai pas la date du début des travaux du BAPE, mais c'est une information qu'on va pouvoir obtenir bientôt.

M. Simard : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai une autre question du côté... Oui, M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui, merci. Merci, M. le Président. Je vais vouloir aborder... Il nous reste quoi, trois, quatre minutes dans ce bloc-là?

Le Président (M. Reid) : Deux minutes.

M. Huot : Combien?

Le Président (M. Reid) : Deux minutes, à peu près.

M. Huot : Deux minutes. Oh! deux minutes.

Le Président (M. Reid) : 2 min 30 s.

M. Huot : Donc, bien, peut-être rapidement, ce matin... On poursuivra sur l'autre bloc, là, pour l'autoroute Robert-Bourassa, entre autres les voies réservées. Moi, je vais vouloir parler de ça.

Peut-être revenir sur ce matin, ce matin dans... Vous savez, M. le Président, dans mes questions, il y a plusieurs volets quand je pose mes questions. Donc, on n'a peut-être pas assez clairement parlé des échéanciers pour Henri-IV dans

les questions ce matin. Donc, peut-être, là, rapidement... Puis on poursuivra peut-être, là, pour d'autres sujets, mais rapidement, là, échéancier Henri-IV pour être très clair, pour que la population qui nous écoute, qui écoute les crédits comprenne bien, et ils sont très nombreux ce soir...

Une voix : ...

M. Huot : Mais il y a des rediffusions, M. le député de Granby, donc il ne faut pas sous-estimer la population qui nous écoute. Échéancier Henri-IV pour les prochaines années, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, s'il vous plaît, à vous la parole.

M. Poëti : Bien, écoutez, effectivement, si le député veut un petit peu de... s'il peut trouver ça... Ça regardait mal, hein?

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Poëti : Alors...

Une voix : ...

M. Poëti : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Tu étais disparu.

M. Poëti : Oui, mon sous-ministre était parti. En fait, une évaluation raisonnable des travaux... Vous savez qu'il y a les deux structures à réaliser. Donc, au cours des deux prochaines années, on va travailler sur les deux infrastructures qui avaient été placées au PQI par le précédent gouvernement. Évidemment, on va s'assurer qu'elles soient assez larges pour... d'Henri-IV. Et, avec le ministère, ce qu'on a regardé, pour nous, un échéancier raisonnable et plausible, c'est huit ans. Alors donc, à partir de là, le temps de terminer l'ensemble des travaux, on parle de huit ans. Et ça peut paraître surprenant pour les gens qui nous écoutent, mais ce n'est pas un petit projet. Et c'est celui sur lequel on va travailler, et ce sont les échéanciers qu'on a actuellement et qu'on veut respecter.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc du deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole à la députée de Saint-Hyacinthe.

Mme Soucy : Bonjour, M. le Président. M. le Président, M. le ministre m'a beaucoup interpellée aujourd'hui en parlant de sécurité routière pour les jeunes. Je suis mère de trois adolescents et je trouve, tout comme M. le ministre, que nous devons tout faire pour les protéger. Mais, puisque vous parlez de sécurité routière, il y a un dossier qui m'interpelle dans la circonscription de Saint-Hyacinthe, c'est celui de la voie ferrée du Canadien National qui traverse l'autoroute 20 à la hauteur du kilomètre 130, qui oblige les automobilistes à s'arrêter sur l'autoroute. Parce qu'au Québec on dirait qu'une voie ferrée qui traverse une autoroute où des voitures filent à 100 kilomètres à l'heure, parfois plus, ce n'est pas dangereux ou, du moins, pas assez pour faire quelque chose. Depuis plusieurs années, les citoyens demandent qu'on rétablisse la situation. Alors, chaque année, pourtant, il y a des accidents routiers qui se produisent à cet endroit. Ça a des conséquences diverses : des morts, des blessés graves, des vies changées ou brisées ainsi que plusieurs bouchons de circulation.

Alors, M. le Président, depuis le début de l'étude de crédits, le ministre a répété à maintes reprises le mot «sécurité routière». Aujourd'hui, je lui donne la chance de prêcher par l'exemple en s'engageant envers les automobilistes du Québec. M. le Président, est-ce que M. le ministre pourrait s'engager à trouver une solution afin d'assurer la sécurité des automobilistes pour éviter d'autres morts ou d'autres blessés graves?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Saint-Hyacinthe. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, M. le Président, effectivement, la question est exceptionnelle parce que la situation est exceptionnelle. Au Québec, honnêtement, je n'ai pas connaissance d'un autre endroit où on voit une situation comme celle-là. C'est non traditionnel et c'est un cas rare. Deuxième chose, je vais tenter d'obtenir les statistiques entourant des accidents ou, pire encore, des décès. À moins que la députée les ait, alors elle pourra nous en faire part.

Mais il y a une deuxième problématique à ce cas qui est rare, c'est que la voie ferroviaire ne nous appartient pas, là, on a... Mais je ne m'en dissocie pas, là, puis je ne pense pas que c'est une bonne idée, mais je dis juste que les discussions devraient avoir lieu avec le fédéral dans ce cas-ci pour être capable de modifier quelque chose comme celui-là. On ne me rapporte pas d'incident ou d'accident majeur. Si vous en avez, vous me le dites. Mais évidemment, toutefois, en raison de la signalisation en place, il y a eu des incidents, mais aux endroits où ce n'est pas des autoroutes. Et je conviens facilement qu'une situation... on peut difficilement comparer ça avec un autre endroit où on a de la signalisation.

Je m'engage à regarder vraiment le dossier, aller voir de quelle façon avec le fédéral... Mais des solutions pour ça, il n'y en a pas plusieurs. Vous comprenez que c'est soit passer par-dessus ou passer en dessous parce qu'il n'y a pas d'autre façon de faire. Et je vais discuter, je m'engage à discuter avec les gens du fédéral pour voir les possibilités

qu'on pourrait avoir pour régler une situation qui est, de toute évidence, anormale, sur une voie rapide, d'avoir une voie ferrée. Malgré l'ensemble des mesures de sécurité qu'on y a placées, malgré l'ensemble des précautions que les gens tentent de prendre, c'est bien certain que d'avoir une voie ferrée sur une voie rapide, ce n'est certes pas une solution idéale et sécuritaire.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez compléter, M. le ministre?

• *(20 h 10)* •

M. Poëti : Oui. Bien, écoutez, mais c'est de la prévention. Je ne crois pas que ça va satisfaire complètement la députée, je vais quand même lui dire : Une préhension permettant d'actionner des clignotants de présignaux avant les feux ferroviaires va être ajoutée en 2014. Donc, c'est-à-dire qu'en amont, des deux côtés, il y aura des présignaux. À part ceux, évidemment, des panneaux rouges qui s'actionnent, il va y avoir des signaux préalables, des clignotants en avance des deux côtés pour aviser de ceci. Maintenant, ce que ça va permettre, c'est que les gens s'arrêtent plus tôt, de ne pas se rendre, évidemment, à l'intersection du train, donc une mesure de sécurité additionnelle qui va être faite en 2014. Mais je m'engage à parler avec le fédéral à ce sujet-là pour voir qu'est-ce qu'on pourrait réaliser dans un but commun. Et vous avez raison de dire que je l'ai soulevé beaucoup, la sécurité des usagers est importante, et on est devant probablement le seul cas au Québec de cette nature-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce que votre question est complétée? Vous voulez reprendre la parole?

Mme Soucy : Non. Alors, vous avez raison, M. le ministre, en disant que la prévention ne me satisfait pas. Alors, c'est une question de pure sécurité ici. Alors, je vous dirais que, comme vous ne les avez pas, oui, il y a eu des accidents qui sont majeurs, et j'aimerais vous en citer quelques-uns. Alors, en 1987, il y a eu, évidemment, un accident mortel. En 2005, il est arrivé un gros accident avec une semi-remorque et le convoi ferroviaire. Tout récemment, le 15 novembre 2013, il y a eu un accident majeur aussi à cet endroit. Alors, c'est pour vous en citer quelques-uns. Alors, vous pouvez réitérer le fait que vous allez trouver une solution sécuritaire pour les automobilistes, c'est bien ça, dans un avenir très rapproché?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, alors, le passage obligé avec le CN et Transports Canada est essentiel. Il m'est difficile de prendre une décision à la place de Transports Canada, mais il ne m'est pas difficile de leur en parler. Il ne m'est pas difficile de parler avec le CN, mais ils sont propriétaires de la voie. On est en avant de quelque chose d'exceptionnel. Je vous ai dit d'emblée que je comprends facilement votre préoccupation. Je vais documenter l'ensemble des événements, je vais documenter l'ensemble des accidents. Et un seul accident, c'est un de trop. Mais je vous assure que je vais avoir des rencontres avec le CN et Transports Canada à ce sujet-là pour tenter de trouver une solution le plus rapidement possible sur un problème qui... depuis fort longtemps.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Saint-Hyacinthe.

Mme Soucy : Alors, M. le Président, dans le même ordre d'idées, M. le ministre accorde beaucoup d'importance au transport en commun, budget de 983,5 millions. Avez-vous réactualisé l'étude de faisabilité pour le train de banlieue à Saint-Hyacinthe?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, si vous voulez, le président de l'AMT, qui est toujours ici, qui a l'information précise, si vous voulez l'entendre...

Une voix : ...

M. Poëti : Vous ne voulez pas.

Mme Soucy : Bien, une réponse rapide. Je ne sais pas...

M. Poëti : Bien, on peut faire ça rapide, je veux dire, on est...

M. Girard (Nicolas) : Oui. On est en train... il y a actuellement une étude qui est... Est-ce que je peux m'avancer, monsieur...

M. Poëti : Il y a une étude qui est en cours actuellement...

M. Girard (Nicolas) : Et il y a eu plusieurs rencontres avec les autorités de la ville de Saint-Hyacinthe, la chambre de commerce. C'est une étude qui est financée à... c'est 125 000 $, financé en partie par la ville et financé par le ministère des Transports. Évidemment, si on décide d'aller de l'avant et de prolonger la ligne de Mont-Saint-Hilaire jusqu'à

Saint-Hyacinthe, ça générerait des investissements majeurs sur le plan des infrastructures, plusieurs dizaines de millions de dollars. Alors, c'est un élément qu'on doit étudier, puis au terme... lorsque l'étude sera terminée...

Le Président (M. Reid) : ...une seconde...

M. Girard (Nicolas) : Oui.

Mme Soucy : La date de faisabilité, quand est-ce qu'on va avoir les résultats?

M. Girard (Nicolas) : Écoutez, je pense que les travaux... il nous reste encore des travaux à accomplir, mais je pense que, d'ici la fin de l'année, on devrait avoir des résultats. Puis on est en contact, on a eu plusieurs rencontres depuis 2013 avec les autorités de la ville de Saint-Hyacinthe et la chambre de commerce, que nous avons rencontrée à plusieurs reprises.

Mme Soucy : Merci.

Le Président (M. Reid) : Oui, merci beaucoup. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Je veux revenir sur les trains et la situation de Lac-Mégantic, M. le ministre. Vous parliez de négociations que vous pourriez avoir avec le fédéral avec ma collègue concernant la situation assez particulière de l'autoroute 20 et de la voie qui traverse l'autoroute, mais je veux vous amener aussi sur la MMA, la MMA qui, vous le savez, a été vendue... bien, qui a été rachetée même par le fonds d'investissement Fortress. Et, depuis qu'on a recommencé à bâtir Mégantic, vous le savez, les trains de marchandises peuvent continuer de circuler, et on parle même, d'ici un an, que des trains avec des marchandises ou matières dangereuses pourraient repasser à Lac-Mégantic dans la prochaine année, sinon les prochains 18 mois.

Je suis dans la région de Granby, Bromont, Farnham depuis 20 ans. Tout le monde connaît, chez nous, la problématique du réseau entre Farnham, et les États-Unis, et le Maine, et je veux que vous vous engagiez aujourd'hui, M. le ministre, à faire toutes les pressions inimaginables avec la ministre Lisa Raitt pour qu'on oblige la nouvelle société, le nouveau fonds propriétaire du réseau à investir de l'argent sur ce réseau. Il est important que, si, un jour, on revoit des trains avec des matières dangereuses, qu'on puisse s'assurer... Vous le savez, M. le ministre, Transports Canada disait à MMA : Vous avez deux choix : vous investissez sur une portion x du réseau, sinon on réduit la vitesse. Qu'est-ce que la société a choisi pendant tant d'années? Réduire la vitesse, avec, malheureusement, le résultat malheureux qu'on a connu l'été dernier.

Alors, une question fort simple : Dans ces négos, peut-être, avec le fédéral concernant la voie Saint-Hyacinthe, est-ce qu'il peut s'engager à faire toutes les pressions possibles pour que Transports Canada s'assure qu'il y aura des investissements ou même, du côté du ministère et... de son ministère à lui, de faire toutes les pressions possibles pour que la nouvelle société puisse rajeunir, sinon investir de l'argent sur le réseau, qui est extrêmement désuet dans notre région?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, je remercie le député de sa question. Je comprends également l'enjeu lorsqu'on parle de trains. Je dois cependant, quand même, dire que la situation de Mégantic et celle de l'autoroute 20 n'est pas, en soi, comparable, mais je comprends la préoccupation du député. Il faut aussi se dire que déjà, au niveau fédéral, ce qui s'est produit à Mégantic, tel que ça s'est produit, ne va pas se reproduire une autre fois parce que des actions ont déjà été prises.

Maintenant, le nouvel acquéreur de MMA, Acquisition Holdings, a clairement fait part de son intention de prendre des mesures opérationnelles pour assurer la sécurité de ses activités. Le promoteur nous inspire confiance et nous a démontré sa volonté de bien faire.

Ensuite, le premier ministre a mis sur pied un comité interministériel sur la relance du Lac-Mégantic. Ce comité est présidé par mon adjoint parlementaire le député de Mégantic, qui est ici présent avec nous ce soir. Le comité a un rôle d'accompagner la municipalité et les citoyens de Mégantic pour s'assurer d'établir un climat et un sentiment de sécurité à l'égard du transport ferroviaire. L'étude de faisabilité pour le déplacement de la voie s'inscrit dans cette direction. Tel qu'annoncé par le ministre des Finances, le gouvernement du Québec va investir 2,5 millions dans l'étude de faisabilité sur la voie de contournement du Lac-Mégantic. Nous nous attendons, naturellement, à ce que le gouvernement fédéral, la municipalité et la compagnie Fortress contribuent financièrement à l'étude de faisabilité. Et j'étais dans une de ces réunions-là où Fortress a dit qu' elle voulait participer, avec ses compétences, à cette étude de faisabilité là. Mais, avec mon collègue ministre des Affaires municipales et également mon adjoint parlementaire de Mégantic, on a convenu aussi que, s'il y avait des profits qui étaient faits par Fortress, il y aurait un partage aussi des profits dans l'investissement que le Québec pourrait faire avec le fédéral dans le déplacement de cette voie-là.

Donc, à partir de là, il y va de la vie complète de l'économie de Mégantic que cette voie-là soit fonctionnelle. Qu'elle le soit ailleurs, je pense que ça va de soi. On a connu la tristesse, les peines et ce que les gens de Mégantic vivent. Maintenant, c'est assez exceptionnel, un déplacement de voie. Mais, dans ce cas-ci, le fédéral veut participer avec nous sur l'étude de faisabilité, nous allons y participer, nous nous sommes engagés et nous avons déjà amorcé les discussions avec Fortress à l'effet que, s'il y a de l'argent qui se fait là, il ne sera fera pas sur le dos des Québécois et des gens de Mégantic, mais qu'il y aura un partage des revenus de fait par cette municipalité-là. Il me semble que c'est quelque chose qui est intéressant, il y a des retombées économiques pour cette région.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Bonnardel : ...intéressant comme entente que Fortress pourrait avoir avec Lac-Mégantic. La voie de contournement, je n'ai aucun problème. Juste que le ministre n'a pas répondu à ma question. À savoir, au-delà de la voie de contournement possible, de cette étude que Fortress va payer en partie avec le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, il y a énormément d'investissements sur le réseau de Farnham jusqu'à Lac-Mégantic. Alors, demain matin, là, quand bien même qu'il y aurait quelques sous, je comprends ça, mais est-ce que le ministre va s'engager minimalement avec Fortress que Fortress investisse des sous pour soutenir son réseau, qui est désuet? Alors, ça, c'est une question fort simple.

Et je termine mon étude de crédits, M. le Président, peut-être avec les deux dernières minutes que je peux voir... Est-ce que le ministre peut nous indiquer où il en est rendu... Ce matin, il y avait un article de Jean-Luc Lavallée dans *Le Journal de Québec* qui nous parle des ratés du processus d'expropriation pour la 175, donc, entre Saguenay et Québec. On parle d'à peu près 54 dossiers qui n'ont pas encore été complétés pour des raisons administratives ou juridiques, donc une situation où on appelait la relocalisation résidentielle involontaire dans le cadre d'un réaménagement routier. Est-ce qu'il peut nous dire rapidement, avec peut-être la minute qui reste, où on en est, donc, pour ces 54 personnes qui ont été expropriées, M. le Président? Merci.

• *(20 h 20)* •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre, en une minute.

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, Fortress s'est engagée à investir. Votre question, je l'avais comprise, mais je pensais que vous me parliez de ce qu'il y avait à l'intérieur du centre-ville de Mégantic. Je comprends maintenant que votre question est plus large, vous parlez du réseau. Fortress s'est engagée à investir 10 millions sur le réseau.

Pour la 175, si vous me permettez, M. Caron va répondre à la question.

M. Caron (Jacques) : L'étude dont il a été mention dans l'article ce matin a été incluse dans une des recommandations du BAPE. Donc, il demandait davantage de soutien au niveau psychosocial auprès des personnes qui sont visées par une expropriation. Donc, ce qu'on peut vous assurer, c'est qu'actuellement la majorité des cas ont été réglés selon une entente de gré à gré. Il reste moins de 15 % des dossiers qui doivent être traités, selon le choix du propriétaire, via le Tribunal administratif. Mais ce que l'étude demandait, c'est d'assurer davantage un soutien auprès des personnes. Il y a des éléments qui s'adressaient également aux services sociaux, etc., dans des opérations aussi importantes que celle-là. On pense, entre autres, dans un secteur où il y avait un terrain de maisons mobiles, où les gens, évidemment, avaient des difficultés de se resituer. Donc, on va prendre en compte l'ensemble de ces recommandations-là pour être sûr qu'au-delà des soutiens qui ont été faits au niveau de l'expertise immobilière on peut également soutenir les résidents au plan psychosocial. Ça a été le sens de la recommandation de l'étude.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le sous-ministre. Je passe maintenant la parole au député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui. Et peut-être m'indiquer, M. le Président, combien de temps j'ai pour ce bloc. 12 minutes, à peu près?

Le Président (M. Reid) : Il reste 10 minutes, à peu près. Une dizaine de minutes.

M. Huot : Une dizaine de minutes. Donc, O.K. Assez rapidement, sur le dossier Robert-Bourassa, M. le Président, sans refaire tout l'historique du dossier, on se souvient que le prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain, bon, une décision du gouvernement libéral, du gouvernement Charest dans le temps, qui a amené un développement assez incroyable, un boom immobilier, un développement commercial aussi, secteur nord de la ville de Québec, qui est dans mon comté. Pour que les gens situent bien le comté de Vanier-Les Rivières, Les Galeries de la Capitale, tout le monde, à peu près, au Québec connaît Les Galeries de la Capitale, bien, c'est le centre géographique du comté de Vanier-Les Rivières. On comprend que, les citoyens de Vanier-Les Rivières, l'autoroute Robert-Bourassa, la partie boulevard Robert-Bourassa, bien, c'est emprunté pratiquement quotidiennement par une grosse portion des gens du comté.

Donc, tout le développement qui a été fait du boulevard a amené un développement résidentiel, donc a amené de nouveaux résidents, des milliers de nouveaux résidents. Mais qui dit nouveaux résidents dit nouvelles voitures, dit circulation automobile, donc une circulation automobile assez importante dans tout ce qui est secteur Lebourgneuf, disons, avec tous les résidents en haut du boulevard Lebourgneuf jusqu'au boulevard Bastien. Puis le développement n'est pas terminé, il y en a encore qui se fait. Donc, ça amène encore... il y aura encore plus de circulation automobile, encore plus de déplacements. On a fait des travaux récemment, depuis les années... Ça a commencé en 2009, là, de mémoire. Moi, je l'empruntais quotidiennement, Robert-Bourassa. Avec les travaux à l'échangeur Charest, donc ça a été plusieurs années de calvaire pour les automobilistes.

Malgré tout, ça a été bien fait par... Disons que les mesures pour diminuer le trafic ont été bien faites. On a pris les bonnes mesures au ministère des Transports, la direction régionale de la Capitale-Nationale. C'était tout un défi, là, à gérer le trafic, à changer les voies de circulation de côté matin et soir. Les travaux ont été faits, je pense, même un petit peu en bas des coûts qu'on avait prévus au début. On parlait de 250 millions au départ pour les travaux de l'échangeur, donc un petit peu en bas. On a rajouté une voie réservée maintenant qui est au centre de la voie avec une sortie au secteur boulevard Hamel, toujours dans le comté de Vanier-Les Rivières, et une nouvelle voie pour tourner à la rue de la Foresterie, à

l'Université Laval — là, on est rendus dans le comté de Jean-Talon, M. le Président, par exemple — mais qui a amené un nouveau type de déplacements. On est passé à trois voies, oui, mais deux voies pour les autos, avec une voie réservée matin et soir. Et la voie réservée, on est obligés de le dire, pour ceux qui sont à Québec, qui habitent Québec ou qui suivent un petit peu l'actualité de la ville de Québec, la voie réservée, elle divise sur Robert-Bourassa.

Moi, je me fais le porte-parole des citoyens de mon comté parce qu'évidemment j'ai beaucoup de représentations en ce sens-là, sur les problèmes que peut amener la voie réservée de Robert-Bourassa et même la voie réservée de l'autoroute de la Capitale, qui mène à Robert-Bourassa Sud, parce qu'on a fermé une voie dans la bretelle d'accès de la Capitale qui mène à Robert-Bourassa Sud. Il y avait deux voies avant, il y a une voie qui, 24 heures sur 24, est réservée aux autobus uniquement. Pas de taxis, pas les véhicules d'urgence, uniquement aux autobus, ce qui amène un peu de problèmes, le matin particulièrement, parce que, le matin, on a un trafic qui est quand même assez important sur la Capitale, un bouchon assez important sur la Capitale pour les gens qui veulent prendre Robert-Bourassa Sud.

Donc, un peu le point que je veux faire rapidement, Robert-Bourassa, voie réservée pour les autobus, oui, il y a des autobus qui passent, mais c'est principalement le secteur universitaire. Le secteur universitaire... Qui dit secteur universitaire dit les cégeps aussi, cégep Sainte-Foy, cégep Garneau, Université Laval, qui sont desservis par l'axe Robert-Bourassa. Il y aura d'ailleurs... il y a un projet de Métrobus, l'autobus 87, qu'il y a un projet du RTC pour le transformer en Métrobus 804 dans les prochaines années. J'espère qu'on sera là pour appuyer tout ça, mais la voie réservée cause problème principalement, et on le constate surtout depuis quelques semaines...

Je veux entendre le ministre là-dessus parce que je sais qu'il y a des réflexions qui sont faites sur ces questions-là, mais on constate qu'en dehors de la période universitaire les autobus sont beaucoup moins utilisés par les gens qui se déplacent, compte tenu que l'université est terminée, les cégeps sont terminés. Oui, il y a des travailleurs à l'année à l'université, mais le gros de la clientèle étudiante qui peut prendre l'autobus, les autobus express, souvent même, pour se rendre à l'université, bon, l'université est terminée.

Moi, je pense qu'on est rendus à l'étape de faire des tests, d'essayer de permettre la voie réservée... qui est actuellement réservée aux autobus, de la permettre en covoiturage pour commencer, peut-être même essayer une semaine, éventuellement, de la permettre à tout le monde juste pour voir, pour mesurer... On doit faire des mesures de trafic, d'utilisation. On a déjà des données sur combien qu'il y a de personnes dans les autos qui utilisent Robert-Bourassa, une personne, deux personnes, trois personnes et plus. Le RTC a des données sur l'utilisation des circuits d'autobus qui prennent Robert-Bourassa, mais je veux voir l'ouverture du ministre à essayer des choses, à permettre le covoiturage à deux, peut-être même le permettre une semaine complète, essayer des choses pendant l'année, avec l'université, avec le cégep, mais de l'essayer... À partir de la mi-mai, il n'y a plus beaucoup de monde. Les gens qui nous écoutent qui circulent dans ce coin-là sont à même de constater qu'actuellement les autobus ne sont pas utilisés ou à peu près pas, et le trafic est encore là, même si on est rendus au mois de juin. Principalement, s'il y a une première période à l'essayer, c'est la période du retour à la maison en direction nord. Le matin, disons, la période du matin est peut-être un peu plus longue, mais la période du retour à la maison, c'est très, très problématique, un bouchon assez important. Peut-être, de permettre le covoiturage, essayer une semaine même, à tout le monde, pour voir les différences que ça peut faire sur les circuits d'autobus, sur un peu les déplacements de tout le monde.

Donc, je veux voir l'ouverture — il reste quelques minutes — du ministre pour modifier le fonctionnement des voies réservées actuellement, Robert-Bourassa et même la partie autoroute de la Capitale, bretelle Robert-Bourassa Sud.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. M. le ministre.

M. Poëti : On a combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste environ quatre minutes.

• *(20 h 30)* •

M. Poëti : Bien, écoutez... Bien, premièrement, je salue les commentaires du député et aussi son ouverture sur faire la politique autrement, faire du ministère des Transports autrement, être capable de changer les choses qui, parfois, semblent assez simples, mais qui, par d'autres personnes, semblent bien compliquées.

Et, lorsqu'il me dit qu'il regarde dans les autobus puis il voit moins de monde, je le crois. Mais ce que j'aimerais aussi, par exemple, c'est avoir des chiffres. Parce qu'on va être capables d'avoir des faits sur une étude sur le covoiturage à la ville de Québec et Lévis, et on va faire ça en collaboration, évidemment, avec la ville de Québec, la ville de Lévis, sur le covoiturage. Le MTQ va assurer sa collaboration. La voie réservée de Robert-Bourassa fera partie des axes étudiés.

Mais effectivement, à la lumière des informations qu'on va détenir, si, lors de cette période estivale, où il y a moins, ou pas, ou peu d'utilisation de cette voie de covoiturage... l'idée ou la proposition du député est simple et compréhensible. Et, à partir de là, il va falloir évaluer cette possibilité-là pour une certaine période, un peu comme on voit dans les zones scolaires, où il n'y a pas d'école l'été, mais que les gens continuent d'être prudents, bien, qu'on puisse redonner peut-être aux citoyens cette voie-là.

Cette voie, située à gauche et réservée aux autobus et aux taxis, est en opération uniquement, cependant, je dois souligner, entre 7 heures et 9 heures en direction sud et entre 15 h 30 et 18 heures en direction nord. Différents aménagements, bretelles et accotements sont réservés exclusivement aux autobus. L'intention était claire, c'est améliorer, évidemment, le transport collectif, permettre aux gens qui veulent se rendre plus rapidement, pour ne pas être pris dans la circulation, de pouvoir le faire.

Alors, on va se baser sur des faits. Cette étude-là va nous être soumise très bientôt. On va travailler en collaboration avec les deux villes pour regarder. Et, s'il s'avère exact, ce que le député apporte ici aujourd'hui sur une utilisation

minimale, peut-être même inadéquate de cette voie réservée là, est-ce que, durant certaines périodes de l'année, on peut modifier la chose, bien que ce n'est pas courant, je pense qu'elle se doit d'être étudiée et qu'elle se doit d'être adoptée si c'est possible, si tel est le cas.

Alors là, vous comprenez qu'il y aura des enjeux, cependant, de signalisation. Je n'ai pas d'inquiétude sur la radio de Québec, ils vont nous aider pour passer l'information. Mais, au-delà de ça, lorsqu'on fait de la signalisation lorsqu'on fait de la peinture, qu'on indique les voies réservées, il faudrait comprendre que, pendant une période de deux, trois mois, qu'elles ne sont pas utilisées, ensuite les réinstaller... Mais j'ai confiance dans les gens de Québec et de Lévis et aussi des autres, évidemment, qui doivent l'utiliser d'être capables de s'adapter à une situation comme celle-là. Mais l'intention est toujours d'inciter les gens à utiliser le transport collectif. Maintenant, devant une situation qui ne le fait pas et qui ne rejoint pas ces objectifs, ayons une ouverture à regarder pour permettre davantage de fluidité pour les autres citoyens durant les périodes de l'année et aussi regarder encore les heures auxquelles c'est utilisé et avoir le portrait réel de l'utilisation des gens en transport collectif sur l'ensemble de l'étude. Et je m'y engage, à le faire, à le regarder et à travailler avec la ville de Lévis et de Québec pour tenter d'améliorer ce tronçon de voie réservée, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à notre avant-dernier...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon? Il reste quelques secondes à peine. On pourra revenir, il y a encore un bloc.

M. Huot : ...en quelques secondes, mais je suis content de constater qu'il y a une ouverture du ministère des Transports pour revoir ça, pour analyser, mais de le quantifier, mettre des données factuelles là-dessus, et, après ça, on va pouvoir prendre des meilleures décisions. Mais il y a une ouverture du ministère pour le covoiturage, pour revoir un peu, peut-être, les périodes, et je suis très content, très heureux d'entendre ça, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. Je passe maintenant la parole, pour un bloc de l'opposition officielle, à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, peut-être, dans un premier temps, juste demander au ministre... À la question 39, nous avions demandé d'avoir l'achalandage quotidien, annuel pour les projets pour lesquels ça s'appliquait. Et nous n'avons eu aucune réponse concernant l'achalandage, et j'aimerais ça, savoir si le ministre des Transports est prêt à s'engager à nous le fournir, donc, l'achalandage quotidien — surtout quotidien, on pourra faire la multiplication pour l'annuel, là — pour les projets de prolongation du métro, que ce soit la ligne bleue, la ligne jaune, la ligne orange, pour le projet du SLR et SRB — bien, ça, on a eu la réponse aujourd'hui — pour le projet du Train de l'Ouest et pour le projet du Train de l'Est.

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Poëti : Alors, écoutez, je suis désolé que vous n'ayez pas eu ces réponses-là, elles sont disponibles. M. Girard me dit qu'il peut vous les transmettre dans un délai très court. Nous allons vous les fournir. Si j'ai bien compris, vous avez parlé de la ligne jaune, de la ligne bleue...

Mme Ouellet : La ligne jaune, la ligne bleue, la ligne orange...

M. Poëti : Orange.

Mme Ouellet : ... — et on a eu ce matin le SLR et le SRB, c'est parfait — le Train de l'Ouest et le Train de l'Est.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée...

M. Poëti : Ça va vous être acheminé rapidement.

Mme Ouellet : L'achalandage quotidien.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Autre dossier, le ministre en a parlé un petit peu plus tôt. Après l'échec patent des haltes routières en PPP, vraiment, là, *Le Soleil*... Et j'en fais la lecture : «Montage financier bancal. Rentabilité mal établie. Emplacements mal situés. Risque trop grand pour l'État.» Donc, c'est vraiment un fiasco complet du côté des PPP, là, des haltes routières en PPP.

Est-ce que le ministre des Transports pourrait prendre l'engagement aujourd'hui... Je sais qu'il y a la phase II qui s'en vient, je sais qu'il y a déjà eu des analyses qui ont été analysées, les différents modes. L'ancien ministre des Transports avait mis sur la glace la phase II en attendant d'avoir le rapport du Vérificateur général, d'ailleurs, qui a été réalisé, là, à sa demande. Est-ce que le ministre pourrait s'engager aujourd'hui à écarter le mode PPP et à regarder les autres modes disponibles de gestion de ces haltes routières là, étant donné le fiasco complet de ce mode-là?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Poëti : Je reçois bien cette question, et soyez assurée que j'ai eu la même réaction lors de mes briefings, probablement la même réaction que le ministre précédent du ministère des Transports, qui a constaté aussi... Évidemment, il attendait la décision ou peut-être, minimalement, le rapport du VG à ce sujet. Moi, dès que j'ai eu l'information d'où on était rendus dans ça, sans avoir vu encore, à ce moment-là, le rapport du Vérificateur général, j'ai avisé clairement de mettre un arrêt sur la continuité de ce processus-là tel qu'il avait été fait. Au-delà des difficultés qu'on a, juridiques, actuellement... Parce qu'on a des difficultés juridiques, mais, quand on va avoir passé à travers de ça... Je peux vous dire qu'en attendant je vais revoir l'ensemble des possibilités et j'ai demandé au ministère — et les gens le savent très bien — de me proposer d'autres types de façons de faire.

Et, je l'ai souligné un peu plus tôt dans la journée, je me questionne également sur notre rôle et nos responsabilités comme gouvernement au sujet des haltes routières, est-ce qu'on doit offrir ce service, et c'est là qu'on est peut-être un peu en réflexion ou en désaccord avec certaines recommandations du VG à l'effet qu'on doit fournir de l'essence, restaurants, et tout ça. À mon avis, je ne suis pas convaincu de ça actuellement... et de laisser le privé réaliser ce qu'ils doivent réaliser. Mais c'est clair, pour la députée de Vachon, que mon intention n'est pas de continuer ou d'utiliser ce qui a été utilisé dans ce cas-ci. Il est clair que ça a été un échec. Il est clair qu'on ne va pas reproduire ça. Il est clair que je vais devoir me faire proposer d'autres types de solutions pour aller de l'avant avec les haltes routières, qui, disons-le, sont quand même appréciées de nos citoyens dans l'état qu'elles sont. Je l'ai dit plus tôt, elles sont acceptables, mais ce n'est pas idéal pour une province comme la nôtre, ce n'est pas idéal pour la qualité de notre environnement, ce n'est pas idéal pour notre image, pour les touristes qui viennent au Québec. C'est même un peu gênant, je l'avoue, et soyez assurée — et je vous le dis en toute franchise — que ce dossier-là va être traité d'une autre façon depuis que j'ai pris connaissance de l'échec de la première partie et que je ne vais pas attendre pour travailler sur un autre mode de réalisation et peut-être aussi un autre mode de vocation de nos haltes routières, toujours dans un souci de sécurité routière.

Je le disais plus tôt, les gens s'arrêtent dans les haltes pour dormir, les gens s'arrêtent pour prendre des pauses. Est-ce qu'ils ont besoin de l'ensemble des services? Je ne suis pas convaincu. Mais est-ce qu'ils ont besoin d'un certain nombre de services? La réponse, c'est oui, et on ne va pas utiliser le même processus qui a eu un échec précédemment.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. J'aurais aimé que le ministre, aujourd'hui, se positionne pour exclure ce mode de gestion là, étant donné les résultats vraiment catastrophiques, où, vraiment, avec ce mode de gestion là, très clairement, ce n'était pas un partage du risque, l'ensemble du risque était au gouvernement, et on le voit avec la poursuite qui est en cours, là, sans rentrer dans le détail de la poursuite. Moi, j'aurais aimé entendre de la part du ministre aujourd'hui qu'il excluait ce mode-là et qu'il se concentrait sur les autres modes possibles. Je ne sais pas si c'est possible d'avoir cet engagement-là aujourd'hui de la part du ministre.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

• *(20 h 40)* •

M. Poëti : Oui. Bien, écoutez, je comprends votre question et j'ai demandé à des gens, actuellement, de faire une analyse complète de l'échec de ce mode de PPP. Je ne crois pas qu'on doit condamner, cependant, le mode de PPP à tout jamais pour tout ce qu'on pourrait entreprendre. Je vous rappelle le pont de la 25, qui est un mode de PPP dans lequel on reçoit beaucoup plus d'argent que prévu, un succès assez particulier — c'est un mode de PPP — et financier qui est fort intéressant.

Alors, est-ce que je le condamne? Je ne peux pas le condamner. Est-ce que je suis satisfait de ce qui s'est passé? La réponse, c'est non. Est-ce que je recommencerais un mode de PPP de la même façon qui avait été préparée pour ça? La réponse, c'est non, vous avez mon engagement là-dessus. Maintenant, est-ce que j'exclus à tout jamais le mode de PPP? La réponse, c'est non parce que je vais avoir l'ensemble de l'information, des détails qui nous ont conduits à cet échec-là. Et, tant que je n'ai pas ça, je ne peux pas l'exclure. Mais est-ce que je me questionne réellement sur la possibilité de le réutiliser? La réponse, c'est oui. Alors, je veux vous rassurer, on ne recommettra pas les mêmes erreurs et on ne va pas utiliser le même fonctionnement pour faire un échec. Ce qu'on veut, c'est un succès.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Et quel est votre échéancier pour la phase II?

M. Poëti : Écoutez, je dois la traiter à l'extérieur du volet juridique. Donc, les conseillers juridiques sont après, évidemment, nous donner une opinion juridique sur la capacité de continuer notre projet en dehors de ce qui avait été entendu. Donc, vous comprenez qu'il y a des éléments juridiques avec lesquels je dois fonctionner. Cependant, j'ai déjà avisé le ministère sur des solutions nouvelles pour la phase II et sur un projet unique. On ne va pas partir avec sept, comme ça avait été précédemment fait, et je vais présenter au Conseil des ministres notre orientation sur la construction de nouveaux endroits pour permettre aux citoyens d'en profiter. Donc, je pense qu'au courant de l'année on va être assez bien fixés pour savoir vers quel type de haltes routières qu'on va et quel type de mode on va utiliser pour les faire. Et j'espère qu'en début de l'année prochaine nous pourrons construire notre première nouvelle halte de sécurité routière sur une voie rapide ou une des routes du Québec, et qui sera un exemple pour l'avenir de ce qu'on devra construire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, plusieurs élus municipaux suivent de très près ces projets-là, ont des attentes concernant les haltes routières. Et, vous l'avez dit, les haltes routières, c'est quand même la fenêtre du Québec pour le tourisme. Donc, je pense qu'on a tout avantage à se donner une fenêtre un peu plus à notre image que ce qui existe actuellement. Donc, nous suivrons ce dossier.

Peut-être, en terminant — je crois qu'il me reste quelques minutes — étant donné que c'est un dossier, je crois, qui déborde juste de la stratégie maritime, là, j'aimerais savoir de la part du ministre des Transports, concernant les installations portuaires de Vaudreuil-Soulanges, est-ce qu'il peut nous dire combien de mois par année elles sont fonctionnelles?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : En fait, parce que je dois vous dire que je n'ai pas parlé encore avec mon collègue, évidemment, qui est le ministre délégué... Je pense qu'il a répondu à cette question-là pour vous. Alors, vous n'avez pas eu cette réponse-là de mon collègue?

Mme Ouellet : Pouvez-vous nous l'envoyer par écrit si vous ne l'avez pas ici? Parce que je sais que vous aviez fait venir, dans les groupes, la Société des traversiers, puis tout ça. Donc, je me suis dit : Bon, on peut le prendre large, étant donné que vous-même, vous aviez fait venir des groupes, là, qui touchaient aux traversiers, puis tout ça. Donc, j'aimerais juste avoir la réponse à savoir combien de mois par année fonctionnent les installations portuaires de Vaudreuil-Soulanges.

M. Poëti : On va vous les faire parvenir très rapidement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Environ trois minutes. Deux, trois minutes.

Mme Ouellet : Trois minutes? Bon. Je vais peut-être utiliser le dernier trois minutes... Je vais revenir à nos discussions d'un peu plus tôt ce matin. J'aimerais juste que le ministre des Transports me dise, selon sa lecture de la directive ici, là, sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, est-ce qu'il doit y avoir une fiche d'avant-projet qui doit être produite et autorisée par le Conseil des ministres avant qu'un projet soit inscrit à l'intérieur du PQI, section *À l'étude*.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, on en a parlé amplement ce matin, je me questionne toujours un peu sur l'objectif final de l'exercice, compte tenu que ces projets-là, de part et d'autre, on veut les réaliser et qu'on applique la directive des grands projets, qui, je vous le rappelle, a été placée par le précédent gouvernement, votre collègue qui est assis à côté de vous, qui, en février 2014, a sûrement expliqué en long et en large l'ensemble du processus de cette directive-là. Alors, je peux vous en refaire la lecture, pas de problème, mais je suis un peu étonné qu'on reste collé sur cette question quand elle est si claire et quand on a ces réponses-là.

Alors, l'*Avant-projet*, évidemment : «Sur la base des différentes enveloppes d'investissement établies par le secrétariat du Conseil du trésor à partir des limites d'investissement fixées, chaque ministre détermine, pour l'ensemble des organismes publics dont il est responsable, les projets majeurs qui feront l'objet d'une demande d'autorisation en vue de leur inscription au prochain PQI dans la catégorie "Projets à l'étude".

«Le ministre responsable de l'organisme public initiateur d'un projet priorisé présente une demande d'autorisation de mettre à l'étude ce projet. Celle-ci est accompagnée d'une fiche d'avant-projet contenant les éléments suivants : la description sommaire du besoin exprimé à l'appui du projet envisagé; la démonstration sommaire que seule une solution d'infrastructure publique peut répondre au besoin; l'estimation préliminaire du coût total du projet envisagé et la stratégie de financement envisagée; l'estimation du coût total pour produire chacun des éléments nécessaires à l'élaboration du dossier d'opportunité.»

Le Président (M. Reid) : ...le temps est écoulé.

M. Poëti : On a fini?

Le Président (M. Reid) : Le temps est écoulé pour ce bloc. Je vais vous demander, M. le ministre, cependant — j'ai oublié tout à l'heure — de transmettre à la secrétaire de la commission la réponse que vous enverrez à la députée de Vachon pour qu'elle puisse la distribuer à tous les membres de la commission.

M. Poëti : Je pourrais la donner immédiatement, on parle de neuf à 10 mois par année. Mais on peut vous envoyer ça par écrit.

Le Président (M. Reid) : C'est bien. Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous passons au dernier bloc, qui est un bloc gouvernemental. Je donne la parole — c'est un bloc d'environ 13, 14 minutes — je passe la parole au député de Mégantic.

• *(20 h 50)* •

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Le samedi 6 juillet 2013, un train de chemin de fer MMA comprenant 72 wagons de pétrole brut léger a déraillé à Lac-Mégantic détruisant une grande partie du centre-ville, et enlevant la vie à 47 personnes, et détruisant plus de 30 bâtiments. Les deux tiers des personnes qui ont été tuées ce soir-là étaient au Musi-Café, qui était situé à quelques dizaines de mètres du déraillement qui avait eu lieu à ce moment-là. Comme vous le savez tous, il y a eu un chaos monumental à Lac-Mégantic, le feu a duré pendant plus de trois jours, et plus de 2 000 personnes avaient été évacuées du centre-ville de Lac-Mégantic et du secteur de Fatima, et un premier bloc de ces gens-là ont pu retourner chez eux environ une semaine après les premiers événements.

Naturellement, une grande partie du territoire du centre-ville de Lac-Mégantic a été contaminée par des milliers et des centaines de milliers de litres de pétrole. Une partie du lac Mégantic et de la rivière Chaudière ont été contaminés par plusieurs centaines de milliers de litres de pétrole sur une longueur de plus de 40 kilomètres, ce qui a privé du même coup les villes de Saint-Georges, Sainte-Marie et Lévis de leur approvisionnement régulier en eau potable. Donc, les conséquences et les effets immédiats de cette tragédie-là se sont fait sentir non seulement à Lac-Mégantic, mais toute la région.

À titre d'exemple de cet événement-là, des centaines de pompiers de toute la région se sont rabattus à Lac-Mégantic, et, après une douzaine d'heures, il a fallu retourner plusieurs de ces brigades d'incendie chez elles parce que toute la région était complètement sans protection sur un périmètre de Sherbrooke aller jusqu'à Sainte-Marie de Beauce, et des centaines de milliers de gens, en fait, étaient sans protection parce que tout le monde était à Lac-Mégantic pour aider la population.

Donc, ce n'est pas seulement qu'un désastre d'une ville, c'est aussi un désastre régional sans précédent qui a fait des dommages familiaux. Vous savez, dans une petite ville où le tissu familial est extrêmement serré, tout le monde a été atteint de façon directe ou indirecte par cette tragédie qui a eu lieu. Et, vous savez, encore aujourd'hui, les traces non seulement physiques, mais les traces psychologiques et le stress qui sont rencontrés par les citoyens de Lac-Mégantic, on les vit à tous les jours. Donc, cet événement-là va rester très, très longtemps marqué dans l'histoire de Lac-Mégantic. Une ville qui était desservie par un réseau ferroviaire depuis plus de 145 ans s'est retrouvée soudainement dans une situation impossible à décrire.

À près d'un an, nous en sommes encore à essayer de structurer un projet de reconstruction qui n'est pas tout à fait complété, qui avance, je dois l'admettre, assez bien maintenant, mais qui constitue quand même un défi d'une taille presque inimaginable, dû à l'ensemble des contraintes qui ont été occasionnées par la contamination, par la destruction des bâtiments, par la perte de plus de 120 commerces qui ont été soit déplacés, relocalisés ou qui sont encore, dans plusieurs cas, sans retour à leurs opérations.

On assiste aussi aujourd'hui à la ville de Mégantic à une espèce de fuite de résidents. Donc, le nombre de résidences à vendre atteint des records sans précédent. Les commerçants ont de plus en plus de difficultés à servir leur population parce qu'une partie de cette population, ne retrouvant plus les services auxquels ils étaient habitués, vont maintenant magasiner à des territoires comme Sherbrooke, Saint-Georges, Thetford Mines, ce qui occasionne une fuite d'approvisionnement très sérieuse, sans compter le fait que les principales entreprises de Lac-Mégantic se sont retrouvées sans service ferroviaire, et Tafisa, la plus grande d'entre elles, s'est retrouvée dans une situation relativement précaire où il a fallu vraiment mettre beaucoup d'énergie pour retrouver un service ferroviaire que je qualifierais de minimum afin d'assurer la survie de cette entreprise-là, qui donne un emploi à plus de 300 personnes directement et trois fois plus indirectement, ce qui en fait un moteur économique par lui-même dans la région de Lac-Mégantic.

Le lien ferroviaire temporaire vers le Maine, la métropole et le parc industriel est maintenant opérationnel depuis le 18 décembre 2013. On a repris graduellement les opérations pour remettre le service ferroviaire principalement à Tafisa. La voie ferrée est de juridiction fédérale, et le ministre des Finances a annoncé un investissement de 2,5 millions dans le budget 2014-2015. L'étude de préfaisabilité du MTQ propose trois scénarios de contournement variant entre 48 et 155 millions de dollars. L'étude de faisabilité viendrait nous donner un scénario de coûts beaucoup plus définitif que ces sommes, qui sont relativement larges, qu'on retrouve actuellement au MTQ.

Lorsque les terrains de la voie ferrée principale seront décontaminés, au plus tard en décembre 2014, Fortress Investment pourra reconstruire sa voie ferrée principale qui passe au coeur du centre-ville, et ce, sans autorisation préalable, que ce soit de la ville, Québec ou Ottawa. Je dois, par exemple, vous mentionner que le nouvel acquéreur, Fortress, a dépensé beaucoup de temps et a même rencontré la population de Mégantic pour leur expliquer leur plan d'affaires, pour leur décrire ce qu'ils veulent faire et assurer la population de Lac-Mégantic qu'ils étaient un citoyen corporatif responsable, pour rassurer et permettre à la ville de s'entendre avec Fortress pour reprendre le service ferroviaire. Donc, toute une série de dispositions ont été mises en place avec la ville pour assurer la sécurité des citoyens et, à tout le moins, les rassurer quant au transport de matières dangereuses à Lac-Mégantic.

Le nouvel acquéreur a mentionné son intention de rehausser la sécurité sur le réseau local de la MMA. La pente de la voie ferrée actuelle menant au centre-ville de Lac-Mégantic est l'une des plus importantes au Canada. En fait, elle est la plus importante à l'ouest des Rocheuses, et c'est un des points qui inquiètent, je dirais, sérieusement la population de Lac-Mégantic.

La responsabilité en matière de transport en matières dangereuses est essentiellement fédérale. Le gouvernement fédéral a pris diverses mesures réglementaires — injonctions, arrêtés ministériels, ordres préventifs — depuis juillet 2013. Le MTQ a repris les mesures d'exploitation de Transports Canada pour ses chemins de fer de compétence provinciale : exigences particulières au niveau de l'exploitation des trains — des équipes de deux personnes qualifiées, surveillance obligatoire de toutes les locomotives attelées à des wagons-citernes, application des freins, vitesse d'opération, etc.; la classification et l'identification du pétrole brut; communication par les chemins de fer aux municipalités des données globales sur la nature, les volumes de matières dangereuses circulant au travers des municipalités en question; nouvelles exigences pour les wagons-citernes DOT-111 — bouclier protecteur, épaisseur accrue de la coque et des têtes et à l'enceinte de protection — élimination des wagons-citernes les moins résistants; resserrement des procédures liées au transport sécuritaire de matières dangereuses; obligation d'avoir un plan d'intervention d'urgence pour les liquides inflammables de classe 3, qui constituent le pétrole brut, l'essence, diesel, carburant d'avion et éthanol.

Donc, comme vous l'avez mentionné, M. le ministre, au député de Granby, vous nous avez donné quelques éléments de sécurité pour les voies ferrées. Mais, à l'aube du tragique anniversaire de Lac-Mégantic, est-ce que le ministre peut nous indiquer les mesures entreprises par le MTQ pour rétablir le lien ferroviaire et assurer la sécurité future des Méganticoises et Méganticois?

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre, votre réponse, en deux, trois minutes.

M. Poëti : Bien, écoutez, premièrement, je veux rassurer le député de Mégantic, il le sait lui-même, ce que nous avons créé, ce que le premier ministre a créé, justement, pour vous appuyer dans le drame que vous avez vécu et que vous vivez toujours. Je suis allé à plus d'une reprise à Mégantic, je suis allé lorsque j'étais à l'opposition sur une base personnelle, et vous savez déjà, d'ores et déjà, que le premier ministre, notre gouvernement, les gens des différentes oppositions, on est assez solidaires pour vous aider à régler cette problématique-là.

Et je me souviens d'une rencontre que j'avais eue avec la mairesse, que je connais, et aussi ma conjointe, qui a perdu un cousin de sa famille à Mégantic — tout le monde est touché d'une certaine façon, et vous l'êtes toujours aujourd'hui — et je lui avais dit : Vous savez, ce que vous vivez aujourd'hui est dramatique, c'est difficile, et vous pensez, quand le feu va être éteint, que les cendres vont être enlevées, que ça va être réglé, ça va être le commencement d'une autre catastrophe, ça va être le commencement d'un autre deuil. Et il faut faire ce qu'on peut faire de mieux, premièrement, les appuyer en cette journée-là, commémorative, du 6 juillet, à laquelle nous devrons assister pour dire encore aux gens de Mégantic à quel point on les apprécie, à quel point on est solidaires et à quel point on comprend la peine qu'ils ont.

Sur une base matérielle, vous allez avoir l'appui de notre gouvernement et, je suis convaincu, de l'ensemble des oppositions pour permettre de reconstruire Mégantic de la bonne façon et que ce train-là, qui, d'une façon ironique, est un levier aussi économique pour cette municipalité... Si, demain matin, il n'y a plus de train à Mégantic, au niveau de l'économie, des entreprises qui s'y sont installées parce qu'elles avaient l'accès au train, bien, elles vont quitter. Et je me demande ce qu'une entreprise qui engage 300 personnes à Mégantic, qui va quitter Mégantic... quel impact ça va avoir.

Alors, soyez assuré que l'ensemble des informations qu'on a pour aider Mégantic... Et je suis convaincu que j'aurai l'appui et que nous aurons l'appui de l'ensemble de la Chambre pour aider Mégantic à se relever de ce drame.

Adoption des crédits

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires relevant du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2014-2015 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à sa mise aux voix.

Ainsi, le programme 1, Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Le programme 2, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2014-2015 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

Documents déposés

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

Et la commission ajourne ses travaux au jeudi 18 juin, à 9 h 30, où elle entreprendra l'étude des crédits du portefeuille Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques. Je souhaite bonne soirée à tout le monde.

(Fin de la séance à 21 heures)