



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 18 juin 2007 — Vol. 40 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volet Travaux routiers et voirie

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 18 juin 2007 — Vol. 40 N° 5

Table des matières

Travaux routiers et voirie	
Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Pierre Gingras	3
M. Claude Cousineau	4
Discussion générale	4
Parachèvement de l'autoroute 30	4
Recommandation à l'égard de la route 132 émise par le	
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	6
État d'avancement des travaux sur la route 132	6
Parachèvement de l'autoroute 30 (suite)	7
Privatisation du Centre de gestion de l'équipement roulant	
(CGER) et du Centre de signalisation (CSI)	8
Plan de remplacement des effectifs des centres de services en région	11
Lettre d'entente concernant les employés du ministère	11
Privatisation du CGER et du CSI (suite)	11
Réaménagement du rond-point Dorval	12
Construction de haltes routières	16
Parachèvement de l'autoroute 30 (suite)	16
Construction de haltes routières (suite)	17
Prolongement de l'autoroute 19	19
Implantation de sentiers de motoneige dans le Nord-du-Québec	20
Construction du tronçon Cacouna-Le Bic et du tronçon Trois-Pistoles—Le Bic	22
Aide du gouvernement fédéral dans le dossier du prolongement de l'autoroute 20	24
Objectifs de la Politique québécoise du transport collectif	24
Accessibilité du métro de Montréal pour les personnes à mobilité réduite	26
Développement d'espaces de stationnement incitatif près des stations de métro	26
Poursuite des investissements sur le réseau routier	26
Document déposé	28
Utilisation des ponts d'étagement	28
Coût des travaux de démolition des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency	28
Mesures visant à améliorer la sécurité du réseau routier	28
Responsabilités des contrôleurs routiers	31
Travaux d'élargissement de la route 175	31
Accessibilité du métro de Montréal pour les personnes à mobilité réduite (suite)	32
Échéancier et coût des travaux sur la route 189	32
Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)	33
Projets routiers réalisés en partenariat public-privé	33
Projets routiers faisant l'objet d'une entente avec le gouvernement fédéral	34
Montants du gouvernement fédéral disponibles pour les travaux routiers du Québec	34
Programmes financés par écoFiducie Canada	34
Ententes concernant l'autoroute 50	35
Dossier des conduites d'eau de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins	35
Travaux de parachèvement de l'axe McConnell-Laramée	36
Document déposé	39
Utilisation du photoradar sur les routes	41
Règlement régissant les véhicules routiers	42
Plan visant l'amélioration de la fluidité de la circulation	
dans la région de la Capitale-Nationale	42
Voies réservées sur le réseau municipal de la région de la Capitale-Nationale	44
Ajout de voies de circulation sur le réseau provincial	44
Intentions concernant l'installation d'un tramway à Québec	44
Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	45
Travaux de modernisation de la rue Notre-Dame	46
Prolongement de l'autoroute 73	48
Réfection du pont Lavolette	49
Orientations du ministère en matière de réfection de ponts	50
Programme de réduction des tarifs aériens	51
Mesures visant à assurer en hiver le transport aérien aux Îles-de-la-Madeleine	52
Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)	53

Table des matières (suite)

Processus de construction de routes	53
Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)	55
Programme de réduction des tarifs aériens (suite)	56
Crédits affectés à la voirie locale	56
Pont du boulevard de la Concorde, à Laval	57
Parachèvement de l'autoroute 35	58
Déviations de la route 117 à Labelle et L'Annonciation	58
Avions-citernes du Service aérien gouvernemental	59
Réaménagement de la route 277	59
Processus de construction de routes (suite)	60
Travaux sur le pont Curé-Marchand	60
Suivi du ministère en matière d'inspection des structures	61
Réaménagement de la route 337	61
Remarques finales	62
M. Claude Cousineau	62
Mme Julie Boulet	62
Adoption des crédits	62
Documents déposés	62

Autres intervenants

M. Jean Domingue, vice-président

M. Albert De Martin

M. François Ouimet

M. Luc Ferland

M. Irvin Pelletier

M. Gerry Sklavounos

M. Roch Cholette

Mme Louise Harel

Mme Johanne Gonthier

M. Jean Damphousse

* M. Henri Gilbert, ministère des Transports

* M. Denys Jean, idem

* Mme Anne-Marie Leclerc, idem

* M. Jean-Louis Loranger, idem

* Mme Chantal Gingras, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 18 juin 2007 — Vol. 40 N° 5

**Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volet Travaux routiers et voirie**

(Quinze heures trois minutes)

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

Je vous rappelle le mandat de la commission. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2007-2008. Un total de six heures est prévu à cette fin sur le volet Travaux routiers et voirie.

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

Le Secrétaire: Oui. M. Reid (Orford) est remplacé par M. Cholette (Hull) et M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé par M. De Martin (Huntingdon).

Le Président (M. Domingue): Merci. Est-ce que les membres de la commission désirent conserver le mode de fonctionnement utilisé habituellement, qui consiste en une discussion d'ordre général avec les votes sur le programme cinq minutes avant la fin?

Une voix: ...

Le Président (M. Domingue): Excellent. Il y a consentement? Consentement.

Travaux routiers et voirie

Remarques préliminaires

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

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, bonjour à tous. Bonjour, M. le Président, membres de cette commission, mesdames et messieurs, et je dirais salut à toute la gang du ministère des Transports. Alors, merci à vous tous en arrière d'avoir travaillé aussi fort mais d'être là pour nous soutenir et nous accompagner à chaque moment.

Alors, vous vous souviendrez qu'à l'ouverture de ces travaux portant sur l'étude des crédits du ministère des Transports je vous ai fait part des défis, qui se posent devant nous, à l'égard du réseau routier québécois et de l'approche que nous avons décidé d'adopter pour les relever. Selon cette approche, nous nous sommes engagés à investir 7,9 milliards de dollars sur le réseau routier, au cours des quatre prochaines années, avec un effort particulier à l'égard des structures.

Pour l'année 2007-2008, la programmation des travaux routiers du ministère des Transports prévoit des investissements records de 1,7 milliard de dollars. Ces

investissements nous permettront d'intervenir sur quelque 1 500 km de chaussée et 800 structures. Ils engendreront au total un total de 1 600 chantiers à l'échelle du Québec, du jamais-vu, M. le Président. En janvier dernier, le ministère des Transports et moi-même avons annoncé publiquement les grandes lignes de cette programmation, et j'aimerais faire le point avec vous sur les principaux projets routiers en cours de réalisation au Québec.

D'abord, l'autoroute 50 en Outaouais. Vous savez que le gouvernement du Québec considère le prolongement de l'autoroute 50 entre Gatineau et Lachute comme une priorité pour le développement économique de la région de l'Outaouais. Ce projet de 90 km est évalué à 725 millions. Les travaux se poursuivent sur deux tronçons totalisant 55 km, soit les tronçons Doherty-Thurso et Montebello-Lachute. Les étapes préparatoires se poursuivent en vue de lancer les appels d'offres, en 2008, pour le tronçon de 24 km compris entre Thurso et Montebello. Pour ce dernier tronçon, le gouvernement fédéral finance 38 millions de dollars dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. L'investissement prévu, en 2007-2008, pour l'ensemble des tronçons est de 100,6 millions de dollars.

L'autoroute 30. Nous avons eu l'occasion, lors de notre dernière séance, d'aborder le projet de parachèvement de l'autoroute 30 en Montérégie, dont une partie est prévue en mode partenariat public-privé. Ce projet autoroutier vise à offrir une voie de contournement de l'île de Montréal par le sud, avec tous les bienfaits que cela peut comporter pour la région métropolitaine. L'appel de qualification, première étape charnière du processus de PPP, est maintenant complété pour la réalisation de la partie ouest de ce projet, et trois candidats ont été retenus. L'appel de propositions menant à la sélection d'un partenaire privé sera lancé sous peu pour permettre au gouvernement de signer, dès l'été 2008, le contrat de partenariat de 35 ans avec le partenaire privé retenu. La collaboration avec le gouvernement fédéral est également un élément très positif dans ce projet, puisque plusieurs étapes importantes ont été franchies. Mentionnons également que les discussions avec la commission de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent ont permis une entente sur une réduction de 70 m de la portée du grand pont au-dessus du canal de Beauharnois, ce qui se traduit par des économies significatives du coût de construction. Quant à la partie est, au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant, réalisée en mode conventionnel, l'échangeur de l'autoroute 15, avec la future autoroute 30, sera complété dès cet automne.

Au total, c'est plus de 50 millions de dollars qui seront investis cette année, sur l'autoroute 30, afin de poursuivre les travaux entrepris par le MTQ depuis 2005.

L'autoroute 25 est un autre projet routier d'envergure au Québec. Sa réalisation est prévue en mode PPP. D'ailleurs, j'ai annoncé, le 9 juin dernier, la conclusion de l'entente de partenariat avec la firme qui a été sélectionnée

pour mener à bien ce projet estimé à quelque 400 millions de dollars. Concession A25 SEC sera donc responsable de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25. Le parachèvement de l'autoroute 25 traduit la volonté bien arrêtée du gouvernement du Québec de répondre aux attentes formulées depuis longtemps par une partie importante de la population de Laval et de la région métropolitaine de Montréal. Je vous rappelle que ce projet comporte la construction d'un tronçon de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval. Il comprend également la construction d'un pont de 1,2 km enjambant la rivière des Prairies, une autoroute à quatre voies sur deux chaussées séparées, l'installation d'un système de péage et une voie réservée pour le transport en commun tant du côté de Montréal que de Laval. Il s'agit d'un parachèvement nécessaire de la réalisation d'un lien manquant qui viendra enfin corriger la discontinuité actuelle durement vécue par nombre d'usagers de la route.

C'est la façon incontournable de boucler le réseau stratégique de la région métropolitaine en le dotant d'une voie de contournement qui viendra atténuer certains problèmes majeurs de circulation et nous offrir un outil efficace dans la poursuite de nos objectifs en matière de transport durable en réduisant notamment les détours inutiles que s'imposent chaque jour des centaines d'usagers du réseau.

Plan quinquennal sur la route 117. La route 117 sera également l'objet de travaux majeurs. En février 2006, j'ai annoncé un plan d'intervention quinquennal 2006-2011 totalisant 60 millions de dollars en vue notamment de préparer et de réaliser d'importants projets d'amélioration et de développement routier sur la route 117 qui incluent des projets de conservation de chaussée reliés au parachèvement de la route verte. La route 117 est le principal lien routier qui relie le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue à celui des Laurentides.

● (15 h 10) ●

L'accès à la route 117 permet le déplacement des personnes ainsi que le transport des marchandises, ce qui en fait un axe principal pour le développement économique et durable des régions. Elle permet notamment l'acheminement des ressources naturelles de l'Abitibi-Témiscamingue et de tout le Nord québécois.

Soucieux du mieux-être de la population, le gouvernement s'est donc montré très sensible aux enjeux régionaux associés à cette route stratégique et il a démontré l'importance qu'il accorde à la sécurité routière. En concertation avec les acteurs socio-économiques représentés par le groupe SOS 117, la députation régionale et les fonctionnaires du ministère des Transports, nous avons examiné les actions à entreprendre. Ensemble, nous avons uni nos efforts afin de déterminer les priorités à court, à moyen et à long terme afin de doter la région des Laurentides d'un axe routier interrégional qui réponde aux demandes actuelles en transport. Au cours de l'année 2006, 18 millions de dollars y ont été investis. Cette année, ce sera plus de 13 millions de dollars.

Modernisation de la rue Notre-Dame. Ce projet, à Montréal, est un autre dossier majeur que nous mènerons à bien. Après plusieurs années de travail, d'évaluation et

de négociation avec la ville de Montréal, le concept final du projet de modernisation de la rue Notre-Dame a été accepté par le comité exécutif de la ville de Montréal. Le concept final permet de faire de cet axe stratégique un axe de transport multimodal où le transport routier des personnes et des marchandises, le transport collectif et le transport actif se trouveront grandement améliorés. Le projet permettra également d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les secteurs riverains. Après révision, l'estimation du coût du projet s'élève maintenant à 750 millions de dollars. Le comité exécutif de la ville de Montréal ayant accepté le concept, nous pourrions finaliser l'entente.

Le ministère et la ville de Montréal devraient consulter la population des quartiers touchés à l'automne 2007, et des travaux dans le secteur de l'avenue Souigny pourraient débuter en 2008. J'en profite ici pour souligner l'importance et l'efficacité du travail de consultation ministère des Transports du Québec et ville de Montréal pour la conciliation des besoins de chacune des parties.

Les enjeux et dossiers en matière de transport font l'objet d'échanges continus entre le ministère des Transports et la ville de Montréal au sein de comités qui ont été créés pour mener à bien différents projets majeurs comme le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre des personnes près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Dans le cas du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, la collaboration entre le ministère et la ville est constante depuis la création du tout premier bureau de projets conjoints MTQ-ville de Montréal.

La réfection du pont Lavolette entre Trois-Rivières et Nicolet est également une de nos priorités. Ce projet consiste à refaire la dalle du pont, à remplacer certaines poutres et les dispositifs de sécurité et à installer une bande médiane infranchissable. Le projet comporte également l'installation d'un système de gestion de circulation. Les principaux enjeux sont la fonctionnalité de la structure et la conservation de ses divers éléments, la sécurité des usagers et le maintien de ce lien unique entre les deux rives du fleuve. Nous réaliserons cette année, au coût de 38,3 millions de dollars, la troisième et dernière phase de ce projet de près de 111 millions de dollars entrepris en 2005.

Le prolongement de l'autoroute 73 dans la Beauce est une autre priorité du gouvernement. Ce grand projet consiste à construire une autoroute à une ou deux chaussées, selon le tronçon, entre Saint-Joseph et Saint-Georges. Les principaux enjeux sont la fluidité et la sécurité routière de même que le soutien au développement économique et au commerce extérieur. Pour le tronçon Saint-Joseph à Beauceville, 27,1 millions sont prévus, en 2007-2008, pour une mise en service de 13,6 km à la fin de la présente année. Pour le tronçon Beauceville à Saint-Georges, les démarches se poursuivent pour l'obtention des autorisations gouvernementales que nous espérons avant la fin de l'année 2007. Parallèlement, la préparation des plans et devis suit son cours.

Le grand projet qui consiste à transformer la route 175 entre Québec et Saguenay en une route à quatre voies divisées est sans doute le projet de l'heure au Québec. La sécurité routière et l'amélioration de la desserte routière interrégionale vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean, aux fins de soutien au développement

socioéconomique de la région, sont les principaux enjeux de ce projet. 91 km sont réalisés ou en cours de réalisation sur un total de 174 km. 363 millions ont été accordés en contrats ou sont en voie de l'être, et les travaux vont bon train.

Un autre projet d'envergure est celui qui consiste à transformer la route 185 en autoroute à quatre voies à chaussées séparées entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick. Les principaux enjeux de ce projet sont l'amélioration de la sécurité routière en priorité aux carrefours d'accès aux villes riveraines et de la desserte routière commerciale interrégionale et interprovinciale. 133 millions ont été investis sur un total estimé de 1 milliard de dollars. 8,8 km ont été ouverts à la circulation à Dégelis, Notre-Dame-du-Lac et Rivière-du-Loup. 12,2 km sont en voie de réalisation entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. 73 km de Saint-Antoine à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et de Cabano à la frontière du Nouveau-Brunswick sont présentement à l'étude.

Le projet routier qui consiste à prolonger l'autoroute 20 à une chaussée jusqu'à la jonction des deux tronçons de la route 132 desservant les parties nord et sud de la Gaspésie entre Saint-Anaclet et Mont-Joli est un autre projet qui nous tient particulièrement à coeur. La route 132 actuelle supporte un trafic à vocation interrégionale à 70 %. Le projet vise à fournir un accès moderne entre le Québec méridional et le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie aux fins de soutien de développement de l'activité économique et touristique. Les investissements consentis sur le tronçon Le Bic-Mont-Joli atteignent, à ce jour, plus de 129 millions de dollars. Pour l'année financière 2007-2008, 16 millions sont prévus. Un autre 18 millions y sera consacré en 2008-2009, année de sa mise en service.

J'aimerais également vous parler de l'entente sur le développement routier sur la Basse-Côte-Nord. Ce projet consiste à réaliser une route à deux voies afin de desservir les villages isolés de cette région, faciliter la prestation de services publics et éventuellement désenclaver cette région en la raccordant au réseau routier québécois. Il s'agit d'une entente de 100 millions de dollars selon un calendrier d'investissement de 10 années. Les priorités d'investissement sont établies par les communautés locales. Des travaux seront entrepris à compter de 2007-2008.

En terminant, j'aimerais vous signaler que le budget 2007-2008 du ministère des Transports prévoit le maintien des trois programmes d'aide à la voirie locale pour un total de 146,7 millions de dollars, soit 87 millions pour le Programme d'aide à l'entretien, 29,7 millions pour le Programme d'aide à l'amélioration, dont 15 millions pour l'enveloppe des députés, ainsi que 30 millions pour l'aide à la réfection des ponts et ouvrages d'art municipaux.

Voici pour l'essentiel, M. le Président, les principaux projets majeurs sur lesquels le ministère travaillera au cours des prochaines années. Ces projets démontrent la volonté ferme de notre gouvernement de répondre aux besoins des communautés locales en favorisant le développement économique de nos régions et en améliorant la fluidité et la sécurité en transport. Comme je le mentionnais lors de mon discours d'ouverture, notre réseau routier est un de nos plus grands actifs, et c'est pour cela que nous y consacrons des investissements

records de 7,9 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années, dont 1,7 milliard dès cette année.

Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions. Merci, M. le Président, et bonne session.

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

M. Pierre Gingras

M. Gingras: Merci, M. le Président. Première-ment, si vous le permettez, M. le Président, je vais m'adresser à Mme la ministre pour lui renouveler mes voeux de bon anniversaire. C'était vendredi, Mme la ministre?

Mme Boulet: Samedi.

M. Gingras: Samedi. Vous comprendrez que, vendredi, j'ai voulu participer à rendre votre journée agréable en ne vous posant aucune question au niveau du transport, en Chambre.

Mme Boulet: ...

M. Gingras: Mais, quand vous m'avez vu levé, force est de constater que vous pensiez que c'était à vous que je m'adressais.

L'étude des crédits que nous effectuons aujourd'hui est primordiale. C'est un exercice parlementaire important. La planification, la conception, la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport relèvent en premier lieu de la ministre des Transports et de son ministère. Donc, c'est eux qui en sont responsables, imputables.

● (15 h 20) ●

Notre réseau routier se doit d'être en bon état et fonctionnel pour permettre à nos usagers de circuler sur nos routes en toute sécurité. Force est d'avouer, Mme la ministre, que le ministère a failli à la tâche quand on regarde le bilan de ces quatre dernières années de votre gouvernement. En ce qui concerne le développement, même constat: pas encore de voie de contournement des grands centres, ou communément appelés périphériques, permettant une circulation plus fluide de nos marchandises et de nos citoyens. Lors d'un récent voyage à l'étranger, j'étais à Beijing, en Chine, et j'y ai retrouvé non pas un périphérique, non pas deux, non pas trois, non pas quatre, mais cinq périphériques qui font le tour de la ville de Beijing et qui ceinturent cette cité. Encore une fois, manque de vision d'un gouvernement libéral.

Quant à la sécurité routière, triste bilan: 717 décès en 2006, alors que le bilan routier de nombreux pays continue de s'améliorer année après année. Vous conviendrez, Mme la ministre, que ce n'est pas le cas ici. En 2006, un nombre de victimes qui dépasse les 50 000.

Alors, si je fais le parallèle avec les objectifs du plan de votre gouvernement, le Plan stratégique 2005-2008 du ministère des Transports, et, quand on y regarde les objectifs et les indicateurs de performance, Mme la ministre, vous avez coulé. Je relève surtout que les

actions n'ont pas suivi les différents objectifs qui avaient été fixés, autrement dit, pour que vous me compreniez bien, que les bottines n'ont pas suivi les babines. On regarde un report constant des échéanciers à tous les niveaux, une détérioration du réseau routier dans toutes les régions du Québec.

Donc, Mme la ministre, après cet échec — et c'est bien pour la démocratie, d'une façon, cet exercice important aujourd'hui... et j'espère que, par nos questions, suggestions, recommandations, nos travaux nous permettent un avancement marqué au niveau des structures du Québec, de nos routes pour les rendre plus sécuritaires, durables et que l'ensemble de nos infrastructures deviennent une fierté pour l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec.

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

M. Claude Cousineau

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Alors, moi, je ne prendrai pas 15 minutes, M. le Président, parce qu'on a énormément de questions à poser dans ce programme et puis dans cette sphère d'activité.

Le ministère des Transports évidemment, c'est un très gros ministère, plus de 2 milliards de dollars, et puis avec énormément de personnel. Le territoire du Québec est un territoire immense. Il y a beaucoup de travaux à entreprendre, il y a beaucoup de travaux qui ont commencé, qui ont débuté un peu partout dans toutes les régions du Québec. Nous allons évidemment questionner les ententes qu'il y a sur la table, présentement, entre les différents paliers de gouvernement et puis avec évidemment les projets de partenariat public-privé. C'est très clair que, lorsqu'on parle de voirie locale, on parle d'entretien, on parle d'amélioration, on parle de structures, alors, évidemment, nos questions, dans les prochaines heures, vont tourner autour de ces thèmes principaux.

Vous avez abordé le dossier de l'autoroute 30, Mme la ministre. C'est bien sûr qu'on va en parler parce qu'évidemment ça a fait dans le passé couler beaucoup d'encre, et puis il y a encore beaucoup de questionnements concernant les travaux qui se font dans ce secteur, dans cette région.

L'autoroute 25. Vous nous avez annoncé un PPP il y a deux semaines. Alors, encore là, il y a des questions à poser de notre part.

La route 117 évidemment qui traverse les Laurentides jusqu'en Abitibi, c'est une région qui est en pleine effervescence. On sait que les Laurentides présentement, au niveau de la croissance démographique, c'est une des régions qui croît le plus rapidement, présentement, sur le territoire québécois. Donc, la route 117, on a besoin d'avoir des améliorations. Il y a des améliorations qui sont en cours présentement. Alors, moi, je peux suivre ça d'une façon beaucoup plus assidue parce que c'est dans ma région, mais on a du questionnement aussi.

La rue Notre-Dame à Montréal. Tantôt, vous avez fait, en fin de compte, la nomenclature de l'ensemble des travaux et puis de tout ce qui se passe

présentement, à travers le territoire québécois. La ville centre qu'est Montréal, évidemment il y a des travaux d'infrastructures majeurs qui doivent être effectués ou qui sont en cours d'être effectués, là, présentement, et puis nous avons aussi beaucoup de questionnements. Tantôt, mon confrère de l'ADQ a parlé de...

Une voix: Blainville.

M. Cousineau: ...de Blainville, de l'ADQ, oui, a parlé de périphérie, de lieu de contournement pour les grandes cités. C'est bien sûr que Montréal, ça ne se compare pas à Beijing, mais quand même il reste qu'il y a beaucoup de travaux qui ont été entrepris dans les dernières années, il y a beaucoup de travaux à faire. Nous, nous allons questionner, là, les échéanciers, nous allons questionner les sommes qui sont consenties et puis les ententes aussi.

Vous avez parlé aussi du pont Lavolette, vous avez parlé de la route qui s'en va vers le Nouveau-Brunswick en traversant le Bas-du-Fleuve alors, la Côte-Nord. Donc ça, c'est des régions qui nous préoccupent beaucoup. On a des questions qui nous ont été acheminées par nos confrères députés de ces différentes régions là. Nous allons donc vous questionner là-dessus, Mme la ministre.

Et puis les services. Évidemment, on sait qu'on a, au ministère des Transports, des centaines et des milliers d'employés. Ce sont des gens qui travaillent très fort, à différents niveaux, différents paliers d'activité, et puis on va vous questionner sur ce qui arrive avec les employés, la privatisation. Donc, c'est là-dessus que vont tourner nos questions pour les prochaines heures, jusqu'à la fin de la journée.

Et, moi aussi, je terminerais en vous souhaitant — bien, votre anniversaire, c'était samedi... bien en vous mentionnant que ça nous fait plaisir de saluer cet événement. Merci.

Discussion générale

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député de Bertrand. Alors, je céderais maintenant la parole au député de Blainville pour son premier bloc de 20 minutes.

Parachèvement de l'autoroute 30

M. Gingras: Merci, M. le Président. D'abord, ma première intervention touchera les partenariats public-privé, les PPP, et bien sûr revenir sur l'autoroute 30 ou, à tout le moins, sur le tracé choisi par le ministère et par la ministre sur l'autoroute 30, sur le tronçon, plus précisément le tronçon est qui n'est pas un tronçon en partenariat public-privé mais un tronçon effectivement qui fait beaucoup jaser, comme mon confrère le mentionnait.

Donc, depuis plus de 30 ans, comme on le dit, l'annonce du prolongement de l'autoroute 30 fait partie du discours des politiciens, autant des ministres à Québec qu'au Canada, mais aussi, depuis 30 ans, on entend parler du report de l'autoroute 30. Le choix du tracé dans la partie est... le choix du tracé sud, comme on le sait, sacrifie environ 600 hectares de terre agricole, au minimum. On n'est pas contre le prolongement de l'autoroute. Donc, le

prolongement de cette autoroute permettrait d'amorcer une autoroute, une voie de contournement de l'île de Montréal et ainsi réduire la congestion routière sur nos routes et permettre une circulation des marchandises de façon plus adéquate, plus rapide.

● (15 h 30) ●

Mme la ministre, ma première question... M. le Président, si vous le permettez, ma première question à Mme la ministre: Est-ce que la ministre entend poursuivre dans sa volonté de développer cette partie de l'autoroute 30, dans l'option sud plutôt que dans l'option nord, donc dans l'option sud, sur les terres agricoles, plutôt que dans l'option nord, sur la 132?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre à cette question.

Alors, pour démêler l'ensemble des gens, là, il y a le tronçon est, qui est de 13 km, et il y a le tronçon ouest, qui est d'environ 35 km plus 7 km pour aller à Salaberry-de-Valleyfield. Alors, la portion qui se fait en PPP, c'est la portion ouest et c'est cette portion ouest là avec qui on a un partenariat public-privé mais un partage également des coûts avec le fédéral. Alors, c'est 1,4 milliard de dollars pour la portion ouest. Alors ça, c'est partagé avec le fédéral qui va nous donner 715 millions de dollars et c'est en partenariat public-privé. On devrait aller en appel de propositions. On est rendus à l'étape d'appel de propositions sous peu. Et il y a trois candidats qui se sont proposés lors de l'appel de qualification. Maintenant, on procède à l'appel de propositions qui va nous permettre éventuellement, à l'été 2008, de dévoiler qui est le candidat, de signer l'entente et de procéder au début des travaux à l'automne 2008.

Maintenant, pour la portion est, qu'il y avait un choix du nord ou du sud, alors c'est une portion qui est faite en mode conventionnel. Les coûts estimés sont à la hauteur de 287 millions de dollars. Et, premièrement, le choix, il est déjà fait, c'est le tracé sud qui a été retenu. Premièrement, il y a plusieurs raisons. Le BAPE a recommandé le tracé sud. Et j'ai déjà répondu à cette question-là de la part du député de Bertrand. Alors, le BAPE recommandait le tracé sud. L'objectif premier du ministère, je vous l'ai dit la semaine passée, M. le député, c'est la sécurité, la sécurité, la sécurité. Alors, pour nous c'était important de séparer le transit local, régional du transit national. Alors, la meilleure façon d'atteindre cet objectif-là, c'était le tracé sud. Ce qu'on voulait également, c'est une véritable voie de contournement de la grande région métropolitaine et c'est aussi le tracé sud qui nous offre cette possibilité-là. C'est également le choix de l'ensemble des intervenants économiques et de la grande majorité de la population.

Alors, tous ces éléments-là combinés font que le tracé sud a été le choix retenu par notre gouvernement. Il y a déjà des travaux à la hauteur de près de 50 millions de dollars qui se font cette année, qui sont programmés cette année sur le tronçon sud du tronçon est. Alors, cette année, il y a déjà des travaux qui sont faits au niveau des échangeurs, et on va poursuivre dans cette optique-là.

Ce qu'il est important de retenir également, c'est qu'au niveau de la 132... Souvent, les gens nous disent: On compare les prix, puis c'est sensiblement la même chose. Sur le tracé nord, les coûts, ce sont des coûts d'étude.

On appelle ça des études d'avant-projet. Alors, les estimés sont très préliminaires. On peut calculer jusqu'à 30 % de marge d'erreur, alors que, sur le tracé sud, on est très avancés dans nos plans et devis, dans les études, dans les analyses, et les coûts sont précis à la hauteur de 10 %, avec une marge d'erreur d'à peu près 10 %. Alors, on pense bien honnêtement que, même si les coûts étaient comparables, là, on peut dire qu'aujourd'hui ils sont comparables selon les estimés qu'on a, mais, si on allait plus loin, dans le tronçon nord, on aurait des coûts qui seraient probablement très supérieurs parce qu'il y a des éléments qui ont évolué depuis les dernières analyses. Notamment, on parlait d'un deux voies plus deux voies. Et, aujourd'hui, avec l'augmentation de trafic qui est importante, les gens qui font les analyses actuellement prévoient que, si on allait dans ce sens-là, il fallait faire un trois voies plus trois voies. Alors, il faudrait revoir l'ensemble du dossier.

Mais, comme je vous dis, de toute façon l'option choisie, c'est le tracé sud, et on est déjà enclenchés. Il y a des travaux qui se font cette année, et c'est comme, je vous dirais, comme irrévocable à ce moment-ci.

M. Gingras: Si vous permettez, je vais, à ce moment-ci, laisser le député de Huntingdon, qui m'accompagne, et qui connaît très bien ce dossier-là, et qui a rencontré plusieurs intervenants dans le milieu, poursuivre sur ce dossier. M. le député.

M. De Martin: Merci. M. le Président, est-ce que la ministre peut nous dire quel est l'état d'avancement des travaux sur l'autoroute 30, tracé sud, section Saint-Constant, et aussi quelles sont les sommes déjà dépensées sur ce secteur?

Mme Boulet: Alors, comme je vous disais, juste pour la programmation 2007-2008 — mais on va faire venir, si ça ne vous dérange pas, le directeur territorial de la grande région de Montréal; mais pour la programmation 2007-2008 — c'est 50 millions de dollars qui seront dépensés sur le tronçon sud du tracé est ou le tracé sud...

Une voix: Donc, ils ne sont pas dépensés.

M. De Martin: Mais ma question, c'est: Actuellement?

Mme Boulet: Bien, ils sont planifiés, ils sont en cours. Ils sont en cours, alors il y a des projets qui sont en train... En fait, sur les 50 millions, il y a une portion que ce sont des activités connexes, dont la finalisation des plans et devis, mais il y a une portion qui est en travaux actuellement, également, sur le terrain.

M. De Martin: Est-ce qu'on peut connaître la nature de ces dépenses?

Mme Boulet: C'est parce que je ne sais pas s'ils sont au sud. Vous voulez savoir au sud de Delson, je pense.

M. De Martin: Bien, section Saint-Constant à Delson, là.

Mme Boulet: Bon. Moi, je vais vous nommer, mais je ne sais pas si c'est exactement où vous voulez le savoir...

M. De Martin: Parce que l'autre section, c'est réglé.

Mme Boulet: O.K. Alors, c'est des travaux du fond de la bretelle H, l'échangeur 15-30 qui sont complétés. Les travaux préparatoires de l'échangeur entrepris au printemps 2006 sont complétés. Le contrat pour la construction de l'échangeur 15-30 a été octroyé au coût de 19 millions de dollars, dont 4 millions réalisés en 2006-2007 et 15 millions en 2007-2008. Et, pour 2007-2008, également on a des travaux de l'échangeur 15-30, consolidation de sols à faible capacité portante.

Alors, il y a une portion, comme je vous disais, une portion de travaux sur le terrain et une portion d'activités connexes, là. Les ingénieurs sont après finaliser une partie des plans et devis. Alors, le 50 millions se partage, là, entre les travaux et les activités connexes. M. Gilbert, je ne sais pas si... Peut-être que M. Gilbert peut donner des... Vous permettez, M. le Président?

Le Président (M. Domingue): Oui. Est-ce que vous pouvez vous nommer? Et vos fonctions. Et je voudrais savoir s'il y a consentement.

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Consentement.

M. Gilbert (Henri): Bonjour. Henri Gilbert, directeur de l'île de Montréal et sous-ministre par intérim pour la direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Juste pour peut-être un peu plus décortiquer ce que Mme la ministre a donné, en termes de travaux, cette année, pour 2007-2008, on parle de 32,8 millions. Si on parle d'honoraires professionnels, toujours pour 2007-2008, on parle de 9,2 millions; en activités immobilières, 9 millions; et, en utilités publiques, 0,6 million; pour un total, un grand total, pour 2007-2008, de 51,6 millions.

M. De Martin: Mais d'engagé à ce moment-ci, M. le Président, d'engagé, là? Quel montant a été dépensé au total? Je veux dire, parlez-moi pas des expropriations qui vont venir, qui ne sont pas encore faites, puis etc., là. On sait qu'il y a beaucoup d'expropriations qui sont planifiées, prévues, projetées mais pas réalisées. On sait que plus de 75 % n'ont pas été expropriés. Donc, quels sont les montants aujourd'hui dépensés, au moment où on se parle?

Mme Boulet: Mais ces argents-là, M. le député, ils sont engagés, il y a des contrats de signés. Donc, le 51 millions qu'on vous parle est engagé et sera dépensé. C'est des montants, des contrats qui sont signés soit avec des entrepreneurs soit avec des firmes d'ingénieurs, avec des laboratoires. Alors, ce sont des montants qui sont engagés. Donc, on peut dire qu'ils sont dépensés pour l'année en cours.

M. De Martin: Si on se comprend bien, c'est irréversible et que, si le gouvernement se retire, il va y avoir des pénalités, choses du genre.

Mme Boulet: Mais le gouvernement a fait le choix du tracé sud, ça a été annoncé.

M. De Martin: Non, non, mais on veut bien comprendre, là, toute la mécanique qui entoure ça.

Mme Boulet: Bien, ces argents-là sont dépensés, puis c'est dans ce sens-là que le gouvernement s'enlign.

M. Gingras: Pourquoi la ministre... Tu avais-tu une autre question?

M. De Martin: Oui, oui.

M. Gingras: Vas-y, vas-y.

Recommandation à l'égard de la route 132 émise par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

M. De Martin: Le rapport du BAPE a recommandé le tracé sud et en même temps faisait la recommandation de terminer la 132. Est-ce que c'est toujours prévu dans les plans du ministère? Et quand?

Mme Boulet: Alors, tout à fait. M. Gilbert pourra compléter quand, mais, oui, il y a des réaménagements, il y a des corrections qui doivent être faits sur la 132. Un montant? Je vais vous dire un chiffre: 50 quelques millions, 57 millions de dollars, si je ne me trompe pas. Alors, il y aura des améliorations à apporter sur la 132 pour qu'elle réponde davantage aux besoins des communautés...

Une voix: Des communautés locales.

Mme Boulet: ...des communautés locales. Parce qu'on sait que, sur cette route-là, il y a beaucoup d'accès commerciaux, alors il y a des travaux qui doivent être faits pour augmenter la sécurité des usagers sur cette route-là. Maintenant, est-ce qu'on a des échéanciers? Je vais laisser M. Gilbert compléter pour les échéanciers des travaux sur la 132.

M. Gilbert (Henri): Bon. Pour la phase I, on dit qu'un premier tronçon de type autoroutier de 2 km a été réalisé de 2004 à 2006, entre l'intersection de la rue Principale à Delson et l'échangeur de l'autoroute 15 à Candiac, ce qui a permis — si vous voulez avoir l'énumération, je peux vous la donner; ce qui a permis — dans la phase I c'est-à-dire, d'étager le passage à niveau du CN — ça, c'est fait — de réaménager l'intersection du chemin Saint-François-Xavier...

M. De Martin: ...actuellement.

M. Gilbert (Henri): Pardon?

M. De Martin: ...c'est la partie qui est réalisée.

● (15 h 40) ●

M. Gilbert (Henri): Oui, c'est réalisé, ça.

État d'avancement des travaux sur la route 132

M. De Martin: Nous autres, on... la partie qui est à venir.

M. Gilbert (Henri): Excusez-moi. La phase II. Un tronçon de 5 km entre l'intersection actuelle de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine et la rue Principale à Delson, tronçon de route nationale qui sera réaménagé en boulevard urbain à six voies de circulation avec intersection au niveau... à niveaux, excusez, et doté d'un terre-plein central.

On dit que l'étude du plan concept et de l'avant-projet a été confiée au Consortium Dessau-Soprin—Genivar au montant de 985 000 \$, en collaboration avec la MRC et les villes à traverser. La solution devra respecter les paramètres de fluidité d'une route nationale tout en assurant l'insertion du projet en environnement urbain. Est-ce que c'est assez clair?

M. De Martin: Quel montant?

M. Gilbert (Henri): Un instant.

(Consultation)

M. Gilbert (Henri): Je pense que ce n'est pas défini encore, on me dit. Ce n'est pas défini. C'est ça.

M. Gingras: Pas défini? Quelle date? Quel échéancier?

M. De Martin: Quel échéancier est pour la 132?

M. Gilbert (Henri): La réalisation des travaux est prévue immédiatement après la mise en service de l'autoroute 30, partie est, en fin de juin 2010.

M. Gingras: Fin juin 2010, M. le Président? C'est ça que j'ai compris?

M. De Martin: Exact.

M. Gingras: C'est sûr, M. le Président, que les travaux de conception de l'autoroute 30 dans un tracé autre que la 132 auront pour effet de demander des travaux additionnels d'amélioration de la 132, on le voit bien. Donc, 985 000 \$ de planifiés ou d'engagés pour la conception d'une voie à six voies, là, d'un boulevard urbain à six voies. On n'a pas le montant des travaux, mais sûrement qu'avec votre expérience vous pourriez nous lancer un montant qui pourrait être à plus ou moins 30 % de ça. Puis je ne vous en voudrai pas, puis je ne vous en tiendrai pas rigueur, mais j'aimerais connaître... Parce que c'est bien beau de donner 985 000 \$ de contrats, mais on doit un peu s'attendre à ce que ça va coûter.

Donc, j'aimerais juste connaître à peu près comment ça pourrait coûter, ce boulevard de 5 km à six voies. Est-ce que 200 millions, c'est... C'est un chiffre lancé comme ça, là. Je lance ça, là.

Mme Boulet: M. le député, on ne lance pas de chiffres comme ça, au MTQ.

M. Gingras: Non?

Mme Boulet: Non.

M. Gingras: Bon. Bien, allez-y. Vous devez le savoir, de quoi vous parlez. Allez-y.

Mme Boulet: Déjà, quand on fait des calculs, là, on fait de grands efforts puis on travaille très fort, là, pour avoir les chiffres les plus précis. Alors, s'il faut prendre l'information puis vous revenir, M. le député de Blainville, ça nous fera plaisir de vous revenir, là, pour vous donner plus d'informations sur ce tronçon-là en particulier.

M. De Martin: C'est parce qu'il y a déjà, actuellement, 2,5 km qui ont été réalisés, et ça a coûté 52 millions. Il en reste cinq.

Mme Boulet: Mais ça n'a rien...

M. De Martin: Mais est-ce que c'est dans le même ordre? C'est juste dans ce sens-là.

Mme Boulet: M. le député de Huntingdon, je pourrais vous donner des exemples partout à travers le Québec. J'ai des endroits, notamment sur la 185, où on a fait 1 km de route, ça a coûté 30 millions de dollars pour 1 km. Alors, on ne peut pas comparer le nombre de kilomètres et les coûts d'un endroit à un autre et même sur une même route. On n'a qu'à prendre la 175. Le terrain, est-ce qu'il y a de l'argile? Est-ce qu'il y a des milieux humides? Est-ce qu'il faut faire des ponts, des structures? Est-ce qu'il faut faire des ponceaux pour permettre à la grande faune de traverser la route?

Il y a plein d'éléments à considérer. Alors, on ne peut pas faire un calcul mathématique ou une règle de trois pour dire: Ça a coûté tant pour ces kilomètres-là, puis, en bout de ligne, ça va nous coûter tant. Ça, c'est très important de faire cette distinction-là dans le calcul des coûts. Chaque projet a ses particularités, et les coûts sont calculés en fonction des besoins du projet en question.

Parachèvement de l'autoroute 30 (suite)

M. Gingras: M. le Président, si vous permettez. Mme la ministre, vous savez que la perception, c'est souvent la réalité des gens. Et est-ce que la ministre est consciente que son choix, selon la perception des gens, coûtera entre 150 et 200 millions de plus aux contribuables québécois pour son choix du tracé sud au lieu du tracé nord, donc au lieu de la 132? Est-ce que la ministre est consciente de ça?

Mme Boulet: Premièrement, il est faux de prétendre que ça va coûter plus cher. Quand on ne peut pas comparer des pommes avec des pommes, il ne faut pas tirer de conclusions. Alors, vous ne connaissez pas le prix du tracé nord. Alors, avant de dire que ça coûte 150 millions de plus, le tracé sud, il faudrait savoir ce qu'aurait coûté précisément le tracé nord.

Ceci dit, c'est le tracé sud qui a été recommandé par le BAPE, c'est le tracé sud qui répond aux besoins de sécurité des usagers en séparant le transit local, régional du transit national, c'est le tracé sud qui répond aux besoins d'une voie de contournement.

Vous parliez d'une voie de contournement dans votre introduction, qu'on n'était pas encore assez à l'ère moderne des voies de contournement. Alors là, on en aura une. C'est également le tracé qui faisait l'affaire de l'ensemble des citoyens, la grande majorité des citoyens

de la région et des intervenants économiques. Les maires préfèrent parce que le développement commercial de la 132 est important et stratégique. On ne peut pas faire passer une autoroute avec des accès aussi nombreux que ça ne l'est actuellement dans le scénario qui est sur la table.

Alors, dans ce contexte-là, le choix du tracé sud a été retenu. C'est dans ce sens-là que les travaux se font puis que les investissements sont planifiés. Et le gouvernement va maintenir le tracé sud.

M. Gingras: Dernière question sur ça, Mme la ministre, si vous le permettez. Vous dites: On a consulté les intervenants, etc. Est-ce que, le 7 novembre dernier et au cours des audiences du BAPE... Êtes-vous consciente, Mme la ministre, que 251 des 252 mémoires déposés demandaient la 30 sur la 132? Est-ce que je pourrais savoir pourquoi, Mme la ministre, pourquoi vous persistez dans votre choix puis vous écoutez le seul mémoire qui ne disait pas comme les 251 autres? Est-ce qu'il venait du Parti libéral?

Mme Boulet: Alors, M. le député, là, c'est de mauvaise foi, là.

M. Gingras: Non, mais 251 sur 252...

Mme Boulet: Regardez, on a eu des pétitions...

M. Gingras: ...puis vous en avez écouté un.

Mme Boulet: Non. Non, il y a eu des pétitions de je ne sais pas combien de milliers de noms, M. le député. Je pense qu'il y avait 15 000 noms ou je ne sais pas trop le chiffre, là, mais un chiffre très important qui a été signé, 15 000 pétitionnaires pour le choix du tracé sud. Le BAPE, là, ce n'est pas le gouvernement. Le BAPE, ce n'est pas libéral. Le BAPE, c'est une audience, puis je pense que c'est un organisme que tout le monde ici reconnaît. Ils ont tenu des audiences, ils ont rencontré les gens.

Alors, à ce moment-là, le BAPE, lui, a recommandé le tracé sud. Le gouvernement s'était engagé à reconnaître le tracé choisi par le BAPE, alors c'est ce qu'on a fait. Et ça répondait davantage aux objectifs de construire une route dans ce secteur-là... qui est de sortir le trafic lourd de la grande région et des endroits où on a beaucoup d'activité économique, où on a beaucoup de circulation. Alors, la 30 sur le tracé sud répond à ces impératifs de sécurité du ministère des Transports et du gouvernement.

M. Gingras: ...Mme la ministre.

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

M. Gingras: La conclusion du BAPE. Oui, le BAPE croit que les deux projets s'équivalaient. Donc, pas un plus que l'autre. Et c'est la conclusion du BAPE qui a été faite. Donc, je me demande pourquoi, entre 150 et 200 millions de plus... Merci, Mme la ministre. Merci, M. le Président.

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

Mme Boulet: ...c'est parce qu'il passe un commentaire. Je vais au moins commenter, moi aussi, sur ce qu'il vient de dire, là.

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, c'est parce que sa période est terminée.

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça. Quand il n'y a plus de temps, on ne pose pas une question, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Si vous voulez prendre sur le temps, pas d'objection. Alors, je vais reconnaître le député de...

Une voix: ...

Le Président (M. Domingue): Il y a consentement?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais répéter.

Le Président (M. Domingue): Oui.

Mme Boulet: Il est faux de prétendre que ça coûte 150 millions. Quand on ne connaît pas le dossier suffisamment puis quand on ne connaît pas les coûts suffisamment, quand on n'a pas de précision de coûts, il ne faut pas dire n'importe quoi non plus, là. Les gens ici, là, qui ont travaillé très fort, les analyses, les études, tout l'état d'avancement du dossier nous permet de croire que les coûts sont comparables, M. le Président, et que les avantages en termes de sécurité... L'objectif, là, quand on dépense de l'argent pour faire des voies de contournement... Quand on dépense de l'argent sur la 185, sur la 175, sur la 73, on dépense de l'argent, là, pour faire des voies de contournement. On en aura à Rivière-Rouge, on en aura à Labelle, on en aura à Longue-Rive, on en a à Rouyn-Noranda.

Pourquoi on nous demande des voies de contournement? C'est pour sortir le trafic des territoires urbains, c'est pour sortir le trafic de là où il y a beaucoup de circulation, là où il y a beaucoup d'entrées commerciales, d'activité commerciale. Alors, c'est l'objectif qu'on a poursuivi dans la 30, et le tracé sud, tel que recommandé par le BAPE, était le tracé qui répondait le mieux aux objectifs de sécurité préconisés par le ministère.

Alors, c'est faux de prétendre et de comparer des choses quand on n'a pas les mêmes comparatifs, M. le Président, et quand on ne connaît pas les coûts précis d'un tronçon qui a été analysé seulement qu'à l'étude d'avant-projet. Merci, M. le Président.

● (15 h 50) ●

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

Privatisation du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) et du Centre de signalisation (CSI)

M. Cousineau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, sur ce dossier, je ne voudrais pas être à la remorque de

mon confrère, donc on va laisser décanter un petit peu, puis je reviendrai peut-être dans le courant de la journée ou de la soirée. De toute façon, vous connaissez la position du Parti québécois concernant ce dossier-là, puis j'aurai l'occasion de rappeler la position du parti, là, et puis notre position dans les prochaines heures.

Mais je veux ouvrir sur un autre dossier, Mme la ministre, si vous permettez. Bon. On l'a vu dans les journaux, ce matin. Il y avait, dans le journal *Le Soleil*, une privatisation qui a surpris tout le monde. Alors, on parlait tantôt, d'entrée de jeu, là, lorsque nous avons fait nos notes préliminaires, de l'importance de l'entretien, de l'importance du travail des employés du ministère des Transports. Et puis le premier ministre a été questionné la semaine dernière, je crois, par le chef de l'opposition, concernant la privatisation des centres de gestion des équipements roulants alors surtout en Abitibi-Témiscamingue, mais je crois que c'est un dossier qui peut toucher l'ensemble du territoire québécois. Mais j'ai regardé, parce que je ne connaissais pas vraiment, là, le rôle de ces centres de gestion, là, des équipements roulants, mais j'ai regardé les statistiques, Mme la ministre, concernant ce service qui est en place au ministère des Transports et puis j'ai été impressionné par les statistiques.

Je trouve ça quand même très intéressant de voir que les CGER, là, s'autofinancent avec des profits à 105 %, que les CGER ont des prix inférieurs de 30 % à ce qu'on peut retrouver dans le privé. On s'aperçoit aussi que les CGER gèrent une flotte de véhicules assez importante. Au niveau de l'entretien puis au niveau des véhicules, on s'aperçoit que les CGER ont été reconnus centres certifiés ISO 9001:2000 depuis le 7 juin 2004. Les CGER ont développé une expertise très importante... ministère des Transports et puis qu'il y a énormément de personnes qui travaillent — plus de 400 personnes — travaillent dans les 60 ateliers existant à travers le Québec. On apprend, dans le dernier budget, le 24 mai, dans le budget de la ministre et présidente du Conseil du trésor, la ministre des Finances, on apprend que, bon, on veut aller vers de la privatisation de ces centres qui sont très performants.

Alors, écoutez, j'ai quelques petites questions. Je vais vous les donner, puis vous tournerez autour de ça pour voir. Ma première question, c'est: Est-ce que la ministre était au courant de ce dossier de privatisation?

Est-ce que la ministre reconnaît le rôle important des CGER dans l'organisation du MTQ? À ma première question, évidemment, si vous étiez au courant de ça, là, il faudrait nous préciser depuis quand. Et puis est-ce que la ministre reconnaît le rôle important des CGER dans le fonctionnement puis l'organisation du MTQ? Ce serait ma deuxième question.

La troisième question: Est-ce que la ministre est consciente de l'impact qu'il pourrait y avoir sur les employés si évidemment ces centres-là étaient privatisés? Puis est-ce que la ministre reconnaît l'importance de conserver un organisme qui est rentable, et puis qui fonctionne très, très bien, et puis qui s'autosuffit?

Mme Boulet: Ça va, M. le député. Je ne les prendrai peut-être pas dans l'ordre. Si jamais il y a des éléments que je... Bon. Alors, pour savoir quand, oui, j'étais au courant quand c'est sorti dans le budget, dans le cadre du budget. On avait été avisés, au ministère, quelques jours avant.

Maintenant, ce n'est pas nouveau, M. le député. Alors, j'ai ici *Moderniser l'État — Pour des services de qualité aux citoyens*, plan de modernisation 2004-2007. Ça a été édité, là, ça, en mai 2004, et on avait ici, là: «Projets examinés sous l'angle de partenariats public-privé» et on avait les deux organismes: Centre de gestion de l'équipement roulant et Centre de signalisation. Alors, premièrement, ce n'est pas nouveau dans le portrait politique de privatiser ces deux organismes-là.

Maintenant, vous l'avez dit très bien dans votre présentation, le CGER, sa vocation, sa mission, c'est de louer. Essentiellement, là. Il fait peut-être beaucoup d'autres choses, mais essentiellement il loue et répare des véhicules du gouvernement. On a également le Centre de signalisation. Je peux les prendre les deux ensemble parce que c'est un petit peu... Bon, le Centre de signalisation, lui, il produit des panneaux de signalisation routière. Alors, vous conviendrez que ces organismes-là sont nés des besoins du ministère et non des besoins de services aux citoyens. Alors, ils ont été mis en place pour répondre à des besoins très spécifiques du ministère des Transports du Québec.

Alors, maintenant, dans le contexte où l'État doit se concentrer sur ses missions essentielles que sont la santé et l'éducation, la sécurité, l'identité et la prospérité, bien, à ce moment-là, on peut se questionner: Est-ce que le CGER et le CSI répondent aux missions de l'État, qui sont d'offrir des services aux citoyens, des services à la population du Québec? Alors, dans ce contexte-là, on a regardé l'ensemble des éléments, et le Conseil du trésor a convenu que c'était possible de privatiser ces organismes-là.

Maintenant, le Conseil du trésor a demandé au ministère d'élaborer un plan de privatisation. Ce plan-là va être présenté au Conseil du trésor. Et ce que je tiens à vous dire, c'est que tout ça va être fait dans le respect du personnel du CGER et du CSI et dans le respect également de toutes les conditions de travail de ces effectifs-là. Et le message qu'on a ici, qu'on livre aujourd'hui, c'est que ça ne rentre pas dans les missions essentielles du gouvernement. Alors, si le privé est capable de gérer et d'opérer ces organismes-là, qui sont très compétents, vous l'avez dit, alors c'est dans ce contexte-là: ça ne répond pas aux missions premières de l'État.

M. Cousineau: Oui, je peux comprendre que ça ne répond pas aux missions premières de l'État. Il y a d'autres organismes comme la Société des alcools, Loto-Québec, et ça ne répond pas aux missions premières de l'État, mais qui sont quand même sous la gouverne de l'État. Alors, ma question, c'est: Si c'est rentable, pourquoi vendre ça, si c'est rentable? On parlait, la semaine dernière, des...

Mme Boulet: Parce que...

M. Cousineau: Excusez, Mme la ministre. On parlait, la semaine dernière, de la Société des traversiers puis on disait bien qu'on veut conserver ça parce que c'est rentable.

Mme Boulet: Non, ça ne l'est pas.

M. Cousineau: Ça ne l'est pas?

Mme Boulet: La Société des traversiers, pas du tout.

M. Cousineau: Non? O.K. Je m'excuse.

Mme Boulet: Elle s'autofinance à peu près à la hauteur de 25 %, la Société des traversiers. Ça nous coûte à peu près 46 millions par année, à l'État; 43 l'année passée, 46 cette année.

Maintenant, ce n'est pas une question de rentabilité, c'est une question que ce sont des organismes qui peuvent se développer, qui peuvent développer des marchés complémentaires, qui peuvent développer, bon, qui peuvent se structurer différemment, et là ça, ce n'est pas un service à la clientèle. Loto-Québec et la SAQ, comme M. le sous-ministre me disait, c'est des secteurs ou des domaines où l'État doit encadrer dans le but et dans l'intérêt des citoyens du Québec, là, pour ne pas qu'il y ait d'abus, pour ne pas qu'il y ait de, je vais dire, dérape, là, ou pour ne pas qu'il y ait de... Ça prend un encadrement à la SAQ et à Loto-Québec. Ce sont des cas tout à fait particuliers.

Maintenant, le CGER et le CSI, bon, ce sont des organismes qui peuvent être gérés par le privé. Est-ce qu'ils peuvent se développer? Est-ce qu'ils peuvent progresser? Est-ce qu'ils peuvent? C'est ça. Alors, dans ce contexte-là où elles répondaient davantage à des besoins du ministère plutôt qu'à des services aux citoyens, bien ce n'est pas dans la mission du gouvernement de concentrer ni des fonds ni de l'énergie à développer des missions qui ne sont pas dans ses missions essentielles.

M. Cousineau: ...le plan de match pour les prochaines semaines, c'est de s'assurer que ça se fasse en douceur puis que ça se fasse bien pour que les employés puissent être relocalisés ou qu'il y ait des ententes avec le privé.

Mme Boulet: Tout à fait. Alors, le sous-ministre va rencontrer... c'est l'Association des cadres du gouvernement du Québec, incessamment. On va présenter un plan de privatisation au Conseil du trésor, et toute cette démarche-là se fera dans le plus grand respect des travailleurs, des employés des deux organismes et dans le respect également de leurs conditions de travail. Et ça, c'est un impératif pour le ministère des Transports du Québec.

M. Cousineau: Est-ce qu'il se peut, Mme la ministre, que le message n'avait pas bien passé au niveau des employés, étant donné qu'ils l'ont su par une note interne, très récemment, là, que le tout serait privatisé? Je sais que vous m'avez montré le document tantôt, là, mais, au niveau des employés comme tels, il semble qu'ils l'ont appris dernièrement, par une note interne, et puis ça a semblé ébranler un certain nombre de personnes.

Mme Boulet: C'est ça. Alors, écoutez. Bien, premièrement, je vous ai montré que c'était dans le document de *Moderniser l'État* de mai 2004, donc c'est des choses qui planent dans l'air depuis 2004. Maintenant, il faut comprendre qu'il y a toujours pour ces employés-là, pour ces effectifs, ces ressources-là, peut-être

de l'insécurité dans une démarche comme celle-là, et ça, il faut comprendre ça. Et c'est dans ce contexte-là que je vous dis que ça va être une démarche qui va être encadrée, qui va se faire dans le plus grand respect de ces individus-là et des conditions de travail qu'ils ont actuellement.

Alors, c'est ce qui est important pour nous, de s'assurer que la transition vers la privatisation se fasse dans le respect des individus.

M. Cousineau: Alors, qui va encadrer cette transition-là? Au niveau des acheteurs, là, est-ce qu'il pourrait y avoir la création d'un monopole là-dedans? Parce qu'il y a des ententes, là, qui existent entre le Canada puis entre les États-Unis. Est-ce qu'on pourrait perdre l'expertise de ça et puis que ce soit ramassé par encore une entreprise américaine, l'entente commerciale?

Mme Boulet: C'est parce qu'on ne comprend pas bien. Ou je peux laisser le sous-ministre vous répondre, M. le député.

M. Cousineau: Oui.

● (16 heures) ●

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre. M. le Président, bon, comme l'expliquait Mme la ministre, on est à développer le plan de privatisation au ministère des Transports.

Donc, il va y avoir des étapes. On va passer à travers un certain nombre d'étapes, y compris l'analyse des activités du CGER actuellement, le potentiel de privatisation de l'ensemble des activités ou de certaines activités, le type de privatisation aussi qui est le mieux, et ainsi de suite, et on va arrêter notre choix avec le Conseil du trésor sur un scénario idéal à la fois pour le service — parce que, comme le disait madame, le ministère des Transports a besoin de ce service-là, c'est sa flotte de véhicules qui est acquise et qui est entretenue par le CGER — et ensuite on va faire un appel d'intérêt auprès du privé pour voir s'il est en mesure de nous fournir le service que l'on a aujourd'hui avec le même niveau de qualité, et ainsi de suite. Bon.

M. Cousineau: Qui va pouvoir soumissionner? Vous n'avez pas peur que les prix augmentent à un moment donné et puis que les bons prix qu'on avait avec notre organisme... qu'on soit complètement dépassés?

M. Jean (Denys): Ça fait partie des analyses de marché. Il faut comprendre qu'on a un potentiel, une activité économiques non négligeables, là.

En fait, le parc de véhicules automobiles, là, c'est 131,8 millions de dollars. On a une activité, on a une valeur activité économique actuellement au CGER, et ça, ça va être mis en... elle va être offerte au privé. On pense, à ce stade-ci, M. le député, M. le Président, qu'on va être en mesure d'aller chercher des prix à peu près comparables, mais, encore là, on est au tout début de l'exercice. On n'a pas encore fait de vérifications fines, là, du marché. Il faut dire aussi que le marché a évolué depuis les deux, trois dernières années, au niveau de la location, de la vente et de l'entretien de véhicules. Alors ça, on va voir, là, quand on va aller tester le marché, ça va être quoi, le résultat.

M. Cousineau: Puis, si jamais, à un moment donné, les études de marché démontrent que ça va coûter plus cher, on continue à aller en privatisation? Bien, on suppose.

M. Jean (Denys): Bien, écoutez, c'est un peu un processus itératif, dans le sens où on va traverser le pont ou les ponts...

M. Cousineau: C'est Cicéron qui disait ça.

M. Jean (Denys): ...à chaque fois qu'on va y parvenir, et, quand on aura traversé le pont, on se posera la question si on va au prochain pont, ainsi de suite. On va quand même rester en communication avec le Conseil du trésor puis on va faire rapport, au fur et à mesure que les étapes vont évoluer, sur l'état d'avancement du dossier.

M. Cousineau: D'accord. Mme la ministre, vous avez parlé tantôt des centres de services en région, d'accord, les CGER, les centres de services en région. Vous avez parlé de la signalisation aussi.

Une voix: ...

Plan de remplacement des effectifs des centres de services en région

M. Cousineau: Oui. Je me souviens que le premier ministre avait mentionné qu'en région tous les postes seraient remplacés à 100 %. Lorsqu'il y a un poste qui est à combler, il fallait qu'il soit comblé. Alors, on s'aperçoit que, dans certaines régions, là, où il y a des centres de services en région, ce n'est pas le cas. Par exemple, en Abitibi-Témiscamingue, on nous disait que, dans les cinq centres de services, il y a un manque de personnel, de 37 personnes qui ne sont pas au travail pour différentes raisons: la CSST, puis décédées, retraitées. Puis ces gens-là n'ont pas été remplacés, alors qu'il avait été question de remplacer 100 % du personnel en région pour permettre, là, de soutenir nos régions.

Alors, ma question est très simple: Est-ce qu'on va revoir ça? Est-ce qu'on va tenir cet engagement important de soutenir nos régions en permettant le remplacement du personnel à 100 %?

Mme Boulet: Alors, M. le député, alors c'est effectivement très important pour moi, les effectifs en région. Alors, on a des directions territoriales, on a des centres de services, et c'est sûr que la politique gouvernementale était un remplacement sur deux, remplacer un départ à la retraite sur deux. Alors, cette mesure-là s'est appliquée dans l'ensemble du ministère des Transports du Québec.

Maintenant, on a un ministère où la main-d'oeuvre, elle est vieillissante. On a beaucoup d'effectifs en région, tel que vous l'avez dit. Alors, on est après préparer un bilan de la situation, regarder les perspectives d'avenir, mesurer les impacts. Alors, on s'est engagés, au ministère, à faire ce travail-là. Actuellement, on est après élaborer ce travail-là et on va rencontrer le Conseil du trésor, là, prochainement. Effectivement, vous avez tout à fait raison, dans les régions du Québec, chaque emploi compte, et, dans les centres de services où on a moins d'effectifs, il

faut que les emplois soient remplacés, et ça, c'est important pour nous.

Et c'est dans ce contexte-là qu'on va travailler dans les mois et les années à venir.

M. Cousineau: D'accord. Bon. C'est un peu ça, le sens de ma question, le plan de match pour les prochaines semaines et puis les discussions que vous allez avoir avec le Conseil du trésor pour permettre de faire en sorte de tenir ces engagements-là, qui sont à mon avis des engagements extrêmement importants. D'accord.

Mme Boulet: Tout à fait. M. le député, on a engagé quelqu'un actuellement qui travaille à élaborer, là, à avoir l'ensemble du portrait de toutes les régions du Québec, quels sont les besoins en termes d'effectifs et comment il faut conjuguer, là, avec la règle du Trésor mais que cette règle-là s'adapte aux besoins et aux réalités de nos régions du Québec, et c'est dans ce contexte-là qu'on va défendre le dossier auprès du Conseil du trésor.

Lettre d'entente concernant les employés du ministère

M. Cousineau: O.K. Puis on m'a dit qu'il y avait une lettre d'entente concernant les employés, là. Pouvez-vous m'en glisser un mot, là? Qu'est-ce qu'il arrive avec cette entente-là?

Mme Boulet: M. le sous-ministre peut vous répondre, M. le député?

M. Cousineau: Oui, absolument, pas de problème.

M. Jean (Denys): Alors, M. le Président, effectivement, lors de la dernière convention collective, le Syndicat des fonctionnaires du gouvernement du Québec a signé une lettre qu'on appelle la lettre d'entente pour les ouvriers au ministère du Transport, et actuellement, au moment où on se parle, on est en train de mettre la dernière main, avec le syndicat, avec les représentants du syndicat, à la mise en oeuvre de cette lettre d'entente des ouvriers. C'est une question de semaines, là, avant qu'on puisse finaliser notre compréhension commune de ce que veut dire cette lettre-là puis de l'effet sur le personnel, pour qu'elle soit en oeuvre, là, à l'horizon 2008.

M. Cousineau: Donc, il y a des discussions, il y a du travail qui se fait là-dessus, là...

M. Jean (Denys): Oui.

Privatisation du CGER et du CSI (suite)

M. Cousineau: ...puis on va suivre ça puis on va être tenus au courant de ça dans les prochaines semaines. D'accord.

On a parlé des CGER, on a parlé des centres de services en région. Vous avez aussi mentionné, Mme la ministre, tantôt, là, le Centre de signalisation. Encore là, là, on a un centre de signalisation extrêmement performant et

puis qui s'autofinance avec un personnel extrêmement compétent. Et puis il s'est développé une expertise formidable dans les dernières années, puis là bien on parle de privatisation. La question est toujours la même, là.

On parle maintenant de la signalisation. Vous l'avez abordée rapidement tantôt, là. Parce qu'on parle d'employés, hein, puis on parle d'entretien puis on parle de services, et puis ce qu'il est important de savoir, c'est: Qu'est-ce qu'il va arriver avec ces employés-là, là? Est-ce que, dans ce dossier-là aussi, il y a un plan de match? Est-ce que c'est irréversible, la privatisation? On s'en va vers ça? Et puis c'est tout ça qu'on se pose comme question. Et puis, encore là, comme tantôt, au niveau des CGER, si c'est rentable, pourquoi privatiser ce secteur d'activité qui est hautement performant, dont je crois que le centre est à Québec, ici, hein, dans la ville de Québec?

Mme Boulet: Alors, M. le député, effectivement le centre compte 31 ETC: 23 ETC permanents et huit ETC occasionnels. C'est un bureau à Québec, les employés temps plein, temps complet, là. Alors, essentiellement, c'est concentré à Québec.

Et ma réponse est la même que dans l'objectif du CGER. C'est que ça produit des panneaux de signalisation routière, là, les grands panneaux, là, les superpanneaux, les panneaux de supersignalisation, alors 40 000 panneaux annuellement. C'est ça. Ils sont rentables. Mais effectivement ça ne répond pas à la mission première, ce n'est pas un service à la population, ce n'est pas un service aux citoyens du Québec. Et, dans ce contexte-là, est-ce que le privé pourrait être plus performant que ne le sont les organismes à l'heure actuelle?

M. Cousineau: Alors donc, votre réponse est la même que le CGER. Ma question va être la même. Qui va pouvoir soumissionner là-dessus? Puis comment éviter un monopole? Est-ce que c'est la même réponse? Avec le Conseil du trésor, on va s'assurer de...

Mme Boulet: Il y a des démarches. M. le député, il y a des démarches. Tout ça ne se fera pas du jour au lendemain, là. On a dit tantôt: Il y a un plan de privatisation qui doit être fait par le MTQ. Il y a une rencontre du sous-ministre avec l'Association des cadres du gouvernement. Tout ça doit se faire dans le respect des employés.

Maintenant, il y aura des étapes, avec le Conseil du trésor, dans le plan de privatisation: Comment ça s'articule? C'est quoi, les prochaines étapes? Et, à chacune de ces étapes-là, s'il y a lieu, il y aura des questionnements. Et, s'il y a des questionnements puis que, bon, ça s'avère que ce n'est pas la bonne piste, il y aura des ajustements. Et c'est dans ce contexte-là que M. le sous-ministre a dit tantôt: À chaque pont, on traversera la rivière. Alors, ça se fera avec le Conseil du trésor et avec les organismes. Je pense que c'est un travail qui va se faire dans les prochaines semaines ou les prochains mois, et on verra, là, la formule gagnante, à la fin, quelle sera la formule qui sera retenue par le Conseil du trésor.

M. Cousineau: Comment ça va se faire au niveau de la bâtisse, au niveau des équipements? Tout ça, est-ce que ça va passer dans la vente au niveau de la privatisation?

Mme Boulet: Vous êtes plus avancé que nous, là. On n'est pas rendus à toutes ces questions-là, nous autres, M. le député.

M. Cousineau: Ah. Bien, les questions se posent. On n'a seulement qu'une...

Mme Boulet: Mais c'est tout à fait pertinent comme question: Est-ce que, dans le processus de PPP, est-ce que les bâtiments seront cédés? Est-ce que ce sera des locations? Moi, comme je vous dis, il y a beaucoup de questionnements, M. le député.

Dans le plan de privatisation, il y aura un scénario de retenu. Quel est le meilleur des scénarios? Mais pour l'instant on est dans l'étape de l'élaboration.

● (16 h 10) ●

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

M. Ouimet: Alors, merci, M. le Président. Je profite de l'occasion pour saluer la ministre, ses collaborateurs, saluer les collègues également des deux côtés de cette salle ainsi que leurs collaborateurs.

J'aimerais revenir sur l'autoroute 30, sujet qui a été abordé par nos collègues de l'ADQ. Et j'ai compris qu'ils avaient de fortes résistances par rapport au tracé sud. À moins que je ne m'abuse, à la fois le député de Blainville et le député de Huntingdon émettent de fortes réserves par rapport au tracé sud. Dois-je prendre pour acquis que c'est le tracé nord qui est privilégié, qui est favorisé de votre côté?

Le Président (M. Domingue): M. le député de Marquette, je vous demanderais de poser vos questions à la ministre.

M. Ouimet: Non, ça va, M. le Président. Les questions pour la ministre vont venir, mais je faisais suite aux interventions de nos collègues. J'étais sur l'impression que le député de Huntingdon s'apprêtait à nous indiquer clairement quel tracé il favorisait avant que le député de Blainville l'arrête dans son élan.

M. De Martin: ...c'est une question de coût, d'économie, ce n'est pas une question sud, nord. C'est une question d'économie. On veut bien comprendre le dossier. Ça, c'est clair. C'est dans cette optique-là qu'on pose des questions.

M. Ouimet: Mais ce n'était pas de privilégier un tracé par rapport à l'autre non plus?

M. De Martin: Vous avez compris.

M. Ouimet: Ni l'un ni l'autre.

Une voix: ...

Réaménagement du rond-point Dorval

M. Ouimet: Non, non, non, mais ça va, là. Lorsqu'on critique sévèrement un choix gouvernemental, on peut supposer que c'est l'autre choix qui aurait été

privilegié par votre formation politique, mais là ce n'est pas clair ni dans un cas ni dans l'autre.

Bien. Alors, moi, j'aimerais aborder la question du rond-point Dorval, Mme la ministre — sûrement, ça ne vous étonnera pas — compte tenu du fait que le rond-point se retrouve dans ma circonscription électorale. Mais, bien au-delà de ça, c'est un dossier qui a une importance stratégique pour tout le développement économique, pour l'ensemble de la grande région de Montréal, un projet qui a été annoncé, je pense, soit il y a deux ou trois ans, par à la fois le premier ministre du Québec et par l'ancien premier ministre du Canada, M. Paul Martin. Accompagné de plusieurs ministres, j'étais à cette conférence de presse là, qui avait été très suivie et où on annonçait la réfection du rond-point Dorval au coût de 150 millions, je pense.

Ce que j'aimerais savoir, Mme la ministre, c'est peut-être un état de situation assez détaillé des travaux qui ont été réalisés à ce jour, les travaux qui doivent être réalisés dans les prochains mois, les prochaines années et un peu d'expliquer peut-être sommairement pour les gens qui nous écoutent l'importance du rond-point Dorval. Tantôt, lorsque vous expliquiez l'importance d'avoir choisi le tracé sud pour l'autoroute 30, vous avez fait la distinction entre l'importance de bien distinguer le trafic local et le trafic régional par rapport au trafic national. Pour le rond-point Dorval, c'est un des problèmes très importants. Tout le trafic national qui passe, qui se dirige vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau doit passer par le local, doit faire le rond-point, ce qui amène une congestion assez importante. Et donc, je pense, l'objectif pour développer le rond-point Dorval, c'est de bien distinguer, de bien différencier les deux ordres de trafic pour améliorer la fluidité.

Alors, j'aimerais bien savoir, Mme la ministre, dans un premier temps, les raisons d'être pour la réfection et le réaménagement du rond-point Dorval et, dans un deuxième temps, peut-être la séquence des travaux réalisés aujourd'hui et ce qu'il reste à réaliser.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député. Alors, moi, je vais essayer de dresser un portrait global du dossier, du projet puis pour les détails des travaux, des échéanciers, si vous me permettez, M. le Président, je vais laisser la parole à M. Gilbert.

Alors, comme vous l'avez dit, M. le député, d'entrée de jeu, là, de façon tout à fait pertinente, moi, la première, quand je reviens de l'aéroport ou quand je dois me rendre à l'aéroport, je m'y perds littéralement. Quand on ne vient pas de Montréal, là, je peux-tu vous dire que ce n'est pas simple et puis c'est assez congestionné puis c'est assez difficile de s'y retrouver. On a du trafic international, le local, le régional, et tout le monde est à l'intérieur de cet échangeur-là, et on a quatre feux de circulation, alors ce n'est pas sans causer des impacts sur la fluidité de la circulation et sur l'économie locale et régionale.

Alors, les principaux objectifs, M. le député, qui ont été poursuivis avec la réalisation du projet sont d'améliorer la fluidité et la sécurité dans l'échangeur; de séparer le réseau autoroutier, l'accès à l'autoroute 20 et à l'autoroute 520, du réseau local; d'améliorer l'accès à l'aéroport; d'améliorer les liens piétonniers et cyclables dans ce secteur-là également; d'améliorer la desserte en

transport en commun; d'accroître le potentiel de développement économique du territoire grâce notamment à la simplification des parcours; et de préciser le financement et le partage des coûts de réalisation, d'exploitation de nouveaux services de navette reliant l'aéroport et le centre-ville, parce que vous savez que, conjointement au dossier de réaménagement de l'échangeur du rond-point Dorval, la ville de Montréal a inscrit, dans son plan de transport, une navette ferroviaire qui pourrait faire le lien entre l'aéroport international et le centre-ville. Alors ça, c'est un très beau projet. Ce n'est pas celui-là qu'on vous parle actuellement, mais les deux sont interreliés. Éventuellement, le rond-point, quand il sera transformé, je pense que ce sera un très beau projet structurant d'avoir la navette ferroviaire qui nous conduit vers le centre-ville, mais on y reviendra dans un deuxième temps.

Alors, on sait qu'actuellement, dans la première analyse, avec le Consortium SNC-Lavalin—Cima, on avait évalué les coûts... c'est-à-dire c'est eux autres qui ont fait l'analyse, parce que c'est la deuxième analyse. La première analyse qui a été faite, on parlait d'un montant d'investissement à la hauteur de 150 millions de dollars dont le fédéral est un partenaire. Le fédéral investissait 55 millions; le provincial, 55 millions; la ville de Montréal, 30 millions; et l'administration de l'aéroport, 10 millions, pour un total de 150 millions.

Dernièrement, en octobre 2006, le consortium a fait une réévaluation des coûts en y intégrant un concept de voie réservée pour le transport en commun, de pistes cyclables, et la révision du concept fait qu'aujourd'hui on peut parler d'un coût à la hauteur de 210 millions de dollars. Alors, dans le contexte où il y a une augmentation significative, la ville s'est dite ouverte à augmenter ou en tout cas on est en discussion avec la ville pour voir quelle pourrait être sa contribution supplémentaire dans le cadre d'un projet qui est à 210 millions. L'administration du port également est prête à investir davantage de sous. Maintenant, on est en demande, à l'heure actuelle, au gouvernement fédéral: Quelle est la contribution supplémentaire que le fédéral pourrait investir dans le projet du rond-point Dorval? Et on travaille actuellement dans ce sens-là.

Ceci dit, cette année, il y a à peu près une vingtaine de millions de dollars qui sont investis, alors 7,6 millions pour le ministère des Transports et 12,4 millions pour les autres partenaires. Alors, à la programmation, cette année c'est 20 millions. M. Gilbert pourra vous faire le détail des investissements.

Le début des travaux est projeté pour 2008, et la fin serait, on me dit, entre 2010 et 2012, dépendamment, là. La finalité complète serait 2012. Mais ce sont les échéanciers. Actuellement, les travaux, que ce soient les travaux techniques ou sur le terrain, suivent leur évolution normale. On respecte les échéanciers qui sont au calendrier. Maintenant, nous, au ministère, on est en discussion avec le fédéral pour revoir le montage financier.

Maintenant, je vais laisser la parole, M. le Président, si vous me permettez, à M. Gilbert pour donner plus de précisions, plus d'informations sur les étapes et les travaux qui se font concrètement, sur le terrain, à partir de la programmation de 2007 et les années à venir.

Le Président (M. Domingue): Allez-y, monsieur.

M. Gilbert (Henri): Merci beaucoup. Pour 2007, les travaux, nous devrions compléter les acquisitions de terrains et aussi déplacer les utilités publiques. Donc, c'est ce qu'on va faire avec l'argent qui est là, et amorcer...

Une voix: ...

M. Gilbert (Henri): Excusez?

Une voix: ...

M. Gilbert (Henri): Les utilités publiques.

M. Ouimet: Les utilités publiques.

M. Gilbert (Henri): Excusez. Les poteaux, les lignes de téléphone. Donc, c'est les travaux qu'on va faire cette année pour amorcer. Aussi, aller en appel d'offres pour débiter les travaux au début de 2008.

M. Ouimet: Au niveau de l'acquisition des terrains, est-ce qu'on parle de plusieurs terrains? Pourriez-vous les situer un peu pour notre gouverne?

M. Gilbert (Henri): Surtout à l'intérieur du rond-point, il y a une firme qui est là, on a acheté le terrain au complet pour pouvoir relocaliser les gares de la STM et aussi celles de Via Rail. Ce qui est prévu présentement dans le projet, c'est d'interchanger la localisation des gares de Via Rail et celles de la STM pour donner plus de place à la STM, pour stationner plus d'autobus, plus de baies de stationnement, à sa demande d'ailleurs.

M. Ouimet: Est-ce qu'on élargirait? Parce que tantôt la ministre a parlé du transport en commun. Est-ce qu'on élargirait les stationnements incitatifs?

● (16 h 20) ●

M. Gilbert (Henri): C'est surtout pour les autobus où on va instaurer plus de places, plus de baies de stationnement, mais il faut penser que c'est un endroit qui est très utilisé par le transport en commun. On a la gare de Via Rail, la gare de l'AMT — l'AMT, Via Rail et j'en oublie un — la STM, excusez, et aussi on a les deux voies de CN et CP qui passent là, en plus d'avoir l'aéroport international de Montréal, Pierre-Elliott-Trudeau.

M. Ouimet: Il y avait la question également de trois commerces qui sont situés le long de l'axe de l'autoroute 20: il y a un McDonald's, je pense, il y a un Petro-Canada puis il y a un concessionnaire d'automobiles. Comment vont les discussions avec ces trois commerçants-là?

M. Gilbert (Henri): On poursuit présentement encore nos discussions. On essaie de trouver des solutions qui sont viables pour les trois commerces. Je peux vous dire qu'on a fait des propositions, on a des contrepropositions. Tout fonctionne assez bien. On essaie de trouver un terrain d'entente qui va permettre la survie de ces commerces-là.

M. Ouimet: Et est-ce qu'on a bon espoir de pouvoir régler d'ici quelques mois, d'ici un an?

M. Gilbert (Henri): Oui, oui, ça va bien. On émet des propositions puis on est à l'écoute aussi pour voir si eux autres aussi ont des propositions durables à nous fournir.

M. Ouimet: Et, à partir de 2008, quels sont les travaux, physiquement, là? Là, vous avez parlé tantôt d'acquisition de terrains, et les utilités publiques, c'est ça?

M. Gilbert (Henri): Oui.

M. Ouimet: Est-ce qu'il y a d'autres travaux qui vont se réaliser en 2007?

M. Gilbert (Henri): Non, en 2007, ça devrait être l'ensemble des travaux. C'est certain qu'on fait des travaux de génie. Ça poursuit. Des travaux de préparation. Ça poursuit. C'est quand même complexe, c'est un échangeur assez complexe. Comme disait Mme la ministre, tantôt, on va séparer trois types de trafic: le trafic d'autoroute à autoroute, du centre-ville vers l'aéroport de Montréal et aussi le trafic local. Donc, ça va vraiment enlever la congestion. Il n'y aura plus de rond-point, donc ça devrait faciliter grandement puis améliorer la sécurité. Aussi, il y a des pistes cyclables qui sont prévues et des trottoirs, des sentiers piétonniers.

M. Ouimet: Et la cité de Dorval demeure au coeur des discussions?

M. Gilbert (Henri): Il y a énormément de partenaires dans ce projet-là, dont la cité de Dorval, la ville centre, ADM, AMT. Tout le monde fait partie du comité directeur. Donc, tous les gens ont pu s'exprimer. Il y a eu beaucoup de consultations aussi, avant même le projet, pour définir les besoins et définir après ça les solutions.

M. Ouimet: Le maire de la cité de Dorval me parlait récemment de son désir de voir un mur antibruit érigé, mais là je ne sais pas sur quelle distance. Est-ce que vous avez plus de détails? Est-ce qu'il y a eu des rencontres administratives entre les représentants de la cité de Dorval et le ministère des Transports?

M. Gilbert (Henri): Oui, et M. le maire avait même exprimé, au niveau des audiences du BAPE, son désir de voir ériger un mur antibruit. Je pense qu'on a eu plusieurs pourparlers avec M. le maire, et on va traiter le mur antibruit dans le cadre de notre politique sur le bruit. Donc, on a reçu une lettre de la municipalité, de la cité de Dorval, qui nous a fait une demande officielle pour le traiter dans notre politique, le mur antibruit.

M. Ouimet: Et les évaluations sonores n'ont pas encore été faites, j'imagine. Ça, c'est tout un processus, hein, lorsqu'on doit mesurer les décibels, pour savoir si ça dépasse les normes publiques acceptables. Et la politique du ministère?

M. Gilbert (Henri): Par contre, je peux vous dire qu'il y a eu des études de bruit au moment où on a

fait les audiences du BAPE, et ce qui a été reconnu, c'est que le projet en lui-même, le projet du rond-point de Dorval, n'aggraverait pas la situation au niveau du bruit. Donc, déjà, il y a un problème de bruit, mais ce n'est pas le projet qui va aggraver le bruit.

M. Ouimet: O.K. Et la politique du ministère demeure toujours 50-50 au niveau du partage des coûts?

M. Gilbert (Henri): Une fois que c'est démontré, que la nécessité est démontrée, c'est exactement 50-50.

M. Ouimet: O.K. Mais la nécessité n'a pas encore été démontrée, si je comprends bien vos propos. Je viens de comprendre ce que vous m'avez dit, que le rond-point n'amènera pas une augmentation au niveau du niveau des décibels, sauf que, la situation actuelle, on ne la sait pas pour l'instant. Est-ce que c'est bien ça?

M. Gilbert (Henri): Dès l'été 2007, il va y avoir des études qui vont être complétées pour aller vraiment mesurer le bruit mais en fonction de ce qu'il y a présentement.

M. Ouimet: O.K., à l'été 2007, donc cet été.

M. Gilbert (Henri): C'est ça.

M. Ouimet: O.K. Vous nous fournissez des renseignements très précieux. Et tantôt vous avez parlé des consultations au niveau du Bureau d'audiences publiques en environnement. Le rapport a été déposé. Je pense que ça a été somme toute bien accueilli par la population environnante. C'est bien ça?

M. Gilbert (Henri): Oui, le rapport a été bien accueilli, il a été favorable, sauf qu'on attend encore le décret présentement. Il y a toutes sortes de retards. Mais c'est très positif. Le rapport du BAPE est très positif au projet.

M. Ouimet: Puis il y avait des recommandations qui émanaient du BAPE. Et est-ce qu'on a l'intention d'y donner suite? Il y avait quelques recommandations, je pense, pour bonifier quelque peu le projet.

M. Gilbert (Henri): Bien, oui, le rapport, c'est une chose, mais il y a aussi le décret qui va nous stipuler des clauses. Donc, c'est le décret, c'est ce que le ministère de l'Environnement va retenir du rapport du BAPE qui fait foi du décret.

M. Ouimet: Et ça, j'imagine, il y a des discussions entre les deux ministères à cet égard-là?

M. Gilbert (Henri): Oui. On a envoyé un rapport récemment pour, je vous dirais, discuter des recommandations qui pourraient être faites en fonction du décret.

M. Ouimet: Et idéalement on aimerait avoir une réponse. Est-ce qu'on a une idée de l'échéancier?

M. Gilbert (Henri): Ça devrait être très bientôt.

M. Ouimet: Très bientôt.

M. Gilbert (Henri): Je ne peux pas me prononcer sur leurs délais, mais ça devrait être très bientôt parce qu'on a envoyé nos commentaires récemment.

M. Ouimet: O.K. Là, je veux juste revenir sur la question de la navette ferroviaire. Je sais que, dans le plan de transport de la ville de Montréal, comme l'indiquait tantôt Mme la ministre, la ville de Montréal fait des recommandations à cet égard, mais est-ce que le projet de la navette ferroviaire ne fait pas partie de l'annonce qui avait été faite par les deux ordres de gouvernement il y a quelques années? Est-ce que la navette ferroviaire est intégrée à cela? Est-ce que ça vient s'ajouter?

M. Gilbert (Henri): ...

Mme Boulet: Oui, je vais compléter. Et en fait, au sujet de la navette ferroviaire — je vais laisser M. Gilbert compléter, là — mais il y a une étude d'opportunité concernant le nouveau service de navette, qui coûtait 900 000 \$, et la contribution du MTQ est à la hauteur de 200 000 \$. Alors, les résultats de cette étude-là sont attendus pour début 2008.

Alors, on a participé à une étude pour préciser les coûts parce qu'on sait qu'actuellement on évalue à peu près à 600 millions de dollars. Bon. Quelle est la voie ferrée? Est-ce qu'on a des wagons? Alors, on est après préciser, là, les coûts, bon, de tout ce que ça coûterait, la navette entre l'aéroport et la ville de Montréal. Est-ce que ça a été négocié? La question, c'est: Est-ce que ça avait été négocié avec le fédéral pour le tout finalement, là, le rond-point et la navette?

M. Ouimet: Dans l'annonce du 150 millions, à l'époque, est-ce qu'il y avait un volet? Je me souviens, je pense, c'était M. Martin. Il en avait glissé un mot. Mais là je ne me souviens pas du niveau de l'engagement pris par le fédéral à ce moment-là.

Mme Boulet: Je vous dirais, moi, à la première lecture, là, M. le député, là, que c'étaient deux projets distincts, là.

M. Ouimet: Deux projets distincts.

Mme Boulet: Le fédéral était à participer à l'étude, évaluer les coûts, là, mais que c'étaient deux projets distincts. En fait, là, c'est l'entente, qui est pour le 900 000 \$, c'est avec l'administration de l'aéroport, et le ministère des Transports, et Transports Canada. O.K. Mais je vais laisser M. Gilbert peut-être compléter, M. le député.

M. Gilbert (Henri): C'est certain que...

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

M. Gilbert (Henri): Excusez-moi. C'est certain par contre que l'échangeur qui va être construit dans les prochaines années va tenir compte d'un éventuel lien de la navette du centre-ville à l'aéroport de Montréal. Donc,

tous, tous les travaux qui vont être faits vont tenir compte d'une éventuelle navette.

M. Ouimet: En d'autres termes, il va être développé, le rond-point, en tenant compte de cette alternative-là.

M. Gilbert (Henri): Exact.

M. Ouimet: S'il y avait une entente, eh bien, là, les infrastructures pourront déjà accueillir cette navette.

M. Gilbert (Henri): Exactement. Même quand on a présenté ça devant le BAPE, c'était déjà prévu. Toutes les structures vont être faites en conséquence de recevoir une navette ferroviaire.

M. Ouimet: Bien. Moi, ça complète. Je ne sais pas combien de temps il reste au bloc.

Le Président (M. Domingue): Il reste deux minutes.

M. Ouimet: Il reste deux minutes. On pourra peut-être le récupérer tantôt.

Le Président (M. Domingue): Absolument.

M. Ouimet: Merci infiniment.

● (16 h 30) ●

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

Construction de haltes routières

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, dans le même registre des partenariats public-privé qu'on abordait précédemment, mais sur un autre sujet, je veux parler des haltes routières.

Mme la ministre, vendredi dernier, vous avez été témoin du dépôt de pétitions en grand nombre. On a reçu effectivement et déposé plusieurs pétitions. L'Association des commerçants des autoroutes du Québec, les commerçants sont inquiets, inquiets du danger qu'ils perçoivent sur leur patrimoine.

Donc, après avoir investi pour la plupart de grosses sommes d'argent, ce PPP, ce partenariat public-privé, proposé par le gouvernement les inquiète. Et je conviens, à ce moment-ci, là, qu'effectivement les haltes sont dans un piteux état et ont trop peu à offrir aux citoyens, mais par contre il ne faut pas mettre en péril le patrimoine de nos commerçants.

Donc, Mme la ministre, premièrement, on apprend ce matin, dans le *MédiaMatinQuébec*, que deux candidats ont eu de l'intérêt pour exploiter des aires de service et qu'ils ont jusqu'au 28 septembre pour déposer leurs documents, leurs projets. Ces firmes-là, est-ce que vous pourriez nous en parler un petit peu plus, Mme la ministre, s'il vous plaît?

Mme Boulet: Oui. Alors, M. le Président, ça me fait plaisir. Si vous me permettez, M. le Président, je vais revenir sur la 30 parce que tantôt j'ai manqué de

temps pour terminer. Et j'ai des extraits du rapport du BAPE ici. Alors, j'aimerais le dire à cette commission pour que tout le monde puisse être au courant, au parfum, si je puis dire.

M. Gingras:Mme la ministre? Juste pour être précis.

Mme Boulet: Bien, le rapport du BAPE, là, le dernier rapport du BAPE.

M. Gingras: Il y en a deux, Mme la ministre. Juste pour être précis, sur lequel vous voulez nous entretenir? Je vous entretiendrai de l'autre après.

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, c'est le dernier, le plus récent. La dernière page. Attendez, on me dit la date, là.

M. Gingras: Ce n'était pas ma question, mais je vous permets.

Parachèvement de l'autoroute 30 (suite)

Mme Boulet: Non, mais c'est parce que c'est un complément d'information. Alors, ça va être très bref, M. le Président. Je vais vous lire trois phrases, tout simplement.

Le tracé sud, un choix préférentiel. Alors, je pense qu'en partant ça donne l'heure juste. Alors: «L'option sud aurait cependant pour mérite supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux types de trafic.» Alors, ça va dans le sens, M. le Président, où on veut diviser le trafic local, régional du trafic national.

On a une autre phrase qui dit également: «De plus, l'option sud a l'avantage de ne pas présenter une succession de bretelles d'entrée et de sortie comme dans l'option nord, réduisant ainsi les risques qui y sont associés.» Alors, si on veut faire une véritable voie de contournement, si on veut que le trafic lourd n'entre pas dans les zones urbaines ou commerciales, alors le tracé sud, c'est le bon choix.

«L'option sud procure à la région une solution de rechange plus pratique en cas de problème nécessitant la fermeture d'une route majeure, le détournement de la circulation ou l'évacuation d'un secteur.»

Alors, je pense qu'en soi, avec ces trois phrases-là, M. le Président, ça nous indique clairement l'orientation du BAPE, et c'est dans ce sens-là que le gouvernement est allé. Alors, je pense que c'est important de fournir cette information-là et de ne pas induire les gens de la commission dans l'erreur.

Alors, si on veut revenir au parc routier, M. le Président...

M. Gingras: ...pas l'intention d'induire personne en erreur, là. Est-ce que c'est une... Question de règlement.

Mme Boulet: Non, non, mais c'est parce que ça, c'est le BAPE et c'est important de dire ce que le BAPE a à dire et de refléter exactement ce que le rapport du BAPE a donné au gouvernement et au ministère des Transports.

Alors, M. le Président, pour ce qui est des parcs routiers...

Le Président (M. Domingue): Excusez-moi, Mme la ministre. Est-ce que c'est pour une question de règlement, M. le député?

M. Gingras: Mme la ministre vient de dire qu'on avait l'intention d'induire les personnes dans l'erreur. Je ne pense pas que... C'est un terme parlementaire?

(Consultation)

Le Président (M. Domingue): M. le député de Blainville, dans les circonstances où Mme la ministre s'est exprimée, ce n'était pas non parlementaire, donc je vous invite à poursuivre votre question.

M. Gingras: Merci.

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

M. Gingras: Donc, en réponse à ma question.

Construction de haltes routières (suite)

Mme Boulet: C'était une correction, M. le Président. Alors, M. le Président, sur les parcs routiers, je vais donner un peu d'information également.

Vous savez, les parcs routiers, M. le député de Blainville l'a dit d'entrée de jeu, que, bon, ça ne répondait pas ni en termes de sécurité ni en termes d'image qu'on veut offrir à nos touristes qui visitent, en termes de sécurité également. 50 % des haltes routières sur le territoire québécois n'ont pas d'eau potable, 50 % n'ont pas d'eau, et certaines d'entre elles sont plus ou moins entretenues. Elles ne sont pas entretenues comme on le souhaiterait. Certaines d'entre elles sont mal éclairées. Alors, oui, il fallait se positionner, il fallait se questionner quant à notre parc routier au Québec, comment on veut assurer la sécurité des gens qui voyagent sur notre réseau autoroutier, c'est-à-dire d'avoir une halte à peu près aux 100 km, donc à chaque heure de conduite, que les familles, que les mamans avec les enfants, qu'un camionneur qui est fatigué après une heure de conduite puissent s'arrêter et puissent avoir des endroits, des points de services qui répondent à leurs besoins en termes de restauration, pour aller à la toilette, à la salle de bains.

Et c'est dans ce contexte-là qu'on a revu l'ensemble des éléments du parc routier. À l'époque de l'ancien gouvernement, on avait décidé de construire des parcs routiers. On en avait construit trois qui coûtaient entre 4 et 5 millions chaque. Et, bon, la question qu'on s'est posée, nous... Pour en construire 33 ou 40 partout à travers le Québec, ça impliquait une dépense d'environ une centaine de millions de dollars. Alors, on s'est posé la question: Est-ce que le privé, étant donné que ça ne répond pas à la mission du gouvernement d'offrir des services sur le réseau autoroutier, est-ce que le privé ne pourrait pas prendre en charge cette démarche, construire les parcs routiers et les entretenir, les gérer, les opérer, offrir un système de restauration, offrir un système d'information sur la qualité — mettons qu'il y a une tempête de neige — comment sont les routes? Alors, c'est dans ce contexte-là.

Maintenant, les commerçants de l'autoroute 20 ont été rencontrés. Je voudrais dire ça au député de Blainville, c'est important. On les a rencontrés à plusieurs reprises à Québec et même en région, dans le Centre-du-Québec. On les a rencontrés. Ils étaient une douzaine de commerçants de l'autoroute 20. Et ce que je veux dire au député, c'est que, chacun de ces projets-là, on a choisi une grappe, on a fait une première grappe de sept aires de service. Le projet du gouvernement, c'est 33 aires de service, 45 villages-relais, 26 belvédères et six aires de stationnement. Et, dans le contexte des 33 aires de service, on n'a pas été avec un partenariat public-privé dans lequel on avait les 33, on a dit: On va y aller par étapes, on va y aller progressivement pour savoir ce qui est correct, ce qui est moins correct, si on doit ajuster les choses.

C'est dans ce contexte-là que ça a été fait. Il y a une première grappe de sept aires de service qui a été planifiée. Aucune le long de l'autoroute 20 parce qu'on a dit aux commerçants: On va faire une première étape, on n'ira pas sur l'autoroute 20. On est conscients que vous y voyez certaines problématiques, donc on va partir notre projet. Et ensemble, avec les commerçants et le ministère, on a discuté, on a eu des discussions. Chacun de ces projets-là, M. le Président, il y a eu des comités dans chacune des régions, dans lesquels on retrouvait les intervenants économiques, les ATR, les chambres de commerce, on retrouvait les commerçants. Alors, chacun de ces projets-là a été élaboré avec le milieu. Aucun des projets n'a été fait sans connaissance de cause. Les gens des régions ont été interpellés. Il y a des comités qui ont été mis en place. Et ce projet-là, c'est un projet qui va être structurant, qui va être porteur d'avenir pour le Québec, qui va permettre à nos citoyens qui circulent sur le réseau autoroutier de pouvoir s'arrêter lorsqu'ils ont une heure de conduite dans le corps, qui va leur permettre de se reposer.

On a des régions également qui vont profiter de ces aires de service là ou de ces parcs routiers pour faire une vitrine par rapport aux produits régionaux. Alors, il y a des régions où on cultive des produits, on fait des fromages, on a les produits de l'érable. Alors, il y a des régions qui vont être intéressées à offrir, à développer une vitrine touristique par rapport à leurs produits régionaux, et c'est dans ce contexte-là que le projet s'est développé, comme je le rappelle toujours, en étroite collaboration avec les gens du milieu. Et maintenant on est rendus à l'étape. On est allés en appel de qualification, en appel de propositions et maintenant on chemine avec les candidats qui ont déposé leur candidature.

Maintenant, je vais laisser, pour aller plus loin dans l'étape des PPP, je vais vous laisser la sous-ministre, Mme Anne-Marie, qui est à côté de moi, alors Mme Anne-Marie Leclerc, qui est la spécialiste chez nous bien des structures mais également du projet des parcs routiers. Alors, peut-être qu'elle pourrait donner des compléments d'information au député de Blainville.

M. Gingras: Mme la ministre, peut-être que j'avais mal formulé ma question. Vous avez rencontré deux candidats qui ont démontré leur intérêt. Je voudrais savoir à propos de ces rencontres-là, là. C'était ma question.

Mme Boulet: O.K.

M. Gingras: Je l'avais peut-être mal formulée. Mais consentement pour qu'elle puisse...

Mme Boulet: C'est parce que vous êtes parti des pétitions. Alors, M. le député, ça impliquait que je pouvais donner un peu d'information par rapport à la démarche des commerçants de l'autoroute 20. Alors, si vous me le permettez...

M. Gingras: Si vous permettez, Mme la Présidente, je vais compléter aussi l'information en vous disant que nous avions 44 municipalités qui avaient fait une résolution à l'encontre de ça, 11 MRC et trois ATL, etc. Donc, il y en avait des deux côtés de table.

Mais je reformule ma question. Je m'excuse. Vous avez rencontré deux candidats qui ont démontré de l'intérêt. Je pourrais en savoir plus, s'il vous plaît?

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

Mme Boulet: M. le Président, vous permettez que je passe la parole à Mme Leclerc?

M. Gingras: Consentement.

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

M. Gingras: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Vous vous présentez. Et votre titre, s'il vous plaît.

● (16 h 40) ●

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bonjour. Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à la Direction générale des infrastructures et des technologies.

Alors, on est effectivement dans un processus d'appel d'offres, un processus de PPP. Alors, on a fait un appel de qualification et on attend le dépôt des propositions. Évidemment, durant ce processus-là, ce qui est un processus très transparent, très, je dirais, limpide, avec les vérificateurs autour, là, c'est très, très, très sérieux, il n'y a pas de rencontre comme telle ou de discussion informelle avec chacune des entreprises.

Actuellement, les entreprises, donc Immostar et Host International, sont en train de développer leurs propositions et devraient les déposer vers la fin septembre 2007, et par la suite on plonge dans l'analyse de ces propositions-là, qui se fait de manière très serrée et, là encore, très particulière, très spécifique, très encadrée. Et on annoncera la candidature retenue, candidature qui va nous identifier la personne ou l'entreprise avec laquelle on négociera l'entente de partenariat ultérieurement.

Donc, c'est vraiment le processus de qualification standard.

M. Gingras: Oui. Donc, ces deux candidats-là. Vous m'avez nommé Immostar et un autre peut-être.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Host International.

M. Gingras: Comment?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Host International.

M. Gingras: O.K. Donc, est-ce que je comprends que c'est deux candidats de firmes québécoises ou étrangères?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Host est basée aux États-Unis principalement, et Immostar est basée plutôt du côté de l'Ontario.

M. Gingras: O.K. Donc, je comprends que ce n'est pas des firmes québécoises. Donc, je reviens à un énoncé que je faisais dans mon introduction, il y a de cela quelques jours: On est en train de vendre le Québec morceau par morceau.

Ceci étant dit, est-ce que — je vais poser une question plus spécifique; est-ce que — des gens du milieu, des gens dont on met leur patrimoine en péril, vont pouvoir soumissionner? Est-ce que les critères permettent à ces gens-là de pouvoir soumissionner?

Mme Leclerc (Anne-Marie): À partir du moment où on est en appel de propositions, évidemment ces gens-là vont s'adjoindre des gens probablement du milieu, probablement de l'ensemble du Québec pour exploiter les parcs comme tels. Mais, à l'heure actuelle, je ne peux pas vous répondre, puisqu'ils sont en train d'élaborer leurs propositions.

M. Gingras: Mais je ne comprends pas, là. Les critères doivent être établis. Vous me dites: Les gens sont en train d'élaborer leurs propositions. Mais la question est claire: Est-ce que les commerçants, dans leur milieu, pourront soumissionner?

Mme Boulet: M. le député, c'est des appels d'offres à l'international, alors, s'ils voulaient soumissionner, ils pouvaient soumissionner. Les soumissions sont ouvertes à tout le monde, peu importe qui. Alors, tout le monde pouvait soumissionner. La grappe était une grappe d'à peu près sept aires de service, les coûts estimés sont d'environ une trentaine de millions de dollars. Alors, tout le monde peut soumissionner.

Bon. Maintenant, ce qui est important, c'est qu'il y a des soumissionnaires, il y a des gens qui sont intéressés à venir investir chez nous, et, nous, on va s'assurer qu'il y ait un contenu québécois et que la gestion et l'exploitation de ces entreprises-là, de ces parcs soient faites par des gens du Québec. Alors, c'est ça qui est important.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Ils auraient pu répondre à l'appel de qualification.

Mme Boulet: Ils auraient pu répondre, tout à fait. Ils auraient pu. Une soumission, c'est public, et n'importe qui peut soumissionner, M. le député.

M. Gingras: Vous comprenez que la façon dont a été construit l'appel d'offres pour moi éliminait toute possibilité à des entreprises locales de pouvoir soumissionner à cet effet-là. Si vous en mettez sept en même temps puis que vous parlez de 30 millions de dollars, là, je ne vois pas un garagiste dans un coin de pays qu'on a qui pourrait venir soumissionner.

Ceci étant dit — et je vais essayer d'être positif et essayer d'aider à faire avancer ce dossier-là, Mme la ministre — est-ce qu'il serait possible que vous nous fournissiez premièrement le plan des sept sites visés et celui des 33 nouveaux sites aussi ou 33 sites prévus sur une carte, bien précisément, pour qu'on puisse analyser ça?

Mme Boulet: Ça nous fait plaisir, M. le député, on va vous faire parvenir ça. C'est 33 au total...

M. Gingras: Au total, dont sept. Parfait.

Mme Boulet: ...dont sept qui ont été une première grappe. Dans ces grappes-là, il y a des postes ou des endroits, des aires de service qui existent déjà. Et, sur les sept, il y en a quatre qui existent déjà et trois nouvelles.

M. Gingras: Donc, je comprends que je recevrai ça au cours des prochaines heures.

Le Président (M. Domingue): M. le député, donc il y aura dépôt à la commission.

M. Gingras: Dépôt à la commission au cours des prochaines heures.

Mme Boulet: Tout à fait. Il y aura dépôt au secrétariat de la commission, M. le député. Ça nous fait plaisir.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Mme la ministre, dans le même sens, et pour pouvoir bonifier ce processus, et pouvoir essayer d'en arriver à un terrain d'entente ou à une acceptation par le milieu, sans mettre en péril les villes, les villages, les municipalités qui reçoivent des taxes, où il y a des employés dans ces commerces-là qui seront peut-être mis en péril par l'implantation d'un commerce international, comme vous dites, le long des autoroutes — donc, je répète qu'on vend notre Québec morceau par morceau — Mme la ministre, est-ce qu'une étude d'impact sur les commerçants touchés par ces endroits-là pourrait être faite? Ces gens-là ont respecté toutes les lois, ont investi leur patrimoine, ont respecté tous les droits de non-accès, etc., tous les règlements. Il y aura sûrement ou il y aura peut-être, oui ou non, un impact sur leurs commerces, sur leur patrimoine.

Est-ce qu'une étude d'impact pourrait être faite sur chacun des endroits et sur chacun des commerçants visés dans une délimitation x, là, qu'on pourrait définir?

Mme Boulet: M. le Président, ça me fait plaisir de répondre. Les études d'impact ont été faites avant qu'on aille de l'avant avec le projet de PPP pour chacun des sites qui était potentiellement retenu. Alors, oui, une étude d'impact a été faite.

Et je rappelle, je veux dire au député de Blainville qu'il n'y en a aucun dans le projet, dans la grappe des sept, le long de l'autoroute 20. Alors, vos commerçants qui ont signé les pétitions sont tous des commerçants le long de l'autoroute 20, et on a convenu avec eux, en les rencontrant à plusieurs reprises, on a convenu avec eux qu'on était pour élaborer une première grappe dans laquelle ça

ne les interpellait pas, dans laquelle il n'y avait pas de possibilité de conflit avec leurs commerces. Et on a dit: Regardez, on va aller de l'avant avec une première grappe, on va évaluer les avantages, les inconvénients et on va vous revenir dans un deuxième temps pour discuter du concept et de la progression du projet des PPP dans le sens où le gouvernement a choisi d'aller.

Mais, oui, il y a des études d'impact qui ont été faites. Et, comme je vous dis, dans chacun...

M. Gingras: Donc, M. le Président, ça pourrait être déposé à la commission, l'étude d'impact?

Mme Boulet: On va vérifier, M. le Président, si ce sont des documents qui peuvent être déposés.

M. Gingras: Parce qu'il faut faire attention, là, si c'est réellement une étude d'impact dont la ministre traite présentement et non pas d'un sondage. Donc, je parle d'une étude d'impact réelle sur l'impact que pourrait avoir l'implantation d'une halte routière dans un milieu, sur les commerçants avoisinants et sur leur patrimoine.

Mme Boulet: Ça a été fait dans ce sens-là, M. le député, une étude d'impact économique.

M. Gingras: Donc, ça pourrait être déposé...

Mme Boulet: Alors, on verra si le document...

M. Gingras: ...si c'est fait avec les fonds publics.

Mme Boulet: On va vérifier si le document peut être déposé à la commission, M. le Président.

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

M. Gingras: Dans le même sens... Non, on va changer de registre, si vous le permettez.

Le Président (M. Domingue): ...1 min 30 s, M. le député.

Prolongement de l'autoroute 19

M. Gingras: Oui. Juste rapidement. On avait demandé à une commission précédente, vous vous rappelez... et je fais un retour sur la dernière commission: cinq viaducs qui sont au-dessus de la 640, deux viaducs qui sont utilisés, trois viaducs construits depuis plus de 40 ans qui ne sont pas utilisés, 50 000 véhicules qui restent pris, qui sont garés sur la route, future, 19, qui sont là, le matin et le soir, donc problème au niveau de circulation, congestion monstre, impact au niveau de la conciliation travail-famille, impact sur les gaz à effet de serre, etc.

Donc, j'allais demander à Mme la ministre comment ça a coûté, construire ça voilà 40 ans et jamais utilisés. Puis mes citoyens veulent savoir est-ce qu'ils vont pouvoir les utiliser avant que le ministère les démolisse.

Le Président (M. Domingue): Une réponse brève, Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, ça a coûté, en 1971, 1 315 000 \$ pour les quatre, pour quatre viaducs.

M. Gingras: ...

Mme Boulet: Ce n'était pas cher. En 1972, excusez-moi. Et à savoir s'ils pourraient être réutilisés dans le cadre du prolongement de l'autoroute 19, il y en a un des quatre qui pourrait — je dis bien pourrait, en mode impératif, là... conditionnel, excusez-moi... qui pourrait être utilisé, là, dépendamment du tracé et du concept qui seront retenus dans le cas du prolongement de l'autoroute 19.

M. Gingras: Un des quatre, donc il y en aurait deux...

Mme Boulet: Qui pourrait. Trois. Il y en a quatre au total.

M. Gingras: Il y en a cinq au total, Mme la ministre.

Mme Boulet: Il y en a quatre.

M. Gingras: Il y a cinq viaducs. Je ne sais pas si vous avez fait le tour par en haut, par en bas ou de quel côté, mais, si vous les comptez comme il faut, il y en a cinq qui se suivent: quatre dans le prolongement de l'autoroute 19 et un à la 335, boulevard...

● (16 h 50) ●

Mme Boulet: Il y en a un qui sert déjà, alors il y en a quatre qui sont inutilisés. Et un de ces quatre-là pourrait éventuellement servir dans un projet de prolongement de l'autoroute 19, dépendamment du concept. On est à l'étape d'étude préliminaire dans l'autoroute 19. Alors, est-ce que ces viaducs-là pourraient être réutilisés? Il y a un potentiel avec un de ceux-là.

M. Gingras: Je suis certain que les citoyens vont être très fiers de voir la façon dont sont administrés les biens publics.

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

M. Cousineau: Pardon?

Le Président (M. Domingue): Je vous reconnais pour un deuxième bloc de 20 minutes.

M. Cousineau: Ah oui? Il n'était pas question d'avoir une pause de 10 minutes jusqu'à 17 heures et puis reprendre à 17 heures?

Le Président (M. Domingue): Alors, je voudrais savoir: Est-ce qu'il y a consentement pour une pause de 10 minutes?

M. Gingras: ...une proposition, M. le Président.

M. Ouimet: ...M. le Président, sur le temps des ministériels si M. le député de Blainville ne consent pas?

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

M. Gingras: ...d'accord avec la proposition des députés ministériels.

Le Président (M. Domingue): ...consentement. Donc, je suspends pour une dizaine de minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 51)

(Reprise à 17 h 7)

Le Président (M. Domingue): Nous allons reprendre la séance. Alors, je vais reconnaître le député de Bertrand pour un deuxième bloc de 20 minutes.

M. Cousineau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, on va se promener un petit peu au niveau de ce bloc, le bloc suivant. Je vais passer la parole, si vous permettez, M. le Président, à mon confrère le député de Rimouski. Ce sera suivi par une question du député d'Ungava... Non. Ungava, suivi du député de Rimouski, et puis, moi, je prendrai le reste du bloc. Ça va comme ça?

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

M. Ferland: Ungava, c'est ça, oui, oui.

Le Président (M. Domingue): Allez-y, M. le député.

Implantation de sentiers de motoneige dans le Nord-du-Québec

M. Ferland: Merci, M. le Président. Alors, je voulais juste revenir sur un point qu'on avait abordé la semaine passée — le temps était écoulé, là, je n'avais pas eu le temps — c'était concernant la route verte et un lien aussi avec le Fonds vert dans le programme de... bon, je pense que c'est le programme 2, Systèmes de transport, les pistes cyclables.

Dans la grande majorité des régions au Québec, Mme la ministre, les routes vertes sont implantées, sauf dans quelques régions, si je prends le Nord-du-Québec, où c'est plus difficile. Et, même sur la Côte-Nord, il y a des endroits où c'est plus compliqué. Je pense à la Haute-Côte-Nord et même dans les secteurs de Ferment. Il y a plusieurs endroits, dans ces régions-là, où c'est plus difficilement applicable d'avoir accès ou de développer des réseaux de pistes cyclables, ce qu'on appelle le réseau de la route verte. Puis on pense qu'il pourrait peut-être y avoir un réseau de routes blanches — on reste toujours dans le domaine — et je pense au réseau des sentiers de motoneige. Je ne sais pas si c'est un programme. Je sais qu'il y a de l'argent qui vient du Fonds vert — vous pourriez me répondre à ça — pour le développement des routes vertes. Puis on est dans une période où on dit: Bon, il n'y a pas de mur-à-mur nulle part, ces choses-là.

Est-ce que, dans les régions... Ce n'est pas uniquement le Nord-du-Québec, là, que j'ai mentionné, ça touche aussi la région de la Côte-Nord. Est-ce qu'il y

a des argents qui pourraient être dédiés, là, dans ce programme-là, pas nécessairement à l'entretien mais au développement aussi des sentiers de motoneige? Parce qu'on n'a pas accès. Si on prend le Nord-du-Québec, là, vous comprenez que c'est plus difficile. Donc, on n'a pas accès à ces programmes-là.

Est-ce qu'il pourrait y avoir une façon de faire pour que ces régions-là, ces endroits-là puissent développer d'autres réseaux que la route verte? Puis j'appellerais ça, entre guillemets, le réseau de la route blanche, si on veut, là. Donc, c'est ça un peu, ma question, toujours dans le cadre du programme Systèmes de transport, programme 2, je pense.

Mme Boulet: Alors, M. le député, je ne sais pas trop où partir, là, parce que vous avez parlé de la route verte, puis on est rendus à la route blanche.

M. Ferland: Elle n'existe pas, la route blanche.

● (17 h 10) ●

Mme Boulet: Bien, la route blanche, en fait pour nous autres elle existe. Elle n'existe pas en tant que telle, là, mais pour moi elle est très significative, là. C'est le réseau. Vous voulez que je vous parle du réseau de motoneige qu'il pourrait y avoir éventuellement, dans votre région.

Alors, vous savez qu'on a fait une démarche qui a été très laborieuse, qui a été très intense avec le dossier des véhicules hors route alors que l'on parle des motoneiges ou des VTT. Vous savez, les motoneiges, au Québec, on en a, je vais dire, rapidement, de mémoire, plus de 150 000 véhicules qui sont immatriculés. En termes de VTT, les VTT augmentent à un rythme de 20 000 de plus de VTT immatriculés à chaque année.

Alors, ce qui était important pour nous, c'était d'organiser, finalement d'organiser la circulation des VTT, des motoneiges sur l'ensemble des territoires des régions du Québec. C'était important de le faire parce qu'on avait un problème de cohabitation — et M. le député de Bertrand connaît très bien le dossier du P'tit-Train-du-Nord — alors des endroits où les motoneiges, éventuellement peut-être des VTT circulent très près des résidences. Et il y a un conflit d'usage, une difficulté de cohabitation. C'est une cohabitation, qui n'est pas harmonieuse, entre les utilisateurs des véhicules hors route et les résidents, les riverains qui habitent le long de ces sentiers-là.

Alors, la démarche qu'on a faite — on a fait une démarche qui a été assez longue: on s'est promené dans chacune des régions, on a identifié, dans chacune des régions, quelles étaient les problématiques, quels étaient les portraits, parce que, vous savez, le portrait dans la région des Laurentides, où on a une croissance démographique importante, donc un conflit d'usage qui est d'autant plus criant, le portrait dans cette région-là n'est pas le même que chez vous, ou en Abitibi, ou au Saguenay—Lac-Saint-Jean, où on a beaucoup, beaucoup de territoires. On n'a pas de conflit d'usage. Par contre, on a davantage de problèmes d'entretien, d'entretien du réseau, parce que les périodes d'enneigement sont beaucoup plus longues et les kilomètres aussi de sentier à entretenir sont beaucoup plus nombreux.

Alors, dans ce contexte-là, on a mis en place des tables de concertation régionales. On a dit: Vous savez,

au Québec, il y a 50 000 kilomètres de sentier, que l'on parle de sentiers de VTT et de motoneige, 50 000 km. Et on a dit: Écoutez, c'est beaucoup, c'est beaucoup de kilomètres de sentier, et, nous, ce qu'on veut définir finalement, c'est un sentier de base. Le gouvernement, ce qu'il s'engage à faire, c'est à soutenir et accompagner les régions dans un développement d'un sentier de base, un peu une colonne vertébrale qui ferait le lien entre chacune des régions pour que quelqu'un qui part de chez moi, de la Mauricie, puisse passer par le Saguenay et monter chez vous puis revenir par l'Abitibi, ou peu importe, là, puisse être capable de faire une boucle et de visiter l'ensemble des régions du Québec.

Alors, on a demandé aux régions de se mettre en tables de coordination. On a payé une personne, dans chacune des régions du Québec, 40 000 \$ par année, pendant trois ans. Et chacune des régions où on retrouve l'ensemble des ministères interpellés, qu'on retrouve les ATR, les chambres de commerce, les représentants en environnement, les représentants des citoyens riverains, le tourisme, tous les intervenants qui sont interpellés, de près ou de loin, par le dossier des véhicules hors route, les motoneiges, par les retombées touristiques... parce que, dans une région comme la vôtre, un, il y a des retombées touristiques importantes, considérables, mais, deux, c'est aussi un mode de transport. Quand on va plus au nord, c'est un mode de transport, c'est un véhicule d'urgence, alors il faut s'adapter à ces réalités-là.

Alors, on a demandé à chacune des tables régionales de nous fournir un plan, quel est le sentier régional de base où pourraient circuler les véhicules hors route, un d'été pour les VTT et un d'hiver pour les motoneiges, et, nous, on va reconnaître ce sentier de base là à travers le Québec. On s'est engagés à investir 4 millions de dollars et à accompagner. 4 millions, ça veut dire 4 millions du gouvernement plus 4 millions qui viendraient des MRC, des municipalités et des régions.

Alors, pour accompagner les régions, déplacer... Mettons qu'il y a un sentier, un tronçon de sentier qui est conflictuel, qui passe trop près des maisons. Mettons un autre exemple qu'on pourrait avoir besoin de mesures d'atténuation: Est-ce que, dans un secteur donné, il faut mettre un mur pour couper le son? Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place? Est-ce qu'il y a des ponts à construire? Parce que vous savez que les clubs de motoneige travaillent très, très fort. C'est bâti sur du bénévolat depuis des décennies. Par contre, je vous dirais que les motoneiges ont atteint une belle maturité par rapport aux VTT. Ils ont atteint une maturité, ils sont beaucoup mieux organisés, beaucoup mieux structurés. Évidemment, c'est un loisir qui se pratique seulement sur deux mois par année, dans une période où la terre est gelée, donc ça dérange moins les agriculteurs. C'est une période également où il fait froid, donc nos fenêtres, les maisons, ça dérange moins de les... parce qu'elles circulent sur une courte période et c'est une période où on est moins dehors, alors que, l'été, les VTT, c'est 12 mois par année. Donc, ça engendre plus de conflits d'usage à long terme, les VTT, parce qu'ils circulent 12 mois par année, parce que, l'été, ils font de la poussière, ils font du bruit et ils passent sur des terres agricoles.

Alors, les motoneiges ont cet avantage-là d'être mieux structurées, mieux organisées. Je vous dirais, ils

sont plus responsables, plus disciplinés parce qu'ils ont, au cours des ans, été sensibilisés à la problématique de cohabitation.

Alors, chez vous, on accompagne la région de façon particulière. Je me demande s'il y a plus qu'une table chez eux.

Une voix: ...

Mme Boulet: Il y en a-tu juste une, table? Il y en a plus qu'une?

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, dans le Nord, on en a plus qu'une, table. On en a au moins trois. C'est trois tables qu'on a chez vous: une pour les Inuits, une pour les Jamésiens puis une pour les Cris. Alors, on prend vraiment en considération, là, votre dynamique particulière de territoire et, avec chacune des communautés, on va définir les besoins. On est allés rencontrer les Inuits juste pour leur parler de ce dossier-là. Ils nous ont bien fait comprendre que, chez eux, c'était difficile, là, pour la plaque d'immatriculation, que, chez eux, ils se déplaçaient partout sur le territoire, qu'il n'y avait pas de sentier dédié, qu'ils s'en servaient pour la chasse, pour la pêche, ils s'en servaient comme moyen de transport l'hiver.

Alors, on est après travailler avec trois tables différentes chez vous, trois tables qui ont été accompagnées avec un soutien financier, et on va définir avec eux c'est quoi, le réseau, ou c'est quoi, les besoins pour les sentiers de motoneige pour les années à venir. Alors, on les suit, on les accompagne et on tient compte des particularités et des différences territoriales de chacune des régions du Québec, et, chez vous, c'est tout à fait pertinent. C'est la région qui demande des adaptations particulières encore davantage. C'est chez vous, et on est conscients de ça et on accompagne vos comités qui ont été mis en place.

M. Ferland: Merci.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais reconnaître le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Merci, M. le Président. Tout le plaisir de vous saluer, les membres de la commission aussi, Mme la ministre, les gens qui vous entourent. Bon anniversaire à mon tour, au risque de me faire traiter de...

Alors, c'étaient les fleurs, voici le pot. Comme député de Rimouski, vous deviez bien vous douter que je vous parlerais du prolongement de, j'allais dire, l'autoroute 20 mais disons du prolongement de la 20, de la route 20, un dossier que M. Loranger connaît très bien. Puis, si je ne vous en parlais pas en commission, j'aurais de la misère à retourner à Rimouski.

Mme Boulet: Vous avez raison.

Construction du tronçon Cacouna-Le Bic et du tronçon Trois-Pistoles—Le Bic

M. Pelletier (Rimouski): Alors, nous fêtons, cet été, le 26e anniversaire, un autre anniversaire. Il est moins

heureux, celui-là. Nous fêtons le 26e anniversaire ou soulignons le 26e anniversaire du début de construction de cette voie-là. Dans un premier temps, on l'appelait le prolongement de la 20 — mais, chez nous, on l'appelle plus la voie de contournement de Rimouski — qui devrait être complétée en 2008, que vous avez annoncé tout à l'heure. D'ailleurs, vous l'aviez déjà annoncé chez nous aussi, 16 millions pour terminer la route vers Mont-Joli.

Alors, ma première question, ce serait: Est-ce que ce serait possible — vous avez vieilli de un an depuis la semaine passée; alors est-ce que ce serait possible — d'accélérer les travaux, par exemple, pour terminer en 2007? Première question.

Deuxième question après ça, c'est le tronçon Cacouna—Bic. Alors, je sais que, le tracé Cacouna—Trois-Pistoles, 37 km, normalement, tout est prêt. On est en train de faire les travaux d'ingénierie et de préparation, puis tout ça, là. D'ailleurs, je jouais au golf la semaine passée, dans un tournoi bénéfice, avec un ingénieur de BPR, puis il me disait qu'il était en train de travailler sur le tronçon Cacouna—Trois-Pistoles. J'étais très heureux. Et puis ça, c'est un 3 millions qui a été annoncé un petit peu avant les élections, par hasard. Et puis les travaux devaient commencer, en 2008, pour ce tronçon-là. Par contre, ma deuxième question: Quand est-ce que la pelle mécanique va être vraiment sur le terrain, là? Parce que pour nous, pour le public les travaux commencent quand la pelle mécanique commence à creuser dans la terre.

Deuxièmement, le tronçon Trois-Pistoles—Bic, les études d'impact ne sont pas lancées encore. Est-ce qu'on peut simultanément lancer les études d'impact pour ce tronçon-là de 47 km, pour devancer l'échéancier que vous nous aviez annoncé, je crois, l'automne passé? Vous avez parlé de 2019.

Une voix: ...

M. Pelletier (Rimouski): Non? Comme ça, vous allez avoir la chance de corriger l'échéancier. En tout cas, vous allez avoir la chance de corriger ça parce qu'en campagne électorale tous les candidats, incluant la candidate de votre parti, on s'est engagés à mettre des pressions sur le ministère pour accélérer les travaux parce que, vous savez, le tronçon Bic—Mont-Joli, ça a pris 26 ans. Ça fait une moyenne d'à peu près 2 km par année. Si on continue comme ça, ça va prendre 42 ans avant que le reste soit fini. Et puis vous savez qu'une route, plus on avance dans le temps, plus ça coûte cher. Parce que j'ai l'impression que de traverser Pointe-au-Père, une ancienne tourbière, ça a dû coûter des dollars au kilomètre, et puis il y a l'inflation, et tout ça.

Alors, si on veut accélérer les travaux — c'est ma troisième question — est-ce que c'est possible de penser à un échéancier qui entrerait à l'intérieur, par exemple, du 30 milliards qui a été annoncé, dont 10 milliards sur les nouvelles infrastructures, d'ici cinq ans? Est-ce qu'on pourrait penser que ce tronçon-là pourrait entrer dans la période d'ici cinq ans, au complet?

● (17 h 20) ●

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député de Rimouski. Je ne sais pas par où commencer ou par où partir. Quand on est arrivés au pouvoir, j'ai eu des représentations de faites de la députée de Matapédia

alors qui est venue nous demander expressément. Le tronçon Le Bic—Sainte-Luce était terminé à l'époque, et ce qu'elle nous demandait, ce qui était une volonté de la région — parce que je sais que vous êtes plus au nord, vous, bon — mais elle me disait: Tous les intervenants sont unanimes, qu'on doit terminer Sainte-Luce—Mont-Joli dans un premier temps. C'est un tronçon de 13 km. Les coûts estimés étaient à la hauteur de 60 millions de dollars. Alors, ce que j'ai dit à l'époque à Mme Doyer qui était venue avec les présidents des MRC, là, alors je lui avais dit: Regardez, on va commencer Sainte-Luce, puis on va se rendre à Mont-Joli, puis on va y aller selon les capacités budgétaires, financières, là, qu'on était capables d'assumer. Et je peux vous dire que, cette année, on met 16 millions sur le tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli, et il va nous rester 18 millions à faire.

Donc, ça devrait se terminer à la fin de l'année 2008, là. À l'automne 2008, on devrait ouvrir le tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli. Alors, en soi, ça, je pense que c'est une grande nouvelle pour la région, là. C'est des investissements importants qui ont été faits, à la hauteur de 15 à 20 millions de dollars par année, depuis notre arrivée en poste.

Maintenant, la portion qui vous intéresse davantage, évidemment c'est de Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic. On parle ici de 77 km de route, 825 millions d'investissement. Alors, vous comprendrez, là, que c'est difficile de vous mettre un calendrier pour les trois, quatre prochaines années, là. C'est quand même beaucoup, beaucoup d'argent. Ce sont des gros projets. Alors, ce qu'on s'engage à faire ou ce qu'on... puis on l'avait dit à la région. On avait rencontré notamment la Chambre de commerce de Rimouski. Alors, j'avais rencontré les gens de la chambre de commerce. Le premier ministre les avait rencontrés. On avait dit: On va accélérer puis on va débiter les travaux le plus rapidement possible. Alors, pour la portion Cacouna—Trois-Pistoles, on est assez avancés. On peut vous dire, là, que les travaux, là, avec des pépines, avec des gros camions, vous allez voir ça à partir de l'année prochaine.

À partir de 2008, on va commencer les chantiers, là, tels qu'on les a toujours annoncés. Alors, on n'est pas en retard. On respecte l'échéancier et le calendrier qu'on avait promis aux gens de la région.

M. Pelletier (Rimouski): C'est au début de 2008 ou à la fin de 2008?

Mme Boulet: Non, non, au début. À la programmation de 2008, il y aura des travaux de planifiés.

M. Pelletier (Rimouski): Qui vont commencer au début de l'été.

Mme Boulet: Qui vont commencer en 2008.

M. Pelletier (Rimouski): Au début de l'été.

Mme Boulet: Alors, toutes les étapes techniques, plans et devis, autorisations environnementales, les décrets, tout ça, c'est terminé pour la portion Cacouna—Trois-Pistoles.

Maintenant, alors de Trois-Pistoles à Le Bic — vous avez demandé tantôt l'étude d'impact — alors

l'étude d'impact va commencer cette année, également. Alors, l'étape technique, si on veut, de Trois-Pistoles—Le Bic va commencer en 2007. Donc, vous comprendrez qu'on ne peut pas tout faire en même temps non plus. Alors, les travaux vont commencer entre Cacouna et Trois-Pistoles dans un premier temps, mais parallèlement on va faire cheminer les étapes pour le tronçon Trois-Pistoles—Le Bic également.

Alors, le 2019, M. le député, bien honnêtement, je ne sais pas si c'est moi qui ai dit ça ou quelqu'un du ministère qui a déjà dit 2019, je ne pourrais pas vous dire, là. Ce que je peux vous dire: on va le faire le plus rapidement possible, en respectant notre capacité financière.

M. Pelletier (Rimouski): Est-ce que vous avez une date?

Mme Boulet: Bien, je n'aime pas ça, je n'en dis pas, de date. J'en dis de moins en moins parce qu'il y a toujours des imprévisibles. Ce n'est pas évident. On a de gros projets, de gros chantiers dans les projets de développement, là, qui sont en cours actuellement. Alors, on essaie de les faire. On sait que chacune des régions a son projet. C'est important, c'est structurant pour le développement économique, et on en est conscients. Et c'est dans ce contexte-là qu'on vous dit, oui, on va démarrer votre projet. Maintenant, j'aime autant ne pas vous donner de date, là. C'est 825 millions de dollars, c'est quand même un projet majeur, mais on verra selon notre capacité à chaque année, là, puis peut-être que, quand on aura démarré, dépendamment de la complexité sur le terrain, bien on sera en mesure de définir peut-être, de façon plus précise, les dates d'échéancier en cours, là.

Mais je vais laisser M. Loranger peut-être apporter des compléments d'information. Vous savez que M. Loranger a été directeur territorial pendant 17 ans, dans cette région-là, que c'est quelqu'un de très apprécié, un gars de terrain, comme on dit communément, et c'est pour ça qu'on est allés le chercher, parce qu'il cherche des solutions plutôt qu'autrement, et on est très contents de pouvoir compter sur son travail. Soyez assurés de ça: quand il parle de cette région-là, il a comme un petit faible puis il a comme tendance vers la... Il demeure encore là, entre autres.

Alors, M. le Président, si vous me permettez, je vais laisser la parole au sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Domingue): Je vais vérifier s'il y a consentement. Consentement. Vous donnez votre nom et votre fonction.

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

Le Président (M. Domingue): Merci.

M. Loranger (Jean-Louis): Mme Boulet a pas mal tout dit, à moins que M. Pelletier ait des questions plus spécifiques.

Le Président (M. Domingue): Il vous reste deux minutes.

Mme Boulet: M. Loranger dit qu'on a pas mal fait le tour. Je ne sais pas si vous avez... En fait, c'est 20 millions de dollars qu'on met, cette année, sur la 20: 16,1 qu'on met sur Sainte-Luce—Mont-Joli et 3,5 millions de dollars sur la préparation de Cacouna—Trois-Pistoles.

M. Pelletier (Rimouski): Bon. Comme ça, je vais poser mon autre question tout de suite. Il reste juste deux minutes?

Le Président (M. Domingue): Une dernière question. M. le député.

Aide du gouvernement fédéral dans le dossier du prolongement de l'autoroute 20

M. Pelletier (Rimouski): C'est une grosse question. Actuellement, la 20, ça, c'est une route qui rencontre, à une voie ou deux voies... comment vous l'appellez. Mais initialement c'était le prolongement de la 20, c'était une route à quatre voies. D'ailleurs, les viaducs sont construits pour recevoir quatre voies. Est-ce que vous négociez actuellement avec le gouvernement fédéral? Parce qu'on nous a toujours dit que, pour avoir une autoroute, ça prenait la participation du fédéral.

Est-ce que vous négociez actuellement avec le gouvernement fédéral pour justement compléter l'autre à côté, qui ne sera pas compliqué à faire? Il va suivre l'autre.

Mme Boulet: Pour la négociation avec le fédéral, effectivement la 20, elle a été reconnue dans le réseau routier national. Le fédéral l'a reconnue et l'a incluse dans sa liste des routes du réseau routier national. Maintenant, on n'attend pas après le fédéral pour la faire. Première des choses. On va la réaliser, que le fédéral y soit ou pas. Évidemment qu'on aimerait que le fédéral participe. Ça pourrait, un, soulager les finances, notre fonds routier et, deux, peut-être accélérer les travaux.

Maintenant, ce qu'il faut comprendre, c'est que, quand le fédéral reconnaît des routes — il en a reconnu, cette année, près de 2 500 km de plus au Québec — quand il reconnaît des routes, il ne donne pas plus d'enveloppe, il n'y pas de fonds dédié à la 20 comme il y a sur la 175 ou sur la 30. Si on avait un fonds dédié à la 20, bien ce serait facilitant. Maintenant, quand il reconnaît une route mais qu'il ne lui attribue pas de fonds dédié, c'est que, nous, on a toujours une même tarte, on reçoit de l'argent du fédéral, puis l'argent, bien c'est le même argent qu'il faut diviser en plus de routes. Alors, ce n'est pas nécessairement aidant, là, pour l'instant. Et ce qu'on vous dit, c'est que, nous, on s'est engagés à la faire, que le fédéral y soit ou pas.

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

Objectifs de la Politique québécoise du transport collectif

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Alors, de mon côté, j'aimerais également saluer la ministre ainsi que son entourage et les collègues autour de la table.

Vous allez me permettre d'aborder une question qui a été touchée mais sommairement plus tôt, la question du transport collectif, d'autant plus que, dans le comté de Laurier-Dorion, j'ai sept stations de métro et plusieurs routes d'autobus qui traversent le comté. J'aimerais vous dire à quel point aussi nous sommes fiers que nous sommes rendus dans la dernière phase de la construction de notre stationnement incitatif au métro Jean-Talon, puisque le transport collectif est la méthode de transport de choix à l'intérieur de Laurier-Dorion, je pourrais vous dire, très sollicitée par les citoyens. Et nous sommes d'ailleurs, comme vous dites, très fiers de ce projet-là qui est en train d'aboutir en ce moment.

Ce projet ainsi que d'autres projets s'installaient à l'intérieur de la Politique québécoise du transport collectif qui avait été annoncée, le 16 juin 2006, par le premier ministre et le ministre du Transport d'alors et qui s'installait à l'intérieur des orientations gouvernementales qui ont été annoncées en quelque sorte, en même temps, concernant le développement durable, la stratégie énergétique détaillée et évidemment dans le cadre de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

Et ce que j'aimerais savoir un petit peu, c'est les grandes lignes de cette Politique québécoise du transport collectif, c'est-à-dire les objectifs visés, et un petit peu l'état de la situation en ce moment. Depuis l'annonce au mois de juin 2006, où sommes-nous rendus en ce moment et qu'est-ce qui est prévu pour les prochains mois?

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

● (17 h 30) ●

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Merci, M. le député, de votre question parce qu'évidemment vous venez d'une région où le transport collectif, le transport en commun, joue un rôle crucial dans le déplacement des personnes. Et je pense que c'est dans ce contexte-là que le gouvernement a déposé, en juin 2006, sa Politique québécoise du transport collectif et sa mise en oeuvre. Vous savez, dans les territoires, je dirais, comme sur la région métropolitaine de Montréal et même à Québec, on a de plus en plus de déplacements. Le parc automobile au Québec augmente sans cesse.

Maintenant, il est important de sensibiliser la population et d'inciter les gens à utiliser davantage le transport en commun pour plusieurs avantages mais notamment dans un contexte environnemental de diminution de gaz à effet de serre, de congestion, de fluidité sur le réseau routier. C'est une tendance, et je vous dirais que c'est un phénomène partout à travers le monde. Toutes les sociétés tendent ou mettent des outils en place pour favoriser, inciter les gens à utiliser davantage le transport en commun. Alors, ce qu'on recherche à l'intérieur de la politique, c'est une augmentation de 8 % de l'achalandage d'ici 2012, et on pense atteindre cet objectif-là en augmentant l'offre de service de 16 %.

Alors, ce que ça comporte dans l'offre de service... et la Politique québécoise du transport collectif est un petit peu en lien avec également la stratégie énergétique, et je pense que les deux se combinent pour optimiser finalement les actions qu'on va poser par rapport au transport collectif. Alors, on a deux outils extraordinaires qui vont nous permettre d'aider les sociétés de transport dans les grands centres, d'aider également nos régions, parce que nos régions vivent d'autres difficultés de déplacement

collectif régional. Pour nos MRC dans les milieux ruraux, c'est important.

Alors, on a le Fonds vert, le Fonds vert qui est établi à partir des redevances pétrolières et gazières. Alors, ce Fonds vert là va récolter, va rapporter annuellement 200 millions de dollars. De ce 200 millions de dollars là, on en a 130 millions par année qui vont être affectés à la Politique québécoise du transport collectif. Alors, comment se répartit ce 130 millions de dollars là? C'est que, premièrement, on a un Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun, alors la fréquence, le nombre de parcours, les plages horaires, et on a également une portion qui est utilisée à la promotion du transport en commun. Alors, il faut sensibiliser les gens, il faut faire connaître davantage les offres de service. On a le métro de Laval qui vient d'ouvrir, et je pense qu'en soi on a même dépassé actuellement les prévisions de déplacement sur l'axe du métro de Laval.

Alors, c'est l'amélioration des services, comment peut-on améliorer le service pour faire en sorte que davantage de gens pensent à utiliser le transport en commun? Alors, c'est près de 100 millions de dollars qui vont à l'amélioration des services.

On a également, parce qu'il ne faut pas l'oublier, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional. Alors, on parle ici d'une aide aux MRC, aux municipalités régionales de comté, 6 millions de dollars; on a l'ajout d'un volet pour les conférences régionales des élus — alors nos CRE — alors c'est 2 millions de dollars; et un volet pour le transport interrégional par autocar, 3 millions de dollars.

Vous savez, dans les régions, les territoires sont grands, et on a un programme au ministère qui va aider un territoire donné à organiser un transport en commun. Et par ça, moi, chez nous, j'ai des idées puis des concepts qui ont été mis en place, qui sont tout à fait intéressants: Comment, dans une région donnée, peut-on utiliser, mettons, le transport scolaire dans une région donnée? Quelqu'un qui veut descendre pour aller faire des commissions, faire son épicerie, rencontrer son médecin pourrait, il peut. Chez nous, ça a été mis en place: on embarque dans l'autobus scolaire, parce que souvent notre autobus scolaire, avec la décroissance démographique de nos régions, dans les milieux ruraux, l'autobus est souvent à moitié plein, il a 25 % de sa capacité, alors les personnes âgées peuvent embarquer ou les personnes âgées ou les personnes qui n'ont pas de véhicule mais qu'on sait pertinemment qui n'ont pas un réseau de système de transport qui se rend jusque chez eux. Ils n'ont pas nécessairement non plus un système de taxi qui se rend jusque chez eux, alors ils embarquent carrément dans l'autobus scolaire, ils font leurs commissions dans le centre-ville et ils retournent à la fin de l'avant-midi ou à la fin de la journée.

Et ça, je pense que ce sont de très belles initiatives qu'on doit saluer dans le monde rural. Je pense qu'ils ont montré qu'ils étaient capables d'innover, de mettre en place de nouvelles idées, de nouvelles pistes de solution, de nouvelles avenues qui permettent aux gens, parce que l'objectif recherché, c'est de favoriser le déplacement des gens, des personnes sur un territoire donné pour qu'ils puissent aller vers des services. Alors, je pense que ça, c'est une très, très belle initiative.

On a également le Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Alors, c'est 3 millions de dollars. Alors, vous savez que, les gens qui sont à capacité ou à mobilité restreinte ou réduite, ce n'est pas toujours évident, les véhicules ne sont pas adaptés, les autobus: pas nécessairement dans nos régions ou même dans les grands centres. Alors, de permettre aux taxis ou aux autocars de s'adapter pour accueillir ces personnes-là, je pense que c'est un devoir et je pense que c'est une responsabilité sociale qu'on a au Québec. Et je pense qu'il faut être à l'écoute, mais il faut investir les argents.

D'ailleurs, les trois stations nouvelles du métro de Laval sont adaptées pour les personnes à mobilité réduite, et on a un projet d'adapter cinq stations actuellement dans le métro de Montréal, notamment le premier, je ne sais pas, Lionel-Groulx, je pense. C'est-u ça? Alors, il y aura cinq stations qui, dans une première étape, vont être adaptées pour le transport de personnes à mobilité réduite, et c'est déjà enclenché. On aura des adaptations qui seront faites sur une station, à très court terme.

On a également le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatif à l'automobile, alors les déplacements actifs, alors les gens qui se déplacent à pied ou à vélo, également Programme-employeur. Alors, les employeurs qui vont inciter, favoriser le déplacement de leurs employés à vélo ou à pied, il y aura de l'aide, il y aura un 2 millions et il y aura la promotion des modes alternatifs à l'automobile. Alors, il y a 11 millions de dollars pour les modes alternatifs à l'automobile.

On a également un programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique, 5 millions de dollars. Alors, vous savez que les voitures hybrides ont fait leur apparition, et c'est d'encourager les gens qui vont acheter des voitures hybrides. Alors, il y a un 5 millions de dollars qui seront consacrés au volet de ces nouvelles initiatives en termes de technologie.

On a également la bonification. On a un programme, une aide gouvernementale au transport collectif des personnes, alors 30 millions de dollars par année qui vont être attribués au volet Innovation et à l'admissibilité de nouveaux équipements. Alors, on parle de 30 millions de dollars. Et évidemment un gros morceau qui est important, c'est la SOFIL, alors la Société de financement des infrastructures locales du Québec. On parle ici de 504 millions de dollars sur cinq ans, avec une contribution du fédéral à la hauteur de 50 %, 25 % du gouvernement du Québec et 25 % des municipalités, et ça va aider essentiellement aux immobilisations. Et il y aura des montants importants qui iront aux sociétés de transport en fonction de leur achalandage. Et ça, la SOFIL est un ajout.

Alors, on a deux volets très importants: on a le 130 millions qui vient du Fonds vert, qui est réparti en différents programmes d'aide pour l'amélioration des services et aux collectivités, et on a le programme de collectif, 30 millions, et la SOFIL, 504 millions de dollars sur cinq ans.

Alors, c'est une très belle politique, avec des outils. Des fois, on met en place des politiques, comme gouvernement, puis on n'a pas de marge de manoeuvre, il n'y a pas d'argent, il n'y a pas de... Mais là c'est intéressant parce qu'il y aura des actions concrètes qui

vont pouvoir découler de cette politique-là parce que les fonds sont là, parce que les actions ont été reconnues, précisées. Il y a des objectifs qui sont fixés dans cette politique-là, et on est très heureux d'avoir contribué à la mise en place de cette politique-là. Et je pense que, dans les mois et dans les années à venir, ça va redéfinir le portrait du Québec dans son déploiement ou dans son efficacité par rapport au transport collectif sur le territoire québécois.

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

Accessibilité du métro de Montréal pour les personnes à mobilité réduite

M. Sklavounos: Vous avez mentionné la question de l'adaptation des stations de métro pour des personnes à mobilité réduite. Vous avez parlé de Lionel-Groulx et de quelques autres stations qui s'en venaient. Est-ce que le projet est d'éventuellement adapter toutes les stations de métro? Est-ce qu'il y a quelque chose qui est prévu? Et ce serait quoi, l'échéancier, là, sur ces travaux-là? Je sais que c'est une question un petit peu pointue, là.

Mme Boulet: Oui. Je vais essayer de trouver, là, mais j'avais les cinq, là. Alors, les cinq stations sont Lionel-Groulx, Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Berri-UQAM et Bonaventure. Et Lionel-Groulx pourra être accessible dès 2008, tandis que les travaux pour les quatre autres stations seraient réalisés au cours de la période 2008 à 2010. Oui, c'est Lionel-Groulx, Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Berri-UQAM et Bonaventure. Alors, on est conscients des besoins.

Et je voulais vous dire également qu'en termes d'investissement dans le transport en commun, comme gouvernement, on a investi, cette année, 428 millions de dollars dans le soutien au transport en commun. Alors, ça représente 15 % à peu près des investissements qui se font, et en ce sens on est une des provinces en tête de liste, là, par rapport à l'aide ou la contribution du gouvernement par rapport à ces sociétés de transport. Et on a également, parce que ça, c'est l'aide directe qu'on fournit en termes d'argent sonnante, mais on a également un PTI, ce qu'on appelle un plan triennal d'immobilisations, pour les projets en transport en commun, et cette année, là, dans le PTI, c'est près de 700 millions de dollars. En fait, si on prend le MTQ, 502 millions pour le MTQ. Plus les partenaires, ça représente 700 millions de dollars de projets qui sont inscrits au plan triennal d'immobilisation pour l'année 2007.

Alors, je pense qu'on est très largement engagé dans le transport en commun et je pense qu'on n'a qu'à voir, là, les projets qui sont soulevés par les sociétés de transport. Je pense qu'il y a une espèce de mouvement de fébrilité à l'heure actuelle, et tout le monde a des beaux projets à mettre en place. Et soyez assurés que le gouvernement sera partenaire selon sa politique, là: 100 % pour les systèmes de transport lourd, 75 % pour la rénovation ou pour l'amélioration puis 50 % pour l'achat d'autobus.

Alors, on est toujours très présents avec les sociétés de transport. D'ailleurs, moi, j'ai rencontré les sociétés de transport il y a peut-être trois semaines, un mois, et on doit avoir une rencontre d'ici la fin juin pour

définir, là, les paramètres du Fonds vert et quels seront les projets qui pourront être accompagnés et soutenus par cette contribution.

● (17 h 40) ●

M. Sklavounos: Si vous me permettez de revenir sur l'adaptation de ces stations de métro, quel est le coût moyen environ — c'est quand même détaillé — afin d'adapter une station de métro pour que les personnes à mobilité réduite puissent y avoir accès? Est-ce que vous avez une idée un petit peu d'où se chiffrent ces travaux-là par projet, par station?

Mme Boulet: Je n'ai pas les coûts précisément, M. le député. On va faire la recherche puis on va vous revenir, là. On va revenir à la commission, au secrétariat de la commission pour vous donner plus de détails sur, un, les coûts puis, deux, quand est-ce que les travaux sont planifiés pour chacune de ces stations-là.

Développement d'espaces de stationnement incitatif près des stations de métro

M. Sklavounos: Parfait. Un autre projet qui m'intéresse particulièrement — j'ai fait mention un petit peu: dans le comté de Laurier-Dorion, nous avions eu un stationnement incitatif au métro Jean-Talon. Est-ce qu'il y a d'autres projets de ce genre-là qui sont prévus sur l'île? Et, concernant ce projet en particulier, je sais que nous devons être dans la phase finale, mais, si vous avez des renseignements à ce niveau-là, est-ce qu'il y a d'autres stationnements incitatifs qui sont prévus?

Mme Boulet: M. le député, là, comme je vous dis, là, on peut faire une petite recherche puis vous revenir un petit peu plus tard. Je ne sais pas si on peut passer à une autre question puis vous revenir, là, pour vous donner plus de précisions par rapport aux stationnements incitatifs.

M. Sklavounos: Bien oui. Alors, j'ai une question.

Mme Boulet: ...les gens du transport en commun, là, c'est ça, les spécialistes, là, ils ne sont pas là. Ils ne sont pas là, malheureusement, mais on va vous revenir. On va vous trouver la réponse puis on va vous revenir. Ça nous fait plaisir.

M. Sklavounos: O.K. Vous pourrez nous fournir ça à un autre moment, un petit peu plus tard.

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

Poursuite des investissements sur le réseau routier

M. Sklavounos: Il n'y a pas de problème. Je vais passer à une question un petit peu plus générale. On a parlé de stratégie d'investissement pour améliorer l'état du réseau routier, en quelque sorte. Est-ce que vous pouvez me parler un petit peu plus en détail de ce qu'est cette stratégie, des échéanciers, les sommes qui sont investies afin d'améliorer la situation routière?

Mme Boulet: O.K. Alors, évidemment, M. le Président. Puis je vais prendre un petit tableau parce que, M. le Président, j'aime ça le montrer. Tu sais, un tableau, ça parle tout seul, hein, les gens qui sont plus visuels qu'auditifs.

Des voix: ...

Mme Boulet: Il y en a qui vont le voir, puis c'est ce qui compte.

M. Sklavounos: Oui.

Des voix: ...

Mme Boulet: Alors, je vous le passerai. M. le député, je vous le passerai, ça va me faire plaisir.

Une voix: ...

Mme Boulet: Bien, c'est important. Alors, M. le Président, alors, ici, on a un tableau des investissements, parce que, vous savez, ça prend des investissements. Il y a des partis qui disent qu'il ne faut pas mettre d'argent sur la dette, là, mais, malheureusement, si on n'investit pas, si on ne répare pas nos structures... Que ce soit le réseau routier, que ce soient les écoles, que ce soient les CHSLD, les hôpitaux, ça fonctionne par service de dette, et c'est important de mettre à niveau, de maintenir à niveau ce parc d'infrastructures là parce que c'est le patrimoine, c'est ce qu'on va léguer en héritage aux générations qui vont nous succéder.

Alors, c'est important de réparer et de mettre à niveau. Je pense qu'on ne peut pas laisser les écoles avec des toits qui coulent puis des fenêtres qui laissent entrer l'air. Alors, c'est dans le même contexte. Notre réseau routier, c'est un actif de 10 milliards. En fait, juste les structures, c'est 10 milliards. L'ensemble du réseau, c'est 50 milliards, M. Jean?

Une voix: ...

Mme Boulet: Alors, l'ensemble du réseau, M. le Président...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...65. Alors, l'ensemble du réseau, c'est un actif qui représente 65 milliards de dollars. Alors, c'est important, le réseau, M. le Président. Je tiens à dire que le réseau, malheureusement il a été sous-financé pendant des années, malheureusement. Mais là c'est important de dire que...

Des voix: ...

Mme Boulet: De toute façon, on est en 2007, et ce qu'on doit dire, c'est que c'est important d'investir massivement.

Alors, tout le monde, on a connu, avec beaucoup de peine et de difficultés, là, l'effondrement du viaduc. Alors, il y a une conscience, là, qui s'est faite là, qui était là, présente, mais qui s'est accentuée. Et on a un parc des structures au Québec, M. le Président. 75 % à

80 % des structures s'est fait entre 1955 et 1975. Donc, notre réseau a atteint une certaine maturité, et cette maturité-là nécessite qu'on investisse davantage.

C'est un réseau qui est vieillissant, donc qui nécessite plus d'investissements, plus de rénovations, plus de réparations, et c'est dans ce contexte-là que le gouvernement s'est engagé à investir davantage. Alors, cette année, M. le Président, c'est 1,7 milliard de dollars. Ce qu'on s'est engagés à mettre pour les quatre années — 2007, 2008, 2009 et 2010 — c'est 7,9 milliards de dollars, M. le Président: 1,7 cette année; 2, l'année prochaine; 2,1, les deux autres années. On parle de 2009 et 2010. Alors, c'est 7,9 milliards de dollars. 67 % de ce budget-là va dans les régions du Québec. Et, si on calcule ce qu'on a mis de 2003 à 2007, on avait mis 4,4 milliards de dollars. Alors, 4,4 plus 7,9. C'est plus que 12 milliards de dollars qui auront été investis sur le réseau routier.

Alors, cette année, par rapport à l'année dernière, c'est 400 millions de plus, et, sur les 400 millions de plus, il y a une augmentation significative sur la conservation des structures. Alors, pour la conservation des structures, on est passés de 253 millions à 440 millions, donc c'est une augmentation de 74 %, ce qui est très important. Ça va nous permettre d'intervenir sur à peu près 850 structures, comparativement à 450 l'année dernière. Ça va créer, au Québec, 1 600 chantiers et ça va créer des emplois pour environ 16 000 personnes, M. le Président. Alors, c'est très significatif. On va intervenir sur 1 600 km de chaussées au Québec. Et, en termes de conservation de chaussées, c'est 450 millions de dollars qui seront consacrés à la conservation des chaussées et c'est une augmentation de 112 millions sur le budget de développement du réseau.

Alors, M. le Président, on est très contents, très heureux de ces investissements-là qui sont importants, qui sont significatifs. Mais le gouvernement agit de façon responsable. On est conscients qu'il y a des besoins, et les argents, les investissements sont là, tels qu'annoncés à la programmation. C'est parce qu'on pourrait regarder. Les députés de l'ADQ n'aiment pas bien ça qu'on augmente les budgets, mais on va montrer, dans chacun des comtés, ça a représenté quoi en termes d'investissement. Et je pense que tous et chacun d'eux sont très contents qu'on investisse massivement dans leur comté, dans leur région, parce que chacun d'eux ont des projets qui vont être importants pour l'avenir de leur région, pour le développement économique, pour la sécurité et la fluidité. Chacun de ces députés-là vient me voir tour à tour pour me dire: Ce serait intéressant que tel projet se termine plus rapidement, Mme la ministre. Alors, chacun d'eux, peu important les partis, ont à coeur de développer le réseau routier et d'améliorer leurs routes respectivement dans leur comté, dans leur région.

Alors, M. le Président, pour le faire, ça prend des budgets. Les budgets sont là, et on est très heureux.

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

Une voix: ...dépôt.

Le Président (M. Domingue): Le député de Blainville me demande le dépôt. Est-ce que vous pouvez faire le dépôt à la commission?

Mme Boulet: Le dépôt du tableau?

Le Président (M. Domingue): Oui, le dépôt du tableau.

M. Gingras: Est-ce que c'est celui qui montre l'évolution de la dette aussi? Vous l'avez?

Une voix: ...

M. Gingras: En parallèle.

Une voix: ...

Mme Boulet: M. le Président, là, c'est celui que j'ai montré...

M. Gingras: Oui.

Mme Boulet: ...c'est le portrait des investissements routiers. En fait, on a une moyenne ici de 1994 à 2002. Après ça, on part des années de 2003 à 2010.

M. Gingras: Juste un dépôt. M. le Président, j'ai demandé juste un dépôt.

Une voix: Consentement.

Document déposé

Le Président (M. Domingue): Consentement pour le dépôt? Merci. Alors, je vais reconnaître le député de Blainville.

Utilisation des ponts d'étagement

M. Gingras: Merci, M. le Président. Il nous resterait quelques minutes avant 18 heures, donc je vais, si vous me le permettez, poser des questions brèves et j'aimerais des réponses aussi qui soient brèves.

M. le Président, on a parlé tantôt de viaducs qui avaient été construits dans les années 1971, qui n'avaient pas été utilisés par la population du Québec, donc des investissements assez considérables qui n'ont jamais servi à la population du Québec. Donc, j'aimerais savoir de la ministre: Est-ce qu'il y en a d'autres comme ça à travers le Québec?

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

Mme Boulet: M. le député, bien une réponse bien brève: Pas à notre connaissance.

Coût des travaux de démolition des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency

M. Gingras: ...Mme la ministre, je vous fais part d'un autre élément comme les viaducs par-dessus la 640, donc, on parle de — construit aussi dans les années soixante-dix; on parle de — l'autoroute Dufferin-Montmorency et la démolition des deux bretelles. Mme la ministre, ma question est: Combien ça va coûter? Donc, la construction des deux bretelles, qui n'ont jamais été utilisées, cette partie de l'autoroute... par la population du Québec. La destruction va coûter combien?

Mme Boulet: Alors, la destruction de l'autoroute Dufferin, des bretelles, c'est 20 millions de dollars: 11 millions pour le MTQ et 9 millions pour la ville de Québec.

M. Gingras: 11 millions, MTQ; 9 millions, ville de Québec.

Mme Boulet: En fait, la démolition, c'est 6,7 millions de dollars pour la démolition. Le reste, c'est le réaménagement de l'ensemble du secteur.

M. Gingras: Donc, je comprends, Mme la ministre, que le chiffre de 20 millions que vous faites état... donc c'est des infrastructures qui n'avaient jamais été utilisées. Et ça comprend tout, le 20 millions? Ça comprend et la démolition et la réfection?

Mme Boulet: Et le réaménagement du site, oui.
● (17 h 50) ●

M. Gingras: Donc, ça comprend tout, Mme la ministre?

Mme Boulet: Oui, monsieur.

Mesures visant à améliorer la sécurité du réseau routier

M. Gingras: Merci. Sur un autre sujet maintenant. Vu que le temps passe rapidement, Mme la ministre, j'aimerais parler des points noirs, points noirs en termes d'insécurité routière ou de sécurité routière. Mme la ministre, je vous demande...

Il y a plusieurs, plusieurs endroits au Québec qui sont des endroits où la sécurité routière n'est pas assurée soit par un mauvais entretien de la route soit par une route qui ne pardonne pas, donc qui ne permet pas, comme d'autres routes, de pardonner soit à des jeunes ou à d'autres. L'identification et la correction de ces sites-là est facile à faire. C'est les sites à concentration d'accidents élevée.

Je vous donne un exemple, Mme la ministre. À Saint-Eustache, voilà quelques semaines, il est arrivé un incident déplorable — dû fort probablement à une route effectivement qui n'était pas conçue pour une circulation routière — fait par effectivement un jeune. Un autre exemple, Mme la ministre — puis je vais vous en citer quelques-uns, et vous allez comprendre mon propos et où je m'en vais avec ça: sur la route 335 — on l'appelle la courbe à Monette... il y a eu quatre ministres qui ont promis une correction de la route. Concentration élevée d'accidents: on parle de plus de 14 accidents au cours des dernières années, une cabane à sucre où plusieurs jeunes et familles sortent de là, dans une courbe dangereuse.

Donc, Mme la ministre, ma question: Quand vait-on corriger ces routes qui ont des problèmes majeurs de conception, qui étaient faites, comme je l'ai entendu, pour les promenades à chevaux et qui maintenant sont utilisées par les véhicules? C'est des routes qui n'ont pas été transférées aux municipalités, qui sont des routes provinciales.

Je vous donne un autre exemple, Mme la ministre — et je vous demanderais de répondre aux trois par la suite: Saint-Pie-de-Bagot. En direction de Saint-Pie-de-Bagot, il y a eu trois accidents récemment, qui

ont eu lieu récemment, et savez-vous ce qui est arrivé — Mme la ministre, j'espère que vous allez trouver ça déplorable aussi? Les policiers de la Sûreté du Québec laissent des feux de Bengale aux citoyens pour dire: Est-ce que vous pourriez, lors du prochain incident, accident, mettre les fusées de façon à ce que ce soit moins dangereux? Donc, déjà, ces sites-là sont identifiés. Déjà, ces sites-là sont rapportés au ministère.

Mme la ministre, qu'est-ce que vous faites pour faire les corrections? Vous serez d'accord avec moi que ces corrections-là ne coûtent pas cher. C'est des interventions qui sont d'après moi les plus rentables en termes de réduction d'accidents... les coûts pour corriger ces situations-là.

Donc, Mme la ministre, je vous ai donné trois situations et j'aimerais savoir: Quand allez-vous intervenir avant qu'un accident tragique n'arrive encore à ces trois points-là? Combien il y en a, au Québec, de ces points noirs là? Vous devez le savoir. Le ministère doit le savoir. Et vous m'avez dit que votre priorité, c'était sécurité, sécurité, sécurité. Ça fait des années, Mme la ministre. Est-ce que ça va être corrigé avant un prochain incident funeste?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, merci. Je voudrais relever le ton alarmiste du député, premièrement, M. le Président, parce qu'ici les gens travaillent tous à corriger les problématiques qu'il y a sur le réseau routier du Québec. Les points noirs, les courbes hors standard ou non standard, c'est la priorité et c'est dans ce sens-là que la programmation, elle est établie à chaque année, M. le Président.

Ceci dit, il y a, sur le réseau routier responsable... sous la responsabilité du MTQ, il y a 30 000 km de route, M. le Président. Alors, à chaque année, on en corrige. On corrige des situations, on corrige des tronçons de routes, on corrige des problématiques de points noirs, il y a des enquêtes du coroner, et le ministère fait un travail exemplaire à ce niveau-là.

Ceci dit, c'est facile d'agir en gérant d'estrade. On corrige des endroits, puis il y aura toujours des endroits. 80 % des accidents, c'est dû à un comportement humain. Et c'est ça, M. le député, et c'est ça, parce que ça a été dit amplement avec le rapport ou... pas le rapport, mais avec le travail de la Table québécoise de la sécurité routière. 80 % des accidents, c'est le comportement humain. Alors, on aura beau corriger toutes les routes du Québec... C'est ce qu'on s'engage à faire, les corriger progressivement. On a mis les montants. Les budgets sont là, et le travail se fait progressivement.

Ceci dit, il y a des accidents qui se passent sur les autoroutes, puis il n'y a pas de point noir, puis il n'y a pas de courbes qui sont non conformes. Alors, c'est important, c'est le travail qu'on fait.

Maintenant, on va répondre par rapport aux questions du député. Mais, comme je vous dis, le travail, il se fait, il se fait de façon rigoureuse, et toutes les situations ou les tronçons problématiques sont identifiés, et les corrections sont apportées. Premièrement, les budgets sont là, mais il faut que les plans et devis, il faut que les expropriations, les déplacements d'utilités publiques, les activités connexes... il y a des travaux préparatoires à

faire pour chacun de ces cas, et la plupart d'entre eux sont à l'étape de préparation.

Alors, on va laisser M. Jean répondre. Le sous-ministre, si vous permettez, M. le Président, va compléter la réponse.

Le Président (M. Domingue): Allez-y.

M. Jean (Denys): Alors, M. le Président, effectivement les interventions du ministère sur le réseau routier priorisent la sécurité routière. Donc, on identifie ce qu'on appelle les points noirs et on agit sur les points noirs de deux façons.

Premièrement, le 1,7 milliard prévu au budget dans l'amélioration du réseau routier vise à corriger effectivement certaines déficiences de sécurité routière. Les gens qui sont familiers, par exemple, avec le Bas-Saint-Laurent savent que la 185 a été réputée pendant des années, et le reste toujours, comme une route accidentogène très élevée. Le projet d'investissement qui va friser le milliard de dollars vise à corriger effectivement un certain nombre de problématiques de sécurité routière. Je pourrais faire le même discours pour la 175, où il y a eu des points noirs identifiés. Et le projet de réfection de la 175 a pour objectif justement de corriger ces lieux accidentogènes.

Deuxième volet. Effectivement, on répertorie, sur le réseau, un certain nombre de points, soit des courbes dangereuses, soit des intersections dangereuses, soit des routes, comme le député l'évoquait, qui ne pardonnent pas, dans le sens qu'elles ne permettent pas les sorties de route sécuritaires. On a une série d'interventions annuelles prévues sur ces points noirs là où on fait des corrections.

Pour les cas précis que vous avez soulevés, on va faire la recherche, on va vous revenir, mais je sais que, spécifiquement pour des points noirs non prévus, dans des projets routiers, en 2007-2008, on met autour de 70 millions en correction de points noirs qui ne sont pas dans la programmation de travaux routiers cette année mais qui méritent une intervention rapide et urgente.

M. Gingras: Merci, M. le Président. Je serais content que le ministère effectivement me revienne sur ces points noirs là qui m'ont été identifiés par différents députés.

Mme la ministre, je ne suis pas alarmiste, je suis réaliste. Qu'allez-vous répondre à la dame, la mère de famille? Qu'allez-vous répondre à ses trois enfants? Cette mère de famille là est décédée à l'intersection de la route 112 et 231. Tout ce que ça prend, c'est un feu de circulation. Les citoyens de la région estiment que cette intersection est dangereuse et ils réclament l'installation d'un feu de circulation pour remplacer le clignotant existant. Qu'allez-vous répondre, Mme la ministre, à ces trois enfants-là qui ont perdu leur mère?

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça.

M. Cholette: C'est superdangereux, ce que tu fais.

M. Gingras: M. le Président, je m'excuse, là, mais j'ai droit à mon opinion.

Des voix: ...

M. Gingras: Pourriez-vous rappeler à l'ordre les députés du parti au pouvoir, qui ne peuvent corriger les situations qui sont identifiées et qui restent à être corrigées?

Une voix: C'est épouvantable.

M. Gingras: Je ne parle pas de points noirs à 1 milliard, je parle de points noirs ou de simples corrections qui sont simples et qui sauveraient la vie, on parle de, cette année, un bilan routier de 717 décès, de plus de 50 000 accidents, de plus de 50 000 blessés. Donc, tout ce qu'on veut, c'est réduire. Et j'ai le même objectif que Mme la ministre, donc de réduire le nombre d'accidents au Québec. Maintenant, on peut-u intervenir aux bons endroits, Mme la ministre?

Le Président (M. Domingue): Mme la ministre, je vais vous laisser répondre, il nous reste 30 secondes.

Mme Boulet: Alors, M. le Président...

M. Ouimet: M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Oui. Je m'excuse, Mme la ministre.

M. Ouimet: Il reste à peine 20 secondes. Moi, je pense qu'on pourrait peut-être revenir à 20 heures avec une réponse et faire appel au fair-play habituel de notre collègue de Blainville. Les liens, les associations qu'il est en train de faire m'apparaissent très tendancieux à ce moment-ci.

Le Président (M. Domingue): Est-ce que c'est une question de règlement?

M. Cousineau: ...le temps du parti de l'opposition officielle?

Le Président (M. Domingue): Il reste huit secondes.

M. Cousineau: Pardon?

Le Président (M. Domingue): Là, il reste huit minutes. Excusez.

M. Cousineau: Huit minutes. Donc, à 20 heures, ils vont avoir huit minutes, là.

Le Président (M. Domingue): Oui. Alors, je vais suspendre la séance jusqu'à 20 heures. Vous pourrez répondre par la suite, Mme la ministre.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 heures)

Le Président (M. Domingue): À l'ordre, s'il vous plaît! On va reprendre les travaux de la commission.

Alors, puisqu'il y avait une question qui était posée à la ministre à la fin de la séance, alors je vais laisser la parole à Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de revenir sur la dernière intervention du député de Blainville par rapport à un accident particulier, comme il y en a évidemment plein d'autres au Québec.

On parle d'un bilan de 717 décès pour l'année 2006. C'est 10 de plus que ce que l'on a en 2005. Évidemment, chaque décès ou chaque mort est un décès de trop au Québec, et c'est important, dans ce contexte-là, de mettre en place des mesures, des solutions. Et on parle ici de sensibilisation. Alors, il y a des campagnes de sensibilisation qui sont faites par la Société de l'assurance automobile du Québec, 5 millions de dollars cette année pour faire des campagnes de publicité choc à la télévision. Je pense que tout le monde les a vues, tout le monde est en mesure de s'en rappeler, de s'en souvenir parce que, quand on les regarde, c'est avec beaucoup d'émotion qu'on réagit à ces publicités-là. La sensibilisation.

Il y a la mobilisation, alors tous les gens, tous les partenaires du milieu. Quand on dit que 80 % des accidents sont dus à des comportements humains, il est clair qu'il faut mobiliser l'ensemble de la population. Que l'on parle des villes, des municipalités, que l'on parle des partenaires, les entreprises de camionnage, que l'on parle des corps policiers, alors tout le monde doit se sentir interpellé par ce bilan routier, tout le monde doit agir, tout le monde doit sensibiliser, doit être préoccupé parce que c'est une question de société, et je pense que c'est important de mobiliser tout le monde.

Et évidemment il y a le contrôle accru de la sécurité publique. Alors, les policiers vont, au cours des semaines et des mois qui ont passé et des semaines et des mois à venir, vont faire des opérations particulières, vont être plus présents sur le réseau routier. Je sais qu'on a vu, cette semaine, entre autres, des barrages pour l'alcool. On sait que la vitesse est responsable de 38 % des accidents. La vitesse, 38 %; l'alcool, 30 % alors, M. le Président; le comportement humain, 80 %, on ne le répètera jamais suffisamment. Parce qu'on a beau vouloir réparer toutes les routes du Québec, il y aura toujours le facteur humain qu'on ne contrôle pas. Et, dans le cas d'un accident, il faut toujours voir l'accident, le contexte dans tout ce qu'on a comme éléments. On ne peut pas simplement dire: Il y a eu un décès là puis il y avait un problème avec une intersection ou il y avait un problème avec une route, ou il y avait un problème.

Quand on dit que 80 % de l'accident est dû à un comportement humain, c'est qu'il faut prendre en considération: Est-ce qu'il y avait l'élément de la vitesse? Est-ce qu'il y avait un élément de boisson? Est-ce qu'il y avait d'autres éléments qui ont pu faire en sorte que le contexte ou l'accident s'est produit à un moment donné, sur un tronçon routier en particulier.

Alors, c'est important de regarder ça mais en même temps être capables de s'éloigner un petit peu puis de regarder l'ensemble des éléments qui ont composé l'accident ou l'événement tragique et d'en faire une analyse objective, M. le Président, parce que, quand on fait comme le fait le député de Blainville, je pense

que ça ne sert pas à personne, ce n'est pas constructif et ce n'est pas comme ça qu'on va faire ni de la sensibilisation. Et ce n'est pas comme ça que le ministère non plus travaille pour améliorer le réseau routier au Québec.

Alors, oui, M. le Président, il y a des enquêtes du coroner quand il y a des accidents, et le ministère s'applique à mettre dans sa programmation les recommandations du coroner dans les accidents. Il s'applique également à voir quels sont les points noirs, quels sont les tronçons ou les courbes qui sont non standard, quelles sont les courbes où on a une difficulté d'entretien parce qu'il y a beaucoup d'ombrage, parce qu'on est près d'une rivière et qu'il y a tout le temps un petit peu de bruine. Alors, il y a des contextes tout à fait particuliers, il y a des territoires. Il faut tenir compte de la géographie du territoire donné. Et ça, ce sont tous des éléments qui doivent être pris en compte. Et le ministère agit de façon tout à fait responsable. C'est la mission du ministère. Je l'ai dit, la priorité numéro un, c'est la sécurité, et la programmation est faite en tenant compte de ces éléments-là.

Alors, M. le Président, j'aimerais juste dire pour terminer que j'aimerais savoir, moi, de la part de l'ADQ, combien eux seraient prêts à investir sur le réseau routier, à chaque année, et à partir de quel portefeuille, s'ils sont contre l'endettement, à partir de quel portefeuille ils prendraient ce financement-là, et comment il serait prêt à mettre, lui, pour réparer et pour entretenir le réseau routier, parce qu'à la hauteur de 1,7 milliard de dollars c'est du sans précédent, c'est du jamais-vu.

Il n'y a pas un gouvernement au Québec, depuis les 30 dernières, bien depuis toutes les années finalement de l'histoire du Québec, qui a investi autant d'argent. Alors, je pense que ça, c'est d'agir de façon responsable. Et, oui, si on veut corriger des intersections, oui, si on veut corriger des points noirs puis des courbes hors standard, il faut, d'abord et avant tout, mettre de l'argent pour pouvoir réaliser les travaux, M. le Président, et ça, je pense qu'on le fait et que personne ne peut dire quelque chose là-dessus.

M. Gingras: Merci, Mme la ministre.

Le Président (M. Domingue): Je donne la parole au député de Blainville.

Responsabilités des contrôleurs routiers

M. Gingras: Merci, M. le Président. Il me reste un gros huit minutes. Ça me fait plaisir que la ministre ait pu s'expliquer sur mon temps de question. Mme la ministre, premièrement, ce que je vous évoquais tantôt, ce n'est pas du sensationnalisme, c'est tout simplement pour être réaliste avec ce qui se passe sur le réseau routier.

On va passer à une autre question, si vous le permettez, parce que, le temps étant limité... Vous parliez de mobiliser les ressources, et je suis entièrement d'accord avec ça. Qu'est-ce que vous comptez faire avec les agents de sécurité routière et contrôleurs routiers qui demandent de pouvoir intervenir, sur le réseau routier, pour la circulation des usagers de la route qui font fi des règlements? Qu'est-ce que Mme la ministre en pense?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, en ce qui a trait aux contrôleurs routiers, il y a des discussions présentement avec la Sécurité publique. Alors, ces discussions-là se poursuivent. On sait que les contrôleurs routiers voudraient avoir plus de pouvoirs et voudraient être en mesure d'émettre des billets d'infraction.

Ceci dit, ça relève davantage, là, des pourparlers avec la Sécurité publique, avec la Sûreté du Québec notamment, avec les corps policiers municipaux. Alors, pour l'instant, il y a des discussions qui se font au ministère de la Sécurité publique, M. le Président.

M. Gingras: M. le Président, juste pour voir, est-ce qu'il y a un échéancier de fixé à la fin de ces discussions-là, parce que ça fait des années qu'on entend parler que les contrôleurs routiers veulent effectivement intervenir sur le réseau routier? Et qu'est-ce que Mme la ministre compte faire, M. le Président, pour effectivement mobiliser les ressources, mobiliser toutes les ressources que nous avons et qui seraient capables d'intervenir sur le réseau routier?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, alors je ne peux pas donner de date butoir ou d'échéancier aux discussions. Il faudrait peut-être parler au ministre de la Sécurité publique. Ce qui est clair pour nous, c'est que, que ce soient les corps policiers ou les contrôleurs routiers... doivent convenir de leurs champs de compétence, et c'est à partir des discussions qu'ils auront, là, qu'on pourra convenir d'un terrain d'entente. Mais il faudra vérifier auprès de mon collègue à la Sécurité publique.

Le Président (M. Domingue): Dernière question, M. le député de Blainville.

M. Gingras: Ça va, je vais passer mon tour. On y reviendra tantôt, parce qu'amorcer un bloc, là, avec une minute... Donc, je vais réserver ce temps de parole là à plus tard.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais donner la parole au député de Bertrand.

Travaux d'élargissement de la route 175

M. Cousineau: Alors, merci, M. le Président. Alors, on va continuer un petit peu, Mme la ministre, avec les ententes.

En ce qui a trait à l'autoroute 73, la route 175, bon, le 22 août 2002, bon, il y a eu l'annonce du projet avec M. Landry et M. Chrétien. Le 7 mai 2004, il y a eu une première entente-cadre qui a été signée entre Paul Martin et notre premier ministre actuel. C'était une entente-cadre — vous me corrigez si je me trompe — de 525 millions et puis 262 millions, là, de la part du fédéral, 262,5 millions de la part du provincial, et puis devait suivre — parce que, là, on parle de 2004, on parle du 7 mai 2004; devait suivre — une entente détaillée. Est-ce que cette entente-là, elle est encore en négociation? Est-ce qu'elle a été signée? Où est-ce qu'on en est dans cette entente-là?

Mme Boulet: Alors, pour ce qui est de la 175, effectivement c'est le 22 août 2002 que les premiers

ministres... Jean Chrétien et Bernard Landry qui ont confirmé l'élargissement à quatre voies de la route 175 entre Québec et Saguenay. Alors, à l'époque, les coûts estimés du projet étaient à la hauteur de 525 millions de dollars. Alors, il y a eu une première entente de principe sur les coûts estimés de départ, de 525 millions.

L'avancement de ce dossier-là, c'est qu'on est sur le point de signer la phase I. On attend, d'ici quelques jours ou quelques semaines, là, la signature de la phase I de l'entente pour les 525 millions de dollars.

Maintenant, le projet a évolué, et on est passé de 525 millions à 700 millions, donc, on peut dire, la phase II finalement de la route 175. Et cette entente-là, elle est négociée, mais on n'est pas à l'étape de la signature pour l'instant.

Alors, sur la 175, c'est le plus gros chantier au Québec, cette année, 123 millions de dollars qui vont être consacrés à la construction de la 175. Il y a eu sept contrats de donnés en 2006, trois contrats sont spécifiés dans la programmation pour 2007. Il nous reste, sur les 174 km de route, il nous reste 83 km à construire et 12 chantiers à lancer en appel d'offres, là, dans les années à venir. Alors, l'échéancier était prévu pour 2009-2010.

Alors, à ce jour, on a 364 millions de dollars qui ont été engagés dans la 175. À ce jour.

● (20 h 10) ●

M. Cousineau: Dans l'entente qui est en train d'être négociée et qui va être signée prochainement, là, comment c'est couvert, au niveau de l'entente, les dépassements, parce qu'au départ on parlait de 525 millions, là?

Mme Boulet: Bien, en fait, on couvre la phase I, 525 millions, et il y a une deuxième phase de 525 à 700 millions, qu'on va négocier avec le fédéral. On est après négocier avec eux actuellement.

M. Cousineau: Pour l'instant, le fédéral, il n'a rien déboursé, là?

Mme Boulet: Pour l'instant, ils n'ont rien déboursé, mais ils reconnaissent nos dépenses, et puis il y a une entente de principe de signée, là.

M. Cousineau: Ils n'ont rien déboursé présentement puis ils reconnaissent les dépenses.

Mme Boulet: Quand ça va être fini, ils vont payer la moitié des coûts, des dépenses qui sont effectués, c'est ça.

M. Cousineau: Puis est-ce qu'ils vont payer les factures 50-50 aux entrepreneurs ou ça va être versé dans un fonds et puis, à partir de ce fonds-là... Qui est maître d'oeuvre?

Mme Boulet: Ils paient au ministère. Ils paient au ministère.

Accessibilité du métro de Montréal pour les personnes à mobilité réduite (suite)

M. Cousineau: Alors, ça va pour celle-là. Évidemment, lorsqu'on prépare les études de crédits comme

ça, évidemment nos confrères députés dans différentes régions nous demandent de poser certaines questions. Vous avez répondu à certaines questions, entre autres, lorsqu'on a parlé d'adapter les stations de métro, là, pour les gens à mobilité réduite. Vous avez parlé évidemment de la station de métro Henri-Bourassa. C'était dans une de nos demandes.

Je vois que, de 2008 à 2010, il va y avoir des travaux de faits, là, sur différentes stations de métro pour amener, là, les aménagements nécessaires pour les gens à mobilité réduite. C'est ça que j'ai compris.

Mme Boulet: Alors, j'ai des précisions, là, en termes de coûts. Tantôt, on n'avait pas les coûts, là, mais c'est bien Berri-UQAM, Henri-Bourassa, Bonaventure, Côte-Vertu et Lionel-Groulx. La première, c'est Lionel-Groulx. Ça va se faire de 2008 à 2010, et les coûts sont estimés à 30 millions de dollars pour la rétro-installation d'ascenseurs dans certaines stations. Et ces coûts-là normalement sont financés. C'est de la rénovation de systèmes de transport lourd. Alors, la règle, la politique au gouvernement, c'est que 75 % est payé par le gouvernement et 25 % par la Société de transport de Montréal, comme c'est le cas, là, dans tous les projets de rénovation.

M. Cousineau: D'accord. Puis les cinq stations de métro que vous nous avez nommées avant souper, là, ce sont les stations prioritaires?

Mme Boulet: Oui. Berri-UQAM, Henri-Bourassa, Bonaventure, Côte-Vertu et Lionel-Groulx.

Échéancier et coût des travaux sur la route 189

M. Cousineau: D'accord. Concernant la route 389 entre Fire Lake et Mont-Wright, vous avez eu une question qui vous a été apportée par la députée de Duplessis, je crois, concernant cette route-là qui est une route, semble-t-il, extrêmement dangereuse. C'est à peu près les normes d'un chemin forestier présentement. Alors, est-ce qu'il y a des développements dans ce dossier-là? Est-ce que vous pensez qu'il va y avoir des correctifs apportés? Alors, si vous êtes capable de me donner un peu de précisions. Est-ce qu'il va y avoir un plan de correction de déposé? Est-ce qu'il y a un échéancier?

Mme Boulet: ...

M. Cousineau: Oui. C'est parce que je vous lance des questions comme ça, un petit peu en vrac.

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait. Puis la députée de Duplessis m'a interpellée, puis on a de très bonnes relations, la députée de Duplessis. On a rencontré également la mairesse de Fermont.

Alors, la route 389, c'est la route qui se rend jusqu'à Fermont, c'est ça — et c'est 570 km — qui relie Baie-Comeau à la frontière du Labrador. Les coûts estimés, c'est entre 270 et 300 millions pour faire la réparation ou les interventions qui sont nécessaires sur ce tronçon-là. Maintenant, ce qu'on a proposé et à la mairesse et à la députée, on a tout ici — on ne voit pas

bien, là; peut-être, M. le député, je pourrais les déposer ou même les remettre — ce sont des plans. Quand je vous dis qu'on fait des plans d'intervention sur une route, c'est quel tronçon, quelle intervention et bien quels sont les coûts et quelles sont les années d'intervention, alors, évidemment, quand une route a 570 km, c'est très long, et il y a besoin d'interventions, là, à plusieurs endroits. C'est un peu partout, tout le long.

Alors, ce qu'on a dit à la députée de Duplessis, c'est qu'on avait fait un plan de match avec des échéanciers, avec des coûts d'intervention de tel kilomètre à tel kilomètre, ça va se faire à quelle année. Alors, tout ça a été préparé. Ce qu'on peut dire, c'est actuellement qu'on investit entre 5 et 7 millions de dollars par année. Bon. Est-ce que ça prendrait davantage d'investissements? Bien, ça, regardez, on pourrait vous dire ça sur beaucoup de routes au Québec. Il y aurait toujours place à en mettre encore plus. Maintenant, une préoccupation qu'elle avait de façon tout à fait particulière, la députée de Duplessis, ainsi que la mairesse de Fermont, c'était le tronçon entre — je vais te dire, là, je me trompe toujours — Fire Lake puis...

Une voix: Mont-Wright.

Mme Boulet: ...Mont-Wright. Alors, le tronçon, ce tronçon-là, de façon plus particulière, semble-t-il, est vraiment problématique. Il y a beaucoup de trafic lourd, de transport de bois. Alors, on est après faire une étude. Il y avait, semble-t-il, à l'époque où il y avait... Il y a déjà eu un projet hydroélectrique dans ce secteur-là, et Hydro-Québec avait élaboré un concept, là, ou une route de contournement. Et là on est après réactualiser: Est-ce que ce projet-là d'Hydro-Québec... Parce que ça avait été comme mis... Quand elle nous a parlé de ça, il n'y a pas personne qui s'en souvenait au ministère.

Alors, on est après faire une étude, réactualiser le projet d'Hydro-Québec parce que ça ne s'est jamais réalisé: Alors, est-ce que c'était une solution qui serait intéressante à mettre en place aujourd'hui? Et quels seraient les coûts de cette voie de contournement là? Alors ça, on est après faire ça, là, en collaboration avec la ville de Fermont. C'est une route qui a été admise au réseau routier national. Alors, ce qui est intéressant également, et on en a parlé — moi, quand je suis allée, je suis montée sur la route, là — c'est la route des Manic, là, Manic-1, Manic-2, Manic-3. Alors, je suis allée. Et ce qui serait intéressant, on a discuté aussi avec les intervenants de la possibilité de former un comité tripartite avec le Labrador, avec Terre-Neuve et avec le Québec pour essayer de voir est-ce qu'on pourrait... C'est ça? Je me trompe, là, ou c'est ça?

Une voix: ...

Mme Boulet: Et voir si on serait capables de faire un comité où les trois paliers gouvernementaux pourraient investir pour accélérer les interventions sur cette route-là.

M. Cousineau: ...l'échéancier pour l'ensemble de ces travaux-là puis...

Mme Boulet: Pour l'ensemble des travaux...

M. Cousineau: ...surtout pour la partie Fire Lake—Mont-Wright.

Mme Boulet: Fire Lake.

(Consultation)

Mme Boulet: Pour les cinq prochaines années, il y a 35 millions, là, qui sont déjà programmés, qui sont déjà entrés dans la programmation. Mais, pour le tronçon Fire Lake puis Mont-Wright, l'étude, est-ce qu'elle va nous être déposée, Jean-Louis?

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui? Dans les prochaines semaines, on devrait avoir le résultat de l'étude.

Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)

M. Cousineau: Ça va pour cette question-là. Tantôt, lorsqu'on a parlé de la 175 — juste une petite précision, là — vous m'avez précisé que le fédéral va payer les montants qu'ils ont à payer. Est-ce que ça, ça va être transféré dans le fonds pour payer les emprunts qui ont été faits puis diminuer les emprunts?

Mme Boulet: Ça va dans le Fonds routier. Et le Fonds routier, c'est 1,7 milliard de dollars. Et il y a une partie, une contribution excédentaire, là, que c'est la contribution des partenaires, que ce soit le fédéral ou les municipalités.

M. Cousineau: Dans les projets tripartites, là, PPP, fédéral-provincial, bon, on a évidemment la section ouest de l'autoroute 30, là, les 34 km, là.

Mme Boulet: 34 plus sept, 42.

M. Cousineau: 42. Le sept, c'est le parallèle...

Mme Boulet: C'est vers Salaberry-de-Valleyfield.

M. Cousineau: D'accord. Et puis vous avez aussi la 25.

Mme Boulet: La 25.

Projets routiers réalisés en partenariat public-privé

M. Cousineau: Tripartite. Est-ce qu'il y a d'autres projets présentement ou est-ce qu'il y a des choses qui sont en vue pour le tripartite?

Mme Boulet: C'est les seuls P3, c'est les seuls partenariats public-privé. Il y a d'autres ententes avec le fédéral, notamment sur la 50, la 73, mais il n'y a pas de partenaire privé. Alors, il y a le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, mais il n'y a pas de partenaire privé.

Projets routiers faisant l'objet d'une entente avec le gouvernement fédéral

M. Cousineau: Et puis les projets autoroutiers qui font l'objet d'ententes 50-50 avec le fédéral, si on peut les repasser un petit peu, là, on a la 175...

Mme Boulet: Non. On a la 175. D'après moi, c'est tout. C'est tout.

M. Cousineau: C'est tout?

Mme Boulet: Parce que, la 73, le gouvernement fédéral donne 51,5 millions de dollars sur un projet de près de 300 millions; sur la 50, c'est 38 millions. Alors, il y a des montants donnés, mais ce n'est pas un partage à parts égales.

M. Cousineau: Tantôt, on parlait — peut-être me corriger; on parlait — de la 20 tantôt, là, puis vous disiez que le fédéral avait intérêt à...

● (20 h 20) ●

Mme Boulet: Il l'a reconnue. Il l'a reconnue dans son réseau routier national. Idéalement, là, si on était dans un monde idéal, nous, ce qu'on aimerait... C'est que reconnaître une route, c'est une chose. Maintenant, s'il faisait un fonds dédié à cette route-là comme il l'a fait sur la 175, avec un partage des coûts 50-50, pour nous, premièrement, ça nous permet d'accélérer les investissements, d'accélérer les travaux. Mais de la reconnaître, c'est une chose. Mais, s'il ne donne pas plus de financement... Cette année, il a reconnu 2 600 km de route de plus sur le réseau routier national, ça ne nous donne pas plus...

Une voix: ...

Mme Boulet: O.K. Ça ne nous donne pas plus d'argent. C'est toujours la même tarte mais avec plus de routes qui sont éligibles au partage. Mais là il faudrait, à ce moment-là, négocier l'autoroute 20 avec les fonds qui nous sont transmis par le gouvernement, dire: Bien, pour l'autoroute 20, on fait une entente particulière pour ce projet-là. Jean-Philippe me fait penser, il y a la 185, M. le député, qui, par projet, est en partage 50-50.

M. Cousineau: Est-ce que c'est signé? Est-ce que l'entente... Parce que je l'avais ici, 800 millions, je crois, là.

Mme Boulet: Est-ce que c'est signé?

M. Cousineau: Est-ce que c'est signé ou est-ce que c'est en négociation présentement?

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, on me dit qu'en fait il y a cinq projets dans la 185: tu as le tronçon 1, c'est Notre-Dame-du-Lac; le deuxième, c'est Dégelis; le troisième, c'est Rivière-du-Loup—Saint-Antonin; quatrième — on est rendu là, là — Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. Alors, il y aurait juste le premier tronçon, Notre-Dame-du-Lac, qui n'a pas été éligible. Dégelis et Rivière-du-Loup, c'est signé?

Une voix: Oui.

Mme Boulet: C'est signé, c'est payé, O.K., l'entente de principe, c'est correct. Et là on est rendu au tronçon Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. C'est 195 millions de dollars, et le fédéral en donne 85 là-dessus. C'est presque la moitié. Mais l'entente avec le fédéral pour Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano, c'est 195 millions, et le fédéral en donne 85 sur ce tronçon-là.

Montants du gouvernement fédéral disponibles pour les travaux routiers du Québec

M. Cousineau: L'argent du fédéral, ça vient du fonds canadien pour le développement du réseau routier?

Mme Boulet: Ils ont plusieurs fonds, là, le Fonds canadien d'infrastructure stratégique, tu as le Fonds d'infrastructure frontalière. Il y a plusieurs, là. C'est qu'il y a toute une panoplie de noms, là. Mais effectivement il faudrait que je vous le trouve, là. Il y a le Fonds canadien d'infrastructure stratégique, le FIMR, c'est-à-dire Fonds de l'infrastructure municipale rurale. Tu as le Fonds d'infrastructure routière et frontalière puis tu as un fonds d'infrastructure transport en commun.

Alors, tu en as plusieurs, fonds, et tu as même un nouveau fonds qui vient d'être dans leur dernier budget, qui s'appelle une écofiducie, alors qu'il y aura des montants qui seront transférés et qui pourront être dédiés, là, au réseau routier, là.

M. Cousineau: Comme par hasard, dans le Fonds canadien, quel est le pourcentage attribué au Québec dans ce fonds-là?

Mme Boulet: Normalement, c'est en proportion de la population, là, c'est à peu près 25 % des fonds. Il faut toujours dire que, quand ils transfèrent un fonds, M. le député, souvent il y a un partage à faire aussi avec les Affaires municipales. Et là, le Transport et les Affaires municipales, il y a l'eau potable, l'assainissement, là, on essaie de faire le partage. Et je vous dirais que les derniers fonds où, moi, j'ai été témoin, le ministère des Transports en avait la moitié, puis le MAM avait...

Programmes financés par écoFiducie Canada

M. Cousineau: Au niveau de l'écoFiducie, là, le pourcentage qui s'en vient au ministère des Transports...

Mme Boulet: L'écoFiducie. Les paramètres ne sont pas encore déterminés. C'est ça. L'écoFiducie, les paramètres ne sont pas encore déterminés. Alors, on ne sait pas comment les projets vont fonctionner, est-ce que ça va être en fonction de la population, est-ce que ça va...

Une voix: ...

Mme Boulet: Alors, on me dit, là, pour l'écoFiducie — d'après moi, c'est moi qui se trompe avec une autre patente, là; alors, pour l'écoFiducie — il

y aurait 359 millions de dollars qui auraient été transférés pour le Québec.

M. Cousineau: Puis est-ce qu'il y a présentement des projets qui sont sur la table, qui sont au ministère, qui sont arrivés sur la table, là, pour le financement par ce fonds-là?

Mme Boulet: Ce que M. le sous-ministre me dit, c'est qu'on est après voir à partager ce 359 millions dans l'ensemble des ministères, là, qui ont des besoins par rapport à des infrastructures.

M. Cousineau: O.K. D'accord. Je suis bien briefé.

Une voix: ...

M. Cousineau: C'est correct. C'est correct. C'est correct. Bon. Mais est-ce que le ministère des Transports a fait des demandes précises concernant ce fonds-là? Est-ce que vous avez une visée précise concernant certains projets que vous priorisez face à d'autres projets?

Mme Boulet: M. le sous-ministre me dit qu'il y a des demandes spécifiquement qui ont été faites par rapport au transport collectif.

M. Cousineau: D'accord. Maintenant, je passe d'une route à l'autre, là. Parce qu'on parle de la 50 vers Hull. Est-ce qu'il y a des...

Une voix: Vers Gatineau.

M. Cousineau: Vers Gatineau.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cousineau: D'ailleurs, ma famille vient de Gatineau, hein?

Une voix: ...

M. Cousineau: Oui, oui, absolument.

M. Cholette: Voulez-vous partir là-dessus?

Ententes concernant l'autoroute 50

M. Cousineau: Non, non, Roch, je sais que tu peux faire jusqu'à minuit. Mme la ministre, est-ce qu'il y a des ententes qui sont signées, là, concernant la route vers Gatineau?

Mme Boulet: Sur la 50, en fait c'est qu'il y a des ententes qui sont signées depuis longtemps, depuis 1972, M. le député. Vous allez me corriger si je me trompe. Ça fait longtemps. C'est des ententes dans le cadre de la capitale nationale, la CCNQ, là, la Commission de la capitale nationale, et c'est des ententes qui ciblait la 50 — là, je n'ai pas la bonne fiche, là; mais la 50 — l'autoroute 5, McConnell—Laramée.

Dans le cadre de cette entente-là, le fédéral avait dit: Nous autres, on va participer. Il y avait 50 % des coûts, mais il n'y avait pas de limite dans le temps. Ils avaient dit: On va participer éventuellement à la construction de

l'autoroute 5, de la 50 et de McConnell-Laramée. Et on termine cette année, là, un tronçon de McConnell-Laramée. C'est le dernier tronçon, d'après moi.

Une voix: Oui

Mme Boulet: 3 km pour 90 millions d'investissement.

M. Cousineau: 3 km pour 90 millions d'investissement?

Mme Boulet: Quand je vous disais que...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

Dossier des conduites d'eau de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins

M. Cousineau: La route vers Saint-Georges-de-Beauce — je fais du coq-à-l'âne, je passe d'une route à l'autre, là; la route vers Saint-Georges-de-Beauce... il y avait un problème qui avait été soulevé par la petite municipalité de Notre-Dame-des-Pins concernant des prises d'eau, là, puis la route du ministère des Transports devait traverser ces prises d'eau là. Il y avait une crainte, en fin de compte, des élus de Notre-Dame-des-Pins. Est-ce qu'il y a eu des développements là-dessus? Est-ce qu'on peut m'apporter certaines précisions?

Mme Boulet: Vous me permettez de passer la parole.

M. Cousineau: Oui, oui, absolument, je n'ai pas de problème.

Mme Boulet: M. le Président, mon sous-ministre adjoint.

M. Cousineau: Je réponds à des demandes, là.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint à la direction générale de l'Est et de Québec. Effectivement, le maire de Notre-Dame-des-Pins est revenu à la charge récemment. Ses demandes avaient été étudiées. Ça avait été aussi considéré au niveau des audiences publiques, et le ministère maintient sa position sur le tracé que le BAPE a accepté, qu'on a recommandé comme promoteur.

En ce qui regarde le projet d'eau potable, la municipalité est informée qu'il n'y a pas de problème, et le ministère va prendre les moyens, lors de la construction, soit en imperméabilisant ou en protégeant les conduites. Mais il n'y a pas de problème, là, qui a été identifié au niveau de l'eau potable. Il y a des protections qui peuvent être faites au niveau de la construction, au moment de la construction.

M. Cousineau: D'accord. Puis la municipalité, les élus municipaux sont au fait de ces...

M. Loranger (Jean-Louis): Les élus municipaux sont très au fait de cette situation-là.

M. Cousineau: Parce qu'il semblait — la dernière conversation que j'ai eue avec le directeur général; il semblait — un petit peu, là, craintif.

M. Loranger (Jean-Louis): C'est bien évident que c'est quelque chose qui a été considérée, sauf que, lorsqu'on est au niveau des audiences publiques, on est au niveau des avant-projets préliminaires. Alors, c'est sûr que c'est au niveau des plans et devis qu'on va connaître, là, les vraies solutions et les mesures de mitigation qui vont réellement être appliquées. Alors, c'est dans les prochains mois que la municipalité va pouvoir être rencontrée, qu'on va lui faire part et qu'on va négocier avec elle, là, toutes les mesures de mitigation qui sont nécessaires pour protéger cette réserve d'eau là. Et vous pouvez en être sûr que le décret gouvernemental va imposer ces conditions-là au ministère des Transports. On n'aura pas le choix de prendre les mesures appropriées.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député de Bertrand.

Mme Boulet: Juste pour compléter, ils ont été rencontrés par mon cabinet, et on leur a donné l'information.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais donner la parole au député de Hull pour un bloc de 20 minutes.

Travaux de parachèvement de l'axe McConnell-Laramée

M. Cholette: Merci, M. le Président. Je voudrais saluer Mme la ministre ainsi que l'ensemble des fonctionnaires qui l'accompagnent ce soir. Très heureux d'être avec vous, bien que ce n'est pas ma commission. Je ne suis pas membre de votre commission, mais aujourd'hui, exceptionnellement, je siège avec vous et je suis heureux de partager un lundi soir jusqu'à minuit en votre compagnie.

Une voix: ...

M. Cholette: 11 heures? Pardonnez-moi. Mais, par consentement, on pourrait durer jusqu'à minuit, vous savez. Et vous savez que les transports, c'est important. Ça a une longue histoire, le ministère des Transports, dans mon comté. Je finirai par ce volet-là parce qu'on sait qu'il y a une route, qui est attendue depuis 30 ans, en plein cœur du centre-ville de l'ex-ville de Hull. Et ce tronçon est assez symbolique, puisqu'il a été exproprié il y a 30 ans. Donc, de voir une lisière de terrain vague pendant ces 30 années là, vous savez combien de politiciens ont fait des campagnes là-dessus, et je suis content de dire que je serai celui qui non seulement l'a promis, mais l'a réalisé. Mais je dois vous dire qu'il a aussi été débuté, ce tronçon, par l'ancien ministre Guy Chevrette qui avait fait le premier bout, un petit bout, il faut dire, à l'image du ministre, mais...

Des voix: ...

● (20 h 30) ●

M. Cholette: Je suis assez mal placé pour dire cela, par exemple, mais je prendrai à mon crédit le grand bout.

Mais, M. le Président, donc je terminerai par ces commentaires-là, mais je voudrais parler d'autre chose au commencement. Vous savez, la question du réseau routier, c'est névralgique pour deux raisons principales. Vous, qui êtes un homme d'expérience, savez cela très bien. Premièrement, en termes de développement économique, le ministère des Transports joue un rôle névralgique en matière de développement économique, en matière de transport de marchandises, transport de biens, transport de personnes. Ça, c'est le premier volet.

Le deuxième volet, c'est très certainement en matière de sécurité. On sait que, les infrastructures routières, les investissements requis, bien ça ajoute souvent à la question de la sécurité de la population, et c'est dans ces deux optiques-là, je crois, que le gouvernement actuel agit en matière de réseaux routiers, en matière de transport, puis j'oublie évidemment de parler de tout ce qui s'appelle transport collectif. Sauf que, lorsqu'on parle de réseaux routiers, dans le contexte actuel, ça me rappelle, M. le Président, qu'il n'y a plus rien de pareil dans un gouvernement minoritaire. Moi, j'ai eu la chance de siéger dans l'opposition, dans un gouvernement majoritaire. On se souvient comment l'ancien gouvernement du Parti québécois a bulldozé certaines décisions. Je pense au domaine municipal, notamment. Et on était devant une situation de fait accompli. Je pouvais bien déchirer ma chemise, mais, à la fin de la journée, si le gouvernement décidait de procéder, et voilà, bien on connaît les résultats de cela.

J'ai connu aussi un gouvernement majoritaire de notre côté, hein? Oui, il y a certaines décisions que l'on a prises, puis parfois on avait un petit tracteur pour faire avancer certaines décisions. Mais, vous savez, tout cela est du passé. Nous sommes maintenant dans un gouvernement minoritaire, et ça, ça a des conséquences. La première conséquence, c'est sur le gouvernement. Le gouvernement ne peut pas agir comme si rien n'était. Je vous prédis quelque chose tout de suite: cette semaine, je vous avertis, là, il n'y aura pas de bâillon. J'espère que je n'apprends rien à personne. À votre grand désespoir, M. le sous-ministre, j'imagine, de voir pas de bâillon. Alors, ce sera quelque chose du temps passé. Mais ça, ça a changé nos façons de faire. Je pense que c'est une bonne affaire, en passant.

Une voix: ...

M. Cholette: Ah, il pourrait si vous étiez d'accord.

Une voix: Absolument.

M. Cholette: Ah, voilà. Mais il y a d'autre chose qui a changé également, c'est le rôle de l'opposition officielle et, dans notre circonstance, du rôle de la deuxième opposition officielle. Il n'y a plus rien de pareil.

Puis c'est quoi qui a changé vraiment? Bien, c'est qu'on a fait un virage entre le rôle traditionnel de l'opposition qui s'opposait. Je crois que le terme, c'était: À la volonté de sa... Je crois que j'ai entendu ça en Chambre. Ça, ça a donc bifurqué d'une opposition traditionnelle à une opposition constructive où on invite maintenant les deux partis d'opposition à nous faire des suggestions. Que feraient-ils? Qu'en pensez-vous? Quel est votre

avis? Prenez position. Je comprends que, dans l'ancien temps, l'opposition pourrait dire: Ah, c'est vous autres qui gouvernez, arrangez-vous. Mais ça, ce réflexe-là, c'est de l'ancien temps. On ne peut plus avoir ce réflexe-là. On est dans un gouvernement minoritaire. La conséquence de ça, c'est qu'on s'attend à ce que l'opposition officielle, Mme la... M. le Président, plutôt, à ce que l'opposition officielle nous dise ce qu'ils feraient à notre place. Ils ne sont pas loin. On a vu, on a failli perdre un budget, puis ce n'est pas fini. Possiblement que, cette semaine, il y a encore un vote sur les crédits. Ultiment, ça pourrait renverser le gouvernement. Mais les Québécois sont en droit de savoir. Ils feraient quoi? C'est facile d'être contre, c'est facile d'être contre.

Moi, j'ai un petit gars, il s'appelle Vincent, il a 11 ans. C'est facile pour lui d'être contre. Je dis: Oui, mais, Vincent, tu ferais quoi, toi? Écoute, je veux que tu te couches de bonne heure. Non. Je veux me coucher tard. Oui, mais c'est parce que tu as de l'école demain. Il faut qu'il me dise ce qu'il pense de ça. On est à peu près dans ce mode-là, présentement, avec nos deux oppositions, mais particulièrement l'opposition officielle. Puis, savez-vous, je suis un peu resté sur ma faim tantôt en posant une question facile. Et d'ailleurs je vous invite, chers collègues. Au cours de ma présentation, je vais poser certaines questions. Honnêtement, vous n'êtes pas obligés d'y répondre. En fait, je serais très étonné, très étonné que vous répondiez parce que je crois que votre chef vous a empêchés de répondre. Bien, prouvez-moi l'inverse, montrez-moi que j'ai tort. Je vous mets un défi où je serais surpris.

Donc, tantôt, mon collègue de Marquette posait une question. Mais, nous autres, on a fait un choix sur la 30. Mais, vous, là, M. le Président, la première opposition officielle, ce serait quoi, votre choix sur la 30? Mettons, là, que vous êtes au pouvoir. Vous feriez quoi avec la 30? C'est une question qui se pose. Je pense que les Québécois devraient savoir ce qu'ils pensent puis comment est-ce qu'ils voient ça, parce que c'est facile de se réfugier derrière: Oui, mais on n'est pas au pouvoir. Mais mettons que vous étiez au pouvoir; vous feriez quoi?

D'ailleurs, ce qui m'a intéressé de faire... Savez-vous ce que j'ai fait tantôt? J'ai pris mon portable puis je suis allé surfer sur l'Internet pour le programme de l'ADQ. Et je cherchais certains mots, chers collègues, par exemple, les mots «réseau routier», «route», «boulevard», «autoroute», «route». Savez-vous ce que j'ai trouvé? Transport: pas un mot. Je l'ai ici, le programme. Dommage qu'il n'y ait pas de caméra dans notre commission. Je suis en train de montrer le programme de l'ADQ: pas un seul mot sur le réseau routier. Sur quelle base êtes-vous capables de questionner la ministre, chers collègues, aujourd'hui, en sachant que vous n'avez pas dit un seul mot sur votre vision du réseau routier au Québec, pas un seul? Vous nous avez dit bien des affaires, par exemple, sur d'autres choses, entre autres, à la page 25. Et je reviendrai notamment sur les propositions du député de Saint-Maurice. Mais c'est facile questionner en disant: Oui, mais pourquoi tu n'as pas réparé ça, pourquoi tu n'as pas fait ci, pourquoi tu n'as pas fait ça?, sauf qu'il faut investir pour faire ça. Puis là l'ADQ est assez loquace là-dedans: investir, il n'en est pas question si ça va sur la dette.

Alors, je vais vous lire certains passages du programme politique de l'Action démocratique du Québec, qui en dit long sur la façon de voir les investissements publics.

Alors, à la page 25, les valeurs adéquistes, on voit un des tirets, là, notamment «donner l'heure juste sur les finances [publiques]», bon, créer une structure de plus, ça s'appelle «créer le bureau prévisionnel du Québec». Puis l'autre, ça s'appelle «viser un véritable équilibre budgétaire et un véritable plan de [redressement] de la dette». M. le Président, ça, quand on lit ça, ça dit ceci: «Abolir le Fonds des générations». Alors, on commence comme ça. Alors, le bas de laine qu'on est en train de se bâtir collectivement pour être capables de rembourser la dette, parce qu'il y a un meilleur rendement là-dessus que simplement diminuer la dette, alors ça, pour ce qui est de l'opposition officielle, on l'abolit; la hache là-dedans, c'est correct.

Deux, «appliquer directement sur la dette l'argent qui s'y trouve — ça a bien du bon sens, c'est ça qu'on va faire; trois — et engager le Québec dans une véritable démarche d'équilibre budgétaire et de remboursement de la dette». Ça, ça veut dire pas une cenne noire sur la dette. On va en parler, de ça. On va en parler longtemps parce qu'il y a des conséquences à ça. Sur le principe, ça a bien du bon sens, mais dire ça, c'est pareil comme dire: Achète-toi une maison, mais il faut que tu la paies comptant. Vous allez attendre longtemps. Il n'y a pas grand Québécois qui sont capables de faire ça.

Deux: «Appliquer la marge de manoeuvre [financière] — donc du gouvernement — sur des moteurs de création de richesse. Toute marge de manoeuvre — puis là je vous invite à écouter ça comme il faut parce que je trouve ça bien bon, moi; toute marge de manoeuvre — sera utilisée pour diminuer les impôts — bien, voyons donc, j'ai déjà entendu ça il y a deux semaines — rénover les infrastructures publiques — bien, voyons donc, j'ai entendu ça il y a deux semaines — et diminuer la dette publique.» Trois aspects du budget que l'on a déposé, pour lequel ils ont voté contre. Je prends ça de votre programme. Je ne sais pas qui parlait des bottines qui suivent les babines, tantôt. Ça, c'est dans le programme: diminuer la dette, mettre de l'argent sur les infrastructures, pas une cenne sur la dette, en tout cas pour commencer à rembourser la dette. Ce qu'on fait, on baisse les impôts. Vous avez voté contre. 30 milliards sur cinq ans, c'est du jamais-vu, là. Sur les infrastructures, deux tiers, c'est pour de la rénovation en infrastructures. C'est du jamais-vu, ça non plus. Vous avez voté contre ça. Puis on a augmenté les montants consentis au Fonds des générations, provenant des ventes d'Hydro-Québec, justement pour rembourser la dette. Vous étiez contre ça aussi.

Bon. J'essaie de suivre. On continue. Et là j'écoutais le député de Blainville nous faire beaucoup de commentaires sur la question du réseau routier, surtout sur la question d'il faut investir, mais il ne faut pas emprunter. Moi, j'ai un passé dans le monde municipal, j'ai passé six ans, dans une ville centre, à la ville de Hull, dans le temps. J'ai siégé au comité exécutif. J'ai eu des décisions à prendre là-bas. Lui aussi, il en a eu à prendre, le député de Blainville. Le député de Blainville, il a été maire, il a été mon collègue également. Le député de Blainville a été maire durant une très longue

période — peut-être que je me trompe dans les dates — 1993 à 2005 ou à peu près, quelque chose là-dedans, mais en tout cas, très certainement, de 2001 à 2005, le député de Blainville a été maire.

● (20 h 40) ●

Savez-vous quoi? Il a augmenté la dette de 20 %. La dette de la ville de Blainville était de 60 millions — 60 millions — en 2001. Quand il a quitté, c'était 72 millions en 2005. Donc, ou bien il a bien mal administré la ville de Blainville ou bien il a utilisé les sommes de façon juste, afin de faire payer un équipement qui va durer sur plusieurs années à plusieurs générations. Le principe d'hypothèque, le principe, en comptabilité, d'appariement des charges et des revenus, le principe d'équité intergénérationnelle.

Moi, mon hypothèse de réponse, c'est qu'il a été un bon maire, qu'il a bien fait ça. Il a endetté à la mesure de la capacité de payer des citoyens afin de doter la ville de Blainville d'infrastructures qui étaient pour servir pendant plusieurs années puis il faisait payer ça sur une période d'amortissement qui est juste et raisonnable. C'est drôle que ce phénomène se soit dissipé sur l'autoroute 20 ou 40, en s'en venant à Québec. Il l'a oublié. Parce que tantôt on faisait état d'investissements souhaités. Mais, moi, je pense qu'il a utilisé un terrain dangereux. Et je comprends que, comme nouveau député, les tentations sont grandes, mais d'imputer certaines tragédies notamment au ministère ou même à la ministre, je crois que c'est dangereux comme principe. En fait, je vais lui suggérer une certaine réponse. Je ne crois pas qu'il imputait les morts du réseau routier à la ministre. Je ne peux pas croire qu'il tient la ministre personnellement responsable, je ne peux pas croire que c'est ça qu'il a fait. En tout cas, à mon sens, ce serait déplacé. Je ne peux pas croire non plus que, les morts sur le réseau routier, il les a imputées au ministère et à ces hommes et ces femmes qui travaillent dans le ministère, qui tentent de réparer une infrastructure vieillissante à même des sommes qui n'ont jamais été consenties auparavant dans une telle mesure.

Jamais on n'a mis autant d'argent sur les routes, malgré les besoins grandissants en santé. Soit dit en passant, je pense que je vous entends souvent parler de santé, vous avez même parlé de ma région. Je ne suis pas sûr que vous êtes déjà venu, mais honnêtement je vous ai entendu parler de ma région en matière de santé. Moi, je pense que vous avez raison, il faut investir beaucoup en santé. Puis ce n'est pas juste l'argent, c'est bien d'autres choses aussi. Puis malgré ça on réussit à mettre de l'argent sur nos routes. Mais je ne peux pas croire que le député de Blainville, peut-être dans un élan d'enthousiasme, mais je ne peux pas croire — puis il aura la chance, là, après moi, de rectifier les faits; je ne peux pas croire — qu'il impute les décès au ministère ou à la ministre. Après tout ce qu'on fait à la SAAQ pour diminuer notamment les tragédies routières, pour diminuer la vitesse, diminuer la consommation d'alcool puis la conduite automobile, avec tout ce qu'on fait, je ne peux pas croire.

Maintenant, on ne peut pas en même temps dire que le gouvernement ne met pas suffisamment d'argent sur les routes puis voter contre le budget de 30 milliards sur cinq ans. Là, à un moment donné, là, il faut se décider. Alors, je vais offrir à l'Action démocratique du Québec, là, le choix: Ou bien vous pensez qu'on n'en met pas

assez, puis c'est pour ça que vous avez voté contre, ou vous pensez que c'est parce qu'on l'a mis en partie, très en partie sur la dette, puis c'est pour ça que vous avez voté contre. Mais, une fois que vous votez contre, vous ne pouvez pas en même temps, à mon sens, argumenter qu'il manque de l'argent. Là, il faut être conséquents. Là, là, on est rendus dans les grandes ligues, là, puis le baseball AAA, c'est fini, là. On est rendus dans les ligues majeures, là, puis il y a une conséquence à voter. Quand on vote contre le budget, il y a une conséquence. Vous êtes contre les baisses d'impôt, vous êtes contre le fait qu'on mette 30 milliards sur les infrastructures. Ce n'est pas un buffet chinois, cette affaire-là, là. Vous ne pouvez pas dire: Oui, oui, j'étais d'accord avec telle affaire mais contre telle affaire puis je vais voter contre juste par principe. C'est fini, ce temps-là.

Là, il faut être conséquents. Vous avez voté contre. Vous avez failli faire tomber le gouvernement là-dessus. Je passe outre l'attitude cavalière du chef de l'opposition officielle, qui a eu la chance de venir faire une différence dans le budget du Québec puis qui a décidé d'être à Montréal, ce soir-là. Je passe outre ça parce qu'au-delà d'un chef il y a des individus qui se sont levés à l'Assemblée nationale pour voter contre un budget pour lequel ils ont défendu ces valeurs-là dans un programme électoral. Puis, le soir venu, ils se sont tous aplaiventris, tous. Puis, aujourd'hui, en commission parlementaire, on vient reprocher à ce ministre-là de ne pas mettre assez d'argent sur le réseau routier? Voyons donc! Ils ont voté contre 30 milliards en cinq ans.

D'ailleurs, ce qu'il est intéressant de noter, c'est que non seulement les députés ici nous parlent de cela, mais vous avez d'autres députés qui parlent de routes. J'ai un éditorial ici du *Nouvelliste*. Le 6 juin 2007, ça ne fait pas longtemps, là. Le titre: *La route inutile*. Je vous donne la question d'emblée: Êtes-vous d'accord avec votre collègue? Facile. Peut-être prendre des notes parce qu'il y en a eu bien, des questions. Êtes-vous d'accord avec votre collègue? Le député de Saint-Maurice voudrait une route panoramique — panoramique — entre La Tuque et Grand-Mère, une route de 80 km pour la modique somme de 300 millions de dollars. Je vous répète, là, pas une cenne sur la dette. C'est ça, votre logique, là.

Je vais vous lire certains passages, c'est intéressant. Alors, le député de Saint-Maurice «souhaite relancer le projet de route panoramique sur la rive ouest de la rivière, un projet vieux de 10 ans dont personne ne voulait, [...] une route panoramique à grands frais, en plein bois, sur la rive ouest. Une route qui aurait coupé les jambes de l'industrie touristique... de la rive est. [...] Personne ne réclame non plus cette route aujourd'hui, d'autant plus que des investissements importants ont été consentis depuis pour améliorer la 155 — ça s'améliore. [...] Les routes du Québec demeurent largement en piteux état et il est bien plus urgent d'investir dans leur remise à neuf que dans une nouvelle route en plein bois qui n'a jamais été une priorité. Justement, le gouvernement — je ne peux pas dire: Charest, là — [mais du gouvernement actuel] a annoncé des sommes de 30 milliards [de dollars] pour retaper nos infrastructures délabrées: routes, écoles, hôpitaux. Le gouvernement devra même emprunter pour y parvenir... un alourdissement de la dette que l'ADQ a pourfendu au point de voter contre le budget!»

Le Président (M. Domingue): M. le député, je vous invite à conclure, il vous reste une minute.

M. Cholette: «L'ADQ est profondément convaincu qu'il faut réduire la dette avant de se lancer dans de nouvelles dépenses. Et le député de Saint-Maurice demande aujourd'hui au gouvernement de consacrer des millions à un projet de route inutile. On appelle ça avoir de la suite dans les idées.»

Alors, je veux inviter le député de Blainville, ses collègues: Êtes-vous d'accord avec votre collègue de Saint-Maurice, une route de 300 millions de dollars?

M. Ouimet: M. le Président, mes collègues souhaitent un consentement pour permettre au député de Hull de poursuivre son intervention et d'emprunter le temps sur le prochain bloc des députés ministériels.

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

M. Cousineau: ...

M. Cholette: Sur notre temps.

M. Cousineau: Vous allez prendre du temps sur le prochain bloc?

M. Ouimet: Oui, oui, oui, sur le bloc ministériel.

M. Cholette: Alors, je vais vous inviter. Alors, M. le Président, d'ailleurs je vais déposer l'article de journal pour que tous puissent en prendre connaissance. Alors, dépôt accepté, M. le Président?

Le Président (M. Domingue): Dépôt au...

M. Cholette: Pardon?

Le Président (M. Domingue): Est-ce qu'on pourrait le voir?

M. Cholette: Bien, oui, c'est un article de journal, *Le Nouvelliste*. Je peux poursuivre?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Oui, excusez.

M. Cholette: Très bien. Merci. D'ailleurs, lorsqu'on parle de ce genre de décision ou de recommandation de la part du député de Saint-Maurice, c'est intéressant aussi de lire d'autres députés. Parce que j'écoutais mes collègues tantôt parler de haltes routières. C'est intéressant. Moi, j'aimerais ça, parce que ça aussi, ce n'est pas dans le programme, là.

L'ADQ pense quoi des PPP? Êtes-vous pour? Êtes-vous contre ou bien au contraire? C'est plutôt la troisième réponse que vous nous avez habitués à avoir. Nous, on est pour, on a voté un projet de loi là-dessus puis on pense qu'il y a certaines occasions que c'est une bonne idée d'avoir le privé d'impliqué là-dedans, dans un partenariat. Puis il y a toutes sortes de critères. Puis on a ouvert un bureau des PPP. Le PQ était contre. On

sait, le PQ, ils sont contre ça, c'est correct, mais au moins ça a le mérite d'être clair. Vous êtes contre, bien que Guy Chevrette avait inclus dans la 25 un projet de PPP. C'est intéressant de voir ça, hein, la contradiction du PQ: sur le principe, il était contre, au projet de loi, parce qu'on s'est bâti une infrastructure qui est capable de gérer des gros projets de PPP, notamment les hôpitaux universitaires à Montréal, mais dans la 25 Chevrette l'avait prévu.

● (20 h 50) ●

Mais là, pour ce qui est de l'ADQ, moi, j'ai hâte de savoir, concernant les principes de PPP: Est-ce que vous êtes contre les PPP? Êtes-vous pour les PPP? Êtes-vous contre les PPP juste dans les haltes routières? D'ailleurs, pensez-vous que c'est une mission essentielle, ça, les haltes routières?

Savez-vous pourquoi je pose la question, M. le Président? Parce que le numéro deux de l'ADQ, le député de Chauveau, en parlait, lui. Je vais vous lire quelque chose, une entrevue avec Simon Boivin dans *Le Soleil* du 18 novembre 2006. Le titre: *Du pain sur la planche*. Bien du bon sens. Alors, la question que Boivin posait au député de Chauveau: «Pourquoi est-ce que l'ADQ réussirait à sabrer l'État, alors que la "réingénierie" des libéraux n'a pas permis de réduire beaucoup le nombre d'organismes publics?» La réponse, je la trouvais bonne: «Je pense qu'il faut réorganiser l'État, à tout le moins. Il faut remettre de l'ordre dans les finances publiques, qui sont dans un très mauvais état, et prendre des mesures qui vont alléger le poids de l'État. Il y a des missions dans lesquelles l'État est indispensable et qu'il faudra peut-être renforcer, d'autres où il l'est moins qu'il faudra peut-être alléger. Il faut profiter du départ massif des baby-boomers à la retraite. Mais il faut d'abord déterminer ce qui est essentiel et ce qui ne l'est pas. On peut alléger les choses de façon importante. On est optimiste.»

Ça, c'est votre collègue le numéro deux de l'ADQ qui disait: On va se concentrer sur les missions essentielles. M. le Président, je vous dépose le document pour la gouverne de tous mes collègues. Vous acceptez le dépôt?

Document déposé

Le Président (M. Domingue): M. le député, on a pris acte de votre dépôt, le dépôt est accepté. Je voudrais vous rappeler, M. le député, que le mandat de la commission, c'est d'étudier les crédits relevant de la ministre. Alors, je vous invite...

M. Cholette: Je viens juste de parler des haltes routières...

Le Président (M. Domingue): Un instant...

M. Cholette: M. le Président, je vais vous inviter à une prudence. Quand mon collègue a parlé des haltes routières, est-ce que vous êtes intervenu?

Le Président (M. Domingue): Je vous invite, M. le ministre...

M. Cholette: Non, député, «M. le député».

Le Président (M. Domingue): ...M. le député, excusez, je vous invite...

M. Cholette: Pas encore.

Le Président (M. Domingue): Pas encore. Je vous invite à poser une question à la ministre.

M. Cholette: Non, il n'y a rien dans le règlement qui m'oblige à poser une question. Je peux faire un commentaire de 20 minutes. Ne créez pas de jurisprudence. Mon collègue a parlé des haltes routières tantôt, vous allez me permettre la même latitude.

Le Président (M. Domingue): Je vous invite à poser...

M. Cholette: Non, vous ne m'invitez pas à poser une question, non, vous m'invitez à terminer mon droit de parole.

Le Président (M. Domingue): Terminez votre droit de parole. Par la suite, posez une question à la ministre.

M. Cholette: Parfait. Alors, sur les questions d'halte routière, ma question est simple: Croyez-vous que les haltes routières, ça s'avère que c'est une mission essentielle de l'État? Est-ce que c'est ça que vous pensez? Parce que, là, j'ai hâte de comparer la réponse du député de Chauveau avec la réponse notamment du collègue de Blainville, parce que, là, les bottines doivent suivre les babines, il faudrait décider. Alors, les haltes routières, dans mon sens à moi, ce n'est pas une mission essentielle.

Maintenant, je voudrais terminer en parlant d'un projet, je vous en ai parlé au début, un projet qui était particulièrement important, c'est un axe routier est-ouest dans ma région, qui s'appelle la route McConnell-Laramée, le boulevard McConnell-Laramée, qui essentiellement était un lien manquant depuis 30 ans, afin de réconcilier l'est et l'ouest d'une ville de plus de 235 000 de population. Cette route passe en plein milieu d'un parc national qui s'appelle le parc de la Gatineau et passe aussi dans un territoire très urbanisé pour lequel il y a des gouvernements précédents qui ont procédé à l'expropriation de gens il y a 30 ans. La grande déception de ces gens, évidemment, Mme la ministre, ça a été de voir des terrains vagues laissés en friche durant 30 ans. Et, grâce à des interventions multiples — particulièrement, ça a débuté avec Chevette, mais le gros des sommes a été consenti sous votre administration, Mme la ministre — les travaux progressent, des travaux très importants, près de 90 millions, presque 100 millions, à parts égales, dans une entente historique, soit dit en passant. C'est une entente qui n'avait pas de plafond, c'est une entente qui disait: Lorsque vous allez réaliser les travaux, le gouvernement fédéral y sera pour 50 % du coût.

Alors, rappelons-nous que, lorsque cette entente a été signée, jamais dans l'esprit du législateur de l'époque on ne pensait que les travaux seraient réalisés dans 30 ans. Les coûts évidemment ont escaladé, et nous avons réussi à passer à travers deux BAPE. Pas un, deux. Pas beaucoup de projets au Québec qui passent à travers deux bureaux.

Une voix: La 30.

M. Cholette: La 30. Mais, nous, on ne s'est jamais chicanés sur le trajet, sur le tracé. Et, deux BAPE et 90 millions plus tard, je vois les travaux progresser de façon très intéressante.

Alors, Mme la ministre, je voudrais vous poser la question suivante: Selon votre estimation, est-ce que les travaux progressent de façon régulière? Et quand est-ce qu'on peut prévoir le parachèvement des travaux routiers concernant l'axe McConnell-Laramée?

Mme Boulet: Alors, merci. Merci, M. le Président. Merci, M. le député.

Alors, évidemment, le boulevard McConnell-Laramée, moi, j'ai de bons souvenirs que, dès qu'on est arrivés en poste, en 2003, c'était un dossier prioritaire pour le collègue de Hull. Il nous en a parlé abondamment. L'entente avait été signée avec le fédéral et la Commission de la capitale nationale, une entente datant de 1972, M. le Président, et, comme l'a dit le député, une entente qui était ouverte et dans le temps et pour les montants. Alors, il n'y avait pas de montant fixe. Il y avait, à l'intérieur de cette entente-là, l'autoroute 5, il y avait McConnell-Laramée et une partie de l'autoroute 50, mais en fait ce n'est pas à 50-50 sur l'autoroute 50. Mais, pour ce qui est de McConnell-Laramée, cette entente-là s'appliquait. Alors, l'objectif qui était recherché, c'était d'assurer une meilleure fluidité et un temps de parcours plus court entre les noyaux urbains de Gatineau et Ottawa, de décongestionner en même temps la route 148, les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond afin de permettre de jouer plus efficacement son rôle de desserte des commerces et des quartiers résidentiels l'abordant.

Alors, les échéanciers et les étapes de ce tronçon, 3 km, près de 90 millions de dollars: alors, dans un premier temps, l'ouverture à la circulation, en novembre 2004, du tronçon Saint-Laurent à Saint-Joseph, 0,5 km au coût de 9,6 millions de dollars; deuxièmement, l'ouverture à la circulation, en décembre 2005, du tronçon Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées, 0,8 km au coût de 12,1 millions; et finalement le dernier tronçon mais celui qui était le plus dispendieux, le plus stratégique parce qu'on passe à l'intérieur d'un parc — alors il y avait une dynamique environnementale importante qu'il fallait composer — alors le dernier tronçon de la promenade du Lac-des-Fées au chemin de la Montagne, 1,7 km, M. le Président, constitue la traversée du parc de la Gatineau. Les travaux ont débuté le 18 octobre 2005. Coût prévu des travaux: 58 millions de dollars. L'ouverture à la circulation est prévue à l'automne 2007, alors que certains travaux connexes tels que les aménagements paysagers seront terminés en 2008.

Alors, les coûts que je vous ai énumérés, ça fait au total, si on inclut les plans et devis, les études, les étapes techniques, c'est au total 90 millions pour 3 km. Ce sont 3 km qui vont être stratégiques pour le développement et pour la fluidité et la sécurité des usagers dans le secteur du député, de la région du député. Alors, on est très heureux. À l'automne 2007, M. le député, ça nous fera plaisir de participer à l'ouverture du tronçon McConnell-Laramée enfin réalisé avec un gouvernement libéral.

Le Président (M. Domingue): Alors, je vais donner la parole au député de Blainville pour un bloc de 20 minutes.

Utilisation du photoradar sur les routes

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, on comprend tous, M. le Président, que le député de Hull a hâte qu'on change de place afin de nous questionner sur les mesures efficaces que l'on compte mettre en place, des mesures qui seront, j'en suis sûr, beaucoup plus efficaces que celles que le Parti libéral utilise actuellement.

Ceci étant dit, M. le Président, et le droit de parole étant limité aux périodes, on va immédiatement passer à notre prochain point qui est le photoradar. Mme la ministre, j'aimerais tout simplement connaître quelle est votre position à ce sujet.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, par rapport au projet de photoradar, on sait qu'on a mis en place, dans le cadre de l'Année de la sécurité routière — le gouvernement a mis en place — une table de la sécurité routière alors qui est présidée par M. Jean-Marie De Koninck, que tout le monde connaît bien, qui est une sommité, qui est un pédagogue extraordinaire.

Alors, M. De Koninck, depuis 18 mois, travaille avec 42 organismes, des représentants de différentes organisations, qu'on parle des aînés, de la jeunesse, de la sécurité publique, des camionneurs, des taxis, les ministères qui sont interpellés, la sécurité publique. Alors, on a une liste ici, là, que je peux vous proposer, là. On a tous les gens, les partenaires de la table. Alors, c'est 41 organismes qui sont présents. Alors, j'ai ça ici, M. le Président: la Commission de la santé et sécurité au travail, la Commission des transports, le Conseil des aînés, le Conseil permanent de la jeunesse, le Contrôle routier, l'École nationale.

● (21 heures) ●

Alors, M. le Président, tout ce que je veux dire, c'est que ces gens-là ont travaillé très fort, depuis 18 mois. Ils sont partis d'un bilan routier à 717 décès. Et la question fondamentale, c'est: Comment peut-on améliorer ce bilan routier là? Quelles sont les mesures, quelles sont les pistes de solution? Quelles sont les avenues qui peuvent être envisagées, qui peuvent être mises en place par un gouvernement soit en modifiant le Code de la sécurité routière, soit en faisant de la sensibilisation, soit en mobilisant les gens dans les régions, par un bureau, comme on a le projet de bureau de la sécurité routière notamment à Montréal, qui est un très beau projet, qui pourrait s'étendre partout dans toutes les régions du Québec? Alors, ce comité-là va nous remettre un rapport le 27 juin prochain, et, dans ce sens-là, on va analyser toutes les pistes de solution, que ce soient la vitesse, l'alcool, que ce soient la ceinture de sécurité, le cellulaire au volant, le photoradar, la caméra aux feux rouges, les bandes rugueuses, la conduite en conditions hivernales, les jeunes conducteurs, les approches de zones de travaux routiers.

Alors, tous ces éléments-là vont être passés un par un, M. le Président, et la Table de la sécurité routière va nous proposer des choses. Et j'ai même invité le député de Blainville, M. le Président, ainsi que le député de Bertrand à participer à une présentation de ce rapport-là

avant qu'il soit rendu public. Ça va nous faire plaisir parce que je pense que, M. le Président, dans ce dossier-là, il n'y a pas de place pour la partisanerie politique. J'espère que les partis d'opposition vont être capables de s'élever au-dessus de la partisanerie politique puis faire en sorte que le Québec mette en place des pistes intéressantes qui vont faire en sorte que notre bilan routier s'améliore. Je pense que c'est un devoir qu'on a, comme parlementaires, comme législateurs, d'être capables de trouver tous ensemble. Ce n'est pas l'affaire du Parti libéral, ce n'est pas l'affaire du PQ ou de l'ADQ, c'est l'affaire des citoyens du Québec. Ce n'est pas normal, M. le Président — si on fait un ratio comparatif avec la population qu'on a en Ontario, on sauverait 250 vies par année, au Québec, si on avait le même ratio de décès par habitant; alors, ce n'est pas normal — que les autres organisations, que ce soient les autres provinces, que ce soient les États américains, que ce soient d'autres provinces, d'autres pays à travers le monde, aient trouvé des moyens ou des outils qui donnent de meilleurs résultats que chez nous.

On doit regarder l'exemple de ce qui se fait ailleurs et on doit être avant-gardistes, être proactifs et être capables de s'inspirer des travaux de la Table de la sécurité routière. Alors, c'est le message que je lance, M. le Président, à l'ensemble des parlementaires. J'espère que tous ensemble, nous travaillerons dans ce sens-là.

Et, pour ce qui est des photoradars, bien, moi, je voudrais tout simplement dire que la position à l'ADQ est ambivalente parce que M. le député de Blainville est allé à la radio à Québec pour dire qu'il était totalement contre, et son collègue le député de l'ADQ de Beauce-Nord, lui, lors de la dernière Commission des transports, lorsqu'il y a eu un rapport, l'année dernière, sur la sécurité routière, par cette même commission là, M. le Président, le député de Beauce-Nord a signé le rapport de la commission dans lequel on proposait des projets pilotes de photoradars. Alors, l'ADQ, c'est souvent ni pour ni contre, on ne sait pas. Alors, encore ce soir, je pense que je pourrais lui relancer la balle: Quelle est la position de l'ADQ par rapport au dossier des photoradars?

Moi, tout ce que je veux vous dire, c'est que je vais attendre...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...le dépôt du rapport, M. le Président, et je vais travailler en étroite collaboration avec tous les parlementaires pour faire en sorte que notre bilan routier s'améliore au Québec. C'est une question importante, primordiale, et je pense qu'on doit en faire, là, une priorité pour tout le monde ici présent ce soir, M. le Président.

M. Gingras: L'ironie, M. le Président, est — suite à l'intervention du député de Hull, et Mme la ministre me pardonnera — l'ironie est que, du temps où le Parti québécois était au pouvoir, le Parti libéral s'était farouchement opposé à l'utilisation de ces radars qu'ils qualifiaient à l'époque de machine à sous. Donc, Mme la ministre, regardez, si on va dans l'histoire, là, tout le monde a dit des choses. Et je reçois votre invitation de travailler ensemble, mais il va falloir que vous soyez ouverte à travailler non pas comme un gouvernement majoritaire, mais comme un gouvernement minoritaire.

Mme la ministre, suite à votre position donc d'installer des radars sur les autoroutes, j'ai compris que vous les installeriez sur les autoroutes parce que les radars ne s'installent pas sur les routes secondaires, hein?

Mme Boulet: Je n'ai rien dit.

M. Gingras: Alors, vous n'avez rien dit, madame.

Mme Boulet: M. le député, là, vous insinuez des choses que je n'ai jamais dites, alors il faudrait peut-être faire attention à vos commentaires. Je n'ai jamais dit qu'il y avait de décision de prise ni sur un sujet ni sur un autre.

M. Gingras: Où installeriez-vous les radars? M. le Président, où Mme la ministre installerait les radars si jamais il y en avait?

Le Président (M. Domingue): M. le député de Blainville, je vous appelle à la prudence dans vos propos et je vous inviterais à laisser la ministre terminer sa réponse avant d'intervenir.

M. Gingras: D'accord.

Le Président (M. Domingue): Merci.

Mme Boulet: Merci beaucoup, M. le Président, de votre rigueur. Alors, je n'ai pas de réponse. Parce qu'il y a des gens qui ont travaillé depuis 18 mois, il y a des gens qui ont des choses à nous proposer, à nous dire, alors on n'a pas statué, il n'y a pas de décision prise, et je vais en parler avec les collègues des deux partis d'opposition avant de prendre une quelconque décision.

Alors, je n'irai pas plus loin dans mes commentaires à ce sujet-là, M. le Président.

M. Gingras: Juste, Mme la ministre, ce soir, vous avez affiché plusieurs statistiques. Ça me fait plaisir de travailler donc à essayer de pouvoir faciliter votre décision à ce niveau, en vous disant que les radars, ça s'installe normalement sur les autoroutes et non pas sur les routes secondaires, à moins que vous ne m'en disiez le contraire. Et, sur les autoroutes, M. le Président, juste noter — et je déposerai pour la commission ce document aussi; juste noter — que, sur les autoroutes, les accidents mortels sont de 11 % et l'ensemble des blessures est de 11 %.

Donc, M. le Président, est-ce que la ministre pense que les photoradars sur les autoroutes pourraient diminuer les mortalités?

Mme Boulet: M. le Président, je vais répéter la même question, je n'ai pas de commentaire et je n'émettrai pas de commentaire sur un quelconque dossier quand j'ai dit au préalable que j'attendais le dépôt du rapport de la Table de la sécurité routière. Alors, il n'y a pas de décision prise. Alors, s'il n'y a pas de décision, je n'ai pas à discuter et à argumenter sur des questions tout à fait hypothétiques.

Règlement régissant les véhicules routiers

M. Gingras: Donc, M. le Président, devant le refus de répondre aux questions, je vais changer de dossier. Je n'ai pas bien, bien le choix, hein?

M. le Président, ma question s'adresse à Mme la ministre, et j'espère qu'elle a une opinion sur ce dossier. Dans le cas de l'association de remorquage du Québec, la SAAQ vient de changer le règlement qui exempte les propriétaires et conducteurs de dépanneuses à se... qui exigeait aux conducteurs de dépanneuses à se conformer au règlement, donc qui exige à se conformer au règlement régissant les camions de transport routier. Je voudrais savoir si elle est au courant puis si elle est d'accord avec ça.

Mme Boulet: M. le Président, alors la SAAQ est venue faire sa présentation ici, pendant, je pense, presque deux heures, M. le Président. On a convenu tous ensemble de faire passer les organismes, que ce soient la STQ, la SAAQ, la Commission des transports, lors de la première journée qu'on a faite en étude de crédits. Tous les organismes étaient là pour répondre, et je pensais que ça avait été clair que ces organismes-là avaient été présents, avaient pu répondre. Puis on a même rallongé le temps de la Société d'assurance automobile du Québec qui a répondu à vos questions pendant pratiquement deux heures. Alors, malheureusement, ce soir, on n'a pas personne de la SAAQ. Si, M. le député, on peut retenir votre question puis vous revenir ultérieurement avec une réponse... Mais on pensait que ça avait été convenu avec l'ensemble des parlementaires de la commission que les organismes avaient passé lors de la première séance d'étude des crédits.

M. Gingras: M. le Président, je m'en excuse auprès de la ministre. Nulle n'était mon intention. J'ai reçu le document le 13 du 06. Donc, effectivement, là, on avait convenu. Et je pensais l'amener à la commission, ce soir, l'ayant reçu donc après cette entente-là. Regardez, j'ai posé la question. Donc, un retour par la suite me conviendrait parfaitement.

Mme Boulet: M. le Président, on va envoyer la réponse à la commission, là, le plus rapidement possible. Ça va nous faire plaisir.

Plan visant l'amélioration de la fluidité de la circulation dans la région de la Capitale-Nationale

M. Gingras: M. le Président, donc, vu qu'on est dans le transport routier, congestion de la Capitale-Nationale. J'aimerais connaître quels sont les plans de la ministre pour améliorer cette situation.

Mme Boulet: Alors, M. le député, ça nous fait plaisir de répondre à votre question. J'aimerais dire, d'entrée de jeu, qu'il y a 186 millions de dollars qui sont investis cette année, dans la Capitale-Nationale. Alors, j'ai le tableau également des montants investis à la programmation, et, depuis 1998, là, c'est le plus gros montant qu'a jamais connu la région de Québec. Alors, on est passés de 33 millions en 1998-1999 à 186 millions cette année.

Alors, je pense que ça démontre clairement la préoccupation qu'a notre gouvernement de doter la région de Québec d'un réseau routier qui soit performant et qui réponde aux besoins de la population.

● (21 h 10) ●

Alors, si on exclut le projet de la 175^e évidemment qui est dans le secteur de Stoneham, c'est tout près de 140 millions de dollars qui sont investis dans la région de la Capitale-Nationale. Alors, en conservation des chaussées, j'ai 21,9 millions de dollars; conservation des structures, 36 millions de dollars; amélioration du réseau, 15,8; et, développement du réseau, 64 millions. Ça, ce sont les gros chantiers. Je vous exempte de tous les plus petits projets qui pourraient atteindre le montant que je vous ai donné.

Mais, pour ce qui est en fait de la fluidité de la circulation, je vais vous parler un tout petit peu du développement en transport en commun dans la région de la Capitale-Nationale. Alors, vous savez qu'on doit, dans un premier temps... Ce qui est important, dans un premier temps, c'est d'optimiser le système de transport en commun actuel dans la région de la Capitale-Nationale, et pour ça on a beaucoup de beaux projets qui sont actuellement soit en cours de réalisation ou à l'étude. Et, dans ce sens-là, pour Québec, à l'heure actuelle, on est en train de faire l'achat de 20 autobus articulés, de huit minibus électriques. Alors, les huit minibus électriques, c'est un programme qui est partagé avec le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la ville de Québec.

On est en train de financer également et voir à la construction d'un centre d'entretien et de remisage pour les autobus. C'est un projet de 47 millions de dollars financé à la hauteur de 75 % par le ministère des Transports du Québec. On est après également faire des voies réservées sur l'autoroute du Vallon, à la hauteur de Sainte-Foy et à la hauteur de Félix-Leclerc. Entre Père-Lelièvre et Félix-Leclerc, il y a des voies réservées qui sont actuellement en cours de réalisation, 1,5 million pour Sainte-Foy et environ 10 millions de dollars entre Père-Lelièvre et Félix-Leclerc. On est à l'étude également sur des voies réservées entre le boulevard Laurier et le pont de Québec.

Alors ça, ce sont des projets qui sont à l'étude actuellement. Et il est important également d'améliorer la desserte sur la rive sud parce que ça va tout ensemble. Il faut que ça fonctionne bien sur la rive nord mais également sur la rive sud. Alors, il y a des projets de voies réservées sur la 116 et sur la 132, du côté de Lévis, et on parle également d'aménagement d'un centre d'échanges à la tête des ponts, un projet de 2,9 millions de dollars qui est autorisé actuellement au PTI, au plan triennal d'immobilisations.

Alors, il y a des très beaux projets sur la table. On a rencontré, un juin, les sociétés de transport. Bien, pas en juin. Il y a peut-être un mois, on a rencontré les sociétés de transport et notamment la Société de transport de Lévis et le Réseau de transport de la Capitale. On leur a dit qu'on était pour les revoir incessamment, d'ici quelques semaines, qu'on était pour travailler avec eux l'avancement de leurs projets, des projets qui vont améliorer de façon significative la desserte du transport en commun sur le territoire de la Capitale-Nationale. Et on a une rencontre également à venir avec Mme la mairesse, Mme Boucher, à très court terme. Alors, il y a un travail important qui se fait tant au niveau des investissements routiers. On a des structures. On a 36 millions sur les structures cette année. On sait qu'il y a l'échangeur Charest-du Vallon qui est à refaire à court

terme également. Alors, c'est une structure qui est importante, qui est stratégique. Alors, à très court terme, il y a celle-là. Puis, dans un deuxième temps, celle sur Félix-Leclerc, on parle à moyen terme.

Alors, on travaille activement tant sur le réseau routier que sur le développement, l'amélioration et la performance du transport en commun sur l'ensemble du territoire. C'est dans ce contexte-là que le ministère travaille en étroite collaboration avec les partenaires dans la Capitale-Nationale.

M. Gingras: Donc, Mme la ministre, dans les montants que vous avez mentionnés, vous avez parlé d'un 15,8 millions pour l'amélioration du réseau routier, donc pour effectivement travailler à réduire la congestion dans la Capitale-Nationale. Luc Bergeron, je pense qu'il travaille... Le directeur régional de Transports Québec disait dans le journal, dernièrement: La priorité, voir à la réfection des structures des viaducs et des échangeurs et non pas au développement du réseau routier.

Donc, plusieurs points stratégiques sont embouteillés pendant la journée, pont Pierre-Laporte, l'autoroute Henri IV, Félix-Leclerc, etc. Donc, je repose ma question à Mme la ministre: Mme la ministre, avez-vous un plan pour réduire les congestions à Québec?

Mme Boulet: Alors, le plan pour réduire la congestion, je pense j'en ai parlé assez longuement dans ma première réponse. Ça passe par l'amélioration du transport en commun sur le territoire. Ce n'est pas en faisant des nouvelles routes nécessairement, s'il n'y a pas de besoin d'identifié, s'il n'y a pas de projet présenté par la ville. Alors, ce qu'on dit, c'est qu'il faut investir, il faut améliorer la desserte de transport en commun sur l'ensemble du réseau, sur l'ensemble du territoire de la Capitale-Nationale, et en ce sens il y a des projets qui sont en réalisation à l'heure actuelle, il y a des projets qui sont à l'étude, et on continue à travailler avec les intervenants de la Capitale-Nationale, que ce soient les intervenants du transport en commun qu'avec les autorités de la ville.

Et on travaille activement avec ces gens-là pour développer et améliorer la fluidité sur le réseau.

M. Gingras: Excellent. Merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, si je peux compléter, monsieur...

M. Gingras: Oui.

Mme Boulet: ...parce que j'ai une petite information. Il y a également le réseau routier municipal. Parce que tantôt je vous parlais des voies réservées qui étaient sur le réseau routier relevant de responsabilités du ministère. Maintenant, il y a des projets sur le réseau routier municipal: le métrobus 802, de d'Estimauville, Limoilou, Saint-Sacrement, alors il y a un projet de 9 millions de dollars qui est à partager par la SOFIL à 85 %; il y a le métrobus 860, de Les Saules-Lebourgneuf et Beauport, alors des voies réservées sur le boulevard Lebourgneuf et sur le boulevard de l'Atrium, entre l'autoroute Robert-Bourassa et la 4^e Avenue Ouest; et le

métrobus 887, entre Loretteville, Les Saules et Sainte-Foy, un projet qui totalise près de 5 millions à financer par le programme d'aide régulier, là, 75 %.

Alors, le ministère est même très présent, à la hauteur de 75 % minimalement, dans les trois projets qui sont sur le réseau routier municipal et qui vont être complémentaires finalement aux actions que pose le gouvernement sur le réseau routier supérieur.

Voies réservées sur le réseau municipal de la région de la Capitale-Nationale

M. Gingras: Dans les questions d'ajouts, Mme la ministre, de voies réservées, est-ce que c'est des voies supplémentaires ou elles seront prises à même les voies de circulation actuelles?

Mme Boulet: C'est des voies supplémentaires, mais je peux laisser le sous-ministre, si vous voulez, M. le Président, si le sous-ministre peut apporter des compléments, des précisions sur les projets qui sont en cours actuellement.

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

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint à la Direction générale de l'Est et de Québec.

Sur les réseaux du ministère actuellement, les voies réservées qui ont été étudiées, c'est sur l'autoroute Robert-Bourassa, l'ancienne autoroute du Vallon. Et là les projets qui sont sur la table, qui sont en train d'être étudiés, ce serait une voie additionnelle qui deviendrait une voie réservée. On a aussi analysé différents projets, à date qui n'ont pas été retenus, sur le boulevard Charest et sur le boulevard Laurentien. Sur le boulevard Charest, ça aurait été avec les voies existantes, et, sur Laurentien, si jamais il se développait un projet, ce serait avec des voies additionnelles.

En ce qui regarde sur le réseau municipal, je ne peux malheureusement pas répondre, mais je me doute que c'est à l'intérieur des voies existantes, possiblement.

Ajout de voies de circulation sur le réseau provincial

M. Gingras: Donc, sur le réseau provincial, on parle de l'autoroute Robert-Bourassa.

M. Loranger (Jean-Louis): Robert-Bourassa.

M. Gingras: En voie additionnelle.

M. Loranger (Jean-Louis): En voie additionnelle.

M. Gingras: Pour un montant de?

M. Loranger (Jean-Louis): Les évaluations ne sont pas terminées parce que la voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa s'inscrit dans le réaménagement de l'autoroute Robert-Bourassa, carrefour Charest, Robert-Bourassa. Lorsque la ministre vous mentionnait la réfection des structures, on en profite aussi pour faire le réaménagement complet de la géométrie et éliminer,

dans les rampes d'accès et de sortie, certains points de congestion.

M. Gingras: Excellent. Ça répond.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Je vais donner la parole au député de?

M. Cousineau: Bertrand.

Le Président (M. Domingue): Bertrand.

M. Cousineau: Merci, M. le Président. Peut-être un petit peu dans la même mouvance, Mme la ministre. En 2001, il y a une étude qu'on a commandée, pour la région de Québec, au niveau de la circulation, une étude commandée à la firme Dessau-Soprin et Tecsalt, et puis l'étude a été déposée en 2004. Puis c'est une étude, je crois, qui a coûté autour de 1 million de dollars. Est-ce qu'il y a eu des suites à cette étude-là ou est-ce qu'il faut que ce soit réactualisé? Mais l'étude a coûté 1 million de dollars pour la circulation et puis le transport autour de la ville de Québec.

Mme Boulet: On va regarder.

M. Cousineau: Oui, correct.

Mme Boulet: On va vérifier, M. le député, là. Le directeur territorial n'est pas ici, là, M. Bergeron. Alors, on est comme tous nouveaux, là, dans la limite, là.

M. Cousineau: Ça a été commandé à l'automne 2001 et puis ça a été déposé en 2004, l'étude, semble-t-il.

Mme Boulet: C'est ça. On n'était pas là en 2001, là, ni le sous-ministre adjoint ni moi.

M. Cousineau: Parfait. Ça va. Mais vous étiez là en 2004.

Mme Boulet: On va vérifier avec le directeur territorial, M. Bergeron, puis on va vous revenir.

Intentions concernant l'installation d'un tramway à Québec

M. Cousineau: Parfait. Maintenant, la ville de Québec a déposé une demande au ministère des Transports pour une étude concernant l'implantation du tramway, puis ça semble soulever la passion au niveau de la ville de Québec. Il y a beaucoup d'intervenants qui sont en faveur de l'installation d'un tramway, sauf la mairesse. Mais il semble que, le conseil de ville et puis la population en général, après un petit sondage maison, là, ce serait quelque chose de très intéressant. J'aimerais juste savoir, là, quelle est votre position là-dessus, Mme la ministre. Est-ce que c'est un dossier qui est venu à vos oreilles? Puis est-ce que vous avez une opinion là-dessus?

● (21 h 20) ●

Mme Boulet: Alors, oui, effectivement, il y a un projet de SLR, finalement, là, dans la ville de Québec. Alors, il y a un projet. En fait, c'est qu'on a fait des études. En fait, on n'a pas la précision des coûts. On

parle d'un SLR qui compterait 34 km, dont un sous-terrain, entre le Grand Théâtre... Québec et la basse-ville, en passant par la place D'Youville et la côte d'Abraham. Il y a des évaluations préliminaires sur 21 km, et on parle de près de 650 millions de dollars. Les coûts sont très importants. Nous, ce qu'on dit: En fait, ce n'est pas la ville qui demande du financement, c'est le Réseau de transport de la Capitale, le RTC, qui demande de payer des études au coût de 8 millions de dollars.

Alors, nous, ce qu'on dit: Dans un premier temps, premièrement, la gestion et l'exploitation du transport en commun, ça relève des municipalités, ça ne relève pas du ministère. Alors, ce qu'on dit, deux choses: Premièrement, nous, on ne veut pas être seuls, on ne veut pas être tout seuls à financer cette étude-là. Alors, il est clair que le ministère ne sera pas seul à financer, donc il faudrait qu'il y ait des partenaires, minimalement la ville ou le fédéral. Ce qu'on dit, nous, c'est qu'on n'ira pas sur le 8 millions tout seuls, le gouvernement du Québec et, deux, que, oui, ce serait important d'avoir le consentement ou l'approbation des autorités de la ville de Québec. Alors, c'est les deux choses, là, parce que le transport en commun est une responsabilité municipale, M. le député.

M. Cousineau: Oui. Bien, en fin de compte, c'est ce qu'on comprend aussi. Tant et aussi longtemps que la mairesse refuse d'aller dans cette direction-là, au niveau des études, bien, il n'y a rien qui bouge.

Mme Boulet: Bien, nous autres, il faut qu'on trouve des partenaires financiers. Ce qu'on dit, c'est qu'on ne paiera pas seuls le 8 millions. Ça, c'est clair. Il faut qu'il y ait d'autres gens qui y croient suffisamment, qui soient prêts à investir puis qui soient des partenaires, parce qu'après l'étude il y a une deuxième étape. Et c'est tout de même beaucoup d'argent, là, 650 millions de dollars. On parle juste d'un tronçon de 21 km. Alors, est-ce que le projet peut frôler le milliard de dollars? Facilement, vous pouvez penser que ça va frôler le milliard de dollars.

Alors, c'est important qu'il y ait des partenaires. S'il y a des partenaires qui croient au projet, ils doivent selon moi s'investir dans l'étape des études également.

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

M. Cousineau: C'est sûr. Bon. D'accord. Merci pour cette réponse. Maintenant, juste une petite consolidation des chiffres, là, pour bien s'assurer qu'on se comprend tous, là. Au niveau du livre des crédits, on voit que les crédits affectés, là, au niveau du Fonds de...

Une voix: Conservation.

M. Cousineau: ...de conservation, excusez-moi, et d'amélioration du réseau routier, on parle de 899,4 millions. Alors, c'est ça. Donc, à la page 195, Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, 889 millions. Ça va? Et puis, lorsqu'on regarde les résultats, là, au niveau des revenus, on a 924 millions au niveau des revenus. Donc, ça donne un différentiel, entre 924 millions puis...

Une voix: ...

M. Cousineau: Vous me suivez toujours?

Mme Boulet: Non. À quelle page?

M. Cousineau: Bon. Écoutez, dans le livre des crédits, là, à la page 195, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, crédits affectés, 899 444 000 \$. Ça va?

Mme Boulet: Oui. Oui.

M. Cousineau: Oui? Et puis les revenus, là, 924 millions. Ça, c'est dans l'autre livre, à la page 86, au niveau des revenus — le volume IV, page 86.

Une voix: ...

M. Cousineau: Oui. En fin de compte, c'est le volume III puis le volume IV.

Dans le volume III, les crédits affectés, c'est 899 millions, puis, dans le volume IV, à la page 86, les revenus pour le fonds en question, c'est 924 millions. Donc, ça nous donne un différentiel. Entre 924 millions puis 899 millions, ça nous donne un différentiel de 24,7 millions. Ce 24,7 millions là, bien j'imagine que ce sont les partenaires, les partenaires municipaux. Donc, on s'aperçoit que le fédéral n'a pas encore donné sa part, là, la part du fédéral n'est pas là, parce que les principaux partenaires qu'on a là-dedans, là, c'est le municipal.

Mme Boulet: C'est municipalités ou fédéral. Effectivement, à la hauteur de 24 millions, il n'y a pas des millions qui viennent du fédéral, mais les ententes, comme je vous dis, les ententes sont sur le point d'être signées.

Une voix: Les comptes à payer.

M. Cousineau: ...en venir avec ça, là, Mme la ministre, c'est très clair, les chiffres, là, ce n'est pas un gros montant, 24 millions, d'autant plus que... de la part des municipalités là-dedans, les partenaires municipaux. Alors donc, la part du fédéral n'est pas encore là parce que les ententes ne sont pas complétées. Ça veut donc dire qu'à un moment donné il y a des intérêts qui courent sur les emprunts, il y a des intérêts qui courent présentement, là. Est-ce que, dans les ententes, le fédéral va couvrir une partie de ces intérêts-là?

Mme Boulet: Alors, ils ne tiennent pas compte des intérêts. Vous avez une remarque tout à fait pertinente.

M. Cousineau: Oui. Oui.

Mme Boulet: Mais on a bon espoir, on a rencontré le ministre des Transports.

M. Cousineau: Mais vous comprenez ce que je veux dire, là.

Mme Boulet: Oui, tout à fait, tout à fait. On a rencontré le ministre des Transports il y a peut-être deux semaines, et tous les papiers sont prêts. Normalement,

on devait se rencontrer, déterminer une date et signer des ententes, là, signer une série d'ententes, là, qu'il y a des ententes de principes. Maintenant, il reste à signer l'entente, à conclure l'entente de financement.

M. Cousineau: C'est parce que les sous qu'on est obligés de placer sur les intérêts, bien c'est des montants de moins pour le travail qu'on pourrait faire sur les routes, sur l'entretien puis les structures.

Une voix: ...

M. Cousineau: Oui, bien c'est ça. On me pose la question: Avez-vous une idée quand ça va être fait? Bien, c'est une question de temps, j'imagine, la plupart des signatures.

Mme Boulet: Tout était prêt. C'était une question de jours, là, parce que tout était prêt du côté du fédéral, pour finaliser l'entente, là. Alors, ça concluait. Là-dedans, il y avait la 175, il y avait une série d'ententes, là.

On avait notamment un dossier, moi, qui me tient beaucoup à coeur, là, et qui est à l'intérieur de cette entente-là, ce sont les chemins de fer d'intérêts locaux, là, les CFIL. On a une entente de 75 millions de dollars qu'on veut signer avec le fédéral. C'est 35-20-25, si je ne me trompe pas?

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça, 30-20-25. Alors, c'est 75 millions. Le fédéral en donne 30. Nous, le provincial, en donnons 20, et 25 des partenaires privés. Et c'est pour aider la réhabilitation de nos chemins de fer d'intérêts locaux dans les régions du Québec, et ça, c'est un dossier, moi, qui me tient à coeur et qui doit être signé en même temps.

M. Cousineau: Donc, on se comprend, là, sur les chiffres.

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: M. le Président, si vous permettez, il me reste encore quelques questions que j'aimerais poser lors de mon dernier bloc, en fin de soirée. Mais, pour les questions suivantes, dans ce bloc-ci, si vous permettez, on passera la parole à la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Le Président (M. Domingue): Alors, je donne la parole à la députée.

Travaux de modernisation de la rue Notre-Dame

Mme Harel: Merci. Alors, je remercie mon cher collègue. À propos de la rue Notre-Dame...

Une voix: ...

Mme Harel: ...vous ne serez pas...

Des voix: ...

Mme Harel: Voilà. Où en sommes-nous? La dernière fois, c'était une annonce du premier ministre et de l'actuel maire de Montréal. Ça se faisait en juillet 2005, et l'annonce était officielle. Il y a déjà deux ans bientôt que les travaux allaient débiter. Alors, nous sommes deux années plus tard. Est-ce que vous pourriez m'indiquer l'échéancier?

Mme Boulet: ...Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve. Je dis à Henri — à M. Gilbert, là, excusez-moi — je dis: Comment on l'appelle? Boulevard urbain, autoroute? Bien, il dit: On n'a pas trouvé de nom encore.

Alors, il y a un concept qui a été retenu, alors c'est un tronçon de...

Une voix: ...

Mme Boulet: Alors, c'est un tronçon de 9 km, là, entre Amherst et l'autoroute 25, via l'avenue Souigny. Alors, il y a trois secteurs essentiellement: Sainte-Marie; il y a Hochelaga-Maisonneuve au centre; et Mercier, tronçon l'Assomption et Souigny, à l'est. Alors, il y a eu un concept, en juillet 2005, un concept MTQ-ville, qui a été annoncé par M. Charest, le premier ministre, et M. Tremblay.

Alors, en fait, c'est une route où on va définir une double fonctionnalité. Ça va être une gestion dynamique de l'offre de la circulation, c'est-à-dire que les feux de circulation vont être opérationnels dans les périodes hors pointe, puis, quand on va arriver pendant les périodes de pointe, pour favoriser une plus grande fluidité de la circulation, les feux vont être maintenus sur la couleur verte, là, de façon continue. Alors, je pense que ça, c'est déterminant, parce qu'on voulait s'assurer de la fluidité, mais il y avait des restrictions quant à la ville, par rapport au projet qui pouvait être développé.

Alors, essentiellement, les coûts, Mme la députée, ils sont passés de 600 millions à 750 millions de dollars actuellement. La contribution s'élèverait à la hauteur de 625 millions pour le ministère des Transports du Québec et 125 millions, la contribution de la ville de Montréal. En fait, ça va permettre d'améliorer la fluidité, de canaliser le trafic, de favoriser également l'offre en transport en commun, parce qu'on parle ici, là, de quatre voies dans chacune des directions avec une voie dédiée au transport en commun. Ce qui est important également, c'est de contrôler les niveaux sonores parce qu'il y a la population qui reste en bordure, d'optimiser et de mettre en valeur les parcs et d'augmenter et de favoriser le plein potentiel ou le plein développement des secteurs limitrophes.

Alors, il y a un comité qui a été mis en place, un comité avec la ville de Montréal et les hauts fonctionnaires du ministère, un comité de travail. On a rencontré le maire de Montréal il y a peut-être trois semaines, et ce qu'on a convenu avec le maire de Montréal — cette année, les investissements sont à la hauteur de 6,5 millions de dollars, alors, essentiellement, c'est des travaux préparatoires — ce qu'on a convenu avec le maire, c'est qu'on était pour réactiver le comité, qui avait été mis en place, de la ville et des fonctionnaires du ministère et qu'on était pour lui présenter à court terme un plan d'intervention, là, quels seront les échéanciers dans les deux, trois prochaines années, quels seront les secteurs ou les tronçons qu'on va réaliser et les investissements seront à la hauteur de quel montant à chacune de ces années-là.

Alors, on a convenu avec lui que le comité va travailler sur cette étape-là et qu'on va lui présenter un plan d'intervention avec des échéanciers et des montants d'investissement bien définis.

● (21 h 30) ●

Mme Harel: Alors, est-ce qu'il faut comprendre, M. le Président, que le tracé est définitivement arrêté entre Québec et Montréal?

Mme Boulet: Je peux laisser M. Gilbert... M. le Président, peut-être que M. Gilbert peut apporter... Mais c'est oui, je dirais oui, M. le Président. Vous me permettez de passer la parole à M. Gilbert, le directeur territorial?

Le Président (M. Domingue): Allez-y, M. Gilbert.

M. Gilbert (Henri): Henri Gilbert, directeur de l'île de Montréal. Effectivement, madame, on a reçu une acceptation de la part du comité exécutif de la ville de Montréal pour le concept global le 16 mai 2007, et, cette même journée-là, M. le maire de Montréal nous a écrit pour dire qu'il nous assurait de son entière collaboration.

Mme Harel: C'est donc dire que les études de bruit, en fait toutes ces études ont été complétées?

M. Gilbert (Henri): Donc, il reste... Excusez. Il reste encore quelques études, parce que toute l'archéologie, encore que des études de bruits aussi... mais dans l'ensemble il y a un bureau de projets qui a été formé — c'est un peu une première — avec la ville de Montréal. On est assis ensemble à tous les jours. Il y a aussi des bureaux d'ingénieurs-conseils qui sont assis avec nous autres à tous les jours. On travaille sur un même concept depuis déjà, je dirais, presque deux ans. Et c'est sûr qu'il y a eu un peu de concessions de part et d'autre, mais je peux dire qu'on travaille présentement, tous les deux côtés de la table travaillent sur un même projet, et puis on avance toujours. Si tout va bien, comme disait Mme la ministre tantôt, on s'en va vers la réalisation du projet.

Mme Harel: Je vous rappelle, pour le bénéfice des membres de la commission, que l'annonce de l'autoroute Ville-Marie a été faite en 1971 et qu'en 1972 1 800 logements ont été démolis dans ce secteur de la ville, 6 800 personnes ont été déplacées, que les conséquences ont été désastreuses pour la fermeture d'écoles, la fermeture d'églises, de paroisses, de commerces, la rue commerciale, qui était celle de la rue Sainte-Catherine, dans l'est, s'est effondrée quasiment et qu'on est toujours, si vous voulez, en attente d'un projet qui, à chaque fois où il est complété... on change de gouvernement ou à peu près en fait, pour résumer 36 ans, là, finalement de calendrier.

Est-ce que le décret, qui a été adopté le 25 septembre 2002, concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur des Transports pour la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25 sur le territoire de la ville de Montréal, il est toujours opérationnel?

Mme Boulet: Moi, je dirais que oui, là. Oui.

Mme Harel: Alors, vous vous rappelez que dans ce décret il est prévu une consultation auprès de la population, que cette consultation est jugée comme une condition essentielle de réalisation. Alors, on dit ceci: «Le ministre — la ministre, en fait, faut-il lire maintenant — des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement la mise à jour des études de circulation du projet au moment de la demande de certification d'autorisation prévue à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement.» Et suit finalement une série de consultations publiques. Alors, quand avez-vous l'intention... M. le Président, quand la ministre a-t-elle l'intention de procéder à ces consultations publiques?

Mme Boulet: C'est la ville, Mme la députée, qui doit procéder avec ces consultations, bien en collaboration avec le MTQ, et c'est prévu pour l'automne 2007, c'est prévu pour cet automne.

Mme Harel: Ce sera prévu pour cet automne?

Mme Boulet: Oui. Oui.

Mme Harel: Alors, dans le projet, dois-je comprendre que le projet initial maintient l'aménagement des parcs et la réünification des parcs? On est en plein milieu urbain, hein? Vous avez compris que les gens sont très sensibles, d'autant que même présentement je pense que, le bruit, la réglementation n'est même pas respectée. Alors, imaginez-vous avec le camionnage lourd que ça va induire en fait, ces travaux.

Mme Boulet: Mme la députée, d'améliorer la fluidité, ça va probablement diminuer l'impact sonore sur la population ou sur les résidents aux abords de la route. Bien, quand un camion doit arrêter puis repartir, je pense que c'est là qu'il crée le plus de bruit, où l'impact sonore est le plus important. Ce qu'on veut, nous... On dit que c'est entre 52 000 et 91 000 véhicules-jour qui circulent, entre 5 000 et 8 000 camions par jour. Alors, ce qui est important, c'est de faire circuler le plus facilement, le plus aisément, c'est assurer la fluidité de ces gens-là pour qu'ils demeurent le moins longtemps sur les 9 km en question et que ça affecte le moins possible la qualité de vie des résidents aux abords du tronçon.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je voudrais rappeler que la rue Notre-Dame est la seule artère au sud du boulevard Métropolitain qui permet les déplacements de produits... Comment les appelle-t-on?

Une voix: Dangereux.

Une voix: Matières dangereuses.

Mme Harel: Oui, des matières dangereuses, voilà. Alors, c'est donc dire qu'il y a un camionnage extrêmement important, puisque ce sont souvent des véhicules lourds qui ne peuvent pas emprunter le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et qui se déplacent dans cette partie est-ouest de la ville. Alors, l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur la qualité de l'air doit être déposée par la ministre des Transports. C'est une des conditions, hein: «[La] ministre

des Transports doit présenter au ministre de l'Environnement, au moment de la demande de certificat d'autorisation[...], une étude [d']impact du projet de modernisation [...] sur la qualité de l'air.» Est-ce que cette étude est réalisée?

M. Gilbert (Henri): Il y a des études qui sont en cours présentement, mais ce n'est pas encore déposé au ministère de l'Environnement.

Mme Harel: Alors, vous êtes en train de procéder à combien d'études sur combien de sujets?

M. Gilbert (Henri): Je ne peux pas vous dire le nombre exact, mais on continue d'avancer dans le projet avec la ville de Montréal. Mais tout se fait en collaboration avec la ville, donc tout progresse normalement.

Mme Harel: Les délais, l'échéancier. Donc, consultations cet automne?

M. Gilbert (Henri): Cet automne, en collaboration avec la ville.

Mme Harel: Mais il faut que vous ayez les études pour mener la consultation.

M. Gilbert (Henri): La consultation, madame, comme le décret le dit, c'est sur l'intégration urbaine uniquement.

Mme Harel: Oui, mais ça porte également sur les niveaux sonores.

M. Gilbert (Henri): Pas la consultation, madame. Si vous lisez le décret, on parle d'intégration urbaine uniquement.

Le Président (M. Domingue): Il reste une minute, Mme la députée.

Mme Harel: Alors, sur l'intégration. Et pour vous l'intégration, par exemple, ça ne comprend pas un mur antibruit éventuellement?

M. Gilbert (Henri): La ville est en train — excusez; la ville est en train — de développer un concept d'intégration qui va surtout... Parce que le mur antibruit ou les moyens pour réduire le bruit font partie d'autres éléments du décret, mais, l'intégration urbaine, on parle des parcs, on parle du parc linéaire qui va être construit, c'est surtout dans cet aspect-là. C'est certain qu'on va probablement présenter l'ensemble, mais le bruit fait l'objet d'une autre demande du BAPE.

Mme Harel: Bon. Je vous remercie, M. le Président. Donc, on verra, on verra.

Mme Boulet: Pour compléter ou pour conclure, Mme la députée: il y a une volonté ferme, de la part du gouvernement, de réaliser cette route-là. Je pense que tout le monde l'attend depuis fort longtemps. Il faudrait accélérer. Et ça, on en est fort conscients. Et c'est dans ce sens-là qu'on travaille avec la ville.

Mme Harel: Alors, je vous remercie, je remercie les membres de la commission, je remercie la ministre. Évidemment, vous comprendrez qu'avec l'arrivée de la 25, là, je ne sais pas, là, qu'est-ce qui va se passer. À un moment donné, il va y avoir un conflit d'usage, là, de ces routes, là — enfin, quoi qu'il en soit, nous verrons — entre le camionnage lourd et puis les automobiles qui vont maintenant arriver en plus grand nombre, hein? On parle de 50 000.

Mme Boulet: Non. M. Gilbert, ce qu'il prévoit selon les études, c'est qu'avec l'arrivée de l'autoroute 25, en 2012, il pourrait y avoir éventuellement 300 véhicules de plus par jour, sur la rue Notre-Dame. C'est l'estimé qu'ils font actuellement, Mme la députée.

● (21 h 40) ●

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Je vais donner le droit de parole à la députée de Mégantic-Compton.

Prolongement de l'autoroute 73

Mme Gonthier: M. le Président, comme je l'ai mentionné à plusieurs reprises, le comté de Mégantic-Compton se retrouve aux confins et de l'Estrie et de la Beauce. Alors, comme la ministre l'a mentionné dans son discours inaugural, le transport routier est très important pour nous. On dit que 65 % des biens produits utilisent la route. Moi, je vous dirais que dans mon comté c'est probablement plus que ça encore.

Alors, du côté ouest de mon comté, c'est-à-dire vers le Haut-Saint-François, Cookshire, on sait que la 55 a été complétée, et, avec le prolongement de la 410 qui est prévu, on va avoir un accès assez rapide à l'autoroute 10, ce qui fait qu'on a un accès à des voix rapides. Bien, enfin, à plus ou moins court terme, c'est prévu, du côté ouest de mon comté, l'accès aux voies rapides va être facilité.

Du côté est maintenant de mon comté, on a la fameuse autoroute 73 qui se retrouve en Beauce. Alors, depuis plusieurs années, on parle des gens de la Beauce, mais on parle aussi des gens de Mégantic-Compton. Plus particulièrement peut-être des gens de la MRC du Granit voudraient savoir qu'est-ce qui se passe avec le prolongement de l'autoroute 73 et concrètement où on est rendus dans l'avancement du projet.

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la députée. Alors, effectivement, ça me fait grand plaisir de donner un peu plus d'information sur le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et l'entrée nord de Saint-Georges.

Alors, je pense que tout le Québec regarde aller les gens de la Beauce, la région de Chaudière-Appalaches, mais notamment les gens de la Beauce, parce que les gens de la Beauce ont su se démarquer. Ce sont des entrepreneurs qui réussissent très bien en affaires. Le taux de chômage est bas. Alors, je pense que c'est une raison qui est encore importante. Mais, parmi les autres raisons, évidemment il y a la sécurité de la route, la fluidité. Mais c'est une région qui au niveau économique performe très bien, donc elle a besoin d'avoir un réseau routier qui l'accompagne, qui soit adéquat, qui réponde à ses besoins. Dans un contexte de mondialisation, de juste-à-temps, le réseau routier joue un rôle déterminant pour nos entreprises au Québec qui veulent être

compétitives. Alors, le tronçon dont on parle ici, en fait c'est entre Saint-Joseph-de-Beauce jusqu'à Saint-Georges de Beauce, mais, dans un premier temps, le tronçon sur lequel on a travaillé au cours des dernières années, c'est entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville.

Alors, on parle d'un tronçon de 13,6 km de long, et ça a nécessité des investissements à la hauteur de 73,3 millions de dollars. Alors, ce tronçon-là sera ouvert, dès la fin de 2007, à la circulation. Donc, on va se rendre de Saint-Joseph à Beauceville, d'ici la fin de l'année 2007.

Maintenant, l'autre portion. Bon. L'autre portion est un petit peu compliquée en termes de définition de tracé. Alors, on parle de Beauceville jusqu'à Saint-Georges. Alors, évidemment, il y a eu des audiences au BAPE. Il y a eu également la Commission de protection du territoire agricole, le tronçon à l'entrée nord de Saint-Georges à la route 204. Il y a eu des études complémentaires qui ont été amorcées en avril 2004, afin de répondre aux préoccupations du milieu relativement aux problématiques de congestion dans Saint-Georges. Alors, pour ce qui est du deuxième tronçon, on parle encore d'un tronçon de 13,4 km jusqu'à la route Cumberland, là, à Saint-Georges et d'un montant de 148 millions de dollars. Puis, pour le tronçon de l'entrée nord de Saint-Georges jusqu'à la route 204, on parle d'un tronçon de 4,3 km pour un coût de 72 millions de dollars.

Alors, au total, c'est presque 300 millions de dollars qu'aura nécessités la réfection de l'autoroute 73. La contribution du fédéral est à la hauteur de 51,5 millions de dollars. Alors, la contribution du fédéral vient notamment par rapport au programme d'infrastructure frontalière. Alors, on part de la frontière et on monte, là. Alors, on a réussi à aller chercher le maximum de kilomètres qui pouvaient être éligibles ou admissibles au programme de frontalier.

Maintenant, pour les portions qu'il nous reste à déterminer, la première portion de la route du golf, je pourrai peut-être laisser la place à mon sous-ministre adjoint. Dans la première portion au nord de Saint-Georges de Beauce, on est toujours en discussion avec la CPTAQ. Sur la deuxième portion qui se rend jusqu'à la route Cumberland, on est en préparation des plans et devis. Le corridor a été accepté. Et, quand on arrive en bas, ça se divise, ça fait comme un Y. D'un bord, on a le contournement de Saint-Georges. Alors, on est après préparer les plans de devis. Il n'y a pas de demande d'audiences publiques actuellement sur ce tronçon-là, alors on a bon espoir de pouvoir procéder rapidement avec les travaux. Et, de l'autre côté, on a le raccordement à l'autoroute 173.

Alors, essentiellement, il reste 220 millions de dollars à investir sur cette route-là. On n'a pas vraiment d'échéancier de prévu, mais on a toujours dit à la région qu'on irait le plus rapidement possible, en fonction de nos capacités et en respectant les balises et les paramètres budgétaires du ministère. Alors, c'est ce qu'on fait. On travaille activement à terminer cette route-là, qui est tout à fait stratégique pour le développement économique et qui va permettre également une route beaucoup plus sécuritaire pour les usagers de l'ensemble de la région de Chaudière-Appalaches et les gens de la Beauce, évidemment.

Alors, ça fait un petit peu le tour. Cette année, c'est 34,7 millions de dollars qui seront investis. Alors, c'est un chantier important, et on est très, très fiers d'être

associés à cette réalisation-là. Alors, ça fait le tour, Mme la députée, du projet de l'autoroute 73.

Mme Gonthier: Merci beaucoup, Mme la ministre.

Réfection du pont Laviolette

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais aborder un sujet, je pense, important pour la ministre, c'est un pont stratégique dans sa région, le pont Laviolette, où, on me dit, plus de 35 000 véhicules circulent sur une base quotidienne, qui nécessite des travaux fort importants. Alors, j'aimerais savoir, de la part de la ministre, quel est l'état d'avancement des travaux.

Et, comme dans tous travaux importants de construction, de réparation, de rénovation, quelles sont les mesures qui sont prises par le ministère pour limiter les impacts sur la circulation?

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le député. Puis ça me fait grand plaisir de parler du pont Laviolette, puis j'imagine que ça va intéresser mon collègue de la région de la Mauricie, M. le député de Maskinongé, parce que c'est dans son comté. Alors, je pense que ce sont des investissements qui sont très importants.

Vous savez, le pont Laviolette, il a été inauguré en 1967, donc il y a 40 ans, et c'est le seul lien physique entre les deux rives, là, la rive sud et la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal. Et le débit journalier sur ce pont-là est de 31 000 véhicules par jour, dont 10 % de véhicules lourds. Alors, évidemment, cette réparation-là était attendue. Je pense qu'elle avait été annoncée même depuis quelques années, mais on n'avait jamais mis les budgets. Le précédent gouvernement n'avait pas mis les budgets pour débiter les travaux. Et je pense que, dans une infrastructure comme celle-là — évidemment qu'on ne fait pas d'omelette sans casser des oeufs — c'était important, M. le Président, de voir à la gestion de la circulation, même en intervenant sur la dalle de la structure, parce qu'avec 31 000 véhicules par jour on ne peut pas dire: On ferme le pont puis on le répare. Évidemment, si on pouvait procéder de cette façon-là, ça coûterait moins cher en termes d'intervention et ça serait moins long aussi en termes de délai. Malheureusement, il n'y a pas d'autre moyen de transport. Les détours sont soit par Québec soit par Montréal. Alors, c'est impensable.

Alors, après 40 années de service, la dalle de béton et certaines poutres demandaient à être remplacées. Et à ces travaux au tablier du pont il faut ajouter le remplacement des glissières latérales, du système d'éclairage et la construction d'un muret central. Il faut se rappeler que, sur le pont Laviolette, le pont de Trois-Rivières, il y a eu quelques, pour ne pas dire plusieurs accidents face à face, donc des accidents qui ont eu des conséquences graves, des accidents mortels. Et il y a eu même une étude et un rapport du coroner qui ont conclu que la mise en place d'un muret central résoudrait les problèmes d'accidents de face à face bien souvent mortels.

Alors, le chantier se termine cette année, M. le Président. C'est la dernière année des travaux. Dans l'année 1, ce qui a été important et ce qui a été très significatif dans le déroulement des opérations, M. le Président,

c'est qu'on a installé un système de gestion de la circulation. Alors, ça a coûté, là, près d'une quinzaine de millions de dollars. Je vous dis ça de mémoire parce que ça fait trois ans. C'était une douzaine ou une quinzaine de millions de dollars, et on y a mis un système qui est en opération encore aujourd'hui, qui fonctionne 24 heures par jour, sept jours par semaine, pour gérer la circulation sur le pont, avec des feux rouges et, dès qu'il y a un accident, pour bloquer une des voies de circulation, pour que le trafic se transfère sur les autres voies pour éviter la congestion, pour éviter également qu'il y ait des accidents, parce qu'un coup qu'il y a un accident sur un pont on bloque complètement la structure. Les interventions autant policières qu'ambulancières sont complexes sur la structure. Alors, ce système-là a permis, année après année, là, de gérer les travaux et d'assurer une fluidité à la circulation.

Alors, je peux vous dire que, la première année, il y a eu des ajustements, M. le Président, ça a été plus difficile, et il y a eu des périodes où il y avait des événements dans la région qui ont... bon, on a vu qu'il y avait un peu de délai d'attente. Mais, la deuxième année, il y a eu des correctifs qui ont été apportés. Moi, je tiens à saluer le travail de la Direction territoriale de la Mauricie qui a suivi ce dossier-là de façon particulière et qui a assuré une gestion. Parce que souvent les gens disent: Il faut être informé de ce qui se passe. Alors, autant les gens sur la rive sud que sur la rive nord avaient des feuillets qui étaient distribués. Parce qu'on sait que, de l'autre bord, il y a le parc industriel de Bécancour, on a de grandes entreprises, beaucoup de travailleurs qui traversent de part et d'autre du pont, à chaque jour, alors c'était important d'aviser la population sur comment on était pour gérer les voies de circulation. Alors, pendant le jour, toutes les voies étaient ouvertes. Le soir, il y avait une voie sur deux qui était fermée, et la nuit également, les fins de semaine.

● (21 h 50) ●

Alors, il y avait tout un horaire qui était bien défini, qui a été très respecté, et la population en était informée, ce qui a diminué de beaucoup les contretemps, les irritants, et la population a été tolérante, et on doit les remercier.

Alors, cette année, le chantier se termine. C'est la dernière année d'investissement, c'est 37 millions de dollars qui seront investis. Et, au fil des trois dernières années, il y aura 110 millions de dollars qui auront été investis sur le pont de Trois-Rivières. C'est la plus grande structure en termes de longueur qui relève du ministère des Transports du Québec, M. le Président, et plus de 1 000 emplois auront été créés au fil des trois années, là, sur le chantier du pont de Trois-Rivières.

Alors, c'est une structure qui est stratégique, elle est déterminante dans l'avenir du développement économique de la région de la Mauricie et du Centre-du-Québec. Alors, on est très heureux que notre gouvernement ait procédé à ces rénovations-là et on est très heureux, aujourd'hui, de terminer. C'est une année où on termine les travaux, et on pourra dire longue vie au nouveau pont de Trois-Rivières, M. le Président.

M. Ouimet: ...c'est ça, c'était ma deuxième question: La fin des travaux est prévue pour fin de l'été, début de l'automne?

Mme Boulet: À la fin de l'été, là, au début de l'automne, on devrait procéder, là, ça va être terminé. C'est l'entreprise Pomerleau qui fait les travaux. C'était un pont qui était en béton, qui était avec une structure de béton. Maintenant, c'est un pont qui est avec une structure d'acier. Donc, elle est plus légère. Et ce sont des poutres qui sont préfabriquées à côté du pont et qu'on transfère une après l'autre, sur le pont. Alors, on prend la vieille poutre d'acier, on la dégage et on va chercher la poutre... la poutre de béton qu'on dégage, et on va chercher la poutre d'acier qu'on installe à la place de l'autre. Alors, c'est vraiment impressionnant à voir.

Il y a eu des visites de chantier, la population a été invitée, et je peux vous dire que tout le monde a été en mesure d'apprécier la rigueur des travaux qui sont faits et la compétence des gens qui sont en place et des travailleurs qui sont sur le chantier.

Orientations du ministère en matière de réfection de ponts

M. Ouimet: Et peut-être une dernière question: Est-ce que c'est la direction que va prendre le ministère des Transports, de favoriser les structures en acier au détriment des structures en béton, ou est-ce qu'il y a une nouvelle orientation stratégique à cet égard-là?

Mme Boulet: J'imagine que c'est du cas-par-cas, M. le député. Mais je ne suis pas ingénieur. Je vais laisser la parole au sous-ministre adjoint, si vous me le permettez. C'est une très bonne question. Mais, un ou l'autre, on me dit que la durée de vie était aussi bonne, l'un ou l'autre, mais que l'acier était moins lourd que le béton. Mais on va vous laisser... ou bien Mme Leclerc, notre spécialiste en structures.

M. Ouimet: Très bien. Je pense que ça pourrait nous éclairer.

Mme Boulet: Je pense que ça va être tout à fait pertinent.

M. Ouimet: On pourrait faire la même discussion également, Mme la ministre, entre l'asphalte et le béton par rapport à nos autoroutes. Ça pourrait éclairer l'ensemble des parlementaires. Les citoyens nous posent souvent la question: Qu'est-ce qui est préférable, le béton ou l'asphalte? Mais allons-y avec les ponts dans un premier temps. Ça intéresse le député de Blainville aussi.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, Mme la ministre a tout à fait raison, il s'agit de cas-par-cas. L'idée, c'est d'utiliser le meilleur matériau pour obtenir les meilleures performances attendues. On sait qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de recherche-développement dans le domaine du béton, au cours des dernières années, donc on travaille maintenant avec un produit beaucoup plus performant que ce qu'il était dans les années précédentes. L'acier, c'est un matériau qu'on contrôle bien également, qui est connu depuis des années pour sa légèreté, pour sa facilité aussi dans certains cas, sa rapidité d'installation. Et c'est souvent une combinaison des deux types de matériaux dans leurs

propriétés optimales que vous allez retrouver de plus en plus sur le réseau.

Donc, on cherche vraiment à choisir l'optimum de la combinaison acier-béton. Et, même quand on a des ponts en béton, je vous rappelle qu'il y a de l'acier dedans.

M. Ouimet: Je pose la question. Il y avait une entreprise plus que centenaire dans mon comté, qui s'appelait Dominion Bridge of Canada, à Lachine, qui a bâti combien de ponts à travers le pays, et les anciens travailleurs disaient toujours que les ponts en acier étaient de loin préférables et beaucoup plus durables que les nouvelles structures. Alors, je voulais juste vérifier.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui. J'ai entendu aussi ça. Les travailleurs sont fiers de ce qu'ils produisent, de ce qu'ils font. Je peux en témoigner parce que notre directeur des structures est un ancien employé de la Dominion Bridge. Alors, effectivement, il a cette fierté. Vous retrouvez la même chose chez les spécialistes en béton. Alors, tout le défi est de les faire travailler ensemble pour le service public. Alors, l'idée, c'est vraiment de combiner les propriétés optimales des deux matériaux pour avoir des ouvrages le plus durables possible et surtout les plus faciles aussi à entretenir possible.

M. Ouimet: Alors, le modèle de l'avenir, c'est un modèle hybride.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Probablement.

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

Programme de réduction des tarifs aériens

M. Sklavounos: Merci, M. le Président. Alors, si vous me permettez, Mme la ministre, M. le Président, d'aborder la question du transport aérien régional, il y a eu, en juin 2006, deux annonces importantes sur le transport aérien régional de la part du ministère.

Premièrement, il y a eu la création d'un programme d'aide au transport aérien et, deuxièmement, il y a eu une annonce concernant la bonification d'un programme qui existait déjà, le Programme de réduction des tarifs aériens. C'étaient des nouvelles mesures qui avaient comme but de remplacer ce qui existait auparavant, qui était en quelque sorte une entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec sur les services aériens régionaux qui venait de prendre fin ou qui a pris fin en juillet 2006. Cette entente, qui a duré environ trois ans et demi, était une entente qui était conclue afin d'assurer une stabilité dans les services aériens régionaux et offrait des réductions sur l'ensemble des liaisons offertes par Air Canada au Québec.

Maintenant, j'aimerais que la ministre puisse nous entretenir sur ces deux annonces-là. Premièrement, j'aimerais que la ministre nous explique en quoi consiste le nouveau Programme d'aide au transport aérien, qui est tout à fait nouveau.

Et, en un deuxième temps, j'aimerais que la ministre nous entretienne sur les modifications qui ont été apportées, en 2006, au Programme de réduction des tarifs aériens.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député. Alors, ça me fait plaisir d'aborder le volet du transport aérien parce que personne ne l'a soulevé lors de la commission. Non, c'est parce que c'est rare qu'on en parle, mais c'est vraiment important dans les régions du Québec. Il y a des régions qui sont reliées au Québec, au Québec central, si on peut dire, au Québec du centre, que ce soit Montréal ou Québec, par des réseaux routiers performants, mais il y a des régions qui sont plus loin. On a des insulaires même aux Îles-de-la-Madeleine, qu'on a. On n'a qu'à penser à l'Abitibi, au Nord-du-Québec, à la Côte-Nord. Il y a des régions qui sont plus loin, qui ont un réseau routier, qui en ont un parfois, mais un réseau routier que c'est très, très long.

Une voix: ...

Mme Boulet: J'ai deux minutes? Alors, c'était important, M. le Président. Pour nous c'était important. On sait que le précédent gouvernement avait signé une entente, avec Air Canada, de 2,5 millions de dollars par année. Cette entente-là venait à échéance en janvier 2006, alors on s'est mis en mode solution. On a visité, on a fait une tournée de chacune des régions du Québec, on a rencontré les intervenants, que ce soient le tourisme, les MRC, les chambres de commerce. On est allés, dans chacune des régions, parler aux conférences régionales des élus et on leur a demandé quelles étaient leurs priorités par rapport à une desserte régionale aérienne et comment ils voulaient qu'on fonctionne, parce qu'avec Air Canada les gens nous disaient: On n'a pas le choix de fonctionner, on est pris avec Air Canada. Pas méchamment, parce qu'ils offrent de très bons services, mais ils avaient l'impression de ne pas avoir la liberté de choisir d'autres partenaires pour offrir des dessertes aériennes.

Alors, on a convenu, M. le Président, avec l'ensemble des intervenants. On a formé une table, un comité de transport aérien avec deux représentants de chacune de ces régions-là. Après qu'on ait fait la tournée des régions, on a fait une table avec deux représentants de chacune de ces régions-là et on s'est questionnés à savoir: Est-ce qu'on doit, oui ou non, reconduire l'entente d'exclusivité avec Air Canada ou si on doit abolir cette entente-là et permettre aux régions de se trouver d'autres partenaires. Et, en maintenant également une entente, en fait ce qu'on s'est assurés, c'est de maintenir une entente ou un lien, un lien d'affaires entre le gouvernement du Québec et Air Canada, mais on ne paie plus les 2,5 millions de dollars par année.

Alors, Air Canada s'est engagée, sans rémunération, sans contrepartie financière, à continuer à desservir les 15 liaisons aériennes qu'elle offrait à l'intérieur de l'entente qui avait été conclue avec le précédent gouvernement. Alors, en ce sens-là, c'était en soi une protection pour les régions.

Maintenant, en ne payant plus le 2,5 millions de dollars par année à Air Canada, ça nous donnait, comme gouvernement, une marge de manoeuvre pour bonifier en fait un programme qui était déjà existant, c'était le Programme de réduction de tarifs aériens, alors ce qu'on appelle le RTA communément. Ce programme-là, il se dépensait à peu près 700 000 \$ par année par les

utilisateurs des régions éloignées. Alors, à chaque fois qu'ils utilisaient un billet, il y avait un pourcentage, un montant maximum pour l'aller, un montant maximum pour le retour et un montant annuel, plafond qu'ils ne pouvaient pas se faire rembourser plus que ces montants-là. Alors, avec le 2,5 millions de dollars, ça nous a permis de bonifier le programme de RTA. Et, au lieu d'être 700 000 \$ qui est dépensé aujourd'hui, c'est 2,1 millions de dollars dans le Programme de réduction de tarifs aériens. En cela, on a inclus des villes. Avant, on n'incluait pas les villes qui avaient déjà des réseaux routiers.

Maintenant, on a inclus des villes qui ont un réseau routier mais qui sont très éloignées, notamment Fermont, Chibougamau. Toutes les villes qui sont très loin, qui ont un réseau routier mais qui sont très loin ont été incluses dans le Programme de réduction de tarifs aériens.

Le Président (M. Domingue): Je vous invite à conclure, Mme la ministre.

● (22 heures) ●

Mme Boulet: Pardon?

Le Président (M. Domingue): Je vous invite à conclure.

Mme Boulet: On a aboli — je termine; on a aboli — également les plafonds pour l'aller-retour et on a augmenté le plafond annuel pour permettre notamment aux gens des Îles-de-la-Madeleine ou les gens qui ont à se déplacer presque exclusivement par transport aérien de pouvoir circuler plus facilement à plusieurs reprises, à l'intérieur d'une même année.

Et également il y avait un problème avec la santé, alors il y a un projet pilote qui a été fait aux Îles-de-la-Madeleine pour évacuer les malades et les accompagnateurs, ce qui n'existait pas avant. Et on a mis un programme de 1 million de dollars pour favoriser de nouvelles initiatives, de nouveaux projets, de nouvelles dessertes dans les régions du Québec et assurer notamment un plan de contingence, si jamais une desserte est arrêtée pour quelque raison, que le ministère puisse accompagner la région et à mettre une desserte temporaire qui va permettre d'assurer ou d'éviter la rupture de service pendant qu'on trouve une solution à plus long terme. Alors, c'est 3,1 millions de dollars qu'on a pris. Du 2,5 plus l'argent qu'on a investi, c'est 3,1 millions de dollars par année qui sont investis dans le transport aérien, et je pense qu'en soi les régions sont très satisfaites. C'était un consensus unanime autour de la table.

Et je pense que l'ensemble des régions qui utilisent grandement le transport aérien ont apprécié la démarche qui a été faite et les solutions qui ont été amenées sur la table.

Le Président (M. Domingue): Merci, Mme la ministre. Alors, je vais reconnaître le député...

M. Sklavounos: Je crois qu'il y a consentement si on prenait une pause sur le temps du groupe ministériel, une pause de 10 minutes.

Le Président (M. Domingue): Il ne reste plus 10 minutes au groupe ministériel, il reste huit minutes.

M. Sklavounos: Huit minutes. Alors, je vous propose une pause de huit minutes, M. le Président.

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

M. Ouimet: Plus une minute de chacun des groupes de l'opposition.

Des voix: ...

M. Ouimet: On aurait une pause de 10 minutes.

Le Président (M. Domingue): On va suspendre les travaux pour une pause de huit minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 2)

(Reprise à 22 h 11)

Le Président (M. Domingue): Alors, on va reprendre les travaux de la commission. Alors, je vais donner la parole au député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, si vous le permettez, je vais laisser — et dans le même ordre d'idées que mon confrère auparavant sur le transport aérien; je vais laisser — le député de Maskinongé qui aurait une question pour la ministre, si vous le permettez.

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

Mesures visant à assurer en hiver le transport aérien aux Îles-de-la-Madeleine

M. Damphousse: Merci, M. le Président. Mme la ministre, tout à l'heure, je vous écoutais. Avec votre réponse, vous parliez que les régions étaient bien contentes des argents nouveaux qui étaient redistribués. Mais j'ai eu un communiqué des Îles-de-la-Madeleine. Ça dit ceci: «Les Madelinots sont prisonniers de leur archipel — ça, on parle du 8 mars dernier — alors que la liaison maritime est interrompue pour l'hiver. Il n'y a plus aucune possibilité de quitter les îles par avion, sur les vols commerciaux, pour les 10 prochains jours.» Puis là le maire dit ceci: «Cette situation est intenable, inacceptable et ça risque d'entraîner des conséquences graves pour le traitement des malades, pour l'économie de l'île et pour le bien-être général de la population insulaire.»

Lui, qu'est-ce qu'il posait comme question... J'ai lu tout son communiqué. Qu'est-ce qui est important pour les gens des Îles-de-la-Madeleine? C'est que ça ne se reproduise pas dans l'avenir. Est-ce que vous avez quelque chose à leur proposer, une politique ou comment est-ce que vous allez pouvoir faire en sorte que ça ne se reproduise pas l'année prochaine puis les années ultérieures?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre au député de Maskinongé. Alors, c'est un vieux communiqué qu'il lit et c'est une

problématique qui est ponctuelle. Ça s'est passé pendant la période des blanchons. Et, pendant la période des blanchons, c'est une période qui est très courte, à peu près cinq à six semaines, aux Îles-de-la-Madeleine, où les touristes européens viennent voir les blanchons qui sont de petits phoques, des bébés phoques qui sont sur les banquises.

M. Dampousse: C'est la problématique, c'est vrai, c'est un fait.

Mme Boulet: Alors, tout à fait. Alors, à chaque année, M. le Président, depuis que les Îles-de-la-Madeleine étaient desservies par Air Canada via l'entente signée par le précédent gouvernement, à chaque année il y avait la même problématique qui revenait à la période des blanchons parce qu'Air Canada, avant qu'ils déplacent des avions pour avoir plus de vols ou plus de capacité en termes de sièges sur les Îles-de-la-Madeleine...

Air Canada, c'est une compagnie internationale, et elle doit gérer une flotte d'avions partout à travers le monde. Alors, de trouver un avion qui était disponible en quelque part pour le rajouter aux Îles-de-la-Madeleine ou de trouver des avions avec une capacité de 50 sièges au lieu de 38 sièges, à court terme Air Canada n'est pas capable de faire ça, de se revirer de bord puis dire: Demain matin, j'ai plus d'avions sur ce trajet-là. C'est difficile parce que la compagnie est trop grosse. Alors, ce qui a été intéressant, c'est que, dans, tantôt, ce que je vous ai annoncé comme programme, il y a deux programmes, le Programme de réduction de tarifs aériens et il y a un autre programme, que j'ai dit tantôt, de 1 million de dollars. Alors, dès que les gens nous ont avisés, aux Îles-de-la-Madeleine, de la problématique des blanchons cette année, j'ai communiqué avec le sous-ministre. J'ai dit à M. le sous-ministre: M. Jean, j'ai dit, vous allez téléphoner à Air Canada, et il faut trouver des solutions.

Alors, on a réglé le problème à l'intérieur de 24 heures. Trois vols ont été rajoutés, pendant la période des blanchons, pour les Îles-de-la-Madeleine. Et les Madelinots auraient pu bénéficier ou profiter du programme, dans le 1 million de dollars que je vous disais, pour assurer de nouvelles dessertes. Ils auraient pu fonctionner avec ce budget-là. D'ailleurs, c'est ce qu'on leur propose de faire et c'est ce qu'on est après travailler avec eux pour éviter que, l'année prochaine, on vive encore cette problématique-là.

Alors, on est déjà en train de voir quelle piste de solution peut-on mettre en place pour que, l'année prochaine, on ne se retrouve pas en rupture de service pendant la période des blanchons. Mais, pour ce qui est de l'épisode dont parle le député de Maskinongé, en 24 heures, M. le sous-ministre a contacté les gens d'Air Canada, et le problème a été résolu. Il y a eu un ajout de trois vols sur les Îles-de-la-Madeleine pour combler la période des blanchons. Alors, de la fin du mois de février jusqu'à la mi-mars, la capacité d'Air Canada a été comblée, là, pour répondre aux besoins de la population et au tourisme des Îles-de-la-Madeleine. Alors, c'est un problème qu'on connaît bien.

Avec les mesures qu'on a mises en place, M. le Président, on sera capables dorénavant, dans les années à venir, d'éviter qu'un tel problème se reproduise.

M. Dampousse: Merci.

Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)

M. Gingras: Alors, Mme la ministre, dans le même ordre d'idées que tantôt aussi et non pas sur le transport aérien, j'aimerais revenir avec vous sur la route 175 juste pour savoir si j'ai bien compris. L'avancement des travaux, donc on me dit: Livraison ou accomplissement, 2009-2010. On dit: Sept contrats donnés à date et trois contrats cette année. 2009-2010, est-ce que c'est un respect des échéanciers dans le cas de la route 175?

Mme Boulet: Bien, à ce jour, oui, on est dans le respect des échéanciers. Il y a 364 millions de dollars — alors, c'est près de la moitié des investissements — qui sont engagés à ce jour. Sur les 174 km, il reste 83 km. Donc, on en a plus de 90, là, dont les chantiers sont en cours de réalisation. Il en reste 83, kilomètres à amorcer, donc 12 chantiers à mettre en oeuvre, et à ce jour on respecte les échéanciers. Et, cette année, c'est 123 millions de dollars, M. le Président, qui sont dépensés sur la 175. C'est le plus gros chantier à travers la province. Et on a bon espoir de conclure et de terminer selon les échéanciers qui sont prévus.

M. Gingras: Et, dans le même ordre d'idées, est-ce qu'il y aura respect du budget aussi?

Mme Boulet: Tout à fait. À l'heure actuelle, tous les estimés qui sont sortis, en fait...

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça. L'année passée, tous les estimés sont sortis 7 % en deçà des coûts estimés par le ministère. Alors, on a ici l'ensemble des contrats qui ont été donnés sur la 175 à ce jour, et bien presque la totalité de ces contrats-là ont respecté et même été en deçà des coûts que le ministère avait estimés lorsqu'il est allé en appel d'offres.

Processus de construction de routes

M. Gingras: Merci. Pour mon bénéfice et pour bien comprendre le fonctionnement du ministère, prenons un exemple, la 175, sur laquelle on vient de parler. Ça semble aller rondement, etc. Quel est le processus pour la construction d'une nouvelle route comme celle-là, la 175? Quelles sont les étapes? Et quel est le rôle du ministère des Transports dans ce processus?

Mme Boulet: Alors, en fait, il y a des études d'opportunité, il y a la conception pour définir le projet. Ce sont les deux étapes: l'étude d'opportunité et la conception.

Donc, il y a l'avant-projet préliminaire, l'avant-projet définitif. Alors là, on a toute une série d'étapes: consultations avec les autochtones, avis et études techniques, rapports de consultations des ministères et des organismes publics, évaluation environnementale, stratégie de participation du milieu, énoncés des scénarios envisagés et leurs variantes, les activités connexes. Alors, il y a tout ça qui se fait, là, dans un

premier temps, là, je vous dirais, de la première à la troisième année de préparation d'un tel projet, parce que c'est un gros projet. Alors, on peut dire qu'il y a eu comme trois années préparatoires. Il y a l'avant-projet définitif, alors des mesures d'accommodement des autochtones, des impacts sur les travaux sur la circulation, il y a les impacts sur la grande faune, il y a les consultations avec le milieu, les autorisations, les décrets, les permis, les déplacements des utilités.

Alors, ce sont toutes les étapes qui se font, là, avant de dire qu'il y a un camion ou qu'il y a un chantier qui est démarré sur le terrain, là, qu'on est en mesure de voir. Et après ça, en fait en parallèle avec ça, il peut y avoir préparation des plans et devis et libération des emprises. Après, il y a la phase de construction et après il y a la phase d'évaluation, les rapports finaux, là, qui sont présentés.

● (22 h 20) ●

Alors, on est rendus, chez nous, là... En fait, c'est que, sur la 175, c'est 174 km de route. Alors, il faut bien comprendre que tous les tronçons déterminés ne sont pas rendus au même niveau, aux mêmes étapes de développement d'échéancier, alors certains tronçons sont peut-être encore à l'étape de plans et devis, où les plans et devis sont en train de se finaliser, alors que d'autres secteurs ou d'autres tronçons sont en cours de réalisation actuellement. Alors, ça chemine de façon parallèle ou complémentaire, et c'est la raison pour laquelle on a commencé au nord, on a commencé au sud. Dans le secteur de Stoneham, il y avait beaucoup d'expropriations. Donc, avant qu'on puisse commencer les travaux concrètement, sur le terrain, il fallait procéder aux expropriations.

Alors, il y a des particularités en fonction de chacun des secteurs, chacun des tronçons qui doivent être prises en compte dans l'évolution du dossier, et on est allés avec les tronçons qui étaient prêts. On est allés plus rapidement avec ces tronçons-là, puis, les tronçons où il y a des particularités, bien certains d'entre eux sont peut-être encore à l'étape des plans et devis. Mais on suit ça, ce dossier-là, de très près, et il chemine, là, tel qu'on l'a programmé et qu'on l'a prévu à la programmation.

M. Gingras: Merci. Quel est le rôle du ministère des Transports dans ce processus? Un exemple: Comment est déterminé l'estimation du coût des plans et devis? Comment ça se déroule? Quel est le rôle du ministère là-dedans?

Mme Boulet: En fait, le ministère définit l'ensemble des projets. Il y a des firmes d'ingénieurs qui sont engagées pour définir les plans et devis, faire les analyses des coûts, les estimés des coûts. Alors, il y a des travaux qui se font à l'interne, il y a des travaux qui se font en étant donnés, là, en contrats à des firmes externes. Alors, c'est un mélange d'un peu tout ça, là. La Direction territoriale du Saguenay—Lac-Saint-Jean travaille très activement sur le dossier de la 175, et, évidemment, bien, il y a des firmes externes, là, qui les accompagnent dans les définitions des projets et des coûts de chacun de ces tronçons-là.

M. Gingras: Est-ce qu'ils sont très spécifiques? Dans le cas d'un contrat à une firme pour la confection

des plans et devis, une firme d'ingénierie, je voudrais savoir qui détermine l'estimation du coût. Est-ce qu'on va en appel d'offres ou c'est déterminé par le ministère?

Mme Boulet: ...les services professionnels, on va en appel d'offres. Pour les firmes d'ingénieurs — c'est ça là...

Une voix: ...

Mme Boulet: Pour les firmes d'ingénieurs, on va en appel d'offres.

M. Gingras: Est-ce qu'on va sur un tronçon en particulier en appel d'offres et on octroie le contrat au plus bas soumissionnaire ou on va en appel d'offres non pas sur le prix, mais sur des firmes déjà présélectionnées?

Mme Boulet: On va en appel d'offres, et c'est le plus bas soumissionnaire qui est retenu, en autant que l'entreprise est capable de fournir.

Une voix: ...

Mme Boulet: Moi, je suis pour les travaux, mais, pour les firmes d'ingénieurs, c'est sur...

(Consultation)

Mme Boulet: Moi, j'étais rendue aux travaux, alors que, là, on parle des étapes des plans et devis.

M. Gingras: Des étapes préliminaires.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Gingras: Consentement, Mme la ministre, à ce que...

Mme Boulet: Alors, c'est M. Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint, Direction de l'Est du Québec.

Le Président (M. Domingue): Allez-y, M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): C'est fait. Bien, en fait, pour les services professionnels, on va en appel de candidatures. Chaque firme dépose une offre de service sur son expérience. Il y a certains critères à respecter: l'expérience de la firme, l'expérience du chargé du projet; l'organisation, comment elle prévoit exécuter le contrat. Il y a un jury de sélection qui est formé. Dans le cas du parc, de la manière qu'on a procédé, on a procédé par contrats regroupés. Exemple, si on avait cinq contrats à donner, la firme qui s'est ramassée avec le plus haut pointage a eu le premier contrat; le deuxième, le deuxième contrat, etc. Ça veut dire qu'on peut avoir donné cinq ou six contrats en même temps, et, dépendamment du classement de la firme, toutes les firmes, là, à ce moment-là, avaient un contrat.

Si on avait cinq contrats à donner, les cinq premiers qui se sont classés obtenaient les cinq premiers contrats.

M. Gingras: Question aussi spécifique, M. le Président. Je voudrais savoir, de la part de la ministre,

qui détermine le coût d'un tronçon ou en termes de plans et devis?

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, en termes de plans et devis, c'est la firme qui prépare les plans et devis qui détermine les coûts. Nous, au ministère, on a un processus de points de contrôle. Alors, les firmes sont rencontrées. Exemple, le point de contrôle n° 4, c'est des plans et devis finaux. Alors, la firme doit venir nous présenter des plans et devis finaux, doit venir présenter à un comité ses estimations, et le ministère porte un jugement à l'endroit où sur le travail de la firme et sur les plans et devis qu'elle présente, sur sa qualité et sur la qualité des estimés.

M. Gingras: Une question spécifique, M. le Président: Est-ce que le ministère fait une estimation du coût des plans et devis pour un tronçon donné?

M. Loranger (Jean-Louis): Oui. Bien, en fait, le ministère, pour les professionnels, il a plusieurs façons de rémunérer: on peut rémunérer à pourcentage, on peut rémunérer à l'heure, on peut rémunérer à forfait, c'est-à-dire qu'on s'entend sur la firme avec une description de travaux à faire, et c'est un prix à forfait. C'est la méthode actuellement qui est la plus utilisée. Et c'est basé sur un historique de coûts que le ministère possède où à partir de pourcentages qu'historiquement on a établis en fonction de chacun des types de travaux.

M. Gingras: Donc, dans le cas de la 175 plus particulièrement, le ministère a déterminé le nombre de tronçons ou la division des tronçons, a déterminé les firmes qui pouvaient soumissionner, a déterminé une enveloppe budgétaire estimative. Donc, c'est le ministère qui fait l'estimé des coûts de plans et devis qui seraient attribuables à un tronçon.

M. Loranger (Jean-Louis): C'est ça. Le ministère détermine le nombre de lots de travail en fonction des longueurs, des coûts, des particularités de chacun des tronçons. On procède à la sélection des firmes qui sont choisies pour la préparation des plans et devis. La firme prépare les plans et devis, rend compte au ministère à différents points de contrôle, tout le long du processus, pour en arriver aux plans et devis finaux qui sont remis au ministère pour fins d'appel d'offres par le ministère, pour fins d'appel d'offres public par le ministère.

M. Gingras: Quelle est la marge, M. le Président, bénéficiaire des contrats donnés?

M. Loranger (Jean-Louis): Pardon?

M. Gingras: Quelle est la marge bénéficiaire prévue par le ministère sur un contrat donné...

Mme Boulet: Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Gingras: ...en termes de plans et devis?

Mme Boulet: Mais qu'est-ce que c'est que vous voulez dire, une «marge bénéficiaire»? Il n'y a personne qui fait de l'argent avec le contrat qu'on donne.

M. Gingras: ...personne qui fait de l'argent, mais il n'y a personne qui travaillerait.

Mme Boulet: Une marge bénéficiaire, là.

M. Gingras: Oui.

Mme Boulet: Non, non, mais, au ministère, il n'y a pas de marge bénéficiaire, là, on va en appel d'offres puis on paie pour le service.

M. Gingras: Je m'excuse, Mme la...

Mme Boulet: C'est ça.

M. Gingras: Je m'excuse, M. le Président, j'ai mal formulé ma question, je vais recommencer, si vous me le permettez — essai et erreur. Quand on donne un contrat, le ministère a prévu, a fait une estimation des coûts. Je veux savoir quelle marge bénéficiaire le ministère met dans son estimation de coûts pour aller en appel d'offres sur un tronçon.

M. Loranger (Jean-Louis): C'est le salaire de base plus 1,5. Ça, évidemment, c'est pour les honoraires professionnels. Au niveau des travaux, bien, évidemment, le prix final, on l'a lors de l'appel d'offres public. Mais, règle générale, lorsqu'on est rendus aux plans et devis finaux, nos estimés versus appel d'offres, on est habituellement à l'intérieur du 10 % et même moins.

Travaux d'élargissement de la route 175 (suite)

M. Gingras: Dans le cas des travaux, donc vous prévoyez aussi un contrat de surveillance. Est-ce que c'est le ministère qui fait la surveillance — on regarde la 175 — ou c'est donné à contrat?

M. Loranger (Jean-Louis): Les travaux de surveillance sur la 175 sont donnés à contrat au niveau de la surveillance des travaux versus les plans et devis. Sur la 175, il y a des particularités, le suivi environnemental est aussi donné à contrat, et, comme le ministère agit comme maître d'oeuvre au niveau de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, c'est aussi un mandataire qui s'assure que les programmes de prévention sont appliqués pour l'ensemble des contrats sur la route 175.

M. Gingras: Donc, pour bien comprendre, le ministère assume un rôle de surveillance au niveau des normes environnementales?

M. Loranger (Jean-Louis): C'est-à-dire qu'au niveau environnemental, c'est aussi confié à un mandataire, le rôle de s'assurer que les conditions qui ont été fixées dans le décret, qui nous ont été imposées comme promoteur, sont suivies intégralement. Et, comme le ministère, au niveau de la Loi sur la santé et la sécurité, agit comme maître d'oeuvre, on a aussi confié à un mandataire la gestion de la santé et sécurité. Évidemment, face à tous ces mandataires-là, le ministère agit comme gérant de chantier.

M. Gingras: D'accord. Entre les coûts initiaux prévus par le ministère à date, au niveau des... A

l'exception des 83 km qui ne sont pas encore donnés, entre les prix prévus pour les plans et devis donnés, est-ce qu'il y a un écart ou ça respecte ce que le ministère avait prévu?

M. Loranger (Jean-Louis): Bien, à date, huit contrats sur 10 qui ont été accordés, ça respecte les coûts que le ministère avait déterminés, et, comme Mme Boulet vous l'a mentionné tantôt, même inférieurs. Les deux derniers contrats ont sorti plus haut que nos estimés, et le ministère a décidé de retourner en appel d'offres pour ces deux contrats-là.

M. Gingras: En termes de plans et devis ou en termes de travaux?

● (22 h 30) ●

M. Loranger (Jean-Louis): En termes d'exécution, pour l'exécution des travaux.

M. Gingras: En termes d'exécution de travaux.

M. Loranger (Jean-Louis): L'exécution des travaux. Et là le ministère a décidé de retourner en appel d'offres.

M. Gingras: D'accord. M. le Président, en termes de devis, plans et devis, est-ce que tous les contrats donnés étaient selon les estimations du ministère?

M. Loranger (Jean-Louis): Oui. C'est bien évident que, si le ministère, en cours de route, commande des travaux additionnels, bien, évidemment, ça fait augmenter les coûts. Mais il n'y a pas d'imprévu par rapport à ce que le ministère a prévu ou par rapport à ce que le ministère a demandé d'une façon plus spécifique, ça rentre dans nos enveloppes que nous avions déterminées.

M. Gingras: Ça va, M. le Président. Je reviendrai tantôt.

Le Président (M. Domingue): Alors, à cette étape-ci, je voudrais vous mentionner que pour le groupe de l'opposition officielle il reste 12 minutes, pour le groupe de deuxième opposition officielle il reste 18 minutes et pour le groupe ministériel il n'y a plus de temps. Alors, est-ce qu'on passe au deuxième groupe d'opposition officielle et on revient ou est-ce que vous voulez terminer votre bloc?

M. Cousineau: ...combien de temps sur ce bloc-là?

Une voix: ...

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

Programme de réduction des tarifs aériens (suite)

M. Cousineau: O.K. Merci, M. le Président. Bon. Mme la ministre, vous avez donné des renseignements concernant le transport aérien, le programme qui a été mis en place pour remplacer les ententes qu'il y

avait avec Air Canada, je crois, là. Vous avez parlé de la bonification de ce programme. Vous nous avez parlé des coûts aussi. Alors, c'étaient les questions que je voulais poser.

Et je voulais juste avoir une précision concernant les voyageurs entre Sept-Îles et puis Havre-Saint-Pierre. Est-ce que ces gens-là... Parce que, de Québec à Sept-Îles, évidemment le programme s'applique, mais, de Sept-Îles à Havre-Saint-Pierre, il semble que c'est plein tarif. Est-ce qu'on peut m'éclairer là-dessus?

Mme Boulet: ...ça ne s'appliquerait pas, là, de Sept-Îles à Havre-Saint-Pierre. Ça ne s'appliquerait pas pour le moment.

M. Cousineau: Ça ne s'appliquerait pas pour le moment.

Mme Boulet: Non.

M. Cousineau: Est-ce que, dans le futur, il y a une possibilité que ça...

Mme Boulet: Regardez, c'est un nouveau programme qu'on vient de mettre en place, et il est sujet à la bonification. L'objectif, c'est de donner accès aux grands centres, puis effectivement Havre-Saint-Pierre, c'est une région éloignée. Alors, on va l'évaluer. Comme me dit mon attaché politique, on est après l'évaluer pour la mise en place la prochaine année, là. Mais tout à fait on est ouverts à bonifier ce programme-là, et, s'il y a des secteurs qui ont été oubliés ou qui méritent d'être intégrés, bien il y aura...

M. Cousineau: ...parce que c'est une question qui nous a été posée.

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait. Tout à fait, vous avez raison, c'est loin.

Crédits affectés à la voirie locale

M. Cousineau: Deux petites questions rapides. Au niveau de la voirie locale, 30 millions sur les ponts municipaux. Bon. Rappelez-nous d'où provient le 30 millions, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Oui. Vous voulez que je vous rappelle quoi, là?

M. Cousineau: Où provient le 30 millions?

Mme Boulet: Le 30 millions. En fait, c'est qu'on avait 8 millions déjà. Le 8 millions était déjà dans le programme de la voirie locale, et, dans le budget, ma collègue a annoncé 22 millions supplémentaires, ce qui fait un 30 millions.

Et, vous savez, ça fait beaucoup d'années, là, que c'est 8 millions, là. Ça fait au moins cinq ans, six ans, sept ans. Même sous le précédent gouvernement, les montants ont été maintenus depuis ce temps-là. Il y a une problématique avec les ponts municipaux. Alors, c'est 2 700 ponts qui ont été transférés aux municipalités en 1993, une valeur à neuf de 1,5 milliard de dollars.

Maintenant, ces ponts-là, ce sont des structures vieillissantes qui ont besoin d'intervention. On sait que c'est des ponts de responsabilité municipale mais que le ministère en assume, à chaque année, l'inspection, et 100 % des réparations sont payées, financées par le ministère des Transports. C'est un programme qui devait être mis en place pendant cinq ans, suite au transfert, et qui n'a jamais été abandonné par les gouvernements respectifs, parce qu'on comprend que c'est une difficulté pour les municipalités.

Maintenant, il y a un comité qui a été formé, sous la présidence de la sous-ministre, Mme Leclerc, avec l'UMQ et la FQM, et qui sont après se questionner sur: Est-ce que ce programme-là, il est équitable pour toutes les municipalités? On sait qu'il y a des municipalités qui ont évolué en termes de croissance ou de décroissance démographique. Il y en a qui ont des richesses foncières qui se sont améliorées ou ont diminué. Il y a eu des fusions. Alors, une ville a une plus grande capacité d'assumer. Maintenant, il y a des villes qui ont beaucoup de ponts, des ponts pas nécessairement dispendieux, mais qui en ont 24, 28, ponts, sur leur municipalité. Alors, en termes de coûts, c'est très important. Il y a des villes qui n'ont pas beaucoup de ponts en termes de nombre, mais des ponts qui sont dispendieux.

Alors, dans cette mesure-là également, le ministère s'est engagé à reprendre, au Québec, 30 ponts stratégiques, des ponts d'une valeur de plus de 1 million de dollars, avec un débit journalier de 5 000 véhicules-jour. Alors, il y a 30 ponts, au Québec, municipaux qu'on s'est engagés à reprendre sous notre responsabilité.

Et l'autre volet également, c'est qu'avec la SOFIL puis avec le partenariat fiscal, les villes ont maintenant des outils ou en tout cas ils ont des moyens un petit peu plus, là, pour aller soutenir le réseau routier municipal.

Maintenant, on est après revoir tout ça. Et il y a une rencontre. Jeudi, il y a une rencontre — de cette semaine. Ce qu'on veut revoir, c'est la formule: Est-ce que c'est équitable? Est-ce que ce programme-là devrait être actualisé et tenir compte davantage des municipalités qui ont moins de capacité financière, puis les aider d'une façon... En fait, on veut que les villes soient nos partenaires dans la réfection des ponts, mais on comprend très bien qu'il y a des villes qui ont moins de capacité que d'autres, et, dans ce contexte-là, est-ce qu'on peut revoir la formule de financement pour être plus équitables envers l'ensemble des municipalités du Québec? Alors, c'est les travaux qu'on fait. Mais, avec 30 millions de dollars, on pense... D'ailleurs, il y a une liste des ponts qui sont prévus, et on va intervenir sur près de 100 ponts, là, dès l'année 2007, là. Et ça, ce sont des ponts qui ont été inspectés par le ministère. Il n'y a pas de politique. C'est des structures et c'est la sécurité qui priment. Les ponts sont identifiés en priorité par les DT.

Et l'autre volet également que je tenais à dire, M. le député, c'est qu'à l'intérieur du discrétionnaire de la ministre, auparavant on n'avait pas le droit d'inscrire un pont, c'étaient juste les routes rurales, locales 1 et 2. Maintenant, quelqu'un peut dire: Moi, dans la demande que je fais à la ministre, je vais privilégier des ponts municipaux qui ne sont pas nécessairement priorisés par la DT parce qu'ils sont encore en bon état, mais que,

pour aider une municipalité, le député peut décider d'investir une partie de la contribution de la ministre sur des structures municipales.

Alors, ça fait un peu partie du portrait. Mais les travaux vont bien, et il y a une très belle ouverture de la part des fédérations, de la FQM et de l'UMQ, là, par rapport aux interventions qui sont faites par le ministère.

Pont du boulevard de la Concorde, à Laval

M. Cousineau: Oui. Parce qu'on parle de ponts. Je sais que présentement il y a une commission d'enquête sur le pont de la Concorde, là. Je vais quand même oser une question. Je sais qu'il y a une commission présentement, puis on attend tous les résultats de cette commission-là.

La chaussée sur le pont de la Concorde, le pont qui est tombé, est-ce que c'était de la responsabilité... Est-ce que la chaussée, la surface de roulement, est-ce que c'est de la responsabilité de la municipalité de Laval ou du ministère des Transports?

Mme Boulet: Une responsabilité partagée entre la ville et le ministère.

M. Cousineau: Comme...

Mme Boulet: La chaussée.

M. Cousineau: La structure comme telle, c'est le ministère des Transports, mais la chaussée, la surface de roulement, ça, c'est...

Mme Boulet: Les trottoirs, les garde-fous et la chaussée, c'est responsabilité municipale.

M. Cousineau: D'accord. Je pose la question comme ça, là: Est-ce que la municipalité de Laval a été appelée à témoigner?

Mme Boulet: ...vous dire, M. le député. Je ne m'avancerai pas plus loin. Là. Moi, je ne connais pas ça, là, puis là-dessus j'aime autant...

Une voix: ...

Mme Boulet: Elle a été appelée, qu'on me dit.

M. Cousineau: La commission coûte combien présentement?

Mme Boulet: La ville a été appelée, monsieur.

M. Cousineau: Elle a été appelée, la ville?

Mme Boulet: Oui.

M. Cousineau: Parce qu'on parle beaucoup de la responsabilité du ministère des Transports, mais on sait que c'est une responsabilité partagée. Alors, on veut bien que tous les intervenants se fassent entendre. On est rendus à combien pour la commission?

Mme Boulet: À combien?

M. Cousineau: Combien, la commission?

Mme Boulet: Les coûts estimés étaient à la hauteur de 6 millions de dollars, si je ne me trompe pas, là, de mémoire. Alors, pour l'instant, il n'y a rien qui nous indique, là, que... C'est sous le Conseil exécutif. Ce n'est pas le ministère des Transports qui paie ça. C'est un contrat qui a été négocié avec le Conseil exécutif, et les coûts de départ étaient à la hauteur de 6 millions. Pour l'instant, rien ne nous indique que ça va dépasser les montants prévus.

M. Cousineau: On ferme ce dossier-là.

Mme Boulet: Prévus et budgétés.

Parachèvement de l'autoroute 35

M. Cousineau: Concernant la A-35, la route entre Saint-Jean-sur-Richelieu et puis Saint-Armand, on me dit que c'est une route avec un poste frontalier. C'est une route avec un poste frontalier. Est-ce que c'est un dossier qui avance, c'est un dossier qui évolue? Est-ce que vous pouvez me donner des précisions... c'est un poste frontalier, est-ce que le fédéral est impliqué?

Mme Boulet: ...

M. Cousineau: C'est la A-35.

● (22 h 40) ●

Mme Boulet: Le poste frontalier Stanstead, il est sur l'autoroute 55. Après ça, sur l'autoroute 15, il y a le poste frontalier de Lacolle puis, sur la 35, bien il y a une limite frontalière, mais y a-tu un poste frontalier là?

(Consultation)

Mme Boulet: Moi, je vais vous donner les détails de l'autoroute 35, là, mais il faudrait qu'on me trouve le poste frontalier.

Alors, l'autoroute 35, c'est 37,6 km; les coûts estimés, 280 millions de dollars, et, cette année, il y a 8,8 millions qui sont inscrits à la programmation 2007-2008. Et ce qu'il y a d'intéressant sur cette autoroute-là, c'est que la contribution du fédéral est à la hauteur de 57 millions, dont 44 millions sur l'autoroute et 13 millions dans la portion frontalière, alors une contribution de 57 millions du fédéral.

Maintenant, là, c'est ça, les postes frontaliers, on a Stanstead, on a Lacolle, puis ça c'est...

Une voix: Philipsburg.

Mme Boulet: On a-tu quelque chose là-dessus?

Une voix: Philipsburg.

Mme Boulet: Philipsburg. Y a-tu des travaux sur ce poste frontalier là?

(Consultation)

Mme Boulet: Je vais vous revenir, M. le député. Je peux vous parler de Stanstead puis de Lacolle.

M. Cousineau: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Celle-là, je ne l'avais pas d'inscrite, là, mais on peut vous revenir pour vous donner un complément d'information, ça va nous faire plaisir.

Déviations de la route 117 à Labelle et L'Annonciation

M. Cousineau: Bien sûr, d'accord. Maintenant, sur la route 117, les voies de contournement concernant les municipalités de Labelle et de L'Annonciation, les voies de contournement qui sont prévues, là.

Mme Boulet: ...je peux vous dire que j'ai rencontré — je suis très contente de vous parler de ça, la 117, parce que j'ai des députés chez vous qui sont très intéressés; j'ai rencontré — le comité qu'on appelle SOS 117, et il y avait des représentants, autant, là, de l'Abitibi que des Laurentides. Et j'avais également de la députation de l'Abitibi et des Laurentides et des parties qui n'étaient pas dans le même parti, et c'était intéressant de voir que tout le monde a travaillé dans le même sens, de faire en sorte de développer cet axe-là, qui est un axe important, qui est stratégique puis qui fait le tour, là, bien qui passe par les Laurentides puis qui se rend en Abitibi.

Alors, ce qu'on a proposé en fait à la région, c'est un plan d'intervention de 60 millions de dollars sur cinq ans. Alors, minimalement. J'ai dit aux gens du comité SOS 117: On s'engage minimalement à investir 12 millions de dollars par année, pendant les cinq prochaines années.

M. Cousineau: 12 millions.

Mme Boulet: 12 millions. Je tiens à vous dire qu'en 2006 on a investi 18 millions, alors on est allés bien au-delà de nos 12, et, en 2007, on est rendus actuellement à 14 millions de dollars. Alors, évidemment, les besoins sont à la hauteur de tout le tronçon, sont à la hauteur de 152 millions de dollars, mais c'est une première étape dans les cinq premières années.

Ce qui était vraiment important, là, pour le député de Labelle, c'était... On me dit, et, moi, je ne voyage pas chez vous à tous les week-ends, mais on me dit que c'est vraiment difficile, il y a une congestion routière importante au niveau de Labelle et de Rivière-Rouge. Alors, dans le plan d'intervention, les 60 millions sur cinq ans, on débute les voies de contournement de Rivière-Rouge et de Labelle. La première, c'est Rivière-Rouge. Alors, le plan d'acquisition pour Rivière-Rouge est terminé, le contrat de services professionnels pour les évaluateurs est en préparation, la demande de décret d'acquisition est planifiée d'ici le 15 juin 2007, les sondages des sols sont effectués à l'été 2007, et on pourrait commencer les travaux à l'automne 2008. Alors, on pourrait commencer les travaux à l'automne 2008, et je pense que les travaux s'échelonnaient sur deux ou trois ans, là.

M. Cousineau: Pour Rivière-Rouge.

Mme Boulet: Ça, c'est pour Rivière-Rouge, Et, après qu'on ait fait Rivière-Rouge, on va passer à Labelle. Alors, les travaux de construction sont planifiés en 2010, là, suite aux travaux à Rivière-Rouge, les plans d'acquisition seront en préparation dès cette année, les acquisitions vont débuter en 2008, et après on va procéder avec les sondages des sols et les plans et devis qui vont débiter dès le début de l'année 2009.

Alors, les contournements de Rivière-Rouge et de Labelle font partie du plan d'intervention de la SOS 117, et c'est impératif d'augmenter la fluidité et la sécurité sur la route 117, au niveau des Laurentides notamment. Et, avec ce projet-là, on a au bout — ce n'est plus dans les Laurentides — on a la voie de contournement de Rouyn-Noranda qui vient, rendus en Abitibi, là, que c'est un très beau projet de 35 millions de dollars, là, qui va permettre au trafic lourd notamment de contourner les zones urbaines où il y a beaucoup de population, là, dans le centre-ville de Rouyn-Noranda.

M. Cousineau: Ça répond à ma question, Mme la ministre.

Au niveau de l'Agence de PPP, le budget annuel 2007-2008, là, on parle de 8 112 000 \$ à peu près. Quelle est la part là-dedans pour le ministère des Transports?

(Consultation)

Mme Boulet: ...le chiffre, parce que c'est au Trésor. En principe, là, le bureau des partenariats publics est au Trésor, mais l'agence relève du Trésor. Est-ce qu'il y a une contribution du ministère?

M. Cousineau: Le ministère des Transports doit payer une part pour...

Mme Boulet: On paie des ressources, nous, à l'agence.

M. Cousineau: Oui.

Mme Boulet: Alors, on va trouver le chiffre, M. le député, puis on va vous communiquer la réponse.

Avions-citernes du Service aérien gouvernemental

M. Cousineau: Oui, c'est correct. Ça va. Une autre petite question rapide. On voyait, là, qu'on... C'est du transport aérien, mais transport d'eau, là. Il semble que les CL-215, cette flotte-là devrait être privatisée?

Mme Boulet: M. le sous-ministre me dit que ça relève des Travaux publics, ça, des services du ministère. Ça relève de Mme Forget.

M. Cousineau: Parfait.

Mme Boulet: Bien, c'est au Conseil du trésor, ça.

M. Cousineau: Correct.

Mme Boulet: Alors, ça ne relève pas de nous, M. le député.

Réaménagement de la route 277

M. Cousineau: O.K. Sur la 277, un autre contournement à Saint-Henri-de-Lévis. Où en est rendu le dossier?

Mme Boulet: C'est la 277. On a le spécialiste ici.

M. Cousineau: ...on me dit, c'est la 173.

Mme Boulet: C'est 173-277. Il y a Saint-Henri, Sainte-Claire, Pintendre. Et je vais vous dire ça de mémoire, là, mais j'ai le spécialiste derrière moi. Alors, encore là, la route 173-277, c'est dans le comté de Bellechasse. Alors, c'est dans le comté...

Le Président (M. Domingue): ...il reste 2 min 30 s.

Mme Boulet: ... — ça dit quelque chose à quelqu'un; c'est dans le comté — de Bellechasse, et, écoutez, là également c'est une route où il y avait quand même beaucoup d'accidents. Et il y a un comité qui a été formé — là, je ne sais pas comment il s'appelle, dans ce coin-là, le comité, là — mais le Comité action-sécurité 173-277. On a rencontré les gens, les gens qui avaient perdu notamment un enfant. Alors, on a rencontré ces gens-là et on s'est engagés.

C'est une route finalement que, l'hiver, c'est difficile à entretenir parce qu'il y a beaucoup de vents intenses, il y a de la poudrerie, il y a beaucoup de courbes, beaucoup d'accès par rapport à des commerces. Alors, il y avait vraiment un problème de sécurité, alors on a proposé un plan quinquennal de cinq ans, en avril 2005, pour un montant de 38 millions de dollars.

Maintenant, il y a plusieurs secteurs où il y a des interventions qui se sont faites. Notamment, il y a le secteur Saint-Henri, le secteur Saint-Anselme, Sainte-Claire, Pintendre Et il y a à peu près... et je pense qu'il y a cinq tronçons particuliers. Alors, ici, c'est ça, j'ai Saint-Henri, Saint-Anselme, Sainte-Claire, j'ai Pintendre, et il y a des interventions, là, qui sont prévues dans le calendrier, sur chacun de ces tronçons-là.

Maintenant, la question était plus spécifiquement sur Saint-Henri, monsieur.

M. Cousineau: Oui.

Mme Boulet: Alors, sur Saint-Henri.

M. Cousineau: La voie de contournement.

Mme Boulet: Alors, moi, Saint-Henri, ce que j'ai, là, de Saint-Henri jusqu'au rang de la Montagne, à Saint-Anselme, c'est 18 millions de dollars, 6,1 km. C'est un réaménagement à quatre voies séparées. L'annonce publique du mandat d'étude d'impact a été faite par la députée de Bellechasse en novembre 2005. Et c'est une réalisation sur deux années. Alors, on doit être en cours de réalisation actuellement, et ce sera terminé, là, à l'année 2008.

M. Cousineau: Oui.

Le Président (M. Domingue): M. le député de Bertrand, même si j'ai beaucoup d'intérêt sur cette question, je vous rappelle qu'il reste 30 secondes.

M. Cousineau: C'est à cet endroit-là qu'il va y avoir un carrefour giratoire?

Mme Boulet: C'est à Saint-Henri, oui, c'est ça.

M. Cousineau: Bon. Moi, ça va. Écoutez, j'ai l'ensemble de mes réponses. Donc, il doit me rester à peu près 3,6 secondes? Merci.

Le Président (M. Domingue): Merci, M. le député. Alors, je cède la parole au député de Blainville pour un dernier bloc de 12 minutes.

Processus de construction de routes (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. M. le Président, je sais qu'il est tard, sauf qu'avant de quitter j'aimerais bien comprendre les réponses que le ministère m'a données. Donc, je vais essayer de faire un peu d'écho sur ce que j'ai entendu tantôt pour voir si j'ai bien compris. Peut-être que le ministère pourrait compléter.

● (22 h 50) ●

Donc, dans le cas d'une route comme la 175 qui n'est pas en PPP mais qui est gérée par le ministère, le ministère des Transports donc préqualifie des firmes — je parle toujours d'ingénierie, là, je ne parle pas de construction; préqualifie des firmes — et détermine le coût des plans et devis sur un tronçon donné après avoir divisé la route ou le tronçon en... Comment vous avez appelé ça, monsieur?

Une voix: Des îlots.

M. Gingras: Des îlots. Des lots. Donc, ma question, et je répète un peu ce que j'ai entendu pour être conformément, là, à ce que j'ai compris tantôt, là, concernant la marge bénéficiaire des entreprises de génie, donc j'aimerais savoir comment le ministère calcule cette marge-là quand il fait son estimé.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint, Direction de Québec et...

M. Gingras: Excusez, je ne comprends pas.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint, Direction générale de Québec et de l'Est.

Si le ministère procède à l'heure, c'est le salaire de l'employé, comme je vous ai mentionné tantôt, multiplié par 1,5. Dans ce 1,5 là, il y a les bénéfices marginaux, tous les coûts administratifs. Ça peut être la bâtisse, ça peut être les équipements. Et, dans ce 1,5 là, facteur de 1,5 là, il y a un 10 % de profit qui est prévu.

M. Gingras: Il y a un 10 % de?

M. Loranger (Jean-Louis): De profit qui est prévu.

M. Gingras: Pour l'entreprise.

M. Loranger (Jean-Louis): Oui. Lorsqu'on procède...

M. Gingras: Additionné au 1,5. Non?

M. Loranger (Jean-Louis): Non, à l'intérieur du 1,5.

M. Gingras: À l'intérieur. Un 10 %.

M. Loranger (Jean-Louis): À l'intérieur du 1,5, ça comprend tous les frais marginaux, tous les coûts administratifs, et, à l'intérieur de ce 1,5 là, est inclus un profit de 10 %.

M. Gingras: Parfait. Et, par la suite, vous allez par appel sur invitation?

M. Loranger (Jean-Louis): Pas lorsqu'on procède à l'heure. Si on procède à forfait, évidemment le ministère, à partir des expériences, à partir des coûts et des historiques des différents projets, on établit des pourcentages. À partir d'un plan de travail qu'on fixe au consultant, celui-ci va nous déposer un détail, et là on va s'entendre sur un montant forfaitaire qui est valable pour la description du travail qu'on lui a commandé.

M. Gingras: Qui, au ministère, détermine le coût de travail sur ça?

M. Loranger (Jean-Louis): C'est les chargés de projets du ministère, les ingénieurs qui sont chargés du projet, qui, eux, relèvent habituellement d'un coordonnateur au niveau technique qui relèvent, eux, d'un cadre, là, d'un chef de service qui, lui, relève du directeur.

Lorsque le ministère décide de procéder à l'exécution d'un projet, de réaliser un projet, on a deux alternatives: soit qu'on le prépare à l'interne à 100 %, avec nos propres ressources, soit qu'on décide d'aller à l'externe à 100 % pour le faire préparer avec des mandataires ou on a la solution hybride où on peut donner à des mandataires des études plus spécifiques et exécuter une partie en régie. C'est à peu près les trois modes, là, qu'on a, là, pour réaliser la préparation pour arriver à des plans et devis finaux nous permettant de réaliser des travaux.

Travaux sur le pont Curé-Marchand

M. Gingras: M. le Président, je vais me coucher avec beaucoup plus d'expertise, là, après avoir eu ces réponses.

Si vous me permettez, je vais compléter avec une petite question. Drummond. Après le pont du boulevard Saint-Joseph, le viaduc du boulevard Saint-Joseph, il y a maintenant le pont Curé-Marchand qui est affecté. Je voudrais savoir — suite à la dernière inspection du pont, le ministère a été sur place dernièrement et a fermé le pont — où en sont les évaluations? Et est-ce que ce pont-là sera évalué à nouveau, là, durant ces quatre semaines-là?

M. Loranger (Jean-Louis): O.K. Si vous faites référence au pont du curé Marchand, qui est un pont municipal au-dessus de la rivière Saint-François, à Drummondville, le ministère avait de prévue une inspection générale. Lors de l'inspection générale, on a constaté qu'il y avait des pièces d'acier qui étaient très, très

détériorées et on a décidé, à ce moment-là, après consultation de nos experts, de conseiller à la municipalité de fermer la structure.

Ce pont-là, qui date quand même de 1922, qui est une ferme métallique, était limité à 15 tonnes depuis 1993. Alors, comme notre pièce d'équipement pour inspecter le pont en pesait 18, il a fallu quitter le pont et continuer à procéder à l'expertise en escalade. Actuellement, on calcule que ça va nous prendre une période d'environ trois mois pour être capables de déterminer, là, vraiment, là, la capacité du pont, pour être capables de déterminer, là, quelles seraient les charges qu'on pourrait permettre et déterminer si le changement des membrures qui sont affectées par la rouille et même à certains endroits sont sectionnées... si elles étaient remplacées, quelle capacité on pourrait retrouver pour cette structure-là.

Suivi du ministère en matière d'inspection des structures

M. Gingras: M. le Président, juste pour terminer. La première inspection donc remontait au 16 mai 2005 sur ce pont-là, la dernière inspection faite par le ministère, et, après avoir obtenu les résultats de cette inspection-là, les autorités municipales de Drummond ont demandé au ministère des Transports du Québec de réaliser une étude complète, en 2005, de la capacité portante de la structure et de son état. Le but de cette initiative-là par la municipalité était bien sûr de pouvoir planifier les travaux, les prévoir, les planifier autant au niveau circulation qu'événements, etc.

Je pourrais-tu avoir les étapes? Comment le ministère assure un suivi sur les demandes municipales dans le cas d'infrastructures comme ça déjà évaluées pour venir en aide... Comme la ministre le disait un peu plus tôt, nous sommes en soutien bien sûr financier, mais les municipalités ont aussi besoin d'un soutien technique. Comment le ministère peut nous expliquer les étapes? Puis pourquoi l'étape d'inspection complète, là, concernant la capacité et la structure et son état n'avait pas été réalisée jusqu'à la fermeture?

M. Loranger (Jean-Louis): Le système d'inspection que le ministère applique à ses structures, il l'applique aussi aux structures municipales. Alors, lorsqu'on fait les inspections des structures municipales, la municipalité est invitée à assister à ces inspections-là, et ça se concrétise par un rapport que nos ingénieurs transmettent à la municipalité sur l'état de ces structures-là. Par la suite, c'est le ministère, comme on a le budget de subvention, qui détermine les priorités en fonction de ces inspections-là, en fonction du budget qui est alloué au ministère. Et évidemment, à partir du rapport d'inspection qu'on remet aux municipalités, il peut y avoir des travaux mineurs que la municipalité se doit d'exécuter, parce qu'on comprend bien que le programme de subvention pour le ministère, c'est pour des travaux d'immobilisations, autrement dit, des travaux de réfection majeurs.

Souvent, le ministère va recommander des travaux mineurs d'entretien qui sont sous la responsabilité de la municipalité. Par la suite, évidemment, libre est à la municipalité de faire des pressions sur le ministère pour que

son pont soit priorisé. Mais, nous, on va recommander une programmation toujours en fonction de nos inspections, de l'urgence de la situation et de l'importance de chacune des structures municipales.

M. Gingras: J'ai sûrement mal formulé à nouveau ma question, M. le Président. Suite à la première inspection du ministère des Transports, la municipalité avait demandé au ministère de réaliser une étude complète sur la capacité portante de la structure, et ça, c'est en 2005. Est-ce que je pourrais savoir pourquoi que le ministère a attendu en 2007 et a fermé le pont sans avoir réalisé la... ou effectué la demande faite par la municipalité dans le but de planifier autant les budgets que les futurs travaux ou la circulation? Juste savoir quelles sont les étapes, qui assure le suivi au ministère?

M. Loranger (Jean-Louis): Bon. Quand vous me dites, en 2005, que la municipalité avait demandé au ministère, je n'ai pas cette information-là. Nous, en 2007, c'était lors d'une inspection générale qui était planifiée aux deux ans, sur cette structure-là, qu'on a décidé de la fermer. Pour 2005, il faudrait vérifier puis vous revenir avec la réponse, je n'ai pas cette information-là. Mais, comme je vous ai dit tantôt, le ministère procède avec les structures municipales de la même façon, applique le même système d'inspection qu'il applique à ses propres structures.

Réaménagement de la route 337

M. Gingras: Ça va. M. le Président, dernière question. Route 337 à La Plaine, expropriation effectuée, seule route d'accès pour La Plaine, heures de pointe pénible, études depuis six ans, études depuis six ans, ancienne collègue du Parti québécois qui était là et maintenant députée de l'ADQ. Je voudrais juste savoir combien de temps encore d'étude avant de rendre une décision ou quelles sont les prévisions de la ministre à cet égard. M. le Président, ma question s'adresse à vous mais à la ministre: Quelles sont les prévisions de la ministre à l'égard de la 335, après six ans d'étude?

Une voix: 337.

M. Gingras: 337. Excusez. Et 335 si vous voulez y aller. Non, non, 337, La Plaine. Parce qu'il y a six ans d'étude. Je voudrais juste savoir quand l'étude ou la décision va se concrétiser.

Mme Boulet: Alors, vous me permettez? Je vais vous passer Mme Chantal Gingras, qui est notre nouvelle directrice territoriale.

M. Gingras: Ce n'est pas parent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gingras: Consentement.

Le Président (M. Domingue): Consentement. Est-ce que vous pouvez-vous nommer — votre titre — s'il vous plaît?

● (23 heures) ●

Mme Gingras (Chantal): Oui, Chantal Gingras, directrice Laval—Mille-Îles. Alors, pour la route 337, nous sommes à compléter actuellement une étude d'opportunité sur laquelle on a évalué trois solutions possibles et on va présenter ça à la municipalité d'ici la fin de l'été. Et ensuite, bien sûr, on va entamer les procédures, là, pour réaliser les travaux, si requis.

M. Gingras: Alors, on est, à l'heure actuelle, à l'étude d'opportunité, et les travaux seront présentés à la municipalité de Terrebonne, là...

Mme Gingras (Chantal): ...d'ici la fin...

M. Gingras: ...d'ici la fin de l'été.

Mme Gingras (Chantal): Exactement.

M. Gingras: Parfait. Il me reste deux minutes, M. le Président?

Le Président (M. Domingue): Il vous reste 45 secondes, M. le député de Blainville.

M. Gingras: Donc, je remercie la ministre et l'ensemble des membres de son cabinet pour les réponses et pour l'ensemble des explications qu'ils nous ont données, et mes confrères aussi du Parti libéral et du Parti québécois, merci, et mes confrères aussi bien sûr, et notre recherchiste. Merci à tous.

M. Cousineau: Il n'y a pas de remarques finales? Remarques finales?

Mme Boulet: Bien oui.

Remarques finales

Le Président (M. Domingue): Oui, oui, s'il y a consentement pour une remarque finale, il n'y a pas... Oui, M. le député de Bertrand.

M. Claude Cousineau

M. Cousineau: Bon. Bien, merci, M. le Président. C'est uniquement pour remercier les gens qui ont accompagné la ministre tout au long de ces heures d'étude de crédits, les gens des deux côtés de la table, ici, vous, M. le Président, ainsi que votre équipe en arrière.

Donc, merci, Mme la ministre. On a eu pas mal de réponses à l'ensemble de nos questions. Alors, merci beaucoup. Je remercie aussi les gens du cabinet et les sous-ministres qui vous accompagnent.

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

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président. C'est à mon tour de conclure et de dire des mots de remerciement tout à fait particuliers pour les membres de la commission, qui ont bien travaillé, qui ont posé les bonnes questions, à vous, M. le Président, qui avez assumé une présidence

de façon très rigoureuse. Et, moi, mes derniers mots seraient, je vais dire, à ma gang en arrière, alors à tous ces gens.

Vous savez, on vient passer 12 heures, 13 heures en étude des crédits. C'est 12 heures ou 13 heures, mais, eux, ça fait des semaines qu'ils préparent l'ensemble des documents dont nous avons tous besoin, là, pour travailler et pour répondre à vos questions. Alors, merci à eux tous en arrière qui ont donné généreusement de leur temps, qui ont collaboré et qui nous apportent une contribution extraordinaire de par leur expérience, leur expertise. On est privilégiés, au Québec, de pouvoir compter sur une fonction publique comme la nôtre. Et, la gang du ministère des Transports du Québec particulièrement, je peux vous dire que ces gens-là sont extraordinaires et je tiens à les remercier, d'une façon tout à fait particulière, pour leur belle et exceptionnelle contribution aux travaux des crédits de la commission parlementaire. Merci beaucoup, M. le Président.

Adoption des crédits

Le Président (M. Domingue): O.K. Merci, Mme la ministre. Alors, le temps d'étude des crédits étant terminé, je vais mettre aux voix les crédits. Le programme 1, Infrastructures et transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gingras: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Le programme 2, Systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gingras: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): Le programme 3, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gingras: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Domingue): L'ensemble des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gingras: Sur division, M. le Président.

Documents déposés

Le Président (M. Domingue): Alors, adopté sur division. Alors, je dépose les réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle et du deuxième groupe d'opposition.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux.

(Fin de la séance à 23 h 4)