



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le mercredi 12 avril 1995 — No 10

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mercredi 12 avril 1995

Table des matières

Volet voirie

Organisation des travaux	1
Discussion générale	2
Études d'impact concernant l'autoroute 50 (suite)	2
Autoroute 20 et route 132, dans l'Est du Québec	3
Utilisation de l'anglais dans la signalisation routière	4
Autoroute 20 et route 132, dans l'Est du Québec (suite)	5
Élaboration de plans de transport intégré dans les régions	6
Aide aux municipalités pour l'entretien des routes	7
Subvention pour la réfection de ponts	12
Programmation des travaux routiers pour 1995-1996	13
Aide aux aéroports locaux	16
Parachèvement de la route 117, dans les Laurentides	17
Travaux sur la 25, dans Lanaudière	20
Autoroute Alma—La Baie	22
Études d'impact concernant l'autoroute 50 (suite)	25
Utilisation de fonds publics pour la construction d'une route dans le comté de Rousseau	28
Définition du réseau de camionnage	28
Budgets discrétionnaires	30
Voyages hors Québec des fonctionnaires du ministère	30
Réfection du réseau routier dans la région de Chaudière-Appalaches	31

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
Mme Denise Carrier-Perreault, présidente suppléante

M. Jacques Léonard
M. Robert Middlemiss
Mme Danielle Doyer
M. Claude Pinard
M. Russell Williams
M. Mario Dumont
M. Yvon Vallières
M. Gérard R. Morin
M. Robert Thérien
M. Léandre Dion
M. David Cliche
M. Robert Benoit
M. Réal Gauvin

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en après-midi pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement et de la Faune. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mercredi 12 avril 1995

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures vingt minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est, de 10 heures à 13 heures — il est 10 h 20; un autre 20 minutes de retard — de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, programme 2, et, de 16 heures à 18 heures, de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère de l'Environnement et de la Faune, secteur faune, pour l'année financière 1995-1996.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Non, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de remplacements. Alors...

Volet voirie

Organisation des travaux

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: ...est-ce que je pourrais faire... Sur le temps, il me semble qu'on a 45 minutes de retard.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, dans le moment, avec le 20 minutes de ce matin, nous avons 65 minutes.

M. Middlemiss: Oui, on a 45 minutes... On a une heure. Malheureusement, Mme la Présidente, moi, je ne peux pas faire l'heure aujourd'hui. Il semblerait qu'on est cédulé pour d'autre chose. Donc, ce serait peut-être d'aller jusqu'après Pâques, si on ne réussit pas, d'ici à 13 heures, à vider toutes les questions qu'il nous reste. Donc, je voudrais, à ce moment-ci, avant qu'on débute... Si, malheureusement, à 13 heures, on n'a pas réussi à couvrir tout ce qu'on voulait couvrir, il va nous rester une autre heure à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Il s'agira de donner ça au bureau du leader pour déterminer quand on reprendra l'heure.

M. Middlemiss: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la députée de Matapédia, vous avez demandé la parole?

Mme Doyer: Oui, Mme la Présidente, c'est parce que... Oui?

M. Léonard: Est-ce que c'est sur l'ordre des travaux...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Léonard: ...ou bien si c'est sur les questions par rapport aux crédits? C'est parce que j'avais quelques informations à donner par rapport aux questions qui m'ont été posées hier.

Mme Doyer: Oui, vous pouvez y aller, M. le ministre.

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, la parole, c'était sur l'horaire, vous?

Mme Doyer: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'était sur l'horaire?

Mme Doyer: L'horaire?

La Présidente (Mme Bélanger): L'horaire de la commission, l'organisation de l'horaire de la commission.

Mme Doyer: Non, pas du tout.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, là, je pense qu'il faut donner la parole...

Mme Doyer: C'est vrai.

La Présidente (Mme Bélanger): ...au porte-parole avant.

M. Pinard: Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait faire une proposition, à ce stade-ci? Si on laissait le temps, carrément tout le temps à l'opposition, est-ce que ça pourrait vous satisfaire? Non?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Ça ne marche pas, ça.

M. Middlemiss: Non. C'est clair que, moi, je vous dis que, rendu à 13 heures, on décidera si on a réussi à couvrir tout ce qu'on voulait couvrir.

M. Léonard: O.K.

M. Middlemiss: Si ce n'est pas couvert, à ce moment-là, on trouvera un autre temps.

Discussion générale

M. Léonard: Non, je comprends. Je pense qu'on va essayer d'accélérer, mais, si ce n'est pas fini, ça ne sera pas fini. On le continuera une autre fois.

Études d'impact concernant l'autoroute 50 (suite)

Mme la Présidente, par rapport à des questions qui ont été posées hier sur les études d'impact concernant l'autoroute 50, j'ai des réponses, ce matin. Premièrement, en ce qui concerne le tronçon Lachute-Montebello, il y a eu un mandat accordé en novembre 1981, quant à l'étude d'impact. C'est le contrat 6600-81-AC02. Il a été donné à la firme Pluritec, dont le nom aujourd'hui serait Nove-Environnement. La directive du ministère de l'Environnement et de la Faune — à l'époque, c'était Environnement — a été donnée le 3 mai 1982, le dépôt de l'étude a été fait le 11 novembre 1992 et le coût de l'étude: 435 000 \$. Je veux simplement signaler qu'il y a 10 ans entre la directive de l'étude, en 1982, et le dépôt de l'étude, en 1992.

En ce qui concerne le tronçon Montebello-Masson, le mandat a été accordé en novembre 1981, également. C'est le contrat 6600-81-AC01. La firme, c'est Dessau Environnement. La directive du ministère de l'Environnement de l'époque, qui est devenu maintenant le ministère de l'Environnement et de la Faune, date du 3 mai 1982, comme la première, le dépôt de l'étude a été fait le 16 novembre 1992 — là encore, plus de 10 ans — et le coût de cette étude: 533 000 \$.

En ce qui concerne l'augmentation du coût du tronçon sur lequel les travaux débutent cette année, de 22 200 000 \$, qui est l'estimation du ministère des Transports, la principale raison de l'augmentation consiste en l'imperméabilisation des fossés pour protéger la nappe d'eau, à cause de la présence de la source d'eau Naya, que tout le monde connaît au Québec ainsi qu'aux États-Unis. Les coûts sont de l'ordre de plus ou moins 5 000 000 \$, on ne sait pas exactement, mais cela représente quand même des coûts importants, et il y a aussi une structure additionnelle de 1 000 000 \$ par rapport aux prévisions antérieures.

L'autre projet, qui est en parachèvement, au coût de 12 000 000 \$, est sorti, le contrat est sorti à un coût inférieur de 4 000 000 \$ à l'estimation du ministère des Transports du Québec. On espère que, par rapport aux 22 000 000 \$, ça baisse autant. En tout cas, on verra.

Voilà, je pense que c'est de nature à répondre au député de Pontiac et aux questions qu'il posait hier.

M. Middlemiss: Juste sur ces deux tronçons-là, une fois que l'étude d'impact a été donnée, à quel moment on a fait l'avis de projet, ou la date qu'on a décidé de procéder à un projet de construction de route? C'est beau, l'étude d'impact, mais, après ça, à quel moment l'avis de projet?

M. Léonard: Il y a nécessairement un avis de projet qui doit avoir été donné avant l'émission de la directive du ministère de l'Environnement, on me dit de deux à trois mois avant. Alors, on serait donc... La directive du ministère de l'Environnement date du 3 mai 1982. Ça devrait dater du début de l'année 1982, dans les deux cas.

M. Middlemiss: Est-ce que vous pourriez vérifier que ce n'est pas en 1986 qu'on a décidé de l'opportunité de construire la 50, entre 1986 et 1988?

M. Léonard: Écoutez, il y a eu un mandat accordé à Pluritec, il y a eu une directive du ministère de l'Environnement — la directive date du 3 mai 1982. Il y a eu des décisions qui ont été prises à ce moment-là.

(Consultation)

M. Léonard: Ce qu'on me dit, c'est que les études d'impact ont été arrêtées vers 1986-1987 — on n'a pas la date exacte ici. Mais, étant donné que les études étaient très avancées à ce moment-là, cela a donné lieu à une demande de la part du ministère de l'Environnement de justifier le projet, donc ce qu'on appelle une étude d'opportunité quant au projet. Donc, cela date de 1986-1987. En d'autres termes, cela indique très clairement que les travaux ont été arrêtés vers 1986-1987, les études d'impact et tout ce qu'on voudra autour de cela.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on parlait d'une durée de 10 ans. Est-ce que j'ai raison de dire que c'était la première étude d'impact après la Loi sur la qualité de l'environnement, c'était la première fois, la première étude d'impact, et qu'on a été obligé de recommencer cette étude d'impact là à deux ou trois reprises à cause des données?

M. Léonard: On me dit qu'il y a eu d'autres études d'impact avant celle-là. Il y a même eu des audiences publiques sur la route 116 dans les Cantons-de-l'Est avant, entre Plessisville et Princeville. Il y a eu d'autres études d'impact. Ce n'est pas la première.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait vérifier dans ce cas-ci — je vous pose la question — s'il n'y a pas eu un élément que c'était la première et qu'à cause des données — c'était la première fois — ils ont été

obligés de recommencer les données parce que... Comment ça se fait d'abord, si on a commencé en 1982, que ce n'était pas fini en 1985, trois ans après, on n'avait pas fini l'étude d'impact? Est-ce que ça prend trois ans pour faire une étude d'impact?

• (10 h 30) •

M. Léonard: Sur des tronçons de Lachute jusqu'à Masson, de quelque 100 km, oui, ça peut prendre trois ans, une étude. Ça peut prendre trois ans. Mais qu'on ait demandé des données additionnelles, ça me paraît normal dans le cours des travaux d'une étude d'impact de cette envergure. Le contraire m'aurait étonné plutôt.

M. Middlemiss: Je pose la question si on pourrait vérifier ou si...

M. Léonard: Ce qu'on me dit, c'est qu'en 1986-1987 les études d'impact étaient très avancées, pratiquement terminées. Mais c'est plutôt là qu'on a arrêté ces travaux.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Matapédia.

Autoroute 20 et route 132, dans l'Est du Québec

Mme Doyer: Merci, Mme la Présidente. Alors, monsieur «mon ministre», je veux vous dire, profiter de ce moment en commission parlementaire pour vous dire comment est-ce que l'autoroute 20, et la route 132, à Pointe-au-Père plus particulièrement, et l'autoroute 20 dans l'Est du Québec, ça m'apparaît des dossiers qui sont importants et qui doivent avancer, c'est le cas de le dire, mais tout en respectant les contraintes que les gens ont peur de vivre avec l'avancement de ces dossiers-là.

Le 29 mars, il y a eu une séance d'information concernant une éventuelle nécessité d'aller en audiences publiques, une séance d'information. Alors, je veux vous dire qu'à Pointe-au-Père il y a 15 000 à 18 000 voitures par jour et que, si la 20 est construite... Les gens ont l'impression que, si on avance par rapport à la 132, on n'avancera pas par rapport à la 20, et vice versa. Il y en a qui disent: Il faut avancer Rimouski, Rimouski-Est, Pointe-au-Père, Sainte-Luce, Mont-Joli, et les gens de Pointe-au-Père, eux autres, la majorité veut que la situation s'améliore par rapport à la 132. Il y a, bien sûr, les 80 familles qui sont plus particulièrement touchées qui se demandent: Est-ce que ce serait mieux une trois voies, une quatre voies, ou est-ce que ce serait mieux de garder une deux voies?

Alors, moi, ce que je veux vous dire, c'est que, pour l'ensemble de la population de l'Est du Québec, c'est important d'avoir des axes routiers qui sont... Parce que le «navetage» est extrêmement important entre Rimouski et Mont-Joli, par exemple, la Métis, mais c'est une voie de passage du trafic lourd. La 132

va rester quand même avec un trafic lourd important parce qu'il y a des commerces, il y a... Et c'est une municipalité, Pointe-au-Père, qui est en développement aussi.

Alors, je sais que le député de Rivière-du-Loup est là. Je pense qu'il va s'occuper de faire que ça avance. Là, il y a une étude d'impact Cacouna—Trois-Pistoles. Les gens de Trois-Pistoles ont dit qu'ils étaient aussi un peu inquiets pour les commerces. Ils ont vécu la question de la voie de contournement. Alors, moi, ce que je veux vous dire, c'est qu'il faut y aller aussi, et il faut y aller vite, et on a besoin, nous aussi. On a l'aéroport régional aussi, à Mont-Joli. J'aurais le goût de taquiner mes concitoyens de Rimouski qui ont l'air de penser que ça prend une demi-heure, trois quarts d'heure à venir par chez nous. Nous, ça nous prend 20 minutes, 25 minutes. On ne s'entend pas nécessairement sur le temps. Alors, déjà, si l'autoroute facilitait, ça pourrait les amener à utiliser davantage l'aéroport régional.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, en ce qui concerne la route 132 de Pointe-au-Père, l'étude d'impact est terminée et, maintenant, nous sommes en période d'information publique qui va se tenir du 6 mars au 20 avril. Alors, au 20 avril, nous saurons — le 20 avril ou quelques jours après — s'il y aura audiences publiques. S'il n'y a pas d'audiences publiques, à ce moment-là, nous pourrions fixer un échéancier de réalisation. Donc, là, actuellement, on est dans cette période d'information, c'est-à-dire que les gens peuvent consulter sur ce qu'est le projet. Actuellement, le projet est de quatre voies. Alors, on va voir les réactions du public.

Mme Doyer: Et pour la 20, M. Léonard? Est-ce que ça reste prioritaire d'avancer la 20? Je sais qu'elle va être rendue près du carrefour, près de Rimouski-Est. Ensuite, moi, ce que je voudrais, comme députée, en tout cas, de ce coin-là, pour mes collègues aussi, parce qu'il n'y a pas beaucoup de personnes de ce coin-là autres que moi ici, dans la commission, je veux aussi que ça avance dans l'Est du Québec.

(Consultation)

M. Léonard: Je remercie la députée de Matapédia de son intérêt à ce dossier qui, évidemment, la touche elle aussi. Je vais juste faire un état du dossier sur l'autoroute 20, Bic—Mont-Joli. Alors, de Bic à la route 132, ça a été complété en 1992, sûrement que tout le monde le sait dans le coin. Maintenant, de la route 132 à la montée Industrielle, c'est en cours. L'ouverture est prévue pour l'automne 1995, donc on termine les travaux cette année, et le projet, maintenant, concerne la rue Léonidas à la route 298 et la route 298 à la route 132 à Mont-Joli qu'il reste à faire. Le plan de développement prévoit la réalisation de projets. Il y a un

premier tronçon, de Léonidas à Saint-Anaclet, de 7,4 km, évalué à 12 530 000 \$, et puis le deuxième tronçon, de Saint-Anaclet à la route 298, un autre tronçon de 7,6 km, projet évalué à 8 000 000 \$, et un troisième qui va aller de la 298 à Sainte-Flavie, pour 11,9 km, pour 10 000 000 \$.

Alors, en ce qui concerne l'échéancier, évidemment, c'est soumis à nos disponibilités budgétaires, évidemment. On pourrait, au mieux, commencer le premier tronçon en début de 1997, toujours en fonction de disponibilités budgétaires. C'est pour ça que je ne veux pas m'engager à ce stade-ci, mais on voit qu'il s'agit de compléter la boucle qui nous mène vers Mont-Joli, Sainte-Flavie. Pour l'instant, nous terminons le bout de la 232 à la montée Industrielle pour l'automne. Donc, il y a ces travaux-là cet été. Les autres, bon, on fait des travaux sur la 132, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, et là c'est le raccordement avec la 20. Mais vous voyez qu'il y a quand même là-dedans 32 km de routes. Ce n'est pas rien non plus, là. On ne fera pas ça avant le déjeuner.

Mme Doyer: Comment vous dites?

M. Léonard: On ne fera pas ça avant le déjeuner.

Mme Doyer: Non, non. On ne fera pas ça avant le déjeuner, mais on pourrait le faire un petit peu au dîner, un petit peu au souper, un petit peu au déjeuner...

M. Léonard: Ha, ha, ha! Bien. Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): On ne travaille pas de nuit. Alors, M. le député de Nelligan.

Utilisation de l'anglais dans la signalisation routière

M. Williams: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais... Quand j'ai questionné le ministre avec le député de Jacques-Cartier hier soir sur les questions de la 20, j'ai suggéré qu'il ajoute une phrase en anglais sur les panneaux. Sa réponse: Il a ri. Je voudrais rappeler au ministre qu'avec le projet de loi 86 nous avons amendé la Charte de la langue française par une addition: «Dans le cas de la signalisation routière, le texte français peut être complété ou remplacé par des symboles ou des pictogrammes et une autre langue peut être utilisée lorsqu'il n'existe aucun symbole ou pictogramme pouvant satisfaire aux exigences de santé ou de sécurité publique.»

● (10 h 40) ●

Je parle de sécurité publique. Il me semble qu'on peut discuter les mots comme «Reculez», «Préparez-vous à arrêter», «Risque de brouillard», «Allumez vos phares», «gabarit». Il y a beaucoup de personnes qui voyagent sur les routes du Québec qui ne comprennent pas le

français. Je privilégie, comme le ministre l'a fait, d'utiliser les pictogrammes le plus souvent possible. Mais il y a des cas, comme je l'ai ajouté, où les pictogrammes ne marchent pas. Est-ce que le ministre, pour rendre nos autoroutes plus sécuritaires, est prêt à s'engager à ajouter une autre langue pour s'assurer que le monde comprend notre signalisation sur nos routes québécoises, tel que mis dans la loi?

M. Léonard: Moi, je pense que j'ai toujours indiqué que la sécurité était une de nos priorités, c'est sûr. Maintenant, sur le cas précis dont vous me parlez...

M. Williams: Une bonne compréhension, ça va être utile aussi.

M. Léonard: Oui, mais je pense aussi que, lorsqu'on se promène dans un pays, on est capable de comprendre aussi la langue du pays où on est — et le français, c'en est une langue — mais surtout les pictogrammes. C'est ce qui est utilisé de plus en plus en Europe. Je ne dis pas non à ce que vous me proposez. Je ne sais pas, à ce stade-ci, je ne peux pas répondre à cette question maintenant, là.

M. Williams: Vous allez répondre quand?

M. Léonard: Laissez-moi terminer, là.

M. Williams: Excusez.

M. Léonard: Quand la présidente vous donnera la parole... Moi, quand que je me promène en Allemagne, c'est écrit en allemand; je me promène en Italie, c'est écrit en italien; puis au Mexique, c'est écrit en espagnol, et puis je suis capable de comprendre ça. Je pense aussi que cela s'entend. Par ailleurs, il y a effectivement beaucoup d'Américains qui viennent ici, puis je pense qu'il y a des éléments de sécurité qui peuvent intervenir.

Alors, moi, je n'en fais pas... Pour moi, ce n'est pas un problème, actuellement.

M. Williams: Mais il me semble que c'est un problème. Il y a les Canadiens, les personnes qui comprennent... Ce n'est pas un débat linguistique; on fait un débat sur la sécurité publique. On veut que tout le monde comprenne si on veut dire quelque chose: «Soyez prudent», «Allumez vos phares», «Reculez», «Risque de brouillard». Il me semble qu'on doit tenir compte que tout le monde n'est pas bilingue. Et j'espère que ça va être un geste minimum d'augmenter la sécurité sur nos autoroutes, là. J'espère que le ministre... Et je lui redemande la question: Quand est-ce qu'il va se prononcer sur ça?

M. Léonard: Actuellement, je n'ai pas de date précise à donner.

M. Williams: Avec ça, vous n'avez aucune intention de mettre ça en vigueur?

M. Léonard: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que je n'avais pas de date précise ce matin, là. Vous, vous me demandez la date et l'heure. Non, je ne peux pas vous donner ça ce matin.

M. Williams: Avez-vous l'intention de privilégier les autres langues?

M. Léonard: Nous allons voir le cas. Vous me le soulevez. On va voir s'il y a lieu de faire des affichages bilingues particuliers à cet endroit-là.

M. Williams: Et dans...

M. Léonard: Mais on ne négociera pas des affichages comme cela, à la pièce, ce matin, autour d'une table qui étudie les crédits. Je pense qu'on va le regarder s'il y a vraiment des questions de sécurité qui se posent. Pour moi, j'en fais une priorité, de la sécurité de la route.

M. Williams: C'est pourquoi je demande la question pendant les crédits, parce que ça prend de l'argent pour changer les panneaux pour augmenter notre sécurité. J'espère que vous allez effectivement étudier le dossier et donner une réponse le plus tôt possible.

M. Léonard: On verra.

M. Williams: Chaque jour qui passe, on met le monde en danger.

M. Léonard: Là, là-dessus, on pourrait entreprendre de grandes discussions. Quand vous allez en Italie et que c'est écrit en italien, vous ne dites pas que c'est en danger parce qu'il n'y a pas d'anglais là. Là-dessus, là, on va arrêter de dire n'importe quoi. Ou bien c'est parce qu'il y des gens qui sont incapables de comprendre une autre langue... Je veux dire, là, c'est une autre chose. Mais ce n'est pas la majorité de la population, loin de là!

M. Williams: J'espère que nous allons faire tout notre possible pour protéger toutes les personnes qui sont sur nos routes.

M. Léonard: Oui, oui, exactement.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député...

M. Léonard: On ne fera pas des panneaux en 50 langues non plus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rivière-du-Loup.

Autoroute 20 et route 132, dans l'Est du Québec (suite)

M. Dumont: Oui, merci, Mme la Présidente. Je vais aborder quelques sujets. Comme je n'ai pas pu participer à tous les travaux, s'il y en a qui ont déjà été abordés de long en large, vous m'y référerez, et j'irai voir les galées.

Je vais revenir d'abord sur la question de la députée de Matapédia sur l'autoroute 20. Vous avez parlé de tout ce qui dépassait Bic, tout ce qui était à l'est de Bic et de Rimouski. La section Cacouna—Bic, donc ce qui serait finalement le trait d'union, j'ai cru comprendre — et c'est depuis un certain temps dans les plans du ministère des Transports — que cette section-là vient après, c'est-à-dire que, comme la demande était plus unanime, plus forte dans l'Est, dans la région de Rimouski, comme il y avait aussi plus de problèmes de circulation avec la 132, cette section-là devait se faire...

M. Léonard: La 132, oui, c'est...

M. Dumont: Maintenant, est-ce que, dans les plans... Parce que, dans la région, là, pour l'axe Cacouna—Trois-Pistoles, au moins, les discussions se sont intensifiées. Tous les conseils municipaux sont en train de prendre position, mais personne ne sait vraiment. Est-ce que c'est imminent, est-ce que des consultations publiques là-dessus sont imminentes, ou est-ce que c'est encore dans les projets à très, très long terme?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: ...en réponse au député de Rivière-du-Loup, je vais lui donner l'état du dossier. Il y a eu, effectivement, un engagement ministériel qui a été pris à la fin de l'été 1987 auprès des intervenants par l'ancien gouvernement, et le mandat de l'étude d'opportunité a été déposé en 1990. Cette étude conclut, notamment, que le prolongement de l'autoroute 20, Cacouna—Bic, s'avère la seule solution valable susceptible de répondre adéquatement à la demande à long terme. Toutefois, ce qu'elle disait, c'est que ce prolongement n'est justifié qu'à moyen terme, dans les 10 ans, en privilégiant les segments plus critiques selon un plan d'intervention qui serait, par exemple, un premier tronçon Cacouna—Trois-Pistoles, dont le coût de réalisation est estimé à 60 000 000 \$, et un autre de Trois-Pistoles jusqu'au Bic à 40 000 000 \$. L'étude d'impact environnemental pour le tronçon Trois-Pistoles et Cacouna est débutée et le dépôt de l'étude est prévu pour l'automne 1996.

(Consultation)

M. Dumont: Juste pour être sûr de bien comprendre, quand les études d'impact environnemental sortent, les études de... je ne sais pas comment vous les appelez, mais les consultations publiques pour voir s'il y a un besoin du côté de la population, si les gens la souhaitent, sont déjà passées, à ce moment-là.

M. Léonard: Non. Lorsque l'étude d'impact est terminée, elle est déposée publiquement, et il y a une période de 45 jours... 45 jours, oui, au cours de laquelle les gens viennent donner leur avis. Ils sont pour, ils sont contre, et il y a une décision de procéder par la suite, s'il y a lieu, à des audiences publiques, à ce moment-là.

M. Dumont: À l'automne 1996, tout ça...

M. Léonard: C'est à l'automne 1996 que nous prévoyons le dépôt de l'étude.

Élaboration de plans de transport intégrés dans les régions

M. Dumont: Autre question sur un autre sujet, je pense que vous avez eu l'occasion de l'aborder brièvement, c'est la question, qui devient une priorité dans les régions, du transport intégré. Je prends la région que je représente ici. Il y a un port de mer important, il y a un aéroport qui, présentement, est un peu délaissé, c'est la municipalité qui, avec le peu de budget qu'elle peut consentir à ça, s'en occupe. Bon, vous connaissez le problème. Il n'y a aucun accès entre l'autoroute et le port de mer en question à part...

M. Léonard: Le port de Cacouna?

M. Dumont: Oui.

M. Léonard: De Cacouna.

M. Dumont: Bien, je parle de l'ensemble de la région.

M. Léonard: Oui, oui.

M. Dumont: L'aéroport n'est pas à Cacouna, il est à Notre-Dame-du-Portage. Il n'y a aucun accès entre l'autoroute et le port de mer, à moins de passer en plein coeur du village et devant l'école.

La question que je me pose, c'est: Est-ce que vous avez l'intention, en collaboration avec les régions ou les MRC, ou je ne sais pas de quelle façon faire cette concertation-là, de faciliter pour les régions, à partir de leur priorité de développement économique, l'élaboration de plans de transport intégrés où on peut réunir les différentes infrastructures de transport qui sont d'une région et qui ont été un peu...

Parce que les ports, je pense que vous êtes au courant de la situation des ports. Le fédéral est en train de créer des comités de gestion régionaux pour s'occu-

per des ports portuaires, un peu comme ça s'est fait pour les aéroports, et je peux vous dire que les intervenants régionaux, présentement, sont drôlement inquiets de leur capacité de se ramasser avec des infrastructures comme celles-là, de les entretenir, s'ils n'ont pas au minimum un plan de travail pour les faire profiter, pour les faire prospérer.

(Consultation)

M. Léonard: Le plan de développement que vous avez mentionné prévoit la réalisation du projet. Il y a un tronçon de 3,4 km; coût prévu: 1 200 000 \$. Sur le plan de l'échéancier technique, c'est décembre 1996, parce qu'il y a un certain nombre de choses à faire...

● (10 h 50) ●

M. Dumont: 1996 pour l'ouverture?

M. Léonard: Non. L'échéancier technique, c'est le début des travaux.

M. Dumont: Le début des travaux.

M. Léonard: Le début des travaux. Mais je voudrais quand même vous signaler un certain nombre d'actions à poser. Il y a la réalisation du plan d'acquisition; il faut le faire, donc il y a certaines expropriations à faire ou acquérir de gré à gré, on s'entend. Il faut compléter les plans et devis. Il faut obtenir l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole, obtenir un certificat d'autorisation de construction de l'Environnement — je ne pense pas qu'il y ait lieu de faire une grande étude là-dessus. Il y a le déplacement des utilités publiques. Puis ça nous mène, ça, tout faire cela, à décembre 1996, sur un plan technique.

Mais, actuellement, tout ça, c'est lié cependant à l'existence de disponibilités budgétaires. Donc, à partir du moment où on consulte, par exemple, les députés sur la programmation des travaux routiers à faire dans leur région, il y a effectivement... c'est à ce moment-là que vous pouvez nous dire: Je considère ce projet prioritaire aux autres. Vous allez pouvoir nous aider sur ce plan-là.

M. Dumont: Certainement. Sur la deuxième partie de ma question, sur comment les différentes infrastructures portuaires, aéroportuaires... comment...

M. Léonard: Elles vont être reliées par la 20, oui.

M. Dumont: Est-ce qu'on va donner aux régions des moyens de s'occuper de tout ça puis de les faire prospérer ou de les mettre au service de leur...

M. Léonard: Dans l'opération que nous menons actuellement, nous faisons des plans de transport pour toutes les régions du Québec, en tout cas nous tentons de le faire. Il y en a un à Québec qui est en cours, dans l'Outaouais, puis on en a lancé un à Montréal. Dans les

régions, c'est la même chose. L'intégration des différents modes de transport, l'intermodalisation, ça demeure un de nos objectifs. Alors, quand vous parlez d'aéroports, d'autoroutes et de ports, tout cela, c'est un des éléments clés d'un plan de développement des transports dans une région. Nous, c'est une de nos orientations majeures que d'intégrer les différents modes et les différents équipements de transport que nous avons.

Aide aux municipalités pour l'entretien des routes

M. Dumont: Le dernier sujet, c'est la question du plan triennal qui finit cette année, dont l'exercice présent est le dernier élément, qui faisait suite à la réforme de la fiscalité des municipalités. Il y a eu reconduction totale du budget d'aide à la voirie locale pour cette année, si j'ai bien compris. Maintenant, ce que j'aimerais savoir, c'est les orientations du ministre à ce chapitre-là pour les années subséquentes. Qu'est-ce qu'on envoie, à ce stade-ci, comme message à des municipalités à qui on remet, ces semaines-ci, les derniers montants d'un programme triennal et qui, au lendemain de ce programme triennal, vont encore avoir, dans certains cas, 100 km de routes non pavées dont 50 km où les fossés ne sont pas faits? Elles se retrouvent avec ça sur les bras, il y a des problèmes de sécurité importants et c'est des municipalités qui ont, quoi, 1 000, 1 200, 1 500 de population, dont beaucoup de personnes sans emploi, des personnes à faibles revenus, donc où la capacité de tirer des fonds pour la municipalité est limitée. Quelles sont les intentions du ministre pour trouver des solutions à ces problèmes-là?

M. Léonard: La question avait été évoquée hier, déjà. Vous me la posez directement parce qu'on n'en a pas traité jusqu'ici, donc vous la soulevez. Très bien. Je souligne que l'ancien gouvernement avait, en remplacement ou en phase de transition, établi deux programmes, l'un de trois ans, l'autre de cinq ans, dans son opération de délestage de 33 000 km. Je les entends dire aujourd'hui qu'il n'avait jamais été question de l'abolir. Tout le monde avait bien lu entre les lignes qu'au bout de trois ans c'était terminé. Il y a deux programmes: il y a le programme triennal, qui est le programme discrétionnaire dont disposent les députés, et il y en a un autre de cinq ans où les municipalités ont une certaine somme de l'ordre de 3 000 \$ par kilomètre, comprenant l'entretien d'hiver, etc., plus ou moins 3 000 \$ par kilomètre, ça dépend, parce qu'il y a différents critères qui jouent.

Nous n'avons pas pris de décision définitive en ce qui concerne le premier triennal dont l'année 1995-1996 est la dernière année en termes de plan de programme triennal. Mais il reste que nos finances sont très serrées, c'est un fait. Nous allons voir un peu aussi les retombées de ce qu'aura le budget fédéral en particulier. Si le pelletage est très fort, il va y avoir des répercussions dans le budget du Québec là-dessus. Ça, c'est

une des questions qu'il va falloir se poser. Quant à l'autre programme, le quinquennal, il continue.

M. Dumont: Mais, sur le triennal, je comprends qu'il n'y a pas de décision, puis on étudie les crédits 1995-1996.

M. Léonard: Oui.

M. Dumont: Ma question, c'était davantage: Est-ce que le ministre — et, là, je sens que la députée de Matapédia qui souriait en entendant la question tout à l'heure sera sûrement vigilante au caucus pour mettre de la pression là-dessus — considère qu'on peut envoyer, à ce stade-ci, le message aux municipalités que ce qu'elles reçoivent cette année, c'est un dernier versement, alors c'est une dernière fois qu'elles vont bénéficier de ça, et que, pour l'avenir, elles devront être responsables de toutes leurs routes, ou est-ce qu'on leur dit que le ministre cherche présentement des solutions qui pourront être différentes, qui pourront être plus minimes, mais qu'il y aura poursuite de l'aide pour un certain nombre de cas?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Léonard: Encore une fois, il n'y a pas de décision prise. C'est vraiment une question que nous nous posons. Il reste que le budget du ministère des Transports pour ce qui est des routes du ministère des Transports est drôlement écorché par les temps qui courent. C'est pour ça que je ne peux ni dire: Oui, nous continuerons, ni: Non, ou: On va l'abolir. Je pense qu'il y a là encore des éléments qui peuvent venir. Mais je considère que les perspectives budgétaires ne sont pas très reluisantes au ministère des Transports, actuellement.

Je sais que l'ancien gouvernement était très au fait de cette situation, et c'est pour ça qu'il avait établi un programme triennal. Parce que, quand on a un programme, on ne l'appelle pas triennal quand on a l'intention de le maintenir. C'est un programme qui existait, d'ailleurs. Parce que la décision du Conseil du trésor du 4 mai 1993 nous donne la teneur et se lit comme suit: Le Conseil du trésor décide d'approuver les normes d'application des programmes d'aide financière aux municipalités soumises par le ministère pour une période de trois ans se terminant le 31 mars 1996, à l'exception des mesures de neutralité prévues en cas de fusion des municipalités. Vous voyez que c'était très restrictif.

M. Dumont: C'était l'ancienne façon de gouverner, ça, là, cette décision-là.

M. Léonard: Mais, même si on a une nouvelle façon de gouverner, je peux juste vous dire que l'argent ne pousse pas dans les arbres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je veux juste...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Je voudrais suggérer au ministre de regarder la voirie locale, le guide d'information, à la page 33, lorsqu'on parle de l'administration du programme de compensation pour la prise en charge du réseau local: «Les paiements des compensations qui seront attribuées aux municipalités admissibles au Programme d'aide à la prise en charge du réseau local s'effectueront automatiquement en deux versements annuels aux dates suivantes: le 30 avril, 60 % de l'aide annuelle; le 30 septembre, 40 %. Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort fiscal et à la richesse foncière uniformisée seront fixés pour une période de cinq ans.» Ça, là, c'est cinq ans.

M. Léonard: C'est l'autre programme.

M. Middlemiss: Cinq ans. Minute, là. Oui, oui.

M. Léonard: Le quinquennal.

M. Middlemiss: O.K. «Au terme de cette période...» Vous avez indiqué tantôt que c'était pour cinq ans, le premier programme. C'est pour ça, là, je veux vous corriger sur ça.

● (11 heures) ●

M. Léonard: Non, non.

M. Middlemiss: «Au terme de cette période...» Vous l'avez dit.

M. Léonard: Un instant, Mme la Présidente, je ne veux pas laisser passer ça. Il y a deux programmes.

M. Middlemiss: Vous avez dit que c'était pour cinq ans.

M. Léonard: Il y en a un de cinq ans, puis il y en a un de trois ans. Il n'y a aucune ambiguïté en ce qui me concerne.

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas un programme de cinq ans, ça dit: «Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.»

Le deuxième programme, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, page 34: «Les principales modalités de fonctionnement de ce programme se résument comme suit. Le ministre délégué aux Transports fera connaître, pour chaque circonscription électorale, l'enveloppe budgétaire qui lui sera allouée annuellement. Cette enveloppe sera déterminée en fonction de l'ensemble du réseau local de niveaux 1 et 2 — les kilomètres déjà à la charge des municipalités et les kilomètres

transférés le 1er avril 1993 — et de l'indice d'entretien du réseau transféré.

«Il incombera à chaque député, en collaboration avec les municipalités et les MRC, d'établir, pour sa circonscription électorale, la programmation triennale — c'est ça que ça dit — des travaux d'amélioration à effectuer sur le réseau local et de formuler ses recommandations au ministre. Ce dernier signifiera aux municipalités retenues le montant de l'aide financière qui sera allouée. Cette aide sera versée à la municipalité dans un délai de 30 jours suivant la réception d'une demande de subvention.» Je lui suggérerais de lire ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, je comprends ce qu'a lu le député. Je l'avais lu aussi, parce que ça a été un document qui a été distribué aux municipalités il y a un certain nombre d'années déjà, deux ans et plus. Tout le monde l'a lu. Mais ça parlait de trois ans. Et la décision, je viens de vous la lire, la décision, c'est ceci, je la relis: Le Conseil du trésor décide d'approuver les normes d'application des programmes d'aide financière aux municipalités soumises par le ministère pour une période de trois ans se terminant le 31 mars 1996. C'est ça la décision.

M. Middlemiss: Je n'ai pas de problème avec ça, c'est ça que ça dit aussi. C'est votre interprétation.

La Présidente (Mme Bélanger): Le 31 mars 1993, vous dites?

M. Léonard: 1996.

La Présidente (Mme Bélanger): 1996. Excusez-moi.

M. Léonard: 1996. Se terminant le 31 mars 1996. Ça, c'est la décision, la vraie décision du Conseil du trésor. Ça a été pris, cette décision, le 4 mai 1993.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. C'est que, à ce moment-là, on avait décidé qu'il fallait s'engager sur une période de trois ans, et cette période-là débutait en 1993 et se terminait en 1996. On a dit: On va s'engager. Parce qu'on s'est engagés vis-à-vis de tous les députés, de toutes les municipalités que pour ces trois ans-là. Donc, pour s'assurer que les sommes seraient là, il fallait s'en assurer pour trois ans, et c'est pour ça que c'est une programmation triennale. Jamais on n'a dit que le programme, au bout de trois ans, serait éliminé. Si vous avez des documents qui disent ça, dans les échanges des comités techniques qui existaient, Transports-Affaires municipales-UMRCQ-UMQ, apportez-nous ces choses-là. Je suis convaincu que les élus municipaux, à la Table Québec-municipalités, ce n'était pas ça leur interprétation ou ce qu'ils voulaient avoir.

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, je répète ce que j'ai dit: Nous n'avons pas pris de décision définitive à ce sujet-là, mais j'indique encore une fois et je rappelle que, lorsqu'un gouvernement crée un programme qui est indéfini dans le temps, il ne l'appelle pas «programme triennal ou quinquennal». Alors, la décision du Conseil du trésor, je viens de la lire, elle est formelle, le programme se terminait le 31 mars 1996.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste une dernière chose. C'est que la raison que ça a été triennal — et c'est une des raisons, je pense, que le député de Rivière-du-Loup et tous les députés sont inquiets — c'est que les municipalités font une programmation sur une base de deux, trois ans; elles veulent commencer à faire de la programmation. On a réalisé ça et on a dit: Ça ne sert à rien de dire que cette année on vous donne tant et l'an prochain tant. On dit: Sur trois ans, voici l'enveloppe qui va vous être garantie pour trois ans. Après ça, on verra si les montants peuvent changer ou des choses comme ça. C'était le but du triennal, là. Ce n'était pas de dire: C'est un programme de trois ans.

Il me semble, moi, que, si ça avait été un programme de trois ans, on aurait dit: Voici, vous allez avoir des subventions à l'amélioration pendant trois ans. On n'aurait pas appelé ça un plan triennal. Un plan triennal, ça veut dire qu'on dépense tant d'argent sur une période de trois ans, mais ça ne dit pas que c'est la fin du programme. Comme, dans le premier cas, on a dit: Cinq ans. Au bout de cinq ans, on va revoir si les montants doivent être ajustés vers le haut ou vers le bas pour s'assurer que, pour la prise en charge du réseau routier, les sommes sont suffisantes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Richmond.

M. Vallières: Mme la Présidente, quelques questions rapides au ministre...

M. Morin (Dubuc): Il n'y a pas d'alternance, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Quand le porte-parole parle, c'est comme quand le ministre... L'alternance, ça va là. C'était rendu là.

M. Morin (Dubuc): Ce n'est pas comme ça que ça marche!

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas, c'est comme ça que ça marche. Ça fait longtemps... Depuis qu'il est arrivé qu'il a demandé la parole, et, vous, vous venez de la demander.

M. Morin (Dubuc): Pardon? Non, non, je vous l'ai demandée tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui! Bien, je comprends que c'était tantôt, mais, lui, c'est depuis 10 heures.

M. Vallières: Mme la Présidente...

M. Morin (Dubuc): Ça fait au moins quatre interventions de ce côté-là, y compris le député de Rivière-du-Loup.

La Présidente (Mme Bélanger): Et il y a le député de Saint-Hyacinthe avant vous, M. le député de Dubuc.

M. Thérien: Nous autres, c'est parce qu'il n'y a pas de banc au centre. On l'aurait assis au centre. On ne veut pas l'avoir nécessairement sur notre côté, nous autres.

M. Vallières: Mme la Présidente...

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, je regrette, mais...

M. Vallières: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Richmond.

M. Morin (Dubuc): ...vous ne l'appliquez pas de façon intégrale, l'alternance.

M. Vallières: ...si ça peut rassurer le député...

M. Morin (Dubuc): Ça fait plusieurs reprises. Même hier.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, de toute façon, les crédits, habituellement, c'est pour l'opposition plus que pour le pouvoir.

M. Morin (Dubuc): Ah bien, écoutez! Vous vous souvenez que, quand j'étais dans l'opposition et que, de façon systématique, le parti au pouvoir, à un moment donné, intervenait pour couper à peu près le maximum de temps à l'opposition, j'ai invoqué ces choses-là, mais on m'a fait fort bien comprendre que le principe d'alternance s'appliquait.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député...

M. Morin (Dubuc): Mais, par contre, je reconnais le bien-fondé de ce que vous dites, je pense qu'il faut reconnaître qu'il appartient à l'opposition de questionner. Sauf qu'il ne faudrait pas que vous nous fassiez des leçons là-dessus, considérant votre passé.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. M. le député, les crédits...

M. Morin (Dubuc): Alors, allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il n'y a pas nécessairement l'alternance, parce que, souvent, un député veut parler sur le même sujet. Que ce soit d'un bord ou de l'autre, il dit: Sur le même sujet, j'aimerais poser une question. Alors, il n'y a pas nécessairement l'alternance à l'étude des crédits, et il doit y avoir une jurisprudence dans ce sens-là. Alors, M. le député de Richmond.

M. Vallières: Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie de votre grande sagesse.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant, il faudrait bien clarifier pour le reste des crédits, parce que j'en ai pour 45 heures à présider, ça fait que je voudrais mettre les choses au clair:

«Crédits budgétaires. Lors de l'étude des crédits budgétaires en commission, le président éprouve certaines difficultés dans l'attribution des temps de parole, les députés invoquant la règle de l'alternance.

«Est-ce que le président est tenu de respecter la règle de l'alternance lors de l'étude des crédits budgétaires en commission?»

La décision qui a été rendue par Jean-Noël Lavoie, Clément Richard, Claude Lachance, un député péquiste du Parti québécois. Bon. «La tradition parlementaire reconnaît le principe de l'alternance entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, mais ce principe ne s'applique pas nécessairement en toutes circonstances et le choix d'accorder la parole à tel ou tel député relève de l'entière discrétion du président qui devra, néanmoins, distribuer les droits de parole en toute équité.» Je pense que c'est ça que je fais.

«L'article 33 du règlement, qui s'applique aux travaux des commissions en raison de l'article 154 du règlement, prévoit que le député qui désire faire une intervention doit se lever et demander la parole.» Ce n'est pas ici, on demande la parole en levant la main. «Si deux ou plusieurs membres demandent la parole en même temps, celle-ci reviendra au député que le président a vu en premier ou pourra être accordée selon l'alternance.

«Tout en veillant soigneusement à ce que chacun puisse exprimer son point de vue, il n'y a pas de débats contradictoires lors de l'étude des crédits et qu'en conséquence une application stricte de la règle de l'alternance semble très difficile.»

M. Morin (Dubuc): Autrement dit, Mme la Présidente, pour avoir des délibérations quand même intelligentes, j'ai parlé au porte-parole, quand il abordera la question du transfert du réseau local. Évidemment, par considération, justement, du principe qu'il appartient à l'opposition... je voulais m'inscrire dans la démarche de l'opposition pour aborder le sujet. Là, c'est le député de Rivière-du-Loup qui l'a fait. Alors, évidemment, je ne voudrais pas qu'on aborde un autre sujet et avoir un

exercice à bâtons rompus. Si, évidemment, on continue sur le sujet, je veux bien attendre mon tour, mais, si on change de sujet, j'aimerais aller dans le même sens, de maintenir le débat sur le même sujet, soit le transfert du réseau local.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous voulez parler du débat sur le réseau local.

M. Morin (Dubuc): Bien, si on conserve le même sujet...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Richmond, est-ce que c'est dans...

M. Morin (Dubuc): ...j'attendrai mon tour.

La Présidente (Mme Bélanger): ...ce débat-là?

M. Vallières: C'est sûr, Mme la Présidente, que c'est un des sujets que je veux aborder, par voie de conséquence. Maintenant, on pourrait facilement intervenir sur les propos que tient le député de Dubuc. Si, à chaque fois qu'un sujet est abordé en commission, on décide de le vider, on risque de vivre certaines frustrations comme députés qui venons ici pour parler de certains éléments qui sont au programme et qu'on veut absolument aborder avec le ministre.

M. Pinard: C'est ce qu'on a fait hier, par contre.

M. Vallières: Alors...

M. Pinard: On a toujours vidé la question.

M. Morin (Dubuc): C'est comme ça qu'on procède.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, pas nécessairement.

M. Pinard: Bien...

La Présidente (Mme Bélanger): Avec le député de Saint-Laurent, oui, mais pas hier, ici. Chacun a fait ses petites commandes d'épicerie au ministre.

M. Vallières: Mme la Présidente, si ça peut vous...

Une voix: Dont vous-même!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Dont moi-même. Dont moi-même. Je l'ai dit.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (11 h 10) ●

M. Vallières: Mme la Présidente, si ça peut accommoder le député de Dubuc et le bon fonctionnement de vos travaux, je veux dire, avec la garantie que vous me donnerez la parole immédiatement après le député de Dubuc puis qu'il ne prendra pas une heure pour discuter du sujet qui est largement amorcé, je vais le laisser continuer là-dessus...

Une voix: Il a un caractère à fleur de peau, ces temps-ci!

M. Vallières: ...et je pourrai continuer par la suite.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais j'aimerais bien faire comprendre aux députés, autant ministériels que de l'opposition, que l'alternance n'est pas nécessairement une règle à l'étude des crédits. C'est parce que ce n'est pas un débat, là, qu'on fait; c'est un questionnement.

M. Vallières: Mme la Présidente, si le député de Dubuc est en mesure de convaincre son ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Dubuc, là, comme on est très conciliants...

M. Morin (Dubuc): Parlons d'équité.

La Présidente (Mme Bélanger): ...puis qu'on vous aime bien, allez-y, on va vous laisser parler.

M. Morin (Dubuc): Bon. Alors, moi, je voudrais établir un lien, M. le ministre, entre le programme d'entretien, bon, qu'on dit de cinq ans, mais, enfin, peu importe, qui est là pour cinq ans à tout le moins, et le programme, l'autre, qui est le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local. Considérant que, dans cinq ans, lorsque le gouvernement aura à décider s'il reconduit le programme d'aide à l'entretien du réseau routier transféré, il aura, à ce moment-là, à réévaluer ou à réétudier les critères ou, en fin de compte, tous les éléments qui ont été à la base de l'établissement, là, du taux d'aide pour les municipalités, entre autres, c'est-à-dire le niveau — comment je pourrais l'appeler? — de...

M. Léonard: De taxation, d'imposition foncière?

M. Morin (Dubuc): ...non, de qualité ou de dégradation des réseaux, qui est un des facteurs.

M. Léonard: Le taux de déficience.

M. Morin (Dubuc): De déficience. On sait qu'il y a eu un programme d'aide à l'amélioration. Donc, à ce moment-là, pour un certain nombre de municipalités, les améliorations apportées au cours des trois dernières années, dont cette année, auront probablement eu pour effet d'améliorer quelque peu le réseau. Si cet argent a

été bien utilisé, je présume que l'évaluation qu'on fera dans deux ans du taux de déficience du réseau sera modifiée. Donc, à ce moment-là, ma question est de savoir: Aussi, après l'exercice de l'application du plan triennal, est-ce que le ministère est en mesure ou est-ce qu'il a l'intention de procéder justement à cette évaluation-là du niveau de déficience ou de qualité du réseau local transféré, après, justement, l'application du programme d'aide à l'amélioration sur trois ans?

Si, à ce moment-là, il arrivait à la conclusion que la situation du réseau routier local transféré demeure à un point tel que, pour qu'on puisse aborder une nouvelle évaluation en prévision du programme d'entretien, au bout de cinq ans, il apparaissait nécessaire de reconduire le programme d'aide à l'amélioration du réseau local, est-ce que, malgré tout, même si ça dépasse les crédits de 1995-1996, le ministère veut mettre des choses de l'avant pour au moins se donner les moyens et les outils dont il aura besoin si jamais il devait reconduire le programme l'an prochain? Parce que, s'il attend l'an prochain pour prendre une décision et qu'il n'a pas ce qu'il faut pour évaluer la situation, à ce moment-là, il ne sera pas en situation de prendre une décision.

À moins que le ministère conclue qu'avec le programme triennal il fait en sorte que les municipalités ont un réseau local numéro un et qu'il n'y a pas lieu de penser que les municipalités ont besoin d'aide gouvernementale. Je ne crois pas que ce soit la conclusion à laquelle soit arrivé le ministère. Alors, dans le cas contraire, je présume qu'il y a du travail à faire pour évaluer autant la reconduction du programme d'aide à l'amélioration du réseau local comme les modifications des critères pour la reconduction du programme d'aide à l'entretien du réseau local transféré.

Alors, voilà la nature de mes questions. C'est très, très vaste, puis je comprends que ça dépasse les crédits de 1995, mais je pense que les municipalités sont en attente, elles veulent connaître les intentions du gouvernement là-dessus.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Évidemment, le député m'interroge plutôt sur les crédits de 1996-1997 et suivants.

M. Morin (Dubuc): J'en suis conscient.

M. Léonard: Et suivants! Il faut reprendre l'opération ou, en tout cas, en séquence, l'opération qui a été suivie par l'ancien gouvernement qui a renvoyé aux municipalités 33 000 km de routes. Il a fait, à l'époque, une évaluation exhaustive de l'état de ces routes juste avant qu'il ne les cède aux municipalités. Depuis ce temps, ce n'est pas lui qui en fait l'entretien. Il m'apparaîtrait difficile de reprendre une évaluation de ces

routes au moment où nous nous parlons. Comme tels, ces 33 000 km, ils ne sont plus à la charge du ministère, ils sont à la charge municipale.

Ceci étant dit, comme je l'ai dit tout à l'heure, il n'y a pas de décision définitive là-dessus, mais je ne me fais aucune illusion, je n'ai aucun doute sur les intentions de l'ancien gouvernement: son programme était terminal au bout de trois ans, en ce qui concernait l'aide à l'amélioration de la voirie locale, du réseau local.

Vous remarquerez aussi que, à l'époque, le programme d'aide à l'amélioration de la voirie locale avait connu une augmentation substantielle, assez substantielle; je pense qu'il était passé de 14 000 000 \$ ou 20 000 000 \$... de 20 000 000 \$ à 50 000 000 \$. Donc, il avait été plus que doublé, il avait connu 150 % d'augmentation.

Je ne veux pas donner l'assurance, aujourd'hui, que le programme va être renouvelé, pas plus que je ne dis qu'il va être aboli, le tout va être examiné dans le cadre budgétaire que nous aurons. Mais nous connaissons l'état des finances publiques et nous aurons des choix. Si ce programme-là était maintenu, ça peut remettre en question d'autres programmes.

Quoi qu'il en soit, le programme quinquennal, à cinq ans, lui, continue au-delà, parce que c'est la troisième année, cette année; il reste encore deux autres années à part celle-ci. Ce dont on parle, c'est le programme d'aide à l'amélioration de la voirie locale, mais c'est un réseau qui n'est plus de la propriété du ministère, il est la propriété des municipalités.

M. Morin (Dubuc): Un petit commentaire pour terminer, très court. Je voudrais rappeler au ministre que, contrairement au programme qui se termine cette année, où il n'y avait pas d'exigences afin que les municipalités y aillent... Vous savez, si elles avaient un projet, mettons, de 10 000 \$, même si les municipalités n'y allaient d'aucun effort fiscal, ce n'était pas nécessaire.

Moi, ce que je voudrais faire comme remarque au ministre, dans l'hypothèse où on envisagerait une reconduction, c'est que les municipalités, dans un deuxième temps, se disent fort disposées à ce que la reconduction d'un programme exige une participation municipale. Et ça, je pense que c'est à considérer, parce que ça pourrait, je pense, dans un deuxième temps, atténuer l'effort du gouvernement et, en même temps, exiger une part des municipalités qui pourraient... En tout cas...

M. Léonard: Je veux juste, moi aussi, faire un peu de pouce sur l'argumentation. Le député, à l'heure actuelle, peut le demander aux municipalités. Depuis le début, je le demande; personnellement, je le demande à mes municipalités, de mettre 50 %, et des fois elles mettent plus.

M. Middlemiss: C'est pour ça que ça crée de l'activité économique.

M. Léonard: Il y a parfois des cas où, non, ce n'est pas pensable, mais l'objectif, c'était vraiment que les municipalités mettent 50 %. C'est comme cela que je l'ai présenté. Maintenant...

M. Morin (Dubuc): Ce n'est pas obligatoire. Ça pourrait le devenir.

M. Léonard: Non, ce n'est pas obligatoire, mais, dans la mesure où c'est un programme discrétionnaire, justement, le gouvernement ne peut pas imposer un tel critère, mais chacun peut se le donner comme objectif.

● (11 h 20) ●

M. Morin (Dubuc): Bonne gestion.

Subvention pour la réfection de ponts

M. Vallières: À l'intérieur, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Richmond.

M. Vallières: ...de ce réseau qui a été transféré aux municipalités, il existe un programme de subvention de la part du ministère pour la réfection de ponts. Il se produit, à certains moments, des circonstances qui sont vraiment particulières. Je parlais, récemment, avec une très petite municipalité de mon comté, qui est Saint-Fortunat, où, comme suite à l'affichage de plusieurs ponts dans la même municipalité, on arrive au phénomène où, dans certaines routes qui ne connaissent pas de débouchés, donc qui sont des culs-de-sac, certains ponts sont signalés et font en sorte que ni le camion d'incendie, ni le camion de vidanges, ni le camion de lait, ni le transport du bois, si on respecte les charges qui sont identifiées sur le pont, ne peuvent l'utiliser. Conséquemment, les personnes qui sont situées sur le parcours de cette route-là seraient privées même, à l'occasion, de services de nature publique, à moins qu'il n'y ait réfection. Évidemment, ces ponts-là sont déjà prévus à l'intérieur d'une possibilité d'aide du ministère pour réfection.

Le but de ma question, c'est de savoir du ministre, dans des circonstances comme celles-là, s'il y a un ordre de priorisation qui peut être donné afin que la capacité de ces ponts soit augmentée le plus rapidement possible pour permettre des services d'usage public, dans certains cas, et, dans d'autres cas, carrément, par exemple, pour le transport du lait. Les camions-citernes doivent passer. Comment on solutionne ce type de problème?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, je peux répondre au député de Richmond que c'est la priorité. Nous voulons renforcer les ponts, par exemple, qui sont sur la route du camionnage, le réseau de camionnage; nous voulons renforcer la structure de ces ponts-là pour

permettre de faire face au poids des camions lourds. Oui, c'est notre priorité. Je peux dire ça, le programme de 9 000 000 \$ que nous avons là-dessus porte justement pour faire face à ces exigences.

M. Vallières: Ce programme, auquel vous faites allusion, c'est un programme sur les routes qui sont actuellement à l'entretien du ministère des Transports, votre 9 000 000 \$.

M. Léonard: Non, non...

M. Vallières: Non, des municipalités?

M. Léonard: ...c'est des ponts municipaux.

M. Vallières: De toute façon, je ne voudrais pas en faire un cas particulier. J'ai écrit au ministre, en date du 6 avril, sur cette question-là. Je pense qu'il aura l'occasion, avec ses officiers, d'examiner le contexte particulier.

M. Léonard: Le 9 000 000 \$, c'est justement pour refaire des ponts sur des routes municipales. On est conscients que, dans le cas des ponts, d'abord, il y a des questions de sécurité très importantes qui jouent, et puis c'est un fait que, lorsque l'on refait un pont, il y a des exigences que des petites municipalités peuvent ne pas être capables de satisfaire. Alors, oui, nous avons un programme de 9 000 000 \$ à l'ensemble du Québec. Et, graduellement, nous refaisons les ponts. Il y en a eu beaucoup de refaits, puis, encore maintenant, c'est un programme qui est très en demande, puis nous espérons faire le tour de l'ensemble des ponts, et particulièrement dans le cas où le réseau du camionnage passe sur des voies municipales. C'est le cas là, ces ponts-là seront renforcés en priorité.

Programmation des travaux routiers pour 1995-1996

M. Vallières: Très bien. Concernant votre programmation, maintenant, des travaux routiers 1995-1996, je me suis fait un devoir, en décembre, comme suite à la programmation des travaux d'immobilisation que vous nous aviez fait expédier, qui est datée du 19 décembre 1994... Alors, le 22 décembre, avant les Fêtes, j'ai fait personnellement un exercice afin de vous faire part de certains ajouts, de certaines modifications à la programmation. Je veux les reprendre aujourd'hui parce que, à ce jour, je n'ai malheureusement pas obtenu ni de réponse ni d'accusé de réception. J'ai d'ailleurs récidivé en date du 24 janvier, faisant référence à ma lettre du 22 décembre, vous proposant des modifications ou des substitutions, comme votre lettre le mentionnait, à certains travaux. Je vous ai réécrit le 23 février, faisant allusion aux deux autres lettres précédentes, qui étaient demeurées lettres mortes.

D'abord, je voudrais être sûr, de la part du ministre, que ce n'est pas dans son intention de ne pas

répondre à notre courrier quand on donne suite, finalement, à des demandes qui émanent de son propre bureau. J'espère qu'il s'agit là tout simplement d'un oubli, mais je vais quand même profiter de l'occasion, aujourd'hui, pour soulever à nouveau certaines interrogations dont je lui faisais part dans mes correspondances. Et je reprends la première. Concernant la route 249, située dans le comté de Richmond, plus précisément entre Saint-Georges-de-Windsor et Asbestos, où un échancier précis de construction avait été émis pour reconstruire la route sur la base de trois années, les deux premières années, les travaux ont été effectivement réalisés. Cette année devant être la dernière année pour le dernier tronçon — et ça couvre des dépenses de l'ordre 1 100 000 \$ — votre programmation prévoit que les travaux vont être réalisés, mais prévoit qu'ils s'échelonnent sur deux ans, plutôt qu'un an.

Alors, le but de mon intervention, c'est de souligner au ministre que déjà, quand ça avait été annoncé auprès des contribuables de ces municipalités, les gens tenaient beaucoup au respect de l'échancier serré qui avait été donné, parce que c'est une route qui est en attente depuis les années soixante-dix, pour reconstruction, et qui, actuellement, croyez-le ou non, est dans un état où elle serait mieux sur le gravier que sur le pavage, dans son état actuel.

Par voie de conséquence, je demande au ministre comment ça va se dérouler cette année. Je sais qu'il se propose d'aller en appel d'offres sur l'ensemble du tronçon, pour 1 100 000 \$, mais il y a des dépenses de 550 000 \$ de prévues. Alors, est-ce que le ministre ne croit pas en la possibilité de ramener l'échancier à un an, donc que les travaux soient réalisés dans leur entier au cours du présent exercice financier, plutôt que deux ans?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

(Consultation)

M. Léonard: Alors, la raison n'est pas technique, elle est budgétaire. Nous n'avions pas les crédits suffisants, on les répartit sur deux ans, et c'est ce qui explique. C'est un projet de 1 100 000 \$; il y a 550 000 \$ au budget de cette année, 550 000 \$ l'an prochain.

M. Vallières: Est-ce qu'on a l'assurance que l'entrepreneur réalise au moins la moitié de ces travaux sur le présent exercice?

M. Léonard: Ah oui! Je pense que, lorsque nous payons, nous payons sur facturation, selon le degré d'avancement des travaux, comme on fait dans les contrats. Comme on dit en anglais, un «progress billing».

M. Vallières: Conséquemment, on peut véhiculer à partir de maintenant qu'il est hors de question que

cette route se concrétise sur son ensemble sur le présent exercice financier, faute de budget.

M. Léonard: On le fait sur deux ans.

M. Vallières: Bon. Mon autre question au ministre, qui se retrouvait aussi dans ma lettre du 22 décembre qui est demeurée sans réponse, c'est le réaménagement d'une intersection, l'intersection des routes 122 et 255 dans la municipalité de Saint-Cyrille-de-Wendover.

M. Léonard: Les routes 122 et 255?

M. Vallières: Les 122 et 255. Il s'agit d'une amélioration géométrique, en fait; c'est un réaménagement géométrique. Les expropriations ont été complétées l'été dernier. C'est un endroit qui est dangereux. Je pensais le retrouver dans la programmation de sécurité routière 1995-1996. On m'indique qu'il a été retiré de cette programmation; il n'apparaît pas non plus dans la programmation régulière. J'avais proposé au ministre une substitution sur des travaux qui devaient être effectués dans une autre municipalité de mon comté et qui ne pourront pas l'être, pour la même somme, soit environ 100 000 \$ — ce n'est pas des travaux qui sont très onéreux — qui ne pourront pas être réalisés pour des raisons techniques.

Comme je n'ai pas eu de réponse à ma lettre, évidemment, je n'ai pas eu de réponse à cette proposition que je vous faisais, de substitution. Est-ce que, ce matin, on est en mesure d'obtenir du ministre une réponse sur cette proposition qu'on lui a faite?

M. Léonard: Mme la Présidente, je comprends. Je vais d'abord faire une remarque sur ce que vous dites, que vous écrivez à tous les mois. Il y a quand même une opération de consultation qui a été faite; ça a été fait pour l'ensemble des députés. Si vous tenez absolument à ce qu'on vous fasse des accusés de réception à chaque fois, je veux bien. On les a, vos lettres, et je le confirme, alors je vous en donne un accusé de réception verbal, à l'heure actuelle. Mais disons que, normalement, les lettres sont au dossier et que c'est dans le cadre d'une opération de consultation. On l'a fait de la même façon pour tous les députés.

Ceci étant dit, sur le dossier lui-même, les substitutions, c'est quand même... Oui?

(Consultation)

M. Léonard: Bon. On me fait aussi une remarque sur les lettres que nous avons reçues des députés. Chacune va recevoir une réponse, avec la programmation, expliquant les raisons, et vous allez recevoir une réponse à vos lettres vers la fin avril. Ça va s'amorcer vers la fin de la semaine prochaine et dans le mois de mai. Pour tous les députés, on procède de la même façon. Mais nous avons reçu vos lettres, si c'est cela qui vous inquiète.

M. Vallières: Juste pour, peut-être, préciser au ministre que ce n'est pas pour faire du taponnage autour de courrier, c'est que nous aussi avons des interlocuteurs avec qui on discute de certains projets sur lesquels on établit un certain consensus. Donc, que ces gens-là soient informés que le ministre a reçu ça, qu'il le regarde et qu'il nous revienne lors de la programmation, mais ça permet au moins de fermer la boucle avec les intervenants avec qui on discute à l'intérieur de nos comtés.

● (11 h 30) ●

M. Léonard: Je comprends, je comprends. Mais vous connaissez aussi très bien la procédure avec vos administrés. Vous avez été à la voirie quelque temps et vous savez très bien que les programmations... Il y a une consultation qui est tenue au cours de l'hiver, les crédits sont déposés à la fin de mars et la programmation sort par la même occasion. Il y a, entre-temps, cependant, des discussions, et puis on tient compte des lettres qu'on reçoit, des commentaires qu'on reçoit.

Le projet dont vous nous parlez, lorsqu'il s'agit surtout de substitution, les raisons budgétaires peuvent jouer, et c'est ça qui a joué dans le projet que vous avez. Maintenant, ça ne veut pas dire qu'il est rejeté. Il peut être reporté d'une année sur l'autre.

M. Vallières: Très bien. Alors, Mme la Présidente, peut-être une autre question dans un autre ordre d'idées. Ça concerne plus les grands projets. Il y a un projet qui est en préparation, en tout cas j'espère qu'il est en préparation, au ministère des Transports, sur la route 116 reliant Danville à Kingsey Falls. On m'indique que ça va nécessiter une étude d'impact, mais j'aimerais que le ministre nous fasse part de ses intentions dans ce dossier dans les années ultérieures, parce que je suis bien conscient que ça ne peut pas être des travaux réalisés à très court terme.

Est-ce que le ministre peut m'indiquer si ça fait partie de ses intentions à l'intérieur d'une programmation triennale ou quinquennale, pour une intervention qui est une intervention majeure parce qu'elle vient compléter, finalement, les travaux de la route 116 qui avaient été entrepris entre Richmond et Danville, et c'est la seule section de cette route qui demeure non reconstruite entre Richmond et Victoriaville?

M. Léonard: C'est bien. Ça va bien chez vous, les routes sont presque finies.

M. Vallières: Il y a la 249, dont je vous parlais tantôt, qui ne l'est pas.

(Consultation)

M. Léonard: Sur la 116, il y a des travaux, à Plessisville, dans la MRC de L'Érable. Le coût est de 3 100 000 \$. Des nouvelles initiatives. Je l'ai donné d'ailleurs hier en commission parlementaire. Il y a 500 000 \$ pour cette année et 2 600 000 \$ pour les

années ultérieures. Mais c'est sur la 116, ce n'est pas dans le coin, cependant, de Kingsey Falls.

M. Vallières: Ma question au ministre est de savoir quel est l'état, le niveau de préparation du ministère pour une intervention éventuelle entre Danville et Kingsey Falls. Je suis conscient qu'il n'y a pas de travaux qui seront faits cette année. On en est encore à une étape préliminaire de préparation du dossier. Mais, ce dont je veux m'assurer avec le ministre, c'est que ce n'est pas un dossier qui devra être repris dans cinq, six ou sept ans parce qu'on l'aura oublié quelque part. Je veux m'assurer, là, qu'il y a quelqu'un qui s'assure de son avancement et qu'il fait partie des plans du ministère des Transports à l'intérieur d'une programmation triennale ou quinquennale.

(Consultation)

M. Léonard: Oui. Au cours de l'année, nous allons réviser le plan de développement des grands travaux dont fait partie la 116. Pour l'instant, je ne veux pas aller plus loin. Ça va dépendre aussi des bouts, des études de circulation, c'est évident, de l'état de la route. Pour l'instant, ce que nous avons retenu, c'est les travaux de Plessisville, à la limite de Princeville, dans ce coin-là, sur la 116.

M. Vallières: Peut-être pour remettre le ministre au parfum des décisions qui ont été prises dans ce dossier, c'est que cette route-là dont on parle, elle devait remplacer et effectivement remplace comme axe celui qui était proposé de l'autoroute 55 devant relier l'autoroute 20 avec la région de Sherbrooke. Et c'est la raison pour laquelle j'insiste tellement, parce qu'il s'agit d'un réseau. Il s'agit maintenant de connecter — passez-moi l'expression — la route 116, une fois complétée, à la 955 qui est située à Saint-Albert.

Alors, en termes de réseau et de continuité, ça devient important pour sortir toute une partie de la circulation qui emprunterait ce réseau-là pour se diriger vers la région de Trois-Rivières, entre autres, ce qui devrait amener votre ministère également à préparer un projet entre la route 116 et la 955, située à Saint-Albert-de-Warwick.

M. Léonard: Ça va bien, comme dans l'Outaouais.

(Consultation)

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, je vais me permettre de faire un peu plus le point et d'aller un peu plus loin dans les renseignements. Le projet qui est entrepris cette année, c'est le premier tronçon d'une route qui mène de Plessisville à Princeville sur la 116. Il y a un autre tronçon qui va venir ultérieurement pour compléter le lien Plessisville—Princeville. Ce sont les travaux dans lesquels nous nous engageons. Il y a deux tronçons, le premier commence cette année.

Pour la suite, il y a eu... Présentement, là, ce n'est pas inscrit aux priorités. Nous allons faire la révision du plan de développement au cours de l'été, mais je dois souligner au député qu'il y a eu quand même des travaux importants qui ont été faits sur la 116, au cours des dernières années. Il y a eu une amélioration sensible. Mais, actuellement, nous allons travailler dans le secteur ou dans le lien entre Plessisville et Princeville.

M. Vallières: Je veux rappeler au ministre... Je suis d'accord avec lui qu'il y a des travaux qui ont été faits sur la 116. Ils étaient requis, d'une grande nécessité. Bon.

M. Léonard: Ah bien, je n'ai pas dit qu'ils n'étaient pas requis. J'ai dit qu'il y en avait...

M. Vallières: Deuxièmement, c'est que l'opération est inachevée. Il reste une section de cette route-là qui n'est pas complétée, et vous comprendrez que je ne vous le demanderai pas ce matin, mais, un bon matin, je vais vous exiger de connaître vos intentions réelles sur cette section-là, pour une simple et bonne raison, c'est que je pense que la population de tout ce secteur est en droit de s'attendre de connaître les intentions ministérielles sur ce tronçon de route qui vient s'inscrire en continuité de ce qui a déjà été fait. Au même titre que le lien qui doit relier la 116 avec la 955, à moins qu'on accepte qu'un tronçon autoroutier s'arrête comme ça littéralement puis qu'on n'y donne pas suite, ce dont je doute parce que je pense que ça a toujours été dans les intentions du ministère de parachever ce qui avait été débuté et qui vient remplacer — je veux le rappeler — l'axe d'autoroute qui s'appelait la 55 à ce moment-là, qui avait été annulé et qui, de Saint-Albert, devait se rendre à Richmond.

On en a fait notre deuil, mais on dit: Le réseau routier existait. Il doit maintenant être préparé en fonction d'être relié à ce réseau autoroutier qui est la 955, qui est la 20. Ça termine mon argumentation. Je ne demande pas nécessairement de réponse au ministre ce matin.

M. Léonard: Bien, je pense qu'il y a une révision du plan qui va se faire au cours de l'année. Là-dessus, j'ai dit que nous travaillions dans le secteur Plessisville—Princeville sur la 116. Par ailleurs, j'ai aussi indiqué hier que nous améliorerions la sécurité sur l'autoroute 55, la 55 comme on l'appelle. Donc, là aussi, il y a des travaux qui se font. Alors, il y a une programmation, il me semble, qui a une certaine consistance, qui est mise en place à l'heure actuelle par le ministère des Transports.

• (11 h 40) •

M. Vallières: Peut-être une dernière au ministre, Mme la Présidente. On nous a indiqué tantôt qu'on répondrait concernant la programmation des travaux 1995-1996. Est-ce qu'on va répondre également aux propositions qui ont été faites concernant certaines couches

d'usure qu'on ne retrouve pas dans la programmation mais qu'on voudrait voir inscrites, sur certaines routes, à l'entretien du ministère des Transports, dans le comté de Richmond plus particulièrement? Actuellement, on en retrouve une seule qui est située sur l'autoroute 20. Alors, j'imagine que ce n'est pas conclure que toutes les routes du comté de Richmond sont dans un état si bon qu'elles ne nécessitent aucune intervention sur les chaussées.

M. Léonard: Mme la Présidente, j'ai un budget, enveloppe fermée, j'entends le respecter, et donc je ne peux pas promettre tout à tout le monde cette année.

La Présidente (Mme Bélanger): Pensez à Mégantic-Compton.

M. Vallières: Je comprends de la réponse du ministre que, à la lettre que je lui ai faite, il y aura réponse sur ce qu'on lui a demandé.

M. Léonard: Oui.

M. Vallières: C'est apprécié, Mme la Présidente, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Saint-Hyacinthe.

Aide aux aéroports locaux

M. Dion: Oui, M. le ministre, ma question porte sur un tout autre sujet, il s'agit plutôt de transport aérien. Je vois, à la page 217, qu'il y a 8 600 000 \$ au ministère des Transports qui est affecté à des éléments qui touchent le transport aérien. Ma question porte sur la possibilité d'aide, de la part du ministère des Transports, à des aéroports locaux. On sait que, parfois, ça peut jouer un rôle très important dans le développement économique d'une communauté locale ou régionale.

Alors, j'ai deux questions, mais la première porte là-dessus, sur les aéroports locaux. Est-ce qu'il y a une possibilité d'aide, par exemple, pour mettre une couche d'asphalte sur un aéroport, de façon à rendre ces aéroports-là plus fonctionnels et à leur permettre d'absorber un flot aérien différent, donc d'avions propulsés? Et, si oui, quelle est la porte d'entrée, quelle est la démarche à entreprendre?

(Consultation)

M. Léonard: D'abord, en ce qui concerne... Nous parlons maintenant de transport aérien. Nous avons une formule d'aide au transport aérien sur la Basse-Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine. Ça, c'est une partie du budget qu'il y a inscrit aux crédits à l'heure actuelle. Les montants exacts, on me dit qu'on n'a pas les renseignements, parce qu'on en a un peu discuté, hier, et, après, ces crédits-là étaient passés,

mais disons quand même que ça, c'est un premier élément de ce budget aérien.

Un deuxième élément. Nous avons des coûts pour des aéroports qui nous appartiennent. Alors, il y en a un certain nombre dans le Québec, et cela explique à peu près la moitié de la somme, environ 3 000 000 \$. Mais nous ne faisons pas d'intervention sur des aéroports qui ne nous appartiennent pas. Vous savez qu'à l'heure actuelle le gouvernement fédéral est en train de liquider ses aéroports et qu'il veut les recéder aux municipalités. Ça a été vrai, par exemple, dans l'aéroport de Trois-Rivières. Ce que nous tentons d'obtenir du gouvernement fédéral, c'est qu'il remette tous ses aéroports en bon état, et particulièrement les pistes. À Trois-Rivières, par exemple, cela coûtait 2 500 000 \$ de recouvrir la piste, la remettre vraiment en bon état pour une période indéterminée, là. Mais l'aide gouvernementale fédérale porte surtout sur la réfection des pistes, la remise en état des pistes.

Alors il y a 28 aéroports fédéraux au Québec. Évidemment, le cas de l'aéroport de Montréal, de Mirabel... Dorval, Mirabel et Québec sont des aéroports particuliers qui vont rester propriété du gouvernement fédéral mais qui sont, dans le cas de Montréal, administrés par ADM, donc une corporation sans but lucratif qui gère les aéroports. Le contrat qui lie le fédéral à ADM est de 60 ans, renouvelable pour un autre 20 ans au bout. Donc, pour 80 ans, ils peuvent voir venir. Dans le cas de l'aéroport de Québec, on s'oriente vers le même type d'organisation, mais ce n'est pas finalisé encore. Le fédéral a annoncé des travaux de l'ordre de 20 000 000 \$ à l'aéroport de Québec.

Mais, pour les autres, le gouvernement fédéral entend les céder aux municipalités. Il y a six aéroports désignés comme aéroports régionaux supérieurs. Je les donne de mémoire. C'est Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Mont-Joli, Gaspé, Baie-Comeau, Sept-Îles. Pour ces six-là, il y a des discussions présentement entre les municipalités, le gouvernement fédéral puis avec, aussi, l'aide du gouvernement du Québec. Mais ce que nous voulons, c'est que les aéroports soient remis en bon état.

Quant aux autres, il y a aussi des discussions, mais leur rentabilisation n'est pas du même ordre que les six dont je viens de parler, qui connaissent un niveau d'achalandage plus élevé, alors que les autres ont beaucoup moins d'achalandage, et, conséquemment, les revenus qui pourraient en être tirés sont beaucoup plus bas. Nous nous interrogeons beaucoup sur la capacité des municipalités à les soutenir à terme. C'est toute la question que pose la liquidation du gouvernement fédéral dans le domaine aérien. Il y a le domaine maritime, évidemment, et le domaine ferroviaire, mais, le domaine aérien, il s'agit des équipements des aéroports.

Dans le domaine aérien, il y a d'autres dossiers, comme les Services de navigation aérienne, qui seraient une agence qui devrait s'autofinancer. À l'heure actuelle, les revenus perçus sur les billets d'avion constituent la principale source de financement. Je pense que les revenus sont de l'ordre de 800 000 000 \$ ou 1 000 000 000 \$

présentement, mais il y a une différence de 200 000 000 \$ qui devra être comblée ultérieurement. Mais on fait face à une vaste opération de liquidation à l'heure actuelle.

M. Dion: En sous-question, pour avoir peut-être un peu plus de précision sur la question du programme qui s'adresse principalement à la Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine, mais ça touche peut-être aussi l'Abitibi et le Lac-Saint-Jean. Chaque fois qu'on entend le chiffre des coûts d'un voyage aux Îles ou dans ces régions éloignées, on est chaque fois, tout le monde, scandalisé. Je pense probablement que M. le ministre l'est aussi à chaque fois. C'est des coûts absolument exorbitants.

Je sais qu'en 1980 ou 1982 le gouvernement du temps avait décidé, sans doute à bon droit, d'abolir le payage sur les autoroutes autour de la métropole. C'était sans doute une excellente décision, sauf que, pour les gens qui demeurent loin, c'est sûr que le transport, c'est un gros problème. Et, pour un pays comme le nôtre, que les gens ne soient pas isolés du centre, qu'ils puissent y aller et retourner, je pense que c'est un élément du dynamisme économique. Dans ce contexte-là, est-ce que, actuellement, il y a une aide précise? Est-ce que le ministère des Transports verse une subvention sur le coût des billets des gens qui voyagent au loin? Comment ça fonctionne?

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, il y a différentes formules d'assistance, mais disons que, en simplifiant quelque peu, le gouvernement finance 25 % du billet d'avion pour le transport aérien sur la Basse-Côte-Nord, de même qu'aux Îles-de-la-Madeleine. Il y a différents autres éléments d'assistance, mais je simplifie en disant cela. Si on voulait avoir des détails plus précis, on pourrait les fournir, il n'y a aucune objection à cela.

● (11 h 50) ●

Nous sommes en période de consultation actuellement sur un plan de transport de la Côte-Nord où on utiliserait différents modes de transport: l'avion, l'hélicoptère, la route, le bateau, etc. Mais les coûts sont élevés. Et la question qui se pose en ce qui me concerne, c'est que, lorsqu'on subventionne le billet de 25 %, est-ce que cela ne se retrouve pas quasi intégralement dans le profit des compagnies? En d'autres termes, on finance les entreprises, puis elles montent le billet en conséquence. Disons qu'on va le regarder de près au cours des mois qui viennent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Bertrand.

Parachèvement de la route 117, dans les Laurentides

M. Thérien: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Il me fait plaisir de questionner mon voisin sur, particulièrement, deux questions: une dans la région des Laurentides où les gens ont élu un député, un ministre,

donc ont beaucoup d'attentes, pour vérifier si, dans les faits, les attentes vont être comblées, et une question dans la région de Lanaudière.

Ma première question, M. le ministre, c'est concernant une route que vous connaissez bien, la route 117. Si je lis bien à la programmation, on continue le parachèvement de la route 117 qui est située dans votre comté. Ce que je voudrais savoir, c'est quoi, le plan de développement de réalisation de la 117 dans le plan quinquennal, soit dans votre territoire ou soit plus au sud? Mais je reviendrai là-dessus tantôt en complémentaires.

M. Léonard: Sur la 117, Mme la Présidente, il faut souligner une chose, c'est que les dossiers étaient fort avancés en 1984-1985 et qu'ils n'ont pas bougé beaucoup entre-temps. Lorsqu'il y a eu l'élection en 1989, il y avait des travaux et un contrat d'accordé mais qui est resté là où il était après l'élection. Alors, la route, on n'a même pas terminé le contrat, on l'a arrêté. Ça, ça été un geste du prince déterminant. C'est celui qu'on est en train de finir maintenant, cinq ans après. Là, on a repris les travaux la veille de l'élection. Bon. Il reste que, par ailleurs, il y a des travaux à faire, c'est urgent, la 117, c'est le lien entre l'Abitibi et Montréal, en particulier. C'est tout le trafic de l'Abitibi, une certaine partie du trafic de l'Ontario et puis ce qu'il y a aussi comme tourisme dans les Laurentides et dans le haut des Laurentides. Alors, c'est considéré comme un lien important.

Lorsque j'ai repris les dossiers, au ministère des Transports, peu de chose était au dossier, sinon rien. Donc, nous sommes en train d'examiner la situation, de voir ce que nous pouvons faire et puis nous aurons à donner des éléments plus précis au cours de l'année qui vient.

M. Thérien: Mais, là, vous me dites, M. le ministre, qu'il n'y a rien sur les planches de travail, là, sur la 117...

M. Léonard: Non, il n'y a rien. Il n'y a rien qui avait bougé. J'ai ressorti les vieux dossiers là où ils étaient, quand je suis revenu.

M. Thérien: Vous parlez, dans le plan de développement, de dédoublement de chaussée, là, de la 117. Vous parlez de ça particulièrement.

M. Léonard: Ça en est.

M. Thérien: Si on revient au réaménagement de la 117 plus au sud, entre Piedmont et Sainte-Agathe, je le sais très bien que c'est dans la programmation. On sait très bien qu'il y a eu du travail préliminaire fait par les gens du ministère des Transports. Est-ce que je peux savoir s'il y aura de l'argent dans les quatre, cinq prochaines années pour réaliser ce que le ministère a mis en plan?

M. Léonard: Remarquez qu'il y en a eu beaucoup dans les dernières années sur la 117.

M. Thérien: Il y en a eu dans certains secteurs. En fait, vous dites que, pour les grands travaux, si on s'entend bien, c'est le dédoublement de la 117 et son aménagement. Il va y avoir la même remise en question des grands travaux dont vous parliez tantôt pour d'autres secteurs de la Gaspésie.

M. Léonard: Oui. Ça fait partie des grands travaux à réaliser, oui.

M. Thérien: C'est ça. Qui vont être déposés...

M. Léonard: Nous voulons faire cette révision au cours de l'année normalement pour arriver à des résultats applicables dans la prochaine programmation 1996-1997.

M. Thérien: Mais ça veut dire, en termes concrets, qu'une fois que ça va être déposé, les priorités que vous allez mettre de l'avant, il y a toutes les études d'impact après, il y a tout ça. Ça veut dire que, dans un avenir de deux à cinq ans, il n'y a à peu près aucuns travaux qui vont se faire, autres que les études.

M. Léonard: Je ne dirais pas cela. Cela dépend dans quelle mesure il y a des études d'impact qui peuvent entraîner des demandes d'audience du BAPÉ. C'est autre chose. Alors, ça dépend de l'ampleur des travaux, mais nous entendons faire des choses.

M. Thérien: Vous vous attendez à réaliser...

M. Léonard: Nous entendons faire des choses, c'est-à-dire nous voulons.

M. Thérien: Oh!

M. Léonard: Je peux juste vous dire ça.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors...

M. Thérien: Pour la 117, au sud... Non, je...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Non, je pensais que vous aviez terminé, M. le député de Bertrand.

M. Thérien: Non, c'est parce que j'attends la réponse.

(Consultation)

M. Thérien: Qui n'est pas de la nouvelle construction, là, qui n'est pas nécessairement dans les grands travaux.

M. Léonard: Mais ça n'y est pas là-dessus, ce n'est pas des grands travaux, ça.

M. Thérien: Non.

M. Léonard: On me dit qu'il y en a dans le quinquennal, là. Je veux juste savoir... Mais je sais qu'il y en a beaucoup, là.

M. Thérien: C'est parce que je sais que le travail a été fait par les gens du ministère, l'évaluation des correctifs à y apporter. Ce que je veux savoir particulièrement, c'est... D'abord, qu'il soit dans le quinquennal, c'est une première partie, mais est-ce qu'il va y avoir de l'argent disponible pour réaliser...

M. Léonard: Là, vous faites référence à nos enveloppes budgétaires. Là, les disponibilités budgétaires, ça demeure une autre contrainte.

M. Thérien: Mais vous avez parlé de la priorité de la 117. J'imagine que...

M. Léonard: J'ai parlé de la priorité de la 117, mais j'en parlais aussi vers le nord, lien Abitibi, alors qu'il n'y a pas eu grand-chose de fait là. Mais, sur la programmation de la 117, quand on parle de réfection de chaussée, donc la voie déjà faite, on ne parle pas des grands travaux à ce moment-là; on parle plutôt de travaux d'entretien, couche d'usure. Il y a des choses de prévues; en particulier, il y en a entre Ivry, qui est dans votre comté, 9 km, et 5 km chez nous, vers Saint-Faustin. Donc, il y a un tronçon de 14 km qui sont refaits, alors qu'à cet endroit il y a quatre voies. La question, maintenant, que vous me posez, c'est entre Sainte-Agathe et Piedmont.

M. Thérien: Juste peut-être préciser, M. le ministre. Ça, je l'ai vu la programmation, ce que vous dites, d'Ivry...

M. Léonard: Bon, vous l'avez la programmation?

M. Thérien: Oui, je l'ai vue. Mais, c'est parce que la nécessité dont je vous parle entre Piedmont et autres, on parle de pluvial; on parle aussi de s'harmoniser avec des travaux de municipalités, que vous connaissez bien d'ailleurs, qui étaient dans votre comté, Val-David, Val-Morin, qui veulent s'harmoniser avec le ministère des Transports pour toute la question... Ce n'est pas juste une couche d'usure. On est bien content de la couche d'usure d'Ivry, je ne veux pas minimiser ça, là. C'est que les municipalités, elles, elles ont un plan d'urbanisme de déposé où ça nécessite fort probablement des feux de circulation additionnels, où ça nécessite du pluvial, où elles sont prêtes à harmoniser, à mettre des lampadaires à leurs frais. Mais c'est une nécessité, pour elles, de savoir quand le ministère des Transports va intervenir.

(Consultation)

M. Léonard: Là, quand vous me posez cette question sur le projet précis, quand vous dites Val-David, Val-Morin, je pense que c'est surtout à Val-David que vous faites référence...

M. Thérien: Oui.

M. Léonard: ...moi, je veux bien, là...

M. Thérien: Sainte-Agathe sud.

M. Léonard: ...mais, la programmation, elle ne nous est pas imposée non plus par les municipalités, là. Il faudrait...

M. Thérien: Non, non, ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Léonard: Oui, je sais, mais...

M. Thérien: Pour ne pas qu'on dédouble les travaux non plus inutilement.

M. Léonard: ...c'est soumis à nos contraintes budgétaires. Vous avez reçu la programmation, actuellement. Mais on ne mettra pas des 100 000 000 \$ là-dedans, on se comprend bien, là.

M. Thérien: Non, non, mais, déjà, le ministère a fait les efforts, probablement, d'évaluer les travaux. Ça, je pense que tout le monde est d'accord, mais c'est juste dans le but... Parce que, de toute façon, les municipalités, dans leur plan d'urbanisme, doivent s'harmoniser aussi avec...

M. Léonard: Oui, oui, ah, mais je comprends ça, je comprends ça.

M. Thérien: ...les différents ministères. Je ne veux pas imposer quoi que ce soit, là, mais il y a certains ministères qui poussent sur les municipalités.

(Consultation)

M. Thérien: Oui, c'est ça.

● (12 heures) ●

M. Léonard: C'est les couches d'usure, c'est des...

M. Thérien: Bien, c'est plus que ça, parce qu'on parle de pluvial...

M. Léonard: Oui, je sais, mais je ne sais pas s'il y en a cette année.

M. Thérien: Est-ce que vous pouvez peut-être rassurer.

M. Léonard: Je ne pense pas qu'il y en ait cette année, là.

M. Thérien: Non, non, mais je comprends toutes les limites. Est-ce que le ministère peut travailler avec les municipalités, peut-être à l'intérieur d'un protocole, là, je ne sais pas, avec le ministère, même si c'est votre route? Parce que, à un moment donné, s'il y a des travaux de pluvial... Je vous explique juste la conjoncture suivante: il y a un tuyau — c'est bête — non, mais il y a un tuyau qui passe en dessous de la 117, qui relie des terrains commerciaux, qu'il faut absolument enlever, que la municipalité veut enlever. C'est nécessaire que les villes s'harmonisent avec le ministère.

M. Léonard: Oui, je sais. Mais je comprends ça, je comprends ça. Mais je regarde, juste pour l'information de la commission, nous sommes en parachèvement dans ce comté et dans cette région pour Saint-Donat, projet de 860 000 \$; il y a déjà eu 600 000 \$ et il y a 260 000 \$ cette année. Sainte-Adèle, un projet de 1 618 000 \$; il y a eu 768 000 \$ de dépenses antérieurement, 850 000 \$ cette année.

M. Thérien: À Sainte-Adèle?

M. Léonard: Sur la route 370. À Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson... Mais je pense que c'est lié aussi aux travaux qui sont faits dans les...

M. Thérien: Oui, mais...

M. Léonard: ...municipalités. Un autre: construction d'égout pluvial, Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson, réfection, structure de chaussée, un projet de 480 000 \$ divisé en deux: 240 000 \$ l'an dernier, 240 000 \$ cette année. Sainte-Lucie-des-Laurentides, aussi, 50e Avenue, un autre projet de 125 000 \$ qui se termine cette année avec 100 000 \$. Tu sais, il y a des choses qui sont faites là-dessus, et ça, c'en... Il y en a d'autres, là...

M. Thérien: Non, je ne dis pas...

M. Léonard: C'est...

M. Thérien: Je ne dis pas qu'il n'y a pas...

M. Léonard: Avant de m'engager ce matin, en commission parlementaire, pour dire: Oui, on va le faire, je comprends qu'il y a des choses de faites et qu'il y a des projets municipaux, mais, moi, j'ai un budget aussi à respecter. Alors, dans les limites budgétaires, nous allons examiner les demandes des municipalités et on va donner les réponses dans ce contexte.

M. Thérien: Bien, là, les municipalités, pour l'instant — d'ailleurs, c'est ça que j'essaie de trouver, là — les municipalités ne font pas de demandes au

ministère, elles demandent au ministère tout simplement quand est-ce qu'elles vont passer et comment on fait pour s'harmoniser, tout simplement.

M. Léonard: Oui, je sais.

M. Thérien: Et je pense que c'est légitime, là.

M. Léonard: Bien, à Piedmont, on répare un pont, mais, sur la 15, là, c'est autre chose.

M. Thérien: Il y a peut-être une autre...

M. Léonard: Bon. Bien, ici, nous, dans la mesure où on peut le faire, on s'harmonise avec les municipalités. Il y a des protocoles d'entente au ministère avec des municipalités, un certain nombre de protocoles d'entente, et, quand ça peut aller, on a une certaine flexibilité d'une année, de deux, trois ans, etc., pour décaler les travaux pour accommoder les municipalités. Je n'ai pas de problème avec ça. Mais, de là à dire que l'essentiel de la programmation va passer par là, je dis: Un instant, là!

M. Thérien: Je n'ai pas utilisé...

M. Léonard: On se comprend, je pense.

M. Thérien: Je n'ai pas utilisé...

M. Léonard: Oui, oui.

M. Thérien: ...le mot...

M. Léonard: Mais vous comprenez ma prudence, vous aussi, je pense.

M. Thérien: Durant que vous en parlez, là, peut-être que le sous-ministre est très au courant, là, vous parlez des...

M. Léonard: Je voudrais juste dire autre chose sur la 117. Il y a quand même des travaux très importants sur la 117 qui sont faits, en particulier dans la réserve de La Vérendrye. Il y avait deux tronçons dans la réserve de La Vérendrye, donc dans la route qui mène directement en Abitibi. Nous en faisons un cette année, pour un total de 6 500 000 \$, dans Gatineau, dans la circonscription électorale de Gatineau; il y aura 2 700 000 \$ cette année et 3 800 000 \$ ultérieurement. Par ailleurs, il y a un autre tronçon qui est à faire, de 11 200 000 \$, ultérieurement.

M. Thérien: Il s'en est fait pas mal, quand même, sur la 117.

M. Léonard: Oui, mais au-delà, dans...

M. Thérien: Vous n'avez pas dit ça.

M. Léonard: Ça, c'est dans la circonscription de Gatineau.

M. Thérien: Je veux juste...

M. Léonard: Il s'en est fait dans ce coin-là... Il ne s'en est pas fait, on est en train de les faire. Il s'en est fait antérieurement, là. O.K.

M. Thérien: Pour ne pas prendre de temps inutile, là, vous avez soulevé, quand vous avez parlé du protocole, tantôt, la route 370, justement à Sainte-Adèle, et il y avait un gros problème légal, là, sur les murs, les murets qui existent depuis deux ans. Je voudrais savoir de la part...

M. Léonard: Ah!

M. Thérien: Est-ce que ça va se compléter cette année? Je sais que le ministère a fait tout ce qu'il avait à faire. Je veux juste... Je ne sais pas si c'est en cours, là. Si c'est en cours, bien, on oublie le...

(Consultation)

M. Léonard: Bon. Il y a eu des problèmes autour du contrat et dans les nouveaux procédés qui ont été utilisés, mais les discussions vont bon train, puis ça va se finir cette année.

M. Thérien: Il va y avoir des travaux cette année.

M. Léonard: Au cours de l'été. Ah! on veut le finir.

Travaux sur la 25, dans Lanaudière

M. Thérien: Parfait. Ma dernière question, c'est sur la route 25-125.

M. Léonard: Ah! C'est dans Lanaudière.

M. Thérien: Lanaudière, oui. D'ailleurs, j'avais dit qu'il y avait une question dans les Laurentides, une question dans Lanaudière.

M. Léonard: Oui, oui.

M. Thérien: Il y a eu une étude d'impact. Il y a eu une partie de dédoublement qui a été faite. Il y a eu des remblais propices au viaduc. Et je sais...

M. Léonard: À quelle hauteur? À quelle hauteur, pardon?

M. Thérien: À la hauteur de Saint-Roch-de-l'Achigan--Saint-Esprit, où le dédoublement se termine. Il y a une espèce de partie... Il y a eu un dédoublement qui s'est fait.

M. Léonard: Ça, c'est dans votre comté.

M. Thérien: C'était dans mon comté. Il y a eu une étude d'impact qui a été déposée. Je veux savoir exactement si, dans le même ordre d'idées que la 117... D'abord, est-ce qu'il y a une programmation pour la 25, la compléter, tout simplement? D'abord, ça touchait le comté de L'Assomption, on s'est en venu un petit peu dans le comté de Rousseau, à l'époque. Sur le dédoublement, il y a des remblais qui attendent un viaduc, sauf qu'on attendait l'étude d'impact. L'étude d'impact a été déposée il y a autour d'un an. Je veux savoir s'il y a une programmation quinquennale, à savoir si vraiment on va faire des viaducs et on va compléter le dédoublement.

M. Léonard: Il n'y a pas d'audiences?

(Consultation)

M. Léonard: Le député... Un instant, je veux corriger une chose. Les études d'impact du ministère ont été déposées à l'Environnement et l'Environnement n'a pas remis son rapport d'analyse sur l'étude d'impact. C'est ça?

Une voix: C'est ça.

M. Léonard: Donc, on ne sait pas s'il y aura des audiences demandées par le BAPE. Mais nous avons déposé, effectivement, nos études d'impact du ministère des Transports...

M. Thérien: L'an passé.

M. Léonard: ...à l'Environnement.

M. Thérien: L'an passé.

M. Léonard: C'est ça. Là, il n'y a pas eu de retour de l'ascenseur, présentement.

M. Thérien: On va faire un téléphone pour avoir le retour, pour savoir quand. Il y a juste...

M. Léonard: Un instant, là.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Léonard: Bon. Nous avons déposé l'étude d'impact, mais il y a des échanges d'information encore entre le ministère des Transports et l'Environnement, de même qu'entre l'Environnement et les autres ministères. C'est au terme de ces échanges, de ces informations additionnelles que l'avis de recevabilité va être donné par l'Environnement, mais il n'a pas encore été donné.

M. Thérien: C'est pour ça qu'il n'y a aucune programmation...

M. Léonard: Actuellement...

M. Thérien: ...vous attendez.

M. Léonard: ...non, il n'y a pas de programmation.

M. Thérien: Bon.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors...

M. Thérien: Ma dernière sous-question...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): C'était la dernière.

M. Léonard: Allez.

M. Thérien: On a du temps pour parler des crédits.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Allez-y.

M. Léonard: Oui, oui.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Il y en a plusieurs, M. le député. Alors, on est...

M. Léonard: On est dans les listes d'épicerie. Ça va.

Une voix: Habituellement, on ne va pas à l'épicerie...

M. Thérien: Non, mais je pense que les gens... La 25, c'est plus qu'un comté. Ce n'est même pas le mien, maintenant.

M. Léonard: Oui, oui.

M. Thérien: Il y a trois entrées, sur la 25, pour Saint-Roch-de-l'Achigan; il y a des remblais qui attendent un viaduc. Et je sais qu'il y en a un qui pourrait se faire sans étude d'impact. Est-ce qu'au ministère, justement dans le dédoublement qu'on a fait, pour au moins avoir un viaduc pour que les autobus scolaires puissent l'emprunter, il y a quelque chose dans la programmation qui indique une volonté, du moins, de faire ce viaduc-là?

(Consultation)

M. Léonard: Ce qu'on me dit... Vous dites qu'il n'y a pas besoin d'étude d'impact ou d'audiences. On me dit que, s'il est dans le tronçon, ce viaduc, oui.

M. Thérien: Non.

M. Léonard: Il n'est pas dans le tronçon.

● (12 h 10) ●

M. Thérien: Il est dans un tronçon qui est déjà fait.

M. Léonard: Ah! un tronçon déjà fait.

M. Thérien: Le tronçon s'est déjà fait à l'époque de l'ancien gouvernement.

M. Léonard: On va le regarder, là.

M. Thérien: Étant donné que votre priorité, c'est la sécurité et le transport scolaire — je pense que les gens vont vous faire état de ça. Et, le dédoublement est fait, donc il n'est pas dans le tronçon à faire, donc il est en dehors de l'étude d'impact.

M. Léonard: Une structure, c'est combien de millions?

M. Thérien: Ah non! Il n'a pas besoin de remblais. Il peut se faire... Le dénivellement — je ne suis pas ingénieur, je ne veux pas m'embarquer — peut se faire à partir des routes déjà existantes. Je ne sais pas quel terme employer...

M. Léonard: On va le regarder. Écoutez, si le député nous permet, ou la commission, les membres de la commission, mes fonctionnaires vont regarder et on pourra vous répondre.

M. Thérien: Parfait. Merci.

M. Léonard: O.K.?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Pontiac.

Autoroute Alma—La Baie

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, durant la campagne électorale, le Parti québécois a promis des travaux de... Projet d'autoroute Alma—La Baie, 43 000 000 \$. Depuis ce temps-là, on peut voir que «la région doit oublier l'autoroute», selon Mme Blackburn.

M. Léonard: La région... Pardon?

M. Middlemiss: «La région doit oublier l'autoroute», selon Mme Blackburn. «Francis Dufour avoue son erreur.» Le ministre de l'Environnement et de la Faune: «Les députés devront rajuster leur violon.» Le maire de Chicoutimi, qui nous dit: «Les élus relancent le débat.» Le maire d'Alma: «Un appel à la motivation»; «La région prend une gifle en plein visage»; «L'autoroute Alma—La Baie ne doit pas demeurer inachevée.» Et on dit que «Morin ennuie le caucus péquiste». Et...

M. Léonard: C'est un de nos bons membres.

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, tout récemment, suite à la promesse, au fait qu'on n'a pas maintenu cette promesse... Dans un commentaire de M. Néron, en date du 7 avril, il dit: «Le pire ennemi du PQ, c'est la réalité quotidienne.» Et je cite: «Depuis qu'il forme la majorité de l'Assemblée nationale, le Parti québécois a concentré toute son énergie sur le référendum. C'est ainsi que les grands enjeux économiques et sociaux ont été, à toutes fins pratiques, occultés au profit de la cause, de la cause, la grande cause. L'électorat, dont l'attention est monopolisée depuis plus d'un an par les commissions régionales sur la souveraineté et de nombreuses passes d'armes entre les tenants des deux options», et j'en passe.

Finalement, un autre, ceci, M. le Président, on dit: «Le principal ennemi du Parti québécois ne se cache pas à Ottawa, dans les provinces anglophones ou dans les cercles défendant, au Québec, les principes liés à la Fédération canadienne. Ce n'est pas non plus le manque d'information. L'adversaire des souverainistes, c'est tout bêtement la triste réalité quotidienne. Et le report à l'automne du référendum ne fera qu'accroître la grogne de l'électorat, lequel en a assez d'entendre parler de souveraineté et de séparation quand il ne peut même pas obtenir de ses élus qu'ils honorent leurs engagements électoraux.» Quelle est la version du ministre des Transports concernant l'autoroute Alma—La Baie?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, quelle mise en scène de la part du député de Pontiac! Hier, nous avions l'occasion de souligner les différends qui l'opposaient au député de Papineau. C'est un peu de la même veine, si on veut. Mais je dirai qu'en ce qui concerne le caucus des députés du Saguenay—Lac-Saint-Jean j'ai eu l'occasion de les rencontrer à deux reprises, de parler avec chacun des députés, et nous allons le refaire encore. Nous sommes à faire le point sur cette autoroute 70. Il y a des travaux cette année, de l'ordre de 4 000 000 \$, qui s'enclenchent, et nous avons des projets très précis en ce qui concerne cette autoroute. Alors, j'aurai l'occasion de terminer, disons, notre plan d'intervention sur cette autoroute au cours du mois, et j'interviendrai au Saguenay—Lac-Saint-Jean à la fin du mois.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le fait que...

M. Léonard: Le député peut me poser beaucoup de questions, il reste que, dans les crédits, il y a 4 000 000 \$.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Léonard: Mais l'avenir... Ça ne règle pas tous les travaux qu'il y a sur Alma—La Baie.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme le disait bien M. Néron, les gens sont déçus. C'est que vous avez créé beaucoup d'attentes, durant la campagne électorale, sur un 43 000 000 \$. Vous ne l'avez pas spécifié, mais on était pour faire l'autoroute Alma—La Baie. Aujourd'hui, les gens, les cinq candidats qui ont supporté ça et qui avaient ça dans leur programme, ils ont appris — et, malheureusement, le député de Dubuc, lui, c'est probablement lui qui en a souffert le plus — ils ont appris, tout d'un coup, que ça ne se fait pas. Donc, ça démontre...

Et c'est un peu ça, là. Il me semble que les gens, ce n'est pas nécessairement qu'on ne fait pas toute l'autoroute; c'est qu'on s'est engagé à construire une autoroute. On s'est engagé à dépenser 43 000 000 \$, pour apprendre, six mois après, que ça va coûter 106 000 000 \$ et qu'on n'est pas tout à fait prêt. On donne toutes sortes de raisons pourquoi on ne peut pas le faire. Il me semble que ça, là, il manque un peu de... C'est un peu... Je comprends les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean. S'il y a un endroit qui a voté unanimement pour le Parti québécois, c'est certainement cette région. Aujourd'hui, qu'ils aient des regrets, qu'ils sentent qu'ils ont eu une gifle parce qu'on ne s'occupe pas de remplir les engagements qu'on a pris envers eux...

Une voix: C'est un virage...

M. Léonard: Où le député a-t-il pris cette affirmation qu'on ne remplit pas nos engagements? Il n'y a aucune raison. Il n'y a aucune raison.

M. Middlemiss: Lorsque la promesse a été faite, on a dit que ça allait être réglé au plus sacrant.

M. Léonard: Nous, Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Le premier ministre lui-même.

M. Léonard: ...il faut dire qu'il y avait des dossiers qui étaient vides, oui. Qu'est-ce que l'ancien gouvernement avait fait là-dessus? Rien.

M. Middlemiss: C'est l'engagement qui a été pris par le premier ministre, là.

M. Léonard: Oui, justement, il n'y a personne...

M. Middlemiss: Répondez à ça. Non, non. N'essayez pas de noyer le poisson.

M. Léonard: Il n'y a...

M. Middlemiss: Répondez donc à ça, là.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Un instant, s'il vous plaît.

M. Léonard: Mme la Présidente, il n'y a personne qui a dit que les travaux étaient arrêtés. Il n'y a personne qui a dit ça, que les travaux étaient arrêtés. Il y a des crédits cette année, importants.

M. Middlemiss: «La région doit oublier l'autoroute.» Qui a dit ça? Elle fait partie du Conseil des ministres, cette personne-là.

M. Léonard: C'est une manchette.

M. Middlemiss: Ah! ça n'a pas été dit?

M. Léonard: C'est une manchette, j'ai dit.

M. Middlemiss: Non, non, non. C'est très clair. Si vous voulez que je vous lise l'article... C'est très clair que devant... Ça a été dit.

M. Léonard: J'aurai l'occasion d'intervenir sur ce dossier, disons, d'ici un mois pour remettre les...

M. Middlemiss: Non, mais il me semble, Mme la Présidente, que ce n'est pas une manchette. C'est un article suite à une conférence qu'a faite la députée de Chicoutimi, dans laquelle elle a dit: Oublions ça. C'est 106 000 000 \$...

M. Léonard: C'est quoi, l'article?

M. Middlemiss: ...on l'avait promis à 43 000 000 \$. On avait promis 43 000 000 \$ durant la campagne électorale. Elle a dit: Oublions ça. Ça ne sera même pas dans le prochain mandat.

M. Léonard: J'interviendrai sur le sujet d'ici un mois.

M. Middlemiss: C'est ça que ça vaut, les engagements, lorsque le premier ministre...

M. Léonard: Non.

M. Middlemiss: ...a dit, en campagne...

M. Léonard: Les conclusions...

M. Middlemiss: ...électorale: Ça ne retardera pas, ça va bouger vite.

M. Léonard: Les conclusions du député de...

M. Middlemiss: Ce n'est pas les conclusions; c'est la réalité.

M. Léonard: ...Pontiac sur la question...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Ce n'est pas un... Un à la fois...

M. Léonard: ...risquent fort d'être erronées.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans ce cas-là, on vient de nous dire — on est en train d'étudier les crédits pour la prochaine année — dans ces crédits-là, qu'on parle de 4 000 000 \$ de travaux qui vont se faire l'an prochain. On parle de 43 000 000 \$ qu'on a promis de faire, et ça va bouger. Est-ce que le ministre va nous sortir un lapin ou, dans le budget, va sortir quelque chose pour faire un autre tronçon ou ajouter des sous pour Alma—La Baie? Est-ce que c'est ça qu'il est en train de nous dire? Il est en train de nous cacher des choses, lorsqu'il nous dit, à plusieurs reprises: Les crédits, c'est ça; on a des problèmes, on ne dépensera pas plus? Il va nous arriver tantôt avec quelque chose? Est-ce que c'est ça qu'il tente de préparer?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, on n'a rien à cacher, ici, autour de la table. Mais je m'étonne beaucoup que le député de Pontiac, tout à coup, pousse sur des dossiers, veut absolument qu'on les réalise. C'est comme si, lui, il avait, je ne sais pas, moi, 2 000 000 000 \$ dans ses mains. Il n'est plus ministre, là. Il faut bien qu'il oublie ça.

M. Middlemiss: Non, mais je n'ai pas fait d'engagements non plus.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Un instant, s'il vous plaît. Un à la fois.

M. Léonard: Il parlait hier de McConnell-Laramée, 43 600 000 \$ pour 4 km, c'est-à-dire 11 000 000 \$ du kilomètre. Et, là, c'était d'une urgence capitale. Il n'est plus là. Mais, maintenant, c'est urgent. Il parlait de l'autoroute 50. Il était contre quand il était là; maintenant qu'il n'est plus là...

• (12 h 20) •

M. Middlemiss: Ce n'est pas vrai.

M. Léonard: ...il est pour. Je pense qu'il y a quand même quelques illogismes. Nous avons pris un engagement au Saguenay—Lac-Saint-Jean. J'irai en parler d'ici un mois au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le député de Dubuc, sur le même sujet.

M. Morin (Dubuc): Oui. D'abord, j'aurais aimé que le député de l'opposition se fasse une idée un peu plus sérieuse, c'est-à-dire aller aux sources et ne pas se fier uniquement à des articles de journaux, quand on sait que la presse en général est très habile à disproportion-

ner, finalement, des situations, bien sûr, qui paraissent litigieuses, mais de façon disproportionnée. Je trouve que le député est quelque peu sans gêne, bien que je l'apprécie s'il se porte à la défense d'un dossier de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, sauf qu'il faut quand même avoir la mémoire courte parce que, le Parti libéral ayant été au pouvoir pendant neuf ans, le dossier de l'autoroute Alma—La Baie, dont le dernier tronçon majeur avait été construit au moment où Marc-André Bédard était ministre, et qu'un tronçon — important, je le reconnais — ait été réalisé au cours des deux dernières années... Mais, sur neuf ans, quand même! Oui. Mais vous savez que votre réalisation, c'était dans l'optique d'essayer peut-être de vous réchapper un député libéral dans la région. Bon. C'était le seul objectif de vos travaux.

M. Léonard: Ça n'a pas réussi.

M. Morin (Dubuc): Ceci dit, Mme la Présidente, si les journaux ont laissé entendre qu'il y avait tant de divergences, c'est uniquement dû au fait qu'on est conscient que l'envergure du projet...

M. Middlemiss: On ne fait pas de promesses, dans ce temps-là.

M. Morin (Dubuc): ...par rapport, évidemment, aux ressources, quand même, financières du gouvernement limitées... Pour certains, on a laissé entendre que ça risquerait d'être difficile de réaliser ça. D'autres ont dit: Bon, est-ce qu'on ne s'est pas engagés un peu trop loin? Ils ont soulevé quelques doutes. C'est une question d'attitude; certains sont plus pessimistes que d'autres. Mais, de façon générale, le consensus de la région est à l'effet que l'engagement était là, la région ainsi que tous les députés ont dit au ministre que l'engagement était là pour être respecté. Alors, il s'agit d'harmoniser tout ce qu'il faut pour que l'engagement soit respecté, versus les capacités techniques et financières du gouvernement. Et ça, je pense que, comme l'a dit le ministre, à la fin du mois, il devrait être en mesure de démontrer que vos appréhensions — si je peux qualifier ça comme ça — vont s'avérer fausses. Alors, c'était juste une mise au point...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): C'était un commentaire, M. le député, si je comprends bien.

M. Morin (Dubuc): Oui, c'était un commentaire.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Est-ce que vous avez une réplique, M. le ministre?

M. Léonard: Non. Je pense que le député de Dubuc a fait le point très bien.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Il semblerait, Mme la Présidente, que le député est exactement d'accord avec moi. Il a dit: On a fait une promesse, on s'est engagés durant la campagne électorale pour une somme de 43 000 000 \$ sur un tronçon de l'autoroute, on ne savait pas combien ça pouvait coûter, on ne savait pas l'état de l'avancement technique, donc la fin justifie les moyens. On va faire une promesse, 43 000 000 \$. Le lendemain des élections...

C'est exactement ça, qu'est-ce que les gens de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean... Les maires, ces gens-là, pourquoi ils ne sont pas d'accord? Pourquoi que, eux, ils sont excités et ils disent: Aïe! une minute! On s'est fait embarquer encore une autre fois. Donc, il me semble que le premier ministre du Québec devrait, avant de s'engager, Mme la Présidente...

M. Morin (Dubuc): Eux qui ont dormi depuis 10 ans, là ils se réveillent.

M. Middlemiss: ...à faire des promesses de l'ordre de 43 000 000 \$, et ça va se faire vite, on va y aller, il me semble que... C'est un peu ça le point que je voulais faire, Mme la Présidente. C'est toujours facile de s'engager vis-à-vis d'une région avant les élections, et, après les élections, on change d'idée. Est-ce que c'est ça, la nouvelle façon de gouverner? C'est comme ça? On va vous faire des promesses durant les campagnes électorales, on va vous dire qu'on va avoir un référendum dans huit à 10 mois. Une fois que c'est terminé, bien là, à ce moment-là, ça va être toute une autre chose. On va s'occuper des choses qui... On ne s'occupera plus de la population, vous nous avez déjà élus. Des choses comme ça.

Mme la Présidente, il me semble que... Je comprends pourquoi que M. Néron a écrit ce commentaire. Il représente certainement l'attitude ou le point de vue de la majorité des gens au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. Morin (Dubuc): L'avez-vous déjà rencontré, ce journaliste-là?

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Est-ce que vous...

Études d'impact concernant l'autoroute 50 (suite)

M. Middlemiss: Et je voudrais... C'est que le ministre, encore, dans sa réplique, veut toujours revenir à l'autoroute 50 et McConnell-Laramée.

M. Léonard: Oui, mais c'est parce que j'aimerais bien savoir si le député est pour ou contre.

M. Middlemiss: Pourquoi?

M. Léonard: Je n'arrive pas à savoir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je lui ai posé une question ce matin sur l'autoroute 50, lorsqu'on parlait des études d'impact.

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: J'ai trouvé la note dont j'avais besoin. C'est une note qui est datée du 21 novembre 1991. On posait, on demandait la question à savoir l'état des dossiers de l'étude d'impact, et on dit: Le début, le début, 1981. Et je cite: «Décision d'amorcer les études d'impact malgré le fait que ce projet ne fait pas partie d'aucune programmation prévue et que la préparation des plans confiée à différents bureaux de génie-conseil a été interrompue depuis plusieurs années.»

M. Léonard: En 1991.

M. Middlemiss: Oui, c'est en 1981, 1981, là.

M. Léonard: 1981.

M. Middlemiss: Ça, c'est le début. On dit: 1981, voici la situation. Le gouvernement, en 1981, décide d'amorcer ces études-là «malgré le fait que ce projet ne fait pas partie d'aucune programmation prévue et que la préparation des plans confiée à différents bureaux de génie-conseil a été interrompue depuis plusieurs années». Donc, 1981, plusieurs années, ça peut être cinq. Donc, c'est peut-être en 1976. Donc, on a mis de côté ces plans-là. Donc, l'avis de projet, comme vous l'avez dit, c'était le 21 août 1981, deux mandats confiés, comme vous l'avez dit, et, le 3 mars, directive du ministère de l'Environnement, du ministre.

M. Léonard: 1982.

M. Middlemiss: C'est ça. «Comme il s'agissait — et je cite — des premières études d'impact...

M. Léonard: Vous citez qui, là?

M. Middlemiss: ...au ministère...»

M. Léonard: Vous citez quoi?

M. Middlemiss: Je cite la lettre.

M. Léonard: La lettre de qui?

M. Middlemiss: Bien, ça, c'est signé par Jacques Chagnon, urbaniste, chef de la division des études environnementales, ouest. D'accord?

M. Léonard: Au ministère de l'Environnement?

M. Middlemiss: Non, non. Au ministère des Transports.

M. Léonard: Ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui. Ça dit: «Comme il s'agissait des premières études d'impact au ministère des Transports du Québec depuis l'adoption du règlement relatif à l'examen et à l'évaluation des impacts, elles ont permis l'expérimentation de diverses méthodologies d'analyse et d'évaluation en matière d'études d'impact. Ces études, réalisées par chacune des firmes, se sont déroulées de façon intense entre 1983 et 1987. De nombreuses difficultés ont été rencontrées en raison: premièrement, de la méthodologie expérimentale utilisée au départ, qui a dû être ajustée continuellement en cours de route; deuxièmement, de l'imprécision — écoutez bien ça, là — des plans puisque leur préparation avait été interrompue plusieurs années auparavant; troisièmement, des divergences fréquentes d'ordre professionnel ou budgétaire entre les services de l'environnement et chacun des mandataires. Pendant cette période — et je vais toute la lire — une surcharge de travail importante sur les nombreuses autres études environnementales jugées plus prioritaires a entraîné un rythme de travail plus ralenti sur les études de l'autoroute 50.»

M. Léonard: Donc, on en faisait d'autres.

M. Middlemiss: Non, non, non. Regardez, là, ça vient tout d'un coup, là. Il était silencieux tantôt, mais, là, on... O.K. Mais au moins, je suis honnête, je lis tout.

M. Léonard: Bien, je vous lis, je vous écoute.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. «Depuis 1987, les études nécessaires pour la finalisation des rapports ont été interrompues à plusieurs reprises pour différentes raisons. Des modifications au tracé ont dû être envisagées dans certaines sections, obligeant par le fait même de nouvelles évaluations et discussions avec des organismes et services concernés. Des directives concernant les restrictions budgétaires au ministère des Transports du Québec ont entraîné la suspension de l'étude de l'autoroute 50, ceci n'étant pas prioritaire. L'étude confiée à Pluritec a été complétée récemment. Une dernière vérification par les services de l'environnement sera effectuée à celle-ci pour qu'elle puisse être transmise aux autorités du ministère des Transports du Québec en même temps que celle réalisée par Dessau. Ces dernières viennent d'être redémarrées...»

M. Cliche: Mme la Présidente, j'ai un point d'ordre, ici. On est en commission parlementaire. Je comprends que le...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Cliche: ...député...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui. Bien, le...

M. Cliche: ...de Pontiac a un point à faire, là, mais...

M. Middlemiss: Bon. Si vous avez des questions, on va continuer, on reviendra à une autre heure après. S'il veut, c'est correct, ça.

M. Cliche: ...si on vient faire lecture de lettres ici, là, et de documents qui prennent des minutes et des minutes à tout le monde... Est-ce que le député de Pontiac serait en mesure de faire son point, de faire valoir son point...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): C'est un fait...

M. Cliche: ...et de poser une question? Je pense que ça serait plus pertinent que de nous faire une lecture exhaustive d'un document signé par un fonctionnaire.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): C'est un fait qu'il y a plusieurs collègues...

M. Middlemiss: Oh! mon Dieu, un fonctionnaire! Eh! ce n'est pas...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Un instant, M. le député.

M. Middlemiss: ...grand-chose, un fonctionnaire, là. Avez-vous compris, là?

M. Cliche: Non, non. Mais, je veux dire, que ce soit un ministre ou un fonctionnaire...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Cliche: ...ce n'est pas ça, le point, mais...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Je m'excuse, un instant!

M. Cliche: ...il y a d'autres choses...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Un instant!

M. Cliche: ...à faire que... on a d'autres choses à faire qu'entendre la lecture de...

Une voix: On a une présidente ici, là.

M. Cliche: C'est quoi la question, là?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Un instant, s'il vous plaît.

M. Cliche: C'est quoi le point, là?

● (12 h 30) ●

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que c'est vous qui présidez ou le député de Vimont?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Bien oui, M. le...

M. Middlemiss: Tu sais, il veut faire...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): ...député de Pontiac, c'est la même chose dans votre cas aussi.

M. Middlemiss: Pardon?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): J'aimerais, si c'est possible, que vous posiez votre question.

M. Middlemiss: Madame, est-ce que je n'ai pas le droit à 20 minutes, moi, d'intervention?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, vous avez...

M. Middlemiss: Oui, oui, mais, regardez une minute, on va regarder les règles. Est-ce que je suis hors d'ordre? Si je suis hors d'ordre, dites-moi que je suis hors d'ordre. Dites-le-moi que je suis hors d'ordre, madame. Dites-le.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Pontiac, je n'ai pas l'intention de vous dire que vous êtes hors d'ordre. Si vous avez des questions, il serait intéressant que vous les posiez, parce qu'il y a plusieurs de vos collègues, et des députés de l'opposition, et le député indépendant qui ont demandé aussi la parole. Alors, si vous avez des questions, j'apprécierais que... les autres apprécieraient sûrement avoir le droit de les poser.

M. Morin (Dubuc): Pendant la Semaine sainte, la générosité, ça a sa place.

M. Middlemiss: Non, mais, Mme la Présidente, on a demandé huit heures pour faire les crédits. Si on veut bâillonner, parce que tout d'un coup on trouve quelque chose... Je peux donner une réponse au ministre. Ce matin, je lui ai demandé de chercher pour l'information, il m'a dit qu'il ne l'avait pas, et j'ai soulevé certains points.

Non, non, vous avez donné des dates. Mais, quand je vous ai posé des questions, vous avez dit: Ce n'est pas la première étude d'impact, ils en ont fait une sur la 116 avant. C'étaient toujours des réponses dans le sens de vouloir minimiser un peu les points que j'ai avancés. Donc, il me semble que c'est clair ici, c'est assez clair dans tout ça que, en 1981, lorsque vous avez décidé de donner une étude d'impact, vous avez donné ça malgré aucune programmation. Vous aviez arrêté les travaux des plans, la conception des plans, vous aviez

arrêté ça, la conception, et, tout d'un coup, vous avez envoyé ça.

Et, à cause de ça, vous qui avez dit que ça a pris 10 ans pour faire l'étude d'impact, une des raisons, c'est que les plans n'étaient pas finaux, et ils ont été obligés de travailler avec des plans qui n'étaient pas finaux. Donc, c'est un peu le point que je voulais... Ça a pris 10 ans, mais à qui la faute? Vous avez voulu ce matin, dans la même veine que vous faites que, moi, j'étais contre l'autoroute 50... C'est toujours dans ce sens-là. Mais vous voyez qui a causé les retards, vous le voyez, là. C'était pour la frime, on n'a même pas fini les plans, les plans n'étaient même pas finis pour commander une étude d'impact.

M. Léonard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Léonard: J'ai entendu la lecture, je vois un peu la séquence des événements. M. Jacques Chagnon, on me dit qu'il travaille à l'environnement. Gagnon? Il travaille à l'environnement, au ministère des Transports. Bon, il a écrit ce que vous avez entendu. Cependant, j'ai ceci à dire: nous ne faisons pas la programmation avant de faire les études d'impact. Premier point. C'est important de savoir ça. Les plans et devis, c'est fait après que tout le monde se soit entendu sur le tracé. Il ne faudrait pas oublier ça, là. Il y a une étude d'impact sur les autoroutes de cette importance et le mandat a été donné à l'automne 1981 — j'ai donné les dates tout à l'heure, je peux les reprendre — et la directive du ministère de l'Environnement, 3 mai 1982.

Bon, les travaux se font. C'est possible qu'il y ait eu des difficultés, qu'il y ait eu des demandes de renseignements, ça a pris un certain temps. Ce que nous apprenons, c'est que, finalement, en 1986-1987, les travaux étaient à peu près terminés. Ça a pris du temps, trois ans, ça a pris du temps, mais ils étaient terminés, pratiquement. Qu'est-ce que vous avez fait de 1986 à 1994? C'est ça, la question. Qu'est-ce qui a été fait par le gouvernement? Alors, qu'on ne nous dise pas... Puis c'est là où je me pose des questions sur la lettre, j'aimerais ça en avoir une copie. Mais quand on nous dit: Il n'y avait pas de programmation, il n'y a pas de programmation tant qu'il n'y a pas d'étude d'impact, tant qu'il n'y a pas de demande d'audiences. Voyons donc! C'est quoi, ça, faire la programmation des plans et devis avant de faire l'étude d'impact? Ce n'est pas comme ça que ça marche.

Alors, on a la séquence 1986-1987. Ces messieurs sont arrivés au gouvernement en 1985, fin 1985. Dès la fin 1985, je pense que, si ça avait été un dossier qu'ils auraient considéré prioritaire, ils se seraient mis le nez dedans. On aurait pu leur donner six mois pour poser quelques gestes, puis, après, pour rectifier, si les études étaient dans une mauvaise direction, et puis, après, on passe à l'action. C'est ça. Mais là, écoutez,

moi, je pense que ce que cela implique, c'est que les travaux qui ont été faits sur l'autoroute 50 ont été faits dans le temps du Parti québécois et ça s'est arrêté quand nous sommes partis. Il n'y a pas eu grand-chose après, rien d'autre. Les seuls bouts qui se sont faits, c'est dans le coin de Mirabel, il n'y en a pas eu dans l'Outaouais.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le député de Vimont, vous avez demandé la parole.

**Utilisation de fonds publics
pour la construction d'une route
dans le comté de Rousseau**

M. Cliche: Oui. C'est dommage que le député de Bertrand ne soit pas là, parce qu'il y a eu, dans les derniers mois, certains faits troublants qui ont été rapportés concernant l'utilisation de fonds publics pour la construction d'une route dans le comté de ce qui était, à l'époque, le comté de Rousseau. Et le député de Bertrand était, à l'époque, le député de Rousseau. Il y avait des allégations dans les journaux régionaux et même les journaux nationaux à l'effet que des fonds publics avaient été utilisés pour construire une route qui desservait spécifiquement des terrains appartenant au député de Rousseau.

Alors, j'aimerais savoir de la part du ministre, de un, si c'est le cas. Et ce sont des allégations, là, je suis très prudent dans mes énoncés ici. Je suis très prudent, ce sont des allégations, c'est ce qu'on a entendu dans les journaux, dans les médias nationaux. J'aimerais savoir si c'est le cas, si des deniers publics, dans votre ministère, ont été utilisés pour construire une route publique desservant principalement, entre autres, des terres privées appartenant au député de Rousseau de l'époque, qui est maintenant le député de Bertrand.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le ministre.

M. Léonard: On me dit qu'on ignore si le ministère a été saisi officiellement de plaintes. Mes hauts fonctionnaires me disent que non, ils ne savent pas. Quelle année?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être que le député de Vimont pourrait donner la source de l'information, ça pourrait aider au ministre. Si le ministre n'a pas les renseignements ni le ministère, qu'il les sorte, ses documents, sa preuve.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Vimont, avez-vous d'autres questions sur le sujet?

M. Cliche: Je pourrai lui faire parvenir les articles de journaux au niveau de la presse nationale et de la presse régionale. Ça avait passablement fait de bruit.

M. Léonard: Oui, ça me rappelle des choses.

M. Cliche: J'imagine que, dans vos archives récentes, toutes récentes...

M. Léonard: On va vérifier.

M. Cliche: Pourriez-vous vérifier ça, pour s'assurer que la réputation des élus de l'Assemblée nationale ne soit pas entachée?

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. En parlant de réputation, Mme la Présidente, lors de la dernière rencontre qu'on a eue avec le ministre, j'avais fait valoir au ministre qu'il y avait une dépense absolument désordonnée qui était pour être faite dans l'Estrie, soit 400 000 \$ sur le bord d'une route, un arrêt sanitaire. Et j'avais fait valoir au ministre, à ce moment-là, qu'il n'y avait personne qui voulait avoir ça chez nous: ni l'association touristique, ni la Ville de Saint-Élie, ni la Ville de Sherbrooke, et j'avais posé les questions: Qui pense à ça, au ministère, une affaire comme ça, 400 000 \$ pour des toilettes, alors qu'on est après fermer un hôpital à Sherbrooke?

Alors, je remercie le ministre, il a pris en considération mes représentations et il n'y aura pas de toilettes. Je suis heureux de dire que j'ai contribué à la saine gestion des deniers publics du Québec. C'est peut-être là le seul mérite que j'aurai. Dans la lettre qu'on avait reçue de l'attaché politique, il nous disait: Faites-nous part de vos représentations, si vous voulez qu'on transfère des sommes d'un projet à un autre, il n'y aura pas de problème. Alors, j'avais fait part au ministre qu'il me semblait qu'il y avait une école où on avait de sérieux problèmes, un problème de la route en avant de l'école. C'était le chef syndical qui m'avait fait valoir ça, j'avais vérifié ça, et c'était valable.

Alors, j'aurais espéré qu'on transfère effectivement l'argent de cette toilette à Sainte-Catherine-de-Hatley, mais ce n'est pas ça qui est arrivé dans la vraie vie, on a juste coupé la toilette. Mais ce n'est pas grave, j'aurai au moins le mérite d'avoir contribué à la saine gestion du Québec, des deniers publics. Alors, M. le ministre, je vous remercie, jusque-là, d'avoir coupé les 400 000 \$ pour des toilettes, ça n'avait ni queue ni bon sens, et je pense que vous avez pris la bonne décision. Je suis heureux, comme membre de l'opposition, d'avoir contribué à cette gestion-là.

Définition du réseau de camionnage

Maintenant, j'ai une autre question. Vous savez, M. le ministre, qu'à la période du dégel, les camions doivent passer sur les balances, et c'est correct, ça, et faisons-le avec beaucoup d'autorité. D'autre part, il y a des coquins qui trouvent le moyen de passer chaque côté des balances et, dans le cas qui me concerne, c'est d'un

côté de la route Alfred-Desrochers, le long de l'autoroute des Cantons-de-l'Est, et, de l'autre côté, le chemin de Sainte-Catherine, d'ailleurs, où je vous disais qu'on devrait faire un peu attention, il y a vraiment des problèmes devant l'école là-bas.

Je suis intervenu à quelques occasions. Je dois avouer que les fonctionnaires du ministère, à Sherbrooke, on a une collaboration extraordinaire, exceptionnelle. Ces gens-là sont présents, dynamiques, intelligents, connaissent les choses, sont sur le terrain, et aucun reproche à ces gens-là. Mais il me semble que quelque part, au moment où on a transféré le système routier, on a permis aux villes de contrôler sur leur territoire les chemins municipaux. Mais, quand on a affaire à une route qui n'est pas municipale, là, la municipalité n'a plus grande autorité, finalement, sur son territoire, ce qui fait qu'on a des situations à North Hatley, à Sainte-Catherine, à Saint-Élie, avec du camionnage... C'est démesuré, ce qui se produit là. Et la question que je vous pose c'est: Comment pouvons-nous aborder cette problématique-là, qui n'est sûrement pas unique chez nous? Et, là, dans le cas présent, c'est tout le transport du bois, entre autres, en ce moment, de nuit, vers les grandes usines de papier de Windsor, alors le bois qui arrive d'un peu partout dans l'Estrie, et puis c'est plus facile de passer par ces petits chemins là que de rentrer par l'autoroute et, probablement, de mettre quelques billots de plus.

● (12 h 40) ●

M. Léonard: Ça va?

M. Benoit: Oui.

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, sur la première question du député, effectivement, il y avait un projet de toilettes le long de l'autoroute...

M. Benoit: L'autoroute 10. La fin de la 55, le début de la 10, oui.

M. Léonard: C'est 10, ça? O.K. Je voulais simplement souligner que ces arrêts sont pour le confort des voyageurs et que, parfois, ils en ont besoin.

M. Benoit: Avant qu'on aille plus loin, madame... Avant qu'on aille plus loin sur ce point-là, Mme la Présidente...

M. Léonard: Je voudrais juste dire ça. Je veux juste dire ça. Ceci étant dit, effectivement, le gouvernement qui nous a précédés l'avait mise deux fois à la programmation, il l'avait annoncée publiquement, et nous estimions que nous devions la réaliser, encore une fois, pour le confort des usagers, des passagers, ceux qui utilisent l'autoroute. Ceci étant dit, comme il y a eu des représentations qui ont été faites à l'effet que c'était inutile, très bien, nous allons regarder davantage, puis nous reportons encore d'un an, ce que j'ai à dire, puis on verra au bout d'un an si ça reste ou pas.

Deuxièmement, en ce qui concerne le camionnage, je souligne qu'il y a une loi, un projet de loi qui a été passé en deuxième lecture, sur le réseau de camionnage et toutes les dispositions et modifications au Code de la sécurité routière pour permettre de définir le réseau de camionnage. Il va consister, en particulier, à réduire le nombre de postes frontières pour les camions de 33 à 19. Donc, cela nous amène à définir le réseau, et à définir aussi les points d'entrée aux États-Unis, et à limiter, en quelque sorte, la circulation des camions lourds sur d'autres routes que celles du réseau défini après la consultation qui a été menée depuis deux ans. Alors, ça va dans le sens de vos remarques et revendications en ce qui concerne les camions. Ça devrait vraiment limiter la circulation du camionnage lourd à l'intérieur des routes municipales, notamment, puis des villages.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. Je veux juste refaire le point sur ces toilettes. C'est bien sûr que, si on bâtit des toilettes, il doit y avoir une raison, là. Jusque-là le ministre a sûrement raison.

M. Léonard: Ha, ha, ha!

M. Benoit: Maintenant, la raison n'est pas la bonne. La raison n'est pas la bonne, M. le ministre, parce qu'il y a, et au dire de l'association touristique et au dire des deux villes...

M. Léonard: En toute prudence, on s'abstient, à l'heure actuelle.

M. Benoit: Oui, justement, là. Un instant! Un instant, j'ai la parole, là. Il y a maintenant, à cette intersection-là, trois dépanneurs d'un côté, deux stations d'essence de l'autre côté et, si vous faites cinq minutes d'auto, vous arrivez au plus grand centre d'achats de l'Estrie, qui est ouvert 24 heures par jour, les dépanneurs, les stations d'essence. Alors, à ce jour, je ne comprends pas encore. Et, quand on dit qu'on a annoncé publiquement, j'aimerais bien voir les communiqués de presse de la part du ministre où on a annoncé, dans les années antérieures, ce projet-là. Dans mon livre à moi, il n'a jamais été annoncé. Merci, Mme la Présidente.

M. Léonard: Sur les annonces, j'en conclus que, comme c'était à la programmation et que c'est resté à la programmation, il y a quelqu'un, normalement, qui devrait l'avoir annoncé. C'était la programmation annuelle. Il y a peut-être des députés qui ne l'ont pas annoncé, ils n'ont pas fait leur travail; ça, c'est une autre chose.

M. Benoit: Ça n'a jamais été, Mme la Présidente, ce projet-là, sur aucune programmation finale dans l'histoire du ministère.

M. Léonard: Ah bon! En tout cas.

M. Benoit: Donc, pas annoncé, par le fait même.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est fini?

M. Benoit: Oui, terminé, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Rivière-du-Loup.

Budgets discrétionnaires

M. Dumont: Merci, Mme la Présidente. Sur deux sujets. D'abord, je faisais le tour des crédits, parce que je reviens plus aux demandes de renseignements qui avaient été fournis au niveau des budgets discrétionnaires. Je constatais que, dans l'ensemble des crédits, il y avait finalement trois budgets discrétionnaires: il y avait celui du ministre délégué, celui du ministre — pour une raison, je comprends, qui découlait de l'ancien gouvernement — et celui du ministère. Je constatais, du même coup, que les informations qui nous étaient transmises, qui étaient en date du 21 mars, démontraient qu'il y avait quand même des sommes importantes, des soldes importants qui n'avaient pas été dépensés dans chacun des cas.

Or, mes questions, c'est: D'abord, est-ce que ces sommes-là ont été dépensées dans les 10 derniers jours de l'année financière? Deuxièmement, pour l'avenir, est-ce qu'il y aura 200 000 \$ de discrétionnaire, c'est-à-dire 100 000 \$ du ministre délégué et 100 000 \$ du ministre qui s'additionneront, ou est-ce que ce qui était autrefois au ministre délégué disparaît tout simplement et que le ministre garde un discrétionnaire de 100 000 \$ seulement?

M. Léonard: Je dois vérifier, mais, si mes souvenirs sont exacts, c'est 50 000 \$ que j'ai comme budget discrétionnaire, et non pas deux fois 100 000 \$, comme il existait avant.

M. Dumont: Oui. O.K.

M. Léonard: Mais je vais le vérifier.

(Consultation)

M. Dumont: C'est la question 19.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente...

● (12 h 50) ●

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: ...à la question sur les fonds dépensés après le 21 mars, il n'y a sûrement pas des som-

mes significatives, mais on va vérifier s'il y en a eu, combien, et on pourra donner la réponse. On revient, me dit-on, le 24 avril. Pour ce qui est des budgets — vous appelez ça des budgets discrétionnaires — là, ce qu'on me dit, c'est que ce sont les mêmes montants que l'an dernier qui ont été reconduits. Alors, je corrige mon information de tout à l'heure. Alors que je pensais que c'était 50 000 \$, c'est 200 000 \$ au bureau du ministre et 100 000 \$ au ministère. Mais, là, j'apprends ça.

M. Dumont: C'est une augmentation quand même assez...

M. Léonard: Non, il n'y a pas d'augmentation. Il n'y a pas...

M. Dumont: C'est-à-dire que vous fusionnez ce qu'il y avait au ministre délégué aux Transports et ce qu'il y avait au ministre des Transports, ce qui fait deux discrétionnaires.

M. Léonard: Bien, c'est ce que je constate à l'heure actuelle, oui.

M. Dumont: O.K. C'est disponible pour tous les comtés du Québec, ça, ou seulement quelques-uns? Ha, ha, ha!

M. Léonard: Bien, je ne vous dis pas que je vais les utiliser à ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac, sur le même sujet.

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est pour le «transcript» des débats. Tantôt, avant de donner la réponse, le ministre a dit: Moi, j'ai 50 000 \$ comparative-ment aux deux autres qui avaient chacun 100 000 \$.

M. Léonard: Oui, j'ai dit que je corrigeais...

M. Middlemiss: Il me semble qu'on devrait corriger ça, hein.

M. Léonard: J'ai dit que je corrigeais l'information. C'est ce que j'ai dit au député de Rivière-du-Loup.

M. Dumont: Merci. L'autre question...

M. Léonard: Mais on reviendra de façon très précise le 24 avril là-dessus.

Voyages hors Québec des fonctionnaires du ministère

M. Dumont: Parfait. L'autre question concerne les voyages à l'extérieur qui sont faits par des gens du

ministère. Bon, je pense qu'on constatera a priori qu'ils sont quand même assez nombreux. Certains — je n'en nommerai pas — ont un prix qui est même surprenant pour des voyages, par exemple, de deux jours à l'intérieur même du Canada. On va près des 10 000 \$, c'est des sommes qui sont importantes.

Ma question va être plus, cependant, au niveau... Je présume que les dépenses ont été faites de bonne foi et ont été vérifiées.

M. Léonard: Quels voyages?

M. Dumont: Ah! il y en a une liste assez...

M. Léonard: Ah! O.K. Non, vous posez une question de façon générale. O.K., allez-y.

M. Dumont: Bien, c'est ça. Je ne veux pas en nommer un en particulier, parce que ma question, c'est: Est-ce qu'il y a évaluation qui est faite de l'utilité, là? Exemple, quand on entend que des gens vont en Hollande, vont au Danemark, que ça coûte 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$, est-ce qu'il y a des rapports de voyages qui sont utilisés à l'intérieur du ministère à des fins précises? Est-ce qu'il y a évaluation annuellement de la valeur de chacun de ces voyages-là, ou est-ce qu'on en fait à peu près une habitude de dire: Bien, chaque fois qu'on reçoit une invitation, on envoie des gens, ça coûte 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$, 6 000 \$, puis ça devient un peu systématique, comme ça pourrait se produire si on n'a pas la rigueur de faire l'évaluation, après chacun, des apports que ces voyages-là ont eus pour l'avancement des politiques au sein du ministère des Transports du Québec?

M. Léonard: Il y a une programmation annuelle qui est faite des voyages, et chacun des voyages est examiné, je dirais, à la loupe, et devrait l'être, en tout cas. Dans la dernière année, il y a eu quelques voyages qui se sont additionnés à cause de la préparation du 20e Congrès mondial de la route. Donc, il y en a probablement un peu plus que d'habitude. Mais ça reste toujours dans l'enveloppe globale telle qu'elle a été désignée, votée au début.

M. Dumont: O.K. Y compris, dans les voyages, je voulais savoir à partir de quelle politique précise est-ce que les stages d'études des gens sont payés à même le ministère. Est-ce que c'est dans les contrats de travail que c'est inscrit? Est-ce que c'est une politique du ministère que d'aller chercher une expertise précise quand elle est nécessaire, devant une nouvelle situation?

Si vous avez écouté l'émission *Découverte*, il y a quand même plusieurs nouvelles technologies. Est-ce que, dans ce cas-là, on va chercher une expertise précise ou est-ce que c'est dans des politiques plus discrétionnaires?

M. Léonard: Les voyages autorisés au ministère des Transports ne sont pas des voyages de villégiature;

normalement, il y a des fins très précises. Par ailleurs, ce n'est pas lié aux contrats d'engagement des personnes. Ces voyages sont autorisés en fonction des besoins du ministère. Comme je le disais tout à l'heure, par exemple, dans le cas du 20e Congrès, oui, il y a eu des autorisations de données en termes de préparation; ça, ça fait partie des enveloppes, mais c'est toujours à l'intérieur de la programmation du budget annuel, des crédits annuels, et c'est accordé selon une programmation annuelle.

Il y a deux types de voyages: il y en a, par exemple, pour assister à des congrès techniques qui sont tenus régulièrement, disons, de façon annuelle, en général, mais où il se fait beaucoup d'échanges d'informations; puis il y a aussi des stages d'études pour examiner des technologies précises en termes routiers, ou en termes d'équipements, ou autrement. Disons que notre orientation consiste à réduire le plus possible les dépenses à l'étranger. Je pense que ça demeure.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je pense que...

M. Léonard: Peut-être une chose, on vient de me passer une note. Si vous permettez, en réponse au député de Rivière-du-Loup, à chacun des voyages, il y a un rapport qui est préparé, il est consigné, et il y a aussi la publication d'un résumé de certains voyages, sur le plan technique, en particulier, et puis il y a toujours une copie du rapport qui est transmise au service de recherche et développement pour appréciation et conclusion. Ça va?

Réfection du réseau routier dans la région de Chaudière-Appalaches

M. Gauvin: M. le ministre...

M. Léonard: Oui.

M. Gauvin: ...on pourrait peut-être parler de la programmation, l'argent qui a été annoncé et réservé à la réfection ou au renforcement des routes, le réseau du ministère, plus précisément dans la région Chaudière-Appalaches. Vous avez annoncé 50 000 000 \$ dans la région de Québec—Chaudière-Appalaches. D'après les calculs que je fais — mais je pense que j'ai retrouvé ça aussi dans les confirmations — 19 000 000 \$ est réservé à la région Chaudière-Appalaches.

Sur quels critères les choix sont faits? Les projets retenus sont à base de quels critères: la condition de la route ou la fréquence du trafic? Je présume que ça doit être ça, mais j'ai de la misère à comprendre pour une couple de tronçons, dans cette région-là, qui n'ont pas été retenus.

M. Léonard: Bon, en ce qui concerne les couches d'usure et la réfection de chaussées...

M. Gauvin: Oui.

M. Léonard: ...et il y en a un certain nombre, alors il y a quatre critères utilisés. Le premier, c'est l'indice de rugosité international, l'IRI, qui porte sur la qualité de roulement des véhicules, bon, premier critère, donc, l'IRI, qui est un indice international; le deuxième, c'est la fissuration des routes; le troisième, c'est l'ornièrage et le quatrième, c'est le volume de la circulation. Alors, c'est les critères généraux, là, que je vous donne, ils sont appliqués à chacun des projets. Ça détermine, en fait, la priorisation.

M. Gauvin: Je n'irai pas spécifiquement pour...

M. Léonard: Et il y a un système de pointage qui accompagne ces critères.

M. Gauvin: Je n'irai pas spécifiquement pour des projets de mon comté, je pense que...

M. Léonard: Je réponds en général, là.

M. Gauvin: En fait, de vos collaborateurs ont pris note de toute façon de mes réflexions pour mon propre comté, et je pense qu'on peut le régler à partir de là. Pouvez-vous m'indiquer les grands projets de la région Chaudière-Appalaches, les projets les plus importants, là, que vont couvrir ces 19 000 000 \$? Est-ce qu'ils sont sur le réseau de l'autoroute 20? Parce que je vois, M. le ministre, qu'il y a des régions... La route 138, dans Charlevoix, je pense que ça s'explique par l'achalandage touristique en saison estivale, mais il y a 10 000 000 \$ qui est réservé à la 138, et on retrouve, dans certaines régions de Chaudière-Appalaches, des routes qui m'apparaissent tout aussi achalandées.

● (13 heures) ●

M. Léonard: Alors, je vous donne les principaux projets: la route 173, dans les limites de Saint-Georges, réaménagement de la route existante, une section urbaine, un projet de 3 000 000 \$, 1 530 000 \$. Ça c'est un protocole avec la municipalité de Saint-Georges. Dans Frontenac, encore un réaménagement géométrique d'une intersection de 180 000 \$. Dans Beauce-Nord, sur l'autoroute 73, entre la route Carter et la route 276, un projet de 1 100 000 \$, dont 500 000 \$ cette année et 600 000 \$ l'an prochain. Je vous donne aussi, sur la route 276, à Saint-Joseph-de-Beauce, un projet de réaménagement qui est en parachèvement, où il y a 500 000 \$. À Lévis, de la rue Étienne, à l'échangeur de la route 20, à la côte du Passage, il y a des projets pour 2 440 000 \$. Il y avait eu auparavant 40 000 \$, mais, cette année, il y a 900 000 \$...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre...

M. Léonard: ...puis, dans les années antérieures, 1 500 000 \$...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, étant donné qu'il est 13 heures...

M. Léonard: On revient le 24?

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, je pense qu'il nous reste...

M. Gauvin: On y reviendra, je pense.

M. Léonard: À moins qu'on veuille aller... De combien on est en retard?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac, vous voulez la parole, non?

M. Middlemiss: Non, je veux juste...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux sine die, jusqu'à prochain avis de la Chambre.

(Fin de la séance à 13 h 1)