



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente des transports et de l'environnement

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le mercredi 23 avril 1997 — N° 4

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau



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)	15,00 \$

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
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 23 avril 1997

Table des matières

Discussion générale (suite)	
Intersections de l'autoroute 20 dans les municipalités de Beaconsfield et de Baie-d'Urfé	1
Assujettissement de projets routiers à la procédure d'évaluation environnementale	3
Amélioration du réseau municipal et prise en charge du réseau local par les municipalités (suite)	5
Financement de travaux routiers dans les zones inondées	7
Prolongement de la route 389	8
Pont de Québec et pont Pierre-Laporte	12
Critères utilisés dans le choix des travaux à effectuer	14
Pont de Québec et pont Pierre-Laporte (suite)	15
Travaux sur les tronçons des autoroutes	16
Aide au transport en commun dans l'Outaouais	18
Critères utilisés dans le choix des travaux à effectuer (suite)	19
Liste d'interventions prioritaires	19
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent	20
Plan de transport de la Montérégie	21
Plan de transport de la région de Montréal	22
Prolongement de l'autoroute 73	23

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jacques Brassard
M. Geoffrey Kelley
M. Russell Williams
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. Serge Deslières
M. Robert Middlemiss
M. Michel Rivard

Le mercredi 23 avril 1997

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures sept minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement se réunit aujourd'hui avec le mandat de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3 et 4, pour l'année financière 1997-1998. Alors, bienvenue à tous les participants.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. J'informe les membres de la commission que M. Kelley (Jacques-Cartier) va remplacer M. Brodeur (Shefford). Également, M. Williams (Nelligan) remplacera M. Gobé (LaFontaine).

Le Président (M. Lachance): Merci. Sans plus tarder, je cède la parole au député de Jacques-Cartier.

Discussion générale (suite)

Intersections de l'autoroute 20 dans les municipalités de Beaconsfield et de Baie-d'Urfé

M. Kelley: Merci beaucoup, M. le Président. Une des choses qui est presque une tradition printanière pour moi, c'est de venir dans cette commission pour partager mes préoccupations concernant l'échangeur ou l'intersection de Woodland et de l'autoroute 20. Je sais que le ministre a fait une annonce, tout de suite après Noël, qui était une bonne nouvelle pour notre région, parce que, effectivement, le ministère des Transports a mis en place une proposition pour régler à la fois la situation sur la rue Woodland et la rue Morgan. Je pense que, vraiment, ça va ajouter à la sécurité du réseau routier du Québec.

J'aimerais savoir du ministre s'il peut nous donner un genre d'échéancier. Les citoyens de mon comté m'appellent à mon bureau pour voir si c'est quelque chose qui va démarrer à l'automne, si c'est pour l'année prochaine. J'aimerais savoir où on en est dans les discussions afin de signer une entente avec les municipalités concernées et c'est quoi l'échéancier de construction.

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

M. Brassard: Oui, M. le Président. C'est un dossier qui intéresse beaucoup les députés de cette région. Je pense qu'on peut dire qu'on a avancé et accompli des progrès remarquables sur ce dossier. Puis il fallait le faire aussi, parce que tout le monde convient qu'on était face à une situation extrêmement dangereuse, une zone à haut risque, un vrai point noir, comme on dit, du réseau.

Nous avons mis au point un concept qui comporte l'étagement de l'intersection Woodland et de l'intersection Morgan. Je pense que c'était ce que souhaitait la population, ce que souhaitaient les députés aussi et c'est ce que souhaitait le ministre également. Je pense qu'il n'y a pas 36 façons d'apporter une solution adéquate à un problème comme celui-là. C'est qu'il fallait prévoir, d'une façon ou de l'autre, l'étagement. Ce qui sera fait. Alors, le concept a été défini. Il a été présenté aux deux municipalités concernées, Beaconsfield et Baie-d'Urfé, qui ont donné leur accord à ce concept. Les deux municipalités aussi ont donné leur accord de principe pour une participation financière, ce qui a enclenché des négociations avec elles pour en déterminer le niveau de participation.

● (15 h 10) ●

C'est, à toutes fins pratiques, en voie d'être complété. Ce qui signifie que, d'ici quelques semaines au plus tard, on devrait être en mesure de signer, avec les deux municipalités, des protocoles qui prévoient le partage des coûts, la participation financière des municipalités, qui prévoient également la nature des travaux qu'on va entreprendre. Ce qui va nous permettre, à ce moment-là, d'être en mesure d'aller en appel d'offres au cours de l'été, pour pouvoir, après cela, une fois le choix de l'entrepreneur fait, entreprendre des travaux. On prévoit que le coût sera de plus de 20 000 000 \$, autour de 22 000 000 \$. En 1997-1998, on pense être en mesure de dépenser 2 000 000 \$, peut-être plus. Le gros des dépenses se fera l'an prochain, 1998-1999, 21 000 000 \$. Il y en aura peut-être un peu, mais pas beaucoup. En fait, le gros, gros des dépenses, ça va être en 1998-1999. On va être en mesure d'amorcer les travaux en 1997-1998.

Alors, je voudrais dire en conclusion, M. le Président, que la collaboration des députés, je pense qu'il faut le souligner, a été exceptionnelle; la collaboration des municipalités aussi. Beaconsfield et Baie-d'Urfé se sont montrées tout à fait ouvertes à une participation financière. Elles n'ont pas hésité un seul instant. Ça aussi, c'est à signaler. Et aussi, évidemment, les groupes qui s'étaient formés au sein de la population pour réclamer une intervention du ministère sur ce tronçon de la 20 ont aussi, je pense, apporté une contribution positive. Alors, je pense que ça a été un beau travail de concertation de tous les partenaires, députés, municipalités, groupes formés au sein de la population, ce qui va nous permettre enfin de régler un vieux problème et d'éliminer du réseau routier une zone extrêmement dangereuse, et donc, par conséquent, d'en arriver à améliorer le bilan routier de cette région-là, mais aussi, forcément, de l'ensemble du Québec.

M. Kelley: Merci, M. le Président. Avant de céder la parole à mon collègue de Nelligan, je veux également,

comme ancien attaché politique, remercier la participation de votre cabinet, sa disponibilité, les représentants également, les membres du ministère qui étaient toujours très disponibles, qui étaient à l'écoute. Je veux joindre ma voix aussi aux citoyens d'Action 20 qui ont travaillé, le bénévolat qu'ils ont fait pour sensibiliser la population. Je pense que la réaction des municipalités est due au fait que les citoyens étaient prêts. Ils ont compris qu'il y avait une participation financière à faire au niveau local, et je pense que ce groupe de pression a très bien fait son travail pour préparer le terrain. Alors, je veux les féliciter aussi. C'est un bel exemple de ce qui arrive quand les citoyens et les paliers du gouvernement s'impliquent ensemble pour régler un problème. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le député de Nelligan, je crois, sur le même sujet.

M. Williams: Oui, merci. En continuant le même sujet, je voudrais juste m'assurer que tout avance bien, de la façon qu'on veut ensemble, parce que, comme tout le monde a déjà dit, nous avons travaillé très fort pour ce dossier avec le partenaire communautaire et avec le représentant du ministre.

Ma première question était de m'assurer que, maintenant, on ne parle pas juste, comme le député de Jacques-Cartier a dit, du problème de Woodland, on parle de Woodland et Morgan. Woodland, c'est dans le comté de Jacques-Cartier et Morgan est dans le comté de Nelligan. Et, avec ça, selon votre approche, quand vous avez parlé de 22 000 000 \$, on parle d'avancer les deux projets en même temps, avec l'échéancier que vous avez expliqué, le même échéancier.

M. Brassard: Oui, oui. Tout à fait. Ce n'est pas un après l'autre, c'est les deux en même temps.

M. Williams: Excellent. Je pense que c'est ça qu'on souhaite. Est-ce que, dans les facteurs décisionnels, c'est une connexion nord-sud dans ce territoire? Parce qu'il y a Sainte-Anne-de-Bellevue qui a une connexion, l'ancienne rue Saint-Pierre, maintenant la rue des Anciens Combattants, et montée Saint-Charles. Il n'y a rien entre les deux. Est-ce que la possibilité d'une connexion nord-sud entre la 20 et la 40 est un des facteurs décisionnels pour votre ministère?

M. Brassard: L'idée, c'est qu'on a prévu en souterrain l'intersection Morgan, ce qui rend possible, pour l'avenir, la liaison dont vous parlez.

M. Williams: C'est ce qu'on appelle le plan White, qui a pensé d'avoir ça sous le...

M. Brassard: En souterrain. Tout à fait.

M. Williams: O.K. Merci. Vous avez parlé de la participation des municipalités. Avez-vous plus ou moins

le pourcentage que vous cherchez ou est-ce que c'est encore en discussion?

M. Brassard: Globalement, l'ensemble du projet, on l'évalue — ça peut varier un peu au moment où on ira en appel d'offres — autour de 26 000 000 \$. Le ministère s'impliquerait pour 22 000 000 \$, ce qui laisse une participation des villes de l'ordre de 4 000 000 \$.

M. Williams: Merci beaucoup. Plus ou moins.

M. Brassard: Autour de 4 000 000 \$.

M. Williams: Divisé entre les deux.

M. Brassard: La capacité financière des municipalités va être quand même prise en compte. Je pense, à moins que je me trompe, que Beaconsfield a une capacité financière supérieure à celle de Baie-d'Urfé. Alors, c'est un élément qui devra être considéré.

M. Williams: Merci. Et cette implication, je pense, une fois qu'on prend les galées de cette discussion et qu'on envoie ça localement...

M. Brassard: On sait que les communications sont très rapides.

M. Williams: Oui. Elles sont appréciées, M. le ministre, dans le coin, parce que, effectivement, c'est un dossier important pour l'Ouest-de-l'Île de Montréal, mais c'est important pour tout le territoire parce que beaucoup de monde passe dans ce coin. Avec ça, on souhaite que, effectivement, selon vos mots, d'ici quelques semaines, nous allons avoir les ententes.

M. Brassard: Signer les protocoles. C'est ça.

M. Williams: Merci, M. le Président, et merci, M. le député de Pontiac, de nous donner une chance de questionner le ministre sur ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, sur le même sujet?

M. Gagnon: Sur le même sujet. Est-ce qu'il y a des études d'impact qui sont nécessaires pour des travaux de cette envergure-là ou est-ce qu'il y en a déjà qui ont été faites?

M. Brassard: Non, il n'y en aura pas. C'est ça qui nous permet d'aller assez rapidement. Il n'y en aura pas pour une raison bien simple: c'est que, pour qu'on soit assujéti à la procédure d'évaluation environnementale, donc étude d'impact, possibilité d'audiences publiques devant le BAPE, il faut que les travaux s'étalent sur plus d'un kilomètre. On s'est arrangé pour que ce soit moins d'un kilomètre.

● (15 h 20) ●

M. Gagnon: Ah bon! Quels sont les critères qui vous ont...

M. Brassard: On a élaboré un concept qui fait l'affaire des municipalités, qui élimine les dangers, les risques. On a bâti un concept sur moins d'un kilomètre. Alors donc, on n'est pas, à ce moment-là, assujéti. Évidemment, si ça avait été plus de un kilomètre, là, on était assujéti à la procédure. Ça aurait pris plus de temps, à ce moment-là, il aurait fallu faire une étude d'impact, etc.

M. Gagnon: Je trouve intéressant cet effort d'imagination qui est fait pour s'assurer qu'il y a le moins de contraintes possible pour la réalisation de ces travaux d'envergure et qui sont...

M. Brassard: Ça n'arrive pas tout le temps de même, là.

M. Gagnon: ...désirés par la population. Je me demandais si les critères qui ont pu guider le ministre ou le ministère dans la détermination du projet si c'est un modèle qui peut être utilisé dans d'autres circonstances.

Une voix: ...dans son comté.

M. Brassard: Dans mon comté, non. Dans mon comté, je suis assujéti, les zoos.

Une voix: Dans son comté.

M. Brassard: Ah, dans votre comté!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Écoutez, ça dépend. On ne veut pas se soustraire à nos obligations environnementales. Je ne voudrais pas qu'on pense que le ministère des Transports veut se soustraire à ses obligations environnementales. Je pense que nous sommes un ministère — notre réputation à cet égard est faite — respectueux de l'environnement, respectueux des règles du jeu sur le plan environnemental. Il y a des règles en ce qui a trait à la procédure d'évaluation environnementale puis, bon, ce ne sont pas tous les projets qui sont assujéti.

Dans ce cas-là, il a été possible d'élaborer un concept qui nous évite d'être assujéti à la procédure, donc de faire une étude d'impact. Il faut dire que c'est des améliorations sur l'autoroute 20, c'est un étagement, donc des viaducs, des structures qu'on va construire sur la route 20. Alors, ce n'est pas vraiment un nouveau tronçon, une nouvelle route, puis la distance est de moins de un kilomètre, par conséquent, donc, ça n'a pas un impact majeur sur le plan environnemental. Il faudra quand même avoir les autorisations requises.

Assujétiement de projets routiers à la procédure d'évaluation environnementale

M. Gagnon: Moi, je comprends très bien ce qui a pu vous guider. Puis je le dis justement, quand on a des cas comme ça où il y a déjà un tracé qui est connu, qui est utilisé depuis bon nombre d'années, lorsque des travaux de correction, même majeurs, nécessaires, sont faits, il y a peut-être lieu de s'assurer que les assouplissements nécessaires soient apportés aux considérations techniques sur le plan environnemental qui paralysent la réalisation de projet lorsque vous êtes disposés à les réaliser parce que vous avez les sommes nécessaires.

Est-ce qu'il y a des modifications ou des propositions qui sont envisagées pour assouplir ça dans ce contexte-là?

M. Brassard: Actuellement, les règles sont très, très précises. Le ministère des Transports, pour ses projets routiers, depuis longtemps, est soumis à ces règles. La question que vous me posez ne m'apparaît pas frivole. Est-ce qu'il y a lieu après tant d'années de réévaluer tout ça, de revoir les règles quant à l'assujétiement des projets routiers à la procédure d'évaluation environnementale? Moi, j'aurais tendance à répondre oui. Je pense qu'on pourrait, de concert avec le ministère de l'Environnement, revoir ces règles-là. Il y aurait peut-être possibilité, je pense, d'introduire plus de souplesse, moins de contraintes sans le moins du monde mettre en danger ou en péril l'environnement.

Actuellement, comme vous le dites, si vous avez une route à deux voies avec une emprise donnée, si le ministère veut ajouter deux autres voies, donc si ça dépasse en moyenne 35 mètres, hop, ça tombe tout de suite sous le coup de la procédure. Il faut faire une étude d'impact, et tout ce qui s'ensuit, avec possibilité d'audiences publiques devant une commission du BAPE. Pourtant, ça se fait dans un corridor connu, à partir d'une route existante.

Dans tous les cas, est-ce que c'est vraiment utile ou pertinent de faire une étude d'impact? Ça coûte de l'argent, beaucoup d'argent. C'est quand même assez coûteux, une étude d'impact. Ça prend beaucoup de temps aussi. Un projet qui est soumis à une étude d'impact, il faut compter au moins un an pour faire l'étude d'impact, puis s'il y a des audiences publiques, bien là, c'est un quatre mois qui s'ajoute.

Écoutez, moi, je vous dirais que j'ai l'intention d'en discuter avec mon collègue de l'Environnement et d'envisager une réévaluation des règles qui nous gouvernent en matière de protection de l'environnement. Encore une fois, ce n'est pas avec l'idée d'amoinrir la protection de l'environnement. Je pense que ça pourrait se faire. On pourrait envisager plus de souplesse, moins de contraintes, sans le moins du monde mettre en péril l'environnement. C'est ce que j'ai l'intention de faire, mais on est au début d'un cheminement. Je suis content de

la question parce que ça me permet de dire des choses que je n'ai pas encore exprimées publiquement.

M. Gagnon: Dans la réflexion que vous amorcez, est-ce que vous envisagez un échéancier assez serré avec votre collègue de l'Environnement?

M. Brassard: Avant d'indiquer une échéance ou un calendrier, je préfère lui en parler avant. On a déjà quelques idées, je ne peux pas entrer dans les détails, mais, si je reçois un bon accueil, ça pourrait peut-être aller assez vite. Ça permettrait, à ce moment-là, de faire des travaux routiers plus rapidement. Parce que, c'est vrai, les gens s'imaginent que, quand on pense à une route, ou à un nouveau tronçon de route, ou à faire ce qu'on va faire à Woodland, le ministère, selon les règles qui régissent ce genre de travaux-là, dans le mois qui suit, ça peut se faire, mais vous savez très bien que ce n'est pas le cas.

En matière de projets routiers et de travaux routiers, nous sommes soumis à toutes sortes de règles, d'étapes. Il y a, bien sûr, des études d'opportunité qui doivent être faites, s'il faut le faire, ce tronçon-là, ou pas; des études d'impact sur le plan environnemental. Les plans et devis, ça prend un bon moment aussi. Il faut souvent, la plupart du temps, faire des expropriations. On sait que les éventuels expropriés ont des droits qu'ils peuvent faire valoir, ça peut se retrouver devant les tribunaux puis allonger encore les délais. Si on est en territoire agricole, il faut les autorisations, il faut le dézonage. Après ça, les plans et devis, une fois faits, il faut faire des appels d'offres, c'est des délais également. En d'autres termes, avant qu'un bulldozer se retrouve sur le terrain pour construire une route, il s'est écoulé bien du temps avant. Il y a toutes sortes d'étapes à franchir. Je comprends que les citoyens ne sont pas toujours très conscients ou n'ont pas toujours à l'esprit ces multiples étapes à franchir avant de voir un entrepreneur amener son bulldozer puis sa pelle mécanique sur le terrain.

M. Gagnon: Quand j'ai posé cette question-là, j'avais aussi à l'idée... Je regarde les travaux qui ont été exécutés suite aux pluies des 19 et 20 juillet dernier.

M. Brassard: Oui, mais on fait tomber plusieurs contraintes.

M. Gagnon: C'est ça. Les contraintes que vous avez fait tomber, vous avez respecté quand même le tracé général des routes telles qu'elles étaient auparavant et, à l'occasion, il y a des choses qui ont été corrigées. C'est pour ça que je me disais que la même souplesse, la même interprétation généreuse pourrait être faite pour d'autres projets qui pourraient ressembler à ça.

● (15 h 30) ●

M. Brassard: Oui, mais là il ne faut pas... Je comprends. Moi aussi, j'ai visité le chantier après le déluge puis j'ai constaté que les fonctionnaires du ministère des Transports avaient la mine réjouie parce qu'ils pouvaient faire des routes puis des ponts sans

aucune contrainte ou presque. Donc, il n'y avait pas d'étude d'impact. On était soustrait à l'étude d'impact. Il n'y avait pas d'appels d'offres, on y allait sur invitation parce qu'il fallait faire vite, qu'il fallait rétablir les communications. Mais ça, c'est en période d'urgence. En temps normal, ça ne peut pas se perpétuer, ce genre de situation là.

M. Gagnon: Non, je comprends la période d'urgence, là. Cependant, il n'en reste pas moins que les infrastructures qui ont été refaites sont là sur une base permanente, et le même souci de l'environnement demeure.

M. Brassard: Oui. D'ailleurs, on a obtenu les certificats de l'Environnement. On n'était pas assujéti à la procédure puis aux études d'impact, mais on a quand même obtenu les certificats requis de l'Environnement. Ça a au moins fait la preuve que les fonctionnaires du ministère des Transports, quand on enlève une série de contraintes tout à fait acceptables et pertinentes en temps normal, ils sont assez rapides. Ils l'ont prouvé.

M. Gagnon: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Juste pour ajouter à ce que mon collègue du Saguenay disait, c'est qu'il y a les étapes qui sont lourdes et parfois irritantes, mais il y a des points morts entre les étapes, et, souvent, ces points morts là sont plus longs que les étapes elles-mêmes.

M. Brassard: Oui, tout à fait. Là, évidemment, ça dépend beaucoup des ressources budgétaires qui sont disponibles et ça dépend aussi de la volonté politique, forcément, puis du besoin également. C'est tout ça qui est à prendre en compte et qui explique souvent que des projets qui ont été amorcés se retrouvent, d'une certaine façon, en panne pendant un bon bout de temps.

M. Deslières: Sans jeu de mots, là.

M. Brassard: Tout à fait. Ha, ha, ha!

M. Deslières: Donc, de votre part, il y a une volonté politique, là, il s'agit de voir si, du côté environnemental... puis on est sûr qu'on va avoir de la collaboration pour diminuer l'ensemble du temps des étapes.

M. Brassard: J'ai l'intention d'en parler avec mon collègue de l'Environnement pour ce qui est de cette étape-là. Pour les autres, on peut faire des choses aussi, nous, au ministère. On a, je dirais, des changements de comportement à apporter également. Comme cette année, par exemple, on devrait être en mesure d'aller en appel d'offres, pour les travaux de 1997, pas mal plus tôt que

l'an passé, en tout cas, ou même que dans le passé, pour que les travaux puissent commencer plus rapidement. Ça, ça relève de nous. C'est à nous, au ministère des Transports, à planifier nos travaux de façon telle qu'on puisse ouvrir les chantiers plus vite. Je ne veux pas non plus faire croire qu'il y a juste le ministère de l'Environnement, dont j'ai déjà été titulaire, qui doit assumer la responsabilité de retards dans les projets routiers. Nous aussi, au ministère des Transports, on a des changements à apporter puis des choses à faire pour que ça aille plus vite.

M. Deslières: Je suis sûr qu'il va être heureux de l'entendre.

Le Président (M. Lachance): Je peux vous assurer, M. le ministre des Transports, que, à la lumière des propos que vous venez de tenir, ce n'est pas tombé dans les oreilles de sourds. Et vous savez que nous sommes la commission des transports et de l'environnement. Votre collègue de l'Environnement sera ici pour défendre ses crédits la semaine prochaine, et je suis persuadé que, à ce moment-là, il y a certains bons messages qui lui seront également envoyés de la part des membres de la commission pour réduire les coûts et les délais. Alors, dans ce sens-là, je pense bien que vous pouvez compter sur la collaboration des membres de la commission. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Juste sur ce sujet-là, le ministre a indiqué tantôt que, lorsqu'on enlève les contraintes environnementales pour de bonnes raisons et qu'on a les sous pour faire les travaux, ça va vite, et l'exemple était l'inondation l'an passé. Heureusement qu'il y avait aussi des sous qui venaient. Il faut savoir d'où venaient les sous aussi, à ce moment-là.

Une voix: De nos impôts qu'on verse aussi à Ottawa.

M. Middlemiss: D'accord, d'accord. Parce que le ministre avait déjà indiqué que, heureusement, à Ottawa, il y avait un fonds de quelques milliards pour des circonstances comme celles-là, et pas mal plus gros que celui que le Québec avait dans les mêmes circonstances. Donc, on en a tous bénéficié.

Amélioration du réseau municipal et prise en charge du réseau local par les municipalités (suite)

Moi, M. le Président, il y a deux autres sujets que je voudrais vider, qu'on a abordés l'autre jour, c'est le transfert du réseau routier ainsi que le transport scolaire. Mais, dans le cas du transfert du réseau routier, je voudrais référer le ministre au guide d'information de la voirie locale, à la page 33, Administration du programme, où on dit: «Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort et à la richesse

foncière uniformisée seront fixes pour une période de cinq ans. Aux termes de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec, l'UMQ, ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, l'UMRCQ.» Et, durant nos discussions, j'avais utilisé les mots «l'état des routes», et le ministre m'avait dit: On n'a pas fait ça. Donc, je vous réfère à la page 31, dans la deuxième colonne, a) la modulation du coût moyen d'entretien d'été: «Pour déterminer les difficultés d'entretien durant l'été, le ministère des Transports a procédé, au cours de l'été et de l'automne 1991, à une évaluation de quelque 32 000 km de routes locales de niveaux 1 et 2 transférées aux municipalités. Chaque route a été analysée en fonction d'un certain nombre de paramètres, tels la qualité de la surface de roulement, le comportement de la route lors de la période de dégel, la qualité du drainage, la nature du sol, la géométrie, la profondeur et l'obstruction des fossés, le trafic, etc. Un indice a été établi pour chaque municipalité afin de permettre la modulation du coût d'entretien d'été. Cet indice gravite autour de l'unité qui constitue la moyenne, les valeurs inférieures signifiant que les difficultés d'entretien sont plus grandes que la moyenne, alors que les valeurs supérieures signifient que les difficultés d'entretien sont moins élevées que la moyenne. En appliquant cet indice qui varie, selon les municipalités, de 0,50 à 1,52, le coût d'entretien d'été se situe entre 1 405 \$ à 4 271 \$ le kilomètre. Il est à noter que l'état des routes locales — ce n'est pas moi qui l'ai inventé, le terme — de niveaux 1 et 2 déjà à la charge des municipalités n'a pas fait l'objet d'une évaluation.»

• (15 h 40) •

Vous m'avez dit qu'on n'avait pas fait l'état des routes, et je voulais juste vous référer à ça. Ça, c'est pour éclaircir la situation. Donc, pour suivre un peu ce que vous nous avez indiqué, qu'il va y avoir des changements, vous dites qu'il va y avoir une enveloppe d'environ 100 000 000 \$ pour les trois programmes: les ponts, l'amélioration et la prise en charge. Vous avez aussi indiqué qu'il serait peut-être décidé qu'on en mettrait plus dans l'amélioration que dans la prise en charge. Et, dans le programme tel qu'il existait, c'était 151 000 000 \$, dont 89 000 000 \$ étaient pour la prise en charge qui comprenait l'entretien des chemins à double vocation, l'entretien de la signalisation des passages à niveau. Et il me semble que le programme qui aurait le plus de conséquences sur les municipalités est certainement le programme de prise en charge, parce qu'elles doivent faire l'entretien d'été et que l'hiver elles doivent s'occuper du déneigement, ainsi de suite. Et ça a des conséquences. Et c'est là que je dis que le transport scolaire, si on coupe encore, ce qu'on va transférer aux municipalités, au point où, à cause de leur situation financière, elles doivent réduire la qualité de l'entretien de leur réseau routier, toute la sécurité devient peut-être problématique. Et c'est pour ça que je voudrais indiquer au ministre que, avant de prendre cette décision-là... Et c'était très clair que ça se ferait: «Au terme de cette période, ils seront révisés de

concert avec les représentants». Donc, ce n'est pas moi qui l'ai créé, c'est écrit là noir sur blanc. Parce qu'il me semble que c'est quelque chose qui est fort important que l'entretien d'été et d'hiver, et le montant qu'on leur a transféré était le montant que ça coûtait au ministère des Transports. Ou peut-être que ça coûtait un peu plus cher au ministère des Transports pour faire ce même travail là. On le remet aux municipalités avec un budget puis, ensuite, on leur réduit le budget. Même si ce n'est pas nos routes, j'ai bien l'impression que la sécurité des gens, que ce soient des routes municipales ou des routes provinciales, c'est aussi important. Donc, je voulais faire ces commentaires-là dans ce sens-là, M. le Président.

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

M. Brassard: M. le Président, je répète que ce qu'on a fait à l'époque, c'est ce qu'on me dit. J'étais dans l'opposition, moi, à l'époque. Ce qu'on dit, c'est que c'est le personnel d'entretien du ministère dans les différents centres de services qui avait, à ce moment-là, la responsabilité de l'entretien de ce réseau-là. Ils ont déterminé un indice d'entretien. C'est ça qu'ils ont déterminé, l'indice d'entretien. Ce n'est pas une évaluation de la qualité structurale de la route qu'ils ont faite. Ils prenaient l'indice d'entretien: Bon, telle route, il faut passer, durant l'été, la niveleuse au moins deux fois par semaine. Même chose pour l'hiver. Comme ils avaient la responsabilité de l'entretien, ils ont été en mesure, dans chaque région, de faire l'évaluation sommaire et non pas l'évaluation de la capacité portante de la route, là. C'est simplement au niveau de l'entretien qu'ils ont fait une évaluation et qu'ils ont déterminé un indice, donc, des routes qui demandaient plus d'entretien, d'autres moins. C'est à partir de cet indice-là que le programme de prise en charge a été conçu. Ce n'est pas le seul, on le sait. Il y a eu aussi le kilométrage et l'effort fiscal des municipalités qui étaient pris en compte.

J'ai dit la semaine dernière, je le répète de nouveau... La semaine dernière ou cette semaine, lundi...

M. Middlemiss: Lundi, oui.

M. Brassard: J'ai dit, lundi, qu'on allait réévaluer ça parce que le cinq ans prend fin cette année. On va le réévaluer. J'ai aussi mentionné qu'on va le faire avec les unions municipales. On va consulter les unions municipales. J'ai également dit — je le répète de nouveau — que l'enveloppe va être ramenée à 100 000 000 \$. Elle va passer de 125 000 000 \$ à 100 000 000 \$, et, comme l'enveloppe va comporter les trois mêmes volets, il y aura lieu, avec les unions municipales — il faut faire la réflexion, nous aussi, de notre côté — de revoir les règles puis les paramètres. Puis, bon, à partir du moment où l'enveloppe disponible est de 100 000 000 \$, est-ce qu'on va prévoir encore cette année, comme au cours des cinq dernières années, presque 90 000 000 \$ pour le programme de prise en charge? Il resterait juste 10 000 000 \$ pour les deux autres volets. Ça m'apparaît peu raisonnable et,

en tout cas, pas souhaitable. Il y a donc une nouvelle répartition qui devra être faite en concertation, je le reconnais, avec les unions municipales pour voir comment ce 100 000 000 \$ là, on le partage entre les trois volets.

M. Middlemiss: Une autre petite question: Le volet amélioration du réseau routier, est-ce que vous avez l'intention de le maintenir comme il est là, avec une participation de l'élu provincial de concert avec les élus municipaux, ou vous avez l'intention de tout remettre aux MRC ou bien aux municipalités, comme le programme de prise en charge qui va directement à la municipalité?

M. Brassard: Oui, comme c'est là présentement. J'espère qu'on va tomber d'accord ensemble, le député de Pontiac et moi-même, pour dire que les députés connaissant bien leur circonscription, ayant une bonne connaissance du réseau local, des municipalités... Jusqu'à maintenant, est-ce qu'on peut dire que les députés ont mal assumé cette fonction-là? Moi, ma réponse, c'est non. Je pense que les députés ont assumé, avec un sens des responsabilités tout à fait remarquable, cette fonction, cette tâche qu'on leur réserve.

D'ailleurs, on le sait très bien, si ça avait été mal fait puis s'il y avait eu de nombreuses fautes ou erreurs, on le saurait, parce que ça se fait publiquement, on vit au su de tout le monde. Alors, moi, j'indique que je n'ai pas l'intention de changer une des assises du programme. Au contraire, cependant, je souhaiterais même que l'enveloppe dont la répartition est sous la responsabilité des députés soit accrue. Dans le nouveau partage qu'on aura à faire, je souhaite que ça soit accru. Je sais que, dans le monde municipal, il va falloir en discuter, parce que, si on se concertait puis si on consulte les unions municipales — est-ce qu'elles ont changé d'avis? — on sait que, dans le passé, elles ont souvent exprimé des réserves sinon de l'opposition à cette façon de faire. Mais, moi, j'ai bien l'intention de maintenir cet élément-là du programme et j'espère pouvoir compter sur l'opposition officielle à cet égard.

M. Middlemiss: M. le Président, il y a une bonne raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est que c'est celui qui vous parle qui l'a négocié avec la Table Québec-municipalités, et je peux vous dire que ce n'était certainement pas le voeu de la Table Québec-municipalités. On voulait tout mettre ça dans la même enveloppe, et les arguments qu'on a utilisés, c'était: Tant et aussi longtemps que le gouvernement du Québec va remettre des subventions aux municipalités, on doit, nous autres aussi, répondre pour ces sommes-là. Le jour où le gouvernement du Québec ne sera plus impliqué et que les municipalités devront aller chercher leurs propres fonds, à ce moment-là, je ne vois pas où le député pourrait jouer un rôle important. Aujourd'hui, il doit le faire. Ça n'avait pas été facile, et je peux m'imaginer que ce ne sera pas facile.

Vous pouvez certainement compter sur, du moins dans l'opposition, moi-même, parce que je l'ai vécue, l'expérience. Certainement, on aurait voulu tout avoir,

mais une chose, toutefois, qu'on a respectée et sur laquelle vous avez fait les commentaires lundi, c'est qu'il n'y a pas de contrôle. Pour la prise en charge, on remet les sommes d'argent. Ça, les gens ont dit: Regardez, c'est l'autonomie municipale. On voudrait que vous respectiez l'autonomie municipale. Et on s'est dit: Comme élus, s'ils ne font pas l'entretien d'hiver et d'été, ils devront répondre eux aussi à leurs citoyens. Donc, s'ils prennent les sous pour les dépenser sur d'autre chose, bien, à ce moment-là, ils devront répondre à tous les quatre ans, eux aussi, aux citoyens de leur municipalité de ce qu'ils ont fait avec les sous qu'ils ont reçus et qui étaient censés aller pour l'entretien du réseau routier. Donc, vous pouvez compter sur moi et, j'en suis convaincu, sur mes collègues aussi.

Le Président (M. Lachance): Nous partageons votre avis, M. le député de Pontiac...

M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Lachance): ...et c'est un ex-
maire qui vous le dit.

● (15 h 50) ●

M. Brassard: Je suis content que le député de Pontiac apporte cet élément-là ou fasse ce rappel historique. Ça veut dire qu'on va consulter les unions municipales puis qu'on va essayer d'en arriver à des consensus. Mais ça veut dire aussi qu'on ne leur donnera pas une sorte de droit de veto sur le programme, les règles du programme puis le partage des montants. Si, sur un ou l'autre des volets ou sur des éléments du programme, il n'y a pas possibilité de s'entendre, bien, le pouvoir de décision revient à l'État, revient au gouvernement. Je comprends que, dans le rappel historique que le député vient de faire, le monde municipal n'était pas d'accord pour que les députés soient impliqués, mais, quand même, le gouvernement d'alors a maintenu cette orientation.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Maintenant, pour revenir au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, on nous a indiqué qu'au mois de février 1997 on a décidé de mettre 21 000 000 \$ qui provenaient du gouvernement fédéral. Est-ce qu'il y avait un autre montant à part ça qui a été dépensé dans la conservation et l'amélioration du réseau routier dans l'année 1996-1997 ou c'est...

M. Brassard: En provenance du fédéral?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: On me dit que probablement, à part ce 21 600 000 \$, il y en a peut-être un peu en provenance de la Commission de la capitale nationale. Mais là on va me dire combien. On va le trouver.

M. Middlemiss: Qui a été mis aussi dans le fonds ou ça a été dans les crédits?

M. Brassard: Non, ça n'a pas été mis dans le fonds.

Financement de travaux routiers dans les zones inondées

M. Middlemiss: Est-ce que, dans les régions d'inondation, c'est à partir du fonds qu'on a fait les travaux ou c'était un budget totalement séparé?

M. Brassard: Non, on n'a pas transité par le fonds, on l'a fait à partir des crédits du ministère et on s'est fait autoriser des crédits spéciaux via le Fonds de suppléance par le gouvernement du Québec. Et les contributions fédérales en ce qui a trait au sinistre vont, elles, transiter par un fonds spécial qu'on a créé, relié à la catastrophe des 19 et 20 juillet, qu'on a aussi fait adopter par une loi. Donc, toutes les dépenses imputables au sinistre, aux inondations de juillet, tout cela, maintenant, transite par un fonds spécial qu'on a. Alors donc, pas uniquement les dépenses reliées aux travaux routiers d'urgence, mais toutes les dépenses qui ont un lien avec le sinistre, avec les inondations sont défrayées par le fonds spécial concernant les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996, ce qui veut dire que les avances fédérales aussi — le gouvernement fédéral a fait, jusqu'à maintenant, deux avances de 50 000 000 \$ chacune — passent par ce fonds spécifique. En ce qui a trait aux travaux relatifs aux inondations de juillet proprement dits, donc, ça ne s'est pas fait à partir du fonds routier, et on en fait pour...

(Consultation)

M. Brassard: En 1996-1997, le total, ça va être 57 428 000 \$. En 1996-1997, on a dépensé 31 900 000 \$, presque 32 000 000 \$ et, en 1997-1998, on va aussi en dépenser — il y a des poursuites de travaux — 21 000 000 \$. Puis, pour les autres années, il y en a un 3 300 000 \$, ce qui fait un 57 400 000 \$ de dépenses, disons, probables, parce qu'il y en a à venir, là-dedans, pour des travaux reliés aux inondations de juillet et de novembre, aussi, 1996. Il y en a pour novembre 1996 là-dedans.

Une voix: ...

M. Brassard: Pardon? C'est uniquement juillet. Pour le mois de novembre 1996, c'est 2 400 000 \$ en 1996-1997 et 1 162 000 \$ pour 1997-1998. Donc, pour 3 500 000 \$.

M. Middlemiss: Le 3 500 000 \$ s'ajoute au 57 000 000 \$, puis ça fait 62 000 000 \$?

M. Brassard: Oui, ça s'ajoute au 57 000 000 \$, ce qui fait donc plus de 60 000 000 \$ de dépenses sur deux

années budgétaires, même plus que deux pour quelques millions, mais, disons, essentiellement sur deux années budgétaires pour des travaux relatifs aux inondations et de juillet et de novembre 1996. Mais, pour ce qui est de novembre, les 3 500 000 \$, c'est le ministère des Transports, au complet, qui les a assumés, puisque le ministre de novembre n'est pas couvert par le programme fédéral. C'est ça, des crédits réguliers et non pas le fonds. Alors, novembre aussi, ce n'est pas le fonds. Pas plus que pour juillet 1996. Ce n'est pas le fonds routier non plus.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que, dans l'année 1996-1997, c'est 31 900 000 \$ qui ont été dépensés dt au sinistre...

M. Brassard: Oui, presque 32 000 000 \$.

M. Middlemiss: Presque 32 000 000 \$. Où apparaissent ces crédits-là? Est-ce que ça veut dire qu'il y a eu une augmentation des crédits? Et est-ce que ça se traduit... On les voit où par rapport aux crédits de l'an passé?

M. Brassard: Tous ces travaux-là sont comptabilisés dans le fonds spécial qu'on a créé pour le sinistre.

M. Middlemiss: Mais ce qui n'apparaît pas du tout dans les crédits? Ça n'apparaît pas pantoute, là?

M. Brassard: C'est un fonds extrabudgétaire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, je vous signale que, dans ce bloc d'échanges, on en est à 24 minutes. Le temps va vite. Alors, on pourra revenir après la réponse du ministre. M. le député de Saguenay m'a signalé son intention d'intervenir.

● (16 heures) ●

M. Brassard: Le fonds spécial pour les dépenses reliées aux inondations, ce fonds-là est géré au quotidien par le Trésor. Le secrétariat et le comité de reconstruction jouent aussi un rôle dans la gestion des dépenses de ce fonds-là. Mais c'est un fonds spécial. On n'est pas le seul ministère, évidemment, à fonctionner comme ça. Il y a d'autres ministères, les Affaires municipales, la Sécurité publique, l'Environnement, les Ressources naturelles, Industrie et Commerce, tous ces ministères-là, quand ils font des dépenses reliées aux inondations de juillet, c'est imputé au fonds spécial. Alors, nous, on en aura pour une soixantaine de millions au ministère des Transports.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

Prolongement de la route 389

M. Gagnon: Oui, M. le Président. M. le député de Pontiac a abordé la question de sous qui pouvaient provenir de nos impôts qu'on verse au fédéral et qui se

traduisent par des efforts du ministère pour des infrastructures. Il existe un programme qui vient à échéance en 1998, une entente fédérale-provinciale qui a été signée pour le Programme stratégique d'amélioration routière. Je pense qu'il y avait une enveloppe de 150 000 000 \$. C'est un programme qui a été signé, je pense, en 1993 et qui vient à échéance en 1998. J'avais déjà eu l'occasion de faire certaines interventions pour demander s'il est dans l'intention du ministre des Transports du Québec de faire les représentations nécessaires afin qu'il y ait reconduction de ce programme et, éventuellement, y inclure aussi la route 389, qui répond par ailleurs à l'ensemble des critères contenus dans le programme actuel.

J'ajouterais aussi qu'on apprenait récemment que le gouvernement fédéral et le gouvernement de Terre-Neuve sont venus à une entente pour débloquer une somme de 340 000 000 \$ environ pour la Translabradorienne du côté de Terre-Neuve, et il n'y a eu aucune indication concernant la section qui concernait le prolongement de cette route-là, mais sur le côté québécois, qu'il y ait quelque engagement financier que ce soit dans ce domaine-là.

Je suis un peu surpris de voir l'ampleur des sommes qui sont investies de l'autre côté et j'aimerais savoir comment on va se comporter face à ça, quelles sont les intentions du ministère, quelles sont les démarches qui ont été effectuées et si on s'attend à se donner des moyens pour avoir accès à l'immense potentiel qu'il y a dans cette région-là, autant minier que forestier, avec tout le potentiel touristique que ça représente, et également permettre le désenclavement des populations nordiques qui réclament depuis des décennies de pouvoir avoir un lien routier convenable pour rejoindre le réseau routier habituel à Baie-Comeau, parce que c'est la 389 qui débouche à Baie-Comeau.

M. Brassard: Bien, moi aussi, j'ai été surpris de l'ampleur de la contribution fédérale à Terre-Neuve: 340 000 000 \$ consacrés à la Translabradorienne. C'est de l'argent, merci beaucoup, hein! Nous, le PSAR, le Programme stratégique d'amélioration routière, sur cinq ans, c'est 75 000 000 \$ en provenance du fédéral. On est loin du compte. Nous n'avons pas amorcé de discussions avec le fédéral pour une reconduction de cette entente.

M. Gagnon: Avez-vous l'intention d'utiliser le modèle qui a été déterminé entre le fédéral et Terre-Neuve pour la Translabradorienne, d'utiliser les mêmes critères pour permettre le prolongement, l'amélioration de ce lien routier là de ce côté-ci du Québec? Il me semble qu'il y a là une disproportion qui saute aux yeux, juste avec les chiffres que vous mentionnez. Nos populations nordiques devraient être traitées de la même façon que les populations nordiques du Labrador.

M. Brassard: Là-dessus, on va vérifier ce genre de possibilité là, mais, pour le moment, ce qu'on peut constater, c'est qu'il semble bien que l'équité ne puisse pas pénétrer sur le territoire québécois. On l'a vu dans le cas

de la TPS: 1 000 000 000 \$ de cadeaux aux provinces maritimes. Quand on a vu ça, évidemment, le Québec s'est dit: Bon, bien, nous, on le faisait pour rien, là. Si vous commencez à payer pour l'harmonisation TPS-TVQ, on a une facture, nous autres aussi. Mais on sait ce qui arrive avec cette facture-là, elle n'est pas tellement prise en considération.

Donc, pour ce qui est du traitement équitable à l'égard du Québec, on repassera. Et on peut aussi constater la même chose là: 340 000 000 \$ pour une route au Labrador, puis, bon... En tout cas, une chose qui est sûre, c'est qu'on ne nous a pas fait d'offre pour traiter de la même façon, aussi équitablement, les populations placées dans une même situation. À ma connaissance, on n'a pas eu d'offre. Alors, on va vérifier, voir sur quelle base ce 340 000 000 \$ là a été accordé, et on verra.

M. Gagnon: Je ne voudrais pas laisser croire par mon questionnement que je remets en cause la pertinence ou l'opportunité de faire de semblables investissements, mais, moi, ce que j'observe, c'est que, quand on regarde tout le potentiel qu'on a dans l'arrière-pays — et c'est le même contexte qui prévaut du côté du Labrador et du côté québécois — je me demande ce qu'on entend faire comme gouvernement pour accorder la même importance à ces lieux-là et pour aller chercher aussi le financement approprié pour développer ce coin-là.

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

M. Brassard: On va regarder. On va examiner les possibilités d'ouverture, parce que j'ai reçu aussi, moi, une lettre de votre homologue fédéral, M. Asselin, qui a exactement le même genre de préoccupation, le même genre de souci d'équité aussi pour la population qu'il représente.

M. Gagnon: Vous en avez reçu également une du secrétaire régional et député de Duplessis, M. Perron?

M. Brassard: Oui, tout à fait.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. On parle de la route 389, est-ce que le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, a des plans, des intentions pour la route 389? Il me semble que c'est une des premières choses, là. Il faut avoir un plan de développement avant de demander à quelqu'un de nous donner des sous. Il me semble que la première chose... Quelle est la situation, au ministère des Transports, de la 389, Baie-Comeau—Fermont, Fermont-Labrador City? C'est quoi, la situation?

M. Brassard: Bien, ça mériterait sans doute des travaux importants. Cette route-là mériterait des investissements pour l'améliorer, mais, pour le moment, nous n'avons pas ces ressources.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des plans de prêts qui démontrent le tracé, ce qu'on a l'intention de faire, et ainsi de suite? Est-ce qu'on va avoir besoin d'études d'impact? Il me semble qu'on a tout ça, là, et, si, au niveau du ministère, ce n'est même pas à ce point-là, il me semble que, si on a la volonté politique, les routes, le réseau routier, c'est la responsabilité du gouvernement du Québec. Et, dans ce contexte-là, il me semble qu'on devrait être ceux qui préparent si on a la volonté politique de vouloir desservir ces régions-là.

• (16 h 10) •

M. Brassard: Il y a une étude sommaire qui a été entreprise pour déterminer les aménagements qui lui conviendrait d'effectuer sur le corridor actuel entre Fire Lake et Fermont. Il y a certainement des travaux d'amélioration qui devraient être faits et qui pourraient être faits. Il y en a quand même certains qui ont été faits. En 1995, près de 580 000 \$. En 1996, 643 000 \$. C'est des travaux de rechargement, de drainage, de correction de courbes dangereuses, mais, si on voulait en faire une meilleure route, il faudrait évidemment plus de ressources et plus d'argent. On évalue sommairement à entre 35 000 000 \$ et 50 000 000 \$ pour dire qu'on en fait une route de haute qualité.

M. Middlemiss: Mais est-ce que le ministère voit le besoin d'améliorer et de se raccorder à Labrador City? Est-ce qu'on le voit, ça? Parce que, si vous me dites que, non, que ça ne sert à rien d'y penser, qu'on n'a pas la volonté de le faire, qu'on ne blâme pas le gouvernement fédéral de ne pas avoir donné de sous. C'est bien beau de frapper dessus, mais il me semble qu'on devrait avoir... Comme notre volonté a été de faire la route du Nord, on l'a faite. On avait une volonté politique, et on l'a faite. Donc, à ce moment-là, ça devient au gouvernement de se décider, de se brancher. On «veut-u» le faire? Et, si on veut le faire, à ce moment-là, bien, qu'on ait des échanges, qu'on dise: Regardez, le gouvernement canadien, au Labrador, vous avez donné tant de millions. On croit, nous autres, que ce serait avantageux pour les gens de Terre-Neuve ainsi que pour les gens du Québec d'ouvrir ça pour le tourisme et les retombées économiques. Donc, à ce moment-là, il me semble qu'il faut le faire. Oui, tu sais, les mines, un peu la même raison pour laquelle on a construit la route du Nord.

M. Brassard: Oui, mais il faut se dire qu'on n'a rien refusé venant d'Ottawa. On n'a rien refusé, on n'a pas eu d'offre. Ils ne nous ont rien offert. On a appris comme tout le monde que, à la suite d'une entente avec Terre-Neuve, il y avait 340 000 000 \$ sur la table pour la Translabradorienne qui va finir par sortir chez nous.

M. Middlemiss: Mais on n'a jamais discuté avec ces gens-là qu'on contemplait, qu'on avait, sur la planche à dessin, un projet de route qui nous amènerait de Labrador City à Fermont, à Baie-Comeau pour nous permettre de réellement développer et créer un autre territoire de tourisme.

M. Brassard: Oui, mais, en dehors du 75 000 000 \$ dans le PSAR, on n'a jamais eu d'indication de la part d'Ottawa, du gouvernement fédéral, jusqu'à tout récemment, jusqu'à cette entente-là avec Terre-Neuve, qu'il était en mesure d'investir des centaines de millions dans les routes. On ne l'a jamais eue, cette indication-là. À part le 75 000 000 \$, on n'a jamais eu d'indication d'Ottawa et...

M. Middlemiss: Quelle était la part d'Ottawa dans la route du Nord? Quelle est la part d'Ottawa dans l'entente Québec-Canada pour l'Outaouais? On parle de quelque 180 000 000 \$, là. Il me semble que c'est des projets qui étaient concrets, pour lesquels on a dit: Voici, on va faire ça. On voudrait avoir votre participation. Vous savez vous-même...

M. Brassard: Oui, mais c'est ce qu'on va faire aussi. À la suite de ce qui est arrivé à Terre-Neuve — c'est ce que je répondais tantôt au député de Saguenay — on va le faire. On va demander à Ottawa: Votre générosité, est-ce que ça s'arrête aux frontières du Québec? On va le faire.

M. Middlemiss: Mais est-ce que vous avez une volonté politique d'extensionner la 389 de Baie-Comeau à Fermont, de Fermont à Labrador City? Avez-vous cette volonté politique là? C'est là qu'il faut que ça commence. Si vous n'avez pas ça, c'est bien beau de vouloir accuser les autres de ne pas vouloir participer, mais il faut qu'on ait un plan concret de vouloir le faire.

M. Brassard: Je n'accuse personne, moi, je dis: Voici que le fédéral, tout d'un coup, a 340 000 000 \$ pour la Translabradorienne puis signe une entente avec Terre-Neuve. Alors, le député de Saguenay rappelle ce fait. C'est un fait. Ce que je lui dis, bien, c'est qu'on va se tourner vers le fédéral et qu'on va dire: En avez-vous encore de l'argent? Vous avez l'air à être bien ouvert et à faire preuve d'une grande générosité, maintenant, pour les routes. Vous faites la Translabradorienne. Vous savez très bien où ça débouche, où ça se relie. Ça va déboucher, ça, au Québec. Alors donc, votre générosité a-t-elle de l'extension? On va le savoir, là. On va le vérifier.

M. Gagnon: Quand j'ai rappelé cette récente entente là entre le fédéral et Terre-Neuve, j'avais d'abord préalablement indiqué aussi que, en 1993, il y a eu une entente de signée pour le Programme stratégique d'amélioration routière, et, moi, quand j'avais regardé ce programme-là, ce que je me suis dit... Comme il vient à échéance en 1998, j'avais initié des démarches auprès de votre ministère pour qu'on demande la reconduction du programme et l'inclusion de la route 389. Maintenant, avec cet exemple-là, je me dis que c'est un signal additionnel qui nous indique que des sommes peuvent être disponibles et que, à ce moment-là, on aurait tout intérêt parce que... Par ailleurs, ce sont les mêmes préoccupations qui animent les gens du Labrador et les gens de notre coin de pays pour avoir un tel développement.

M. Brassard: Mais c'est ce qu'on va vérifier. Mais, encore une fois, ce n'est pas non plus une évidence, là, que la générosité fédérale va se répandre sur le territoire québécois. On verra, parce qu'il y a des exemples où ça n'a pas marché. Par exemple, le gouvernement fédéral a conclu des ententes en matière de développement régional avec la Nouvelle-Écosse, avec le Nouveau-Brunswick l'été dernier. Le Québec a dit: Bon, c'est bien, ça, vous signez de nouvelles ententes en matière de développement régional. Alors, on a fait une demande pour amorcer des négociations. Il y a eu déjà une rencontre, il y en aura une encore cette semaine, mais je vous dis que l'espoir est mince de conclure une entente semblable à celles conclues en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

Puis je vous rappelle l'exemple de la TPS. Il est arrivé bien des fois où, comme par hasard, quand on arrive aux frontières du Québec, le comportement et l'attitude du gouvernement fédéral sont différents. Mais on va le tester là-dessus, parce que, à partir du moment où il y a comme une priorité qui est assignée à la Translabradorienne puis qu'on sait qu'il y a un lien direct avec la 389, on va le vérifier sans le moindre doute.

M. Gagnon: Je comprends de la réponse que nous avons et le désir et la volonté de donner un niveau de routes qui soit semblable.

M. Brassard: Bien, ça nous semblerait aller de soi. Si, de l'autre côté de la frontière — enfin, «frontière», je ne voudrais pas qu'on interprète mon propos comme étant une reconnaissance de la frontière du Labrador — de l'autre côté de la ligne, là, il y a une route d'un niveau de qualité telle, bien, il serait légitime que le fédéral contribue aussi à rehausser le niveau de qualité de la route sur le territoire québécois.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Est-ce qu'on pourrait me donner les montants que le fédéral a mis sur la route du nord, la 138, la 20, l'entente dans la région de l'Outaouais avec la CCN et les montants qui ont été donnés, avec l'abandon du transport l'an passé?

M. Brassard: Le programme de transition.

M. Middlemiss: Oui.

• (16 h 20) •

M. Brassard: Le MFRA. Bon, pour ce qui est du deuxième programme, ça, on l'a. C'est 47 000 000 \$ du gouvernement fédéral pour le volet aide aux expéditeurs; volet infrastructures de transport, c'est 30 000 000 \$. Pour un total de 78 000 000 \$ du fédéral sur six ans. Ça, c'est le programme de transition suite à l'élimination des subventions fédérales au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique et de l'Est du Québec. Ça, c'est 78 000 000 \$ du fédéral sur six ans. Le PSAR, c'est

75 000 000 \$ sur cinq ans. Mais là, dans le PSAR, l'argent, évidemment, a été investi dans plusieurs routes. Il y avait tout un réseau routier stratégique. Ça inclut plusieurs routes nationales. On pourrait avoir la ventilation. C'est en fin, ça. Le PSAR, il se termine, et, cette année, il y aura à peu près à peine 4 200 000 \$ dans ce programme-là. C'est un programme qui se termine. La route du Nord via, je pense que c'est les Affaires indiennes que le fédéral avait...

M. Middlemiss: Non. C'était Benoît Bouchard qui était là.

M. Brassard: C'est 37 500 000 \$ venant du fédéral. Sur un total de 70 000 000 \$, je pense?

M. Middlemiss: De 72 000 000 \$.

M. Brassard: De 72 000 000 \$.

M. Middlemiss: La 138?

M. Brassard: La 138, elle est à l'intérieur du PSAR. On l'a prise à l'intérieur du PSAR.

M. Middlemiss: Le 75 000 000 \$? L'entente existait en 1984. Ça a commencé en 1984, ça.

M. Brassard: Ça a commencé avant, mais, dans les dernières années, on le prenait dans le PSAR.

M. Middlemiss: Oui, mais le montant des premières années n'était pas inclus dans le 75 000 000 \$. Il y avait un 25 000 000 \$, si je ne me trompe pas, qui était venu au tout début.

M. Brassard: La 138, c'est 40 % du fédéral, 60 % du Québec.

M. Middlemiss: Et combien du 40 % était dans le PSAR? On le «sait-u», ça?

M. Brassard: On va faire la ventilation route par route: 138, avant le PSAR; la route du Nord, bien, ça, c'est connu.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des discussions présentement avec le gouvernement fédéral pour une participation à d'autres tronçons, comme l'autoroute Alma-La Baie? Il y en a eu là aussi, hein, des subventions du gouvernement pour la 70?

M. Brassard: Le tronçon Chicoutimi, construit dans les années quatre-vingt, c'était à la suite d'une entente, avec le gouvernement fédéral, de l'ordre de 25 000 000 \$.

M. Middlemiss: D'accord. Mais est-ce que, présentement, on a d'autres tronçons pour lesquels on

négoce avec le fédéral pour une participation pour la construction et le développement de nouveaux tronçons n'importe où au Québec?

M. Brassard: Non, pas de nouveaux tronçons.

M. Middlemiss: Mais vous allez être capables de nous donner une ventilation?

M. Brassard: Oui, oui, une ventilation précise.

M. Middlemiss: Et l'autre chose aussi, est-ce qu'on pourra obtenir, de la part du ministère, ses intentions concernant la 389 au sein du Québec? Oublions ce que le fédéral a fait à Terre-Neuve, au Labrador. Quelles sont les intentions? Est-ce qu'on la juge à propos et quelles sortes de priorités veut-on lui donner? Parce qu'il me semble que, avant d'approcher quelqu'un pour dire: «Voulez-vous participer?» il faudrait avoir des plans concrets et lui dire: «Voici ce qu'on veut faire et voici pourquoi on veut le faire. Nous trouvons que, sur le plan économique, ça va être avantageux pour nous autres de construire une bonne route qui nous permettrait d'atteindre les ressources et de développer le tourisme». Il me semble que c'est peut-être ça qu'ils ont fait au Labrador. Ils sont peut-être allés voir le gouvernement puis ils ont dit: «Voici, on a un plan concret. Est-ce que vous pouvez y participer?»

M. Brassard: Oui, mais il faudra savoir aussi ce qu'ils veulent faire avec la Translabradorienne. On n'est pas bien, bien informé là-dessus, on ne le sait pas trop. Puis ce n'est pas évident, non plus, d'après les quelques bribes d'information qu'on a, que Terre-Neuve est fin prête pour faire des travaux cette année. Ils ont à préciser leurs intentions aussi quant à la Translabradorienne. Je ne suis pas sûr qu'ils soient plus avancés qu'on ne l'est, nous, pour ce qui est de la 389. Mais, ceci étant dit, en tout cas, je répète un peu ce que j'ai répondu tout à l'heure au député de Saguenay, on va faire les vérifications requises, d'abord en ce qui a trait aux conditions d'investissement dans la Translabradorienne, et puis on va aussi vérifier les intentions du gouvernement fédéral, les ouvertures en ce qui a trait à la 389. Mais, de notre côté, à ce moment-là également, on aura des devoirs à faire, de préciser ce qu'on entend faire avec la 389, quelle est sa mission, sa vocation, quel niveau de qualité doit-elle avoir compte tenu de cette vocation qu'on aura déterminée.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce qu'on a, de façon occasionnelle, des échanges avec Terre-Neuve à savoir quels sont les plans de la construction d'un réseau routier dans ce secteur-là? Ou peut-être qu'on devrait, si on ne l'a pas déjà fait, initier des échanges avec eux et ensuite dire: Voici, c'est quelque chose qui pourrait être considéré comme pancanadien et c'est dans l'intérêt...

M. Brassard: Oui, c'est sûr. En même temps qu'il faut entrer en contact avec le gouvernement fédéral dans le sens que je viens d'indiquer, en même temps, il va

falloir aussi contacter Terre-Neuve pour avoir davantage de précisions sur leurs intentions. Il y a même un député fédéral de Terre-Neuve qui m'a écrit et qui souhaitait me rencontrer. Lui était intéressé ou préoccupé par ce qu'on entendait faire de la 389, étant bien conscient que les deux routes sont liées l'une à l'autre. Mais on va, de notre côté, contacter les autorités de Terre-Neuve pour avoir davantage de précisions sur ce qu'elles ont l'intention de faire.

M. Middlemiss: C'est bien. M. le Président, il n'y a personne d'autre? J'ai...

Le Président (M. Lachance): Oui, il y a M. le député de Limoilou qui m'a signalé son intention d'intervenir.

M. Rivard: M. le Président, on avait convenu en début de cette commission que chacun était libre de soulever les dossiers qu'il voulait en autant, bien sûr, que ça reste pertinent aux responsabilités de cette commission. Alors, j'ai une remarque puis, après ça, une question. Hier, il y a un collègue ministériel qui a posé une question sur la recherche et développement que le ministère des Transports pouvait faire. J'avais indiqué que j'étais surpris de constater — même, c'était quasiment nouveau, là, lorsque j'ai amené ça — qu'on pouvait se servir de cendres d'incinérateurs pour faire du fond de route. Alors, j'ai téléphoné à la Communauté urbaine hier et elle m'a livré, ce matin, un document du ministère de l'Environnement de la République française qui démontre que, effectivement, il y a un marché pour cela. Et, également, j'ai appris que la Communauté urbaine déposait, cet automne, une demande de subvention auprès du CRCD, conseil régional de développement, pour faire une étude très pointue.

Alors, je fais remarquer que la Communauté urbaine produit 90 000 tonnes de cendres par année — il s'agit, bien sûr, d'une quantité importante qui coûte environ 2 000 000 \$ par année à transporter et à enfouir à Saint-Tite-des-Caps — et que l'incinérateur de Montréal, sûrement, en produit une quantité aussi grande sinon comparable. Alors, je vais remettre après cette commission au sous-ministre des Transports la documentation que j'ai entre les mains.

Pont de Québec et pont Pierre-Laporte

Ceci étant dit, je voudrais maintenant aborder avec vous le dossier du pont de Québec. Est-ce qu'il y a des montants importants prévus au budget de l'année en cours pour commencer la réfection du pont de Québec? Ça, c'est ma première question, sur le pont de Québec.

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

M. Brassard: Il y a des travaux qui vont se faire. J'attends la fiche pour vous donner des informations plus précises à la suite de l'entente avec le CN et le gouvernement fédéral. Mais, quant à votre remarque sur

l'utilisation des résidus de l'incinération, je serais très intéressé, d'abord, à en avoir une copie. Je suis un peu surpris, cependant, que la Communauté urbaine de Québec ne soit pas entrée en contact avec le ministère des Transports pour approfondir cette question-là.

M. Rivard: C'est un fait. Ça aurait pu être arrimé ensemble. Définitivement. Mais, comme je vous dis, le document est là, et c'est là que j'ai appris qu'il y a une demande de 200 000 \$...

• (16 h 30) •

M. Brassard: En tout cas, ça mérite d'être examiné, tout en tenant compte... Lors de mon passage à l'Environnement, j'ai appris, cependant, qu'il y a différents types de résidus d'un incinérateur. Il y en a qui sont plus à risque que d'autres. Il y en a qui sont contaminés, d'autres moins dangereux. Il faudra faire la part des choses. J'imagine qu'on traite de toutes ces questions-là.

M. Rivard: C'est pour ça, d'ailleurs, que la CUQ demande une étude, pour voir si ces centres peuvent être recyclées autrement que les enfouir. Parce que, comme je vous dis, 90 000 tonnes par année...

M. Brassard: Ce genre d'étude entrerait très bien dans notre programme de recherche. Si on avait une demande formelle de la part de la CUQ, je pense que le ministère serait extrêmement intéressé à initier un projet de recherche sur cette question-là.

Pour ce qui est du pont de Québec, vous savez que c'est une entente de 60 000 000 \$ sur 10 ans. Le ministère des Transports s'est engagé, pour la même période, pour 18 000 000 \$; Transports Canada, c'est 6 000 000 \$, et 36 000 000 \$ pour le CN qui est le propriétaire de l'ouvrage. Ça veut dire 1 800 000 \$ par année. Donc, on commence cette année notre première contribution de 1 800 000 \$, ce qui veut donc dire que, normalement, cette année, on devrait compter sur autour de 6 000 000 \$ de travaux.

M. Rivard: Avez-vous toutefois l'impression que, n'eût été de l'intention du ministère des Transports du Québec d'investir une somme d'argent, le fédéral aurait tout simplement laissé perdurer la situation au point où on aurait dû prévoir la fermeture de ce pont-là d'ici quelques années, dans l'état où il est présentement? Parce qu'on se souvient que, dans l'ancien bail — qu'il soit bon ou non, il faut respecter quand même des documents qui ont été signés en temps et lieu — le Québec avait très peu à investir dans le pont de Québec. C'était la responsabilité du fédéral et du CN.

M. Brassard: C'est clair que si le ministère des Transports du Québec s'était, si vous me permettez l'expression, assis sur son bail qui finissait je ne sais pas en quelle année, 2011, puis qui était tout à fait avantageux pour le ministère — c'était 25 000 \$ par année — c'est évident que, si on s'était assis sur le bail en disant:

Nous... Mais on a quand même, à l'égard du gouvernement fédéral et du CN, fait une ouverture très précise. On a dit: C'est quand même un équipement majeur qui mérite d'être restauré, remis en état, et on est prêt à reconsidérer ce bail, puis à augmenter de façon substantielle notre contribution. C'est ce qu'on a fait. D'ailleurs, vous remarquerez que la contribution du gouvernement du Québec est trois fois supérieure à celle du gouvernement fédéral. Évidemment, c'est le CN qui contribue pour la plus grosse somme, 36 000 000 \$. Mais il a fallu mettre de la pression, puis il a fallu aussi que la coalition qui s'était formée dans la région pour revendiquer la remise en état — on peut dire quasiment le sauvetage du pont de Québec — s'active beaucoup pour que, finalement, le gouvernement fédéral s'implique. Parce que, au départ, le discours fédéral, c'était de dire: Ce n'est pas à nous. Ce n'est plus à nous, ça. On l'a donné au CN et le CN est une entreprise privée. Ça ne nous regarde pas. Ça a été ça pendant un bon bout de temps, là. Puis, finalement, la pression étant de plus en plus forte venant du milieu, l'ouverture du ministère des Transports étant manifeste, on a quand même réussi à convaincre le gouvernement fédéral de contribuer.

M. Rivard: Je dois comprendre que l'entente est pour la restauration du pont de Québec. Une fois le pont restauré, est-ce qu'une nouvelle entente est prévue pour s'assurer qu'on l'entretienne périodiquement et non pas revenir en catastrophe, à chaque génération ou aux 10 ans?

M. Brassard: Quand le 10 ans sera écoulé puis que... Normalement, le 60 000 000 \$, tel que les firmes d'experts l'ont évalué, est requis pour remettre en état la structure. Évidemment, l'entretien régulier, ça continue d'être assumé par le ministère, puisqu'on utilise le pont. Alors, la chaussée, l'hiver, le déblaiement, le déneigement, tout ça, c'est le ministère des Transports qui assume les coûts d'entretien. Le 60 000 000 \$, c'est vraiment de la remise en état. Une fois cela fait, il faudra sans doute se rasseoir, les intervenants, pour éviter que ne se reproduise cette situation qu'on a, tout le monde, dénoncée, c'est-à-dire qu'on a laissé, finalement, à l'abandon, pendant des années, un équipement important de notre patrimoine. Donc, dans cette perspective-là, au bout de 10 ans, je pense qu'il faudra sans doute prévoir une nouvelle entente pour éviter la dégradation de la structure.

M. Rivard: Alors, je dois comprendre que ces travaux vont durer 10 ans. Donc, ça nous met aux environs de 2007, et le bail se termine en 2011. Alors, on a du temps, là, pour renégocier avec le CN ou le fédéral...

M. Brassard: Oui.

M. Rivard: ...un partage plus équitable.

M. Brassard: Entre-temps, le Québec va peut-être devenir souverain, aussi.

M. Rivard: Il le sera peut-être. Ça fera partie des actifs qu'on aura.

M. Brassard: Voilà. Le partage des actifs.

Le Président (M. Lachance): Il y a, M. le ministre...

M. Rivard: Est-ce que vous permettez? Est-ce que mon temps est terminé? J'aurais une autre...

Le Président (M. Lachance): Non, non, non. Ça va, M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Tantôt, je pense que notre collègue mentionnait que, lors du déluge du Saguenay, entre autres, l'été passé, on était bien heureux de recevoir une partie de notre argent. C'est un fait. C'est peut-être un des avantages.

Une voix: C'est normal.

M. Rivard: C'est normal, d'ailleurs. J'écoutais toutefois, ce midi, aux nouvelles, qu'au Manitoba on avait ordonné le transfert de 17 000 personnes à cause des inondations appréhendées dans l'ouest de la rivière Rouge. Alors, j'ai l'impression que, là aussi, il y aura des dommages que l'ensemble des Canadiens auront à payer avec leurs impôts. Donc, à l'occasion... Naturellement, il ne faut pas se réjouir du malheur, loin de là, mais il reste quand même que c'est les impôts de tous les Canadiens qui sont transportés aux endroits où il y a des désastres comme ceux-là, qu'on déplore toujours.

M. Brassard: Bien, ça, moi, j'ai de bonnes relations avec M. Massé, qui est mon vis-à-vis du côté fédéral, responsable du sinistre. Mais il m'a remis jusqu'à maintenant deux chèques de 50 000 000 \$ chacun. Je les ai pris sans remords, sans le moindre remords. Jusqu'à preuve du contraire, les Québécois et les Québécoises paient quelque 30 000 000 000 \$ d'impôts au gouvernement fédéral. Les Albertains aussi, les Manitobains aussi, paient des impôts.

Il y a un programme fédéral qui est en vigueur depuis le début des années soixante-dix, concernant les sinistres. Il y a des règles à ce programme. Il faut qu'il y ait une certaine ampleur, puis que le niveau des dommages soit assez élevé pour qu'il entre en jeu. Ce fut le cas au Saguenay. C'est sans doute le cas au Manitoba, sûrement. Bon, bien, il n'y a pas de raison que le Québec n'ait pas recours à ce programme-là. Ce n'est pas une question de générosité. Moi, je n'ai jamais considéré que le gouvernement fédéral faisait preuve de générosité. Il y a un programme. On paie des impôts. Il y a un programme. Il y a un sinistre qui se produit, une catastrophe. On a recours au programme, tout simplement.

M. Rivard: Ça va. Merci.

Le Président (M. Lachance): Très brièvement, M. le ministre. On parlait de ponts tantôt. Il y en a un qui est beaucoup plus récent, en termes d'âge, qui n'a pas 80 ans mais qui a 27 ans, depuis son inauguration, c'est le pont Pierre-Laporte. Lorsqu'on circule sur le pont, on constate qu'il n'est pas dans l'état... Heureusement, il n'est pas dans l'état où se trouve le pont de Québec, mais il aurait besoin d'être rafraîchi. Est-ce qu'il y a des travaux qui sont prévus?

Je sais que, l'an passé, déjà on a commencé à le repeindre à certaines sections. Mais est-ce qu'il y a des travaux de prévus à brève échéance pour pouvoir retaper un peu l'apparence et la peinture du pont Pierre-Laporte, les piliers du pont Pierre-Laporte?

M. Brassard: La chaussée a été refaite il y a deux ans. Elle est encore, je pense, on peut dire, en bon état. Pour ce qui est des travaux de peinture, il s'en est fait l'an passé sur les piliers. On va vérifier s'il y a des travaux de prévus pour cette année.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, sur le même sujet ou à peu près?

• (16 h 40) •

M. Gagnon: En périphérie de ce sujet-là, la question que...

M. Brassard: Le député de Saguenay ne parle jamais des ponts existants.

Des voix: Ha, ha, ha!

Critères utilisés dans le choix des travaux à effectuer

M. Gagnon: Je ne saisirai pas tout de suite l'occasion pour faire le pont avec un autre sujet, mais je vais d'abord poser la question que je voulais poser. Est-ce que le ministère possède un rapport ou est-il instrumenté pour regarder l'état des infrastructures dans l'ensemble? Quand on questionne au niveau de la région, on nous indique qu'une certaine évaluation est faite. Mais quand on considère... Est-ce que c'est la même évaluation, les mêmes critères qui sont utilisés d'une région à l'autre? Est-ce que ça permet de déterminer si l'état d'une infrastructure, dans une région, est plus mal en point que dans une autre région ou si les rapports ne sont qu'à l'intérieur de la même région?

(Consultation)

M. Brassard: L'évaluation des structures et des routes se fait selon des standards et des normes uniformes à travers le Québec. Pour ce qui est des routes, on va vérifier l'ornierage, la capacité portante, l'état de la chaussée, les fissures. Pour ce qui est des ouvrages, des structures comme telles, des ponts surtout, l'inspection se fait selon des normes qui sont les mêmes partout au Québec, dans toutes les régions.

M. Gagnon: Dans les travaux d'amélioration qui sont effectués par le ministère, est-ce que, à ce moment-là, on tient compte de l'état de dégradation plus avancé qu'il pourrait y avoir dans une région plutôt que dans une autre?

M. Brassard: Pour les structures, c'est clair que, dans une région où l'état des structures commande plus d'investissements, on va le faire. En ce qui a trait aux structures, c'est variable d'une région à l'autre. Cette année, par exemple, à Montréal, on en a investi beaucoup. Il y a une bonne partie des investissements qui porte sur les structures, les ponts, les viaducs. On fait une vérification d'inspection de ces ouvrages-là, puis ça exige l'urgence des investissements qui sont nettement supérieurs à ce qu'on retrouve ailleurs dans d'autres régions. Pour ce qui est des routes comme telles, du revêtement de surfaces, on essaie de traiter de la façon la plus équitable possible toutes les régions, en tenant compte du kilométrage de route, des distances par région.

M. Gagnon: Sans vouloir remettre en cause la réponse que vous nous donnez, je regarde quand même certaines routes. Je regarde la 385 par rapport à des routes de même niveau, je trouve qu'elle aurait besoin d'un effort de réfection substantiel. Le commentaire que je fais là, ce sont des observations qu'on entend assez régulièrement. J'essayais de voir comment le ministère pouvait se guider dans la sélection des interventions qui sont faites. C'est pour ça que je questionnais sur l'existence d'instruments de mesure qui permettraient d'être le plus objectif possible.

M. Brassard: C'est le cas. Les équipements qu'on utilise, les normes qu'on applique sont objectives. On arrive ainsi à déterminer, pour chaque route sous notre responsabilité, ce qu'on appelle un taux de déficience. On le fait, et je pense que c'est un travail qu'on peut qualifier d'objectif. Maintenant, les interventions qu'on fait par la suite, évidemment, ont un lien avec les ressources budgétaires dont on dispose. C'est sûr que ça dépend de l'ampleur des sommes dont on dispose à investir. Cette année, on va être en mesure d'en faire plus, puis l'an prochain aussi, que ce qu'on n'a fait l'an passé. Mais, pour l'ensemble du réseau, on est en mesure de déterminer un taux d'efficacité et on sait où sont les tronçons où le taux d'efficacité requiert une intervention.

M. Gagnon: Je comprends bien que les ressources ne sont pas illimitées, là. Cependant, quand on regarde certains tronçons, quand tu constates qu'à des endroits il n'y a même plus d'accotement, les camions, l'hiver, lorsqu'ils font du transport, il n'y a pas de place ou moins de place pour rouler... Tout ça fait en sorte que ça fait des conditions de conduite plus périlleuses pour les usagers. C'est pour ça que je me demandais: Est-ce qu'il y a un instrument uniforme? Vous me dites oui.

M. Brassard: Oui, mais, à partir du moment, cependant, où les ressources sont limitées, là on a des

choix à faire où on investit. C'est clair que l'achalandage est pris en compte. Il y a des autoroutes, il y a les routes nationales, il y a les routes régionales, il y a les routes collectrices. On essaie de faire des interventions sur tous ces types de routes, mais c'est clair que le taux d'efficience sur les autoroutes est moindre, est plus bas que sur les routes collectrices, par exemple, j'en conviens. Ce qu'on constate aussi chez nos voisins, c'est la même chose. Les taux d'efficience aussi bien aux États-Unis qu'en Ontario, par exemple, quand on regarde les autoroutes, sont nettement plus bas que sur des routes collectrices parce que là on a des routes où il y a un niveau de circulation extrêmement élevé. Donc, ça doit compter, ça entre en ligne de compte aussi, c'est clair.

M. Gagnon: J'avais aussi compris qu'un des premiers critères, si ce n'est pas le premier, que le ministère utilise lorsqu'il va de l'avant avec des projets, c'est la sécurité des usagers.

M. Brassard: Oui, c'est juste. Ça ne veut pas dire qu'on n'intervient pas sur les routes collectrices ou les routes régionales.

M. Gagnon: Je fais référence au commentaire que vous faites en rapport avec l'achalandage. C'est ça que ça évoque. Moi, en me disant aussi... C'est un peu la poule ou l'oeuf, là. Qu'est-ce qui commence en premier? Le développement fait en sorte qu'il y a une pression additionnelle et on a besoin de s'assurer que nos transporteurs puissent expédier les productions ou la ressource qu'ils peuvent récolter, puis être en mesure de l'amener à l'usine et de s'assurer que les autres usagers empruntent la même artère en toute sécurité. Je le répète à nouveau, je regarde sur ce tronçon-là, les accotements sont, à plusieurs endroits, là...

M. Brassard: Là, vous parlez de la 385?

M. Gagnon: Oui, la 385. Sur plusieurs kilomètres, il y a des endroits où c'est dangereux. D'ailleurs, il y a même des assureurs actuellement qui refusent de renouveler des contrats d'assurance de transporteurs ou de personnes qui utilisent ces routes-là.

● (16 h 50) ●

M. Brassard: Dans le fond, ce que vous me dites là, M. le député de Saguenay, c'est la démonstration, la preuve qu'il fallait obtenir du ministre des Finances plus d'argent pour les routes, de telle sorte qu'on puisse investir, remettre en état, rehausser le niveau de qualité non seulement des autoroutes, mais aussi des routes collectrices puis des routes régionales.

À partir du moment où on va avoir à notre disposition plus d'argent, bien, là on va pouvoir en mettre plus sur toutes les catégories de routes, y incluant, évidemment, les routes où il y a un trafic lourd intense. Par exemple, c'est ce que je suis allé annoncer à La Tuque, avec mon collègue le député de Laviolette, où on a annoncé un plan d'action stratégique, sur la 155, de

57 000 000 \$ sur sept ans. Le tronçon, que vous connaissez sans doute, Chambord-La Tuque, c'est un tronçon où le niveau de circulation n'est pas tellement élevé, c'est à peu près 1 500 véhicules-jour, mais il y en a presque 40 % qui sont des camions lourds, du trafic lourd, donc nettement supérieur, en termes de proportion, à ce qu'on retrouve sur bien d'autres routes du Québec. Donc, c'est ce qui explique que, dans notre plan d'action, on va intervenir de façon importante sur ce tronçon-là, encore une fois, à cause du trafic lourd et non pas à cause d'un haut niveau de circulation.

M. Gagnon: Je comprends bien les contraintes budgétaires qui vous guident dans vos choix, mais, au début de mon questionnement, je voulais plutôt faire ressortir la nécessité de l'équité interrégionale lorsque les choix se font.

M. Brassard: Oui, je pense que l'équité est là, du moins globalement. Peut-être qu'à l'intérieur de chaque région on peut discuter ou remettre en question certains choix, mais je pense qu'on s'efforce, dans la répartition régionale des ressources, d'être équitable. Mais les contraintes budgétaires, quelle que soit l'ampleur des ressources disponibles, vont toujours être là. Je suis à peu près convaincu que... Cette année, c'est 515, 574, 638 dans deux ans. Il va falloir quand même faire des choix. On aura toujours à faire des choix. Mais, si on a plus de ressources, on peut, à ce moment-là, intervenir sur un plus grand kilométrage puis sur les divers types de routes, y compris la 385. On aura peut-être l'occasion d'en parler ensemble vendredi, chez vous.

M. Gagnon: C'est à suivre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Pont de Québec et pont Pierre-Laporte (suite)

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Pour revenir au pont de Québec, à la fin de la période de 10 ans, ce dont on parle, ou huit ans...

M. Brassard: Dix ans.

M. Middlemiss: ...10 ans, est-ce qu'on a déjà, au ministère, commencé à regarder un plan de prévention ou d'entretien préventif pour ne pas que ça se reproduise? Et, si oui, combien par année devrait être investi pour s'assurer qu'on ne revienne pas à la même situation que celle dans laquelle on était ou nous sommes présentement?

M. Brassard: Pour ce qui est du pont de Québec, dont le propriétaire est le CN, c'est le CN qui a fait faire l'étude, c'est le CN qui a demandé à des firmes d'inspecter, de faire l'évaluation et de déterminer quels sont les travaux qu'il faut faire. Ce programme sur 10 ans

se traduit par un programme annuel de travaux. Donc, à la question: Est-ce qu'on sait ce qu'il faut faire sur le pont de Québec? c'est oui. C'est le CN qui a financé l'étude puis qui a commandé cette étude auprès d'experts, qui a ça en main et qui, à chaque année, nous soumet un programme annuel de travaux à faire. Je pense qu'il est trop tôt pour parler d'un programme préventif. On va compléter ce vaste programme de 10 ans de remise en état du pont. Quand ce programme-là sera à la veille d'être complété, on pourra sans doute discuter avec le CN pour concevoir et élaborer un programme préventif, celui-là. Mais c'est au propriétaire qu'il appartenait de déterminer les travaux qu'il faut faire. Nous, on y contribue financièrement, comme on l'a vu tantôt.

M. Middlemiss: Ma question était surtout de... Mieux vaut prévenir que guérir. Il me semble que les gens les mieux placés... Surtout si on veut inciter les propriétaires à ne pas laisser aller, si on leur donnait une indication de ce qui est nécessaire, après qu'on a fini de faire les réparations qui s'imposent... Dans les travaux qu'on va faire pendant 10 ans, est-ce que ça inclut aussi la chaussée, un nouveau recouvrement, ou si c'est juste la structure, le support de cette chaussée qui va...

M. Brassard: Ce n'est pas inclus. La chaussée, c'est une responsabilité du ministère des Transports. Donc, c'est à nous, quand ce sera opportun, approprié — comme on l'a fait pour le pont Pierre-Laporte — de décider s'il convient de refaire la chaussée du pont de Québec. Mais ça ne fait pas partie de ce programme de 60 000 000 \$.

Puisque j'ai la parole, M. le Président, je veux apporter une réponse à votre question. On a tardé sur le pont Pierre-Laporte. Cette année, il va s'investir 220 000 \$; ça porte sur des réparations de fondations de béton et du tablier d'acier aussi. Il y a 130 000 \$ également, en 1997-1998, cette année, pour la réparation du système électrique et mécanique. On me dit que, sur cinq ans, on prévoit investir entre 4 000 000 \$ et 5 000 000 \$ sur le pont Pierre-Laporte. C'était pour répondre aux questions du président.

M. Middlemiss: Vous m'avez indiqué que la chaussée ne fait pas partie du 60 000 000 \$. Est-ce qu'on prévoit qu'on devra intervenir sur la chaussée du pont d'ici à la fin de cette période de 10 ans?

M. Brassard: Le jugement des experts du ministère, c'est que, actuellement, en 1997, la chaussée du pont de Québec est dans un état convenable. Mais, d'ici 10 ans, il se pourrait bien qu'on soit appelé à intervenir sur la chaussée.

M. Middlemiss: Pour revenir au pont Pierre-Laporte, il avait déjà été question d'enlever le muret du centre, peut-être, pour avoir une voie dans un sens le matin et dans l'autre sens le soir. Est-ce que ça se concrétise? Est-ce qu'on a eu les rapports des experts à savoir si l'enlèvement du muret serait possible sans affecter la stabilité du pont?

M. Brassard: Techniquement, c'est possible, mais ce n'est pas l'intention du ministère actuellement de procéder de cette façon. Il y a des discussions actuellement avec les sociétés de transport, dans le cadre du projet interrives où on utilisera davantage le pont de Québec. C'est plutôt dans cette direction-là que dans celle qui consisterait à enlever le muret sur le pont Pierre-Laporte.

• (17 heures) •

M. Middlemiss: En d'autres mots, les prévisions de circulation qu'on voyait, quelques années passées, qui nous ont fait regarder cette possibilité-là, on va tenter de réduire le nombre de véhicules avec le transport en commun, des choses de cette nature-là.

M. Brassard: Oui, tout à fait. C'est l'objectif poursuivi par les sociétés de transport qui ont, depuis un certain nombre de mois, d'ailleurs, fait un travail qu'on peut qualifier de remarquable, qui vise, en plus de l'intégration tarifaire, à rendre plus attrayant le transport en commun, de telle sorte, effectivement, que le nombre de voitures sur le réseau soit réduit, ce qui, à ce moment-là, n'exigerait pas ce qui, encore une fois, techniquement, est toujours possible, d'enlever le muret sur le pont Pierre-Laporte.

Travaux sur les tronçons des autoroutes

M. Middlemiss: Bien. M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer sur quels tronçons d'autoroutes il va y avoir des travaux de développement cette année? Quels montants et quels genres de travaux? Est-ce que c'est des travaux préliminaires, comme des études d'impact, ou est-ce que c'est des travaux d'exécution qui vont avoir lieu, que ce soit la 10, la 15, la 25, la 30, la 50, la 55, la 70, la 40?

M. Brassard: Oui, on va fournir ça, les travaux concernant le développement. Il y en a un qui me vient à l'esprit tout de suite, c'est la 25, à ville d'Anjou et Montréal, où on va construire les voies de service jusqu'à Perras, donc, en pratique, jusqu'à la rivière des Prairies. On construit les voies de service, on conserve le corridor autoroutier, au cas où, dans l'avenir, ça deviendrait nécessaire. Ça, c'est un projet qui constitue du développement.

Après ça, la 20, on poursuit...

M. Middlemiss: Sur la 25, combien d'autos par jour?

M. Brassard: Sur la 25, 5 000 à 6 000 voitures sur la voie de service. M. Tourigny me dit que c'est plus que ça. Là, il faudrait trouver le chiffre.

Alors, des travaux de développement, il y en a du côté de Rimouski. On prolonge la 20, c'est déjà commencé. On termine cette année.

M. Middlemiss: Est-ce que, là aussi, on pourrait avoir le nombre de véhicules par jour?

(Consultation)

M. Brassard: On va vous dire ça. Donc, il y a du développement, en fait, sur la 25, dont je parlais tout à l'heure. Il y a du développement sur la 30. Il y a 2 500 000 \$ à investir cette année.

M. Middlemiss: C'est le parachèvement, ça, sur la 30?

M. Brassard: C'est un parachèvement, oui. C'est du développement, mais un parachèvement. La 50, c'est aussi du parachèvement, du côté de Lachute, presque 7 000 000 \$ cette année. La 55 aussi, c'est du parachèvement. Il y a une nouvelle initiative, mais c'est du parachèvement du côté de Drummondville.

M. Middlemiss: Et l'autre tronçon de la 55, combien de véhicules?

M. Brassard: L'autre tronçon de la 55, on l'enclenche cette année, mais il n'y aura pas, comme tel, d'investissement pour cette année. Il faut procéder aux plans et devis. Donc, en 1997-1998, ça va être plutôt sur la planche à dessin, la 55, du côté de Drummondville. Appel d'offres en 1998. Alors, cette année, on a enclenché, donc il faut passer à l'étape des plans et devis.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on pourra nous donner le nombre de véhicules par jour, là aussi?

M. Brassard: La 55, Drummondville?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: On est à 12 000. La 20, autour de 8 000, du côté de Rimouski.

M. Middlemiss: Est-ce que la 20, c'est une quatre voies ou une deux voies?

M. Brassard: Une chaussée, deux voies.

M. Middlemiss: Et le projet, à Drummondville, ça va être élargi à quatre voies sur quelle longueur?

M. Brassard: C'est 13 km, 14 km, de la 20 jusqu'à Saint-Nicéphore. En termes d'investissement, c'est, je pense, 15 000 000 \$. C'est pas mal ça. Il y a du parachèvement aussi sur la 70, Alma-La Baie. Il y a du parachèvement du côté de Larouche.

M. Middlemiss: Combien de véhicules par jour, sur la 70?

M. Brassard: Ça roule beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: C'est 8 000 à 9 000 du côté de Larouche, mais Jonquière, ça tombe à au-dessus de 20 000.

M. Middlemiss: Donc, c'est tous les travaux de développement sur les grands axes routiers.

M. Brassard: Pour l'essentiel, c'est pas mal ça, le développement.

M. Middlemiss: Sur la 73?

M. Brassard: Oui, c'est vrai. La 25, c'est au-dessus de 15 000. Et j'ajoute la 440, c'est vrai, la ville de Laval... 12 000 000 \$, c'est le tronçon entre la 117 et la 13. Circulation: au-dessus de 70 000 voitures.

M. Middlemiss: La 25, c'est seulement les voies de service, si j'ai bien compris.

M. Brassard: La 25, c'est les voies de service.

M. Middlemiss: Dans les projections, les priorités, à quel moment on va voir la chaussée principale elle-même?

M. Brassard: Je ne serais pas en mesure de vous donner une réponse à ce sujet-là. Je sais qu'on pourra construire les voies de service et qu'on va faire un aménagement paysager du corridor autoroutier pour le temps, jusqu'au moment où l'autoroute, la voie rapide sera nécessaire.

M. Middlemiss: Donc, si on va dépenser des sous sur l'aménagement, ça veut dire que ce n'est pas à court terme. C'est ça que vous êtes en train de me dire?

● (17 h 10) ●

M. Brassard: Non. Je dirais que ce n'est pas à court terme.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'il y a un pont qui est censé être construit au bout de ça, aussi, pour traverser au bout de la 25?

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: Est-ce qu'il n'y a pas un pont qui est prévu au bout de la 25, éventuellement, pour traverser?

M. Brassard: Dans le projet autoroutier, c'est sûr qu'il y a un pont, puis on continue sur le territoire de la ville de Laval. Oui, dans le projet, il y a un pont. Tout à fait.

M. Middlemiss: Et ça aussi, c'est encore...

M. Brassard: Ça non plus, ce n'est pas prévu pour le moment. C'est dans un avenir prévisible.

M. Middlemiss: La raison pourquoi on a procédé avec les voies de service, présentement, c'est parce qu'il y avait un problème de congestion?

M. Brassard: Oui, un problème de congestion. J'ai eu l'occasion de visiter les lieux en compagnie du maire de Montréal et j'ai constaté qu'il y avait effectivement congestion dans ce secteur-là, embouteillage sérieux. En faisant les travaux qu'on envisage, ça va avoir un effet très, très bénéfique sur la fluidité de la circulation. Donc, ça va avoir un effet majeur de décongestion.

Ce qu'on fait, évidemment, on le fait sur la base d'un consensus. Ville d'Anjou a été consultée, la ville de Montréal aussi, et tous les partenaires sont d'accord pour dire que pour le moment, dans un avenir prévisible, pour régler les problèmes de congestion, en construisant des voies de service, on atteint notre objectif. Plus tard, peut-être qu'on envisagera à ce moment-là de construire les voies rapides. Pour le moment, ce qu'on va faire règle le problème pour un certain nombre d'années.

Quand on fait l'addition de tout ce qu'on investit en développement, soit en ouvrant de nouveaux chantiers ou en complétant des chantiers déjà amorcés, c'est une cinquantaine de millions qui est consacrée au développement comme tel.

M. Middlemiss: Sur les autoroutes que vous avez mentionnées tantôt, est-ce qu'il y a de ces autoroutes-là qui ont des voies réservées soit pour le transport en commun ou le covoiturage, comme par exemple la 70 ou la 55 lorsqu'on va la compléter?

M. Brassard: Non. Les voies réservées se retrouvent vraiment à Montréal, comme tel. Ce n'est pas nécessaire non plus. Prenons la 55, ça ne sera pas nécessaire.

M. Middlemiss: Il y en a certainement dans d'autres régions. Comme dans l'Outaouais, il y en a qui devraient être réservées.

M. Brassard: Pardon?

Aide au transport en commun dans l'Outaouais

M. Middlemiss: Il y en a dans l'Outaouais, certainement, qui exigeraient qu'avec les investissements qu'on fait... Avec les incitations, les choses incitatives, il y aurait certainement un besoin pour compléter le réseau routier qui fait déjà partie d'une entente. Je parle de l'autoroute McConnell—Laramée, en passant, qui est déjà complétée entre la route 148 et le chemin de la Montagne — c'est prévu dans l'entente — et qui permettrait à ce moment-là de réellement avoir des voies réservées au lieu de... Tu sais, même avec l'élargissement de la 148 qu'on va avoir présentement, il y a un problème. Rendu à l'Université du Québec, il n'y a plus de voie réservée aux autobus, pour le covoiturage. À ce moment-là, c'est

certainement... On pourrait vérifier. Je suis convaincu qu'on parle de quelque 20 000 véhicules par jour et que ça pourrait certainement aider à atteindre le but d'augmenter le transport en commun, le covoiturage et d'enlever des autos sur le réseau routier.

M. Brassard: Oui, tout à fait. D'ailleurs, il y en a de prévu dans votre région, des voies réservées; sur la 148 qu'on est en train de faire, il y a de prévu une voie réservée.

M. Middlemiss: C'est celle-là que je vous disais, M. le ministre. On va le faire entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. On va faire à peu près 2 km plus loin, puis là on arrive à ce qu'on appelle la côte de Val-Tétreau, où se situe l'Université du Québec, et on revient à deux voies. Donc, en d'autres mots, il y a un bouchon qui existe présentement entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. C'est ça, je me dis que, si on veut réellement atteindre le but d'avoir un transport en commun efficace, du covoiturage efficace, je pense qu'on devrait se pencher, regarder ce projet-là qui fait déjà partie d'une entente 50-50 avec le gouvernement fédéral et qui vous aiderait énormément à atteindre... Dans le rapport sur le transport intégré de l'Outaouais, c'est une des premières recommandations. Donc, je vous le dis, si on veut réellement que nos actions représentent bien notre discours de vouloir encourager le transport en commun, il me semble qu'il y a des axes qu'on devrait regarder dans ce sens-là, parce qu'il y aurait certainement des avantages. Mais je sais que ce n'est pas là pour le moment. Toutefois, on a décidé de faire un tronçon du boulevard La Vérendrye qui en soi n'est pas une route interrégionale. Moi, je vous donne l'argument seulement sur le service qu'on peut rendre d'encourager les gens à prendre le transport en commun.

Mais, sur le plan de l'économie...

Le Président (M. Lachance): En concluant votre bloc, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Ça ne fait pas 20 minutes que je parle.

Le Président (M. Lachance): Ça fait 25 minutes.

M. Middlemiss: Que je parle, moi?

Le Président (M. Lachance): Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je reviendrai, parce qu'il y a tout l'aspect des pertes économiques, surtout de la région d'Aylmer où c'est plus facile pour ces gens-là de se rendre en Ontario que de se rendre à Gatineau ou de se rendre à Hull. Mais, si McConnell—Laramée était construite sur toute sa longueur, c'est le lien qui pourrait lier Gatineau, Hull et Aylmer. En plus, aujourd'hui, pour les soins de

santé de la région d'Aylmer, tous les accouchements se font à l'hôpital de Gatineau. Ça aussi, ce serait certainement quelque chose qui pourrait aider les gens d'Aylmer qui sont obligés d'aller à Gatineau pour accoucher. Alors, je pense que, si on regarde tous les besoins, vous allez voir que ce serait économiquement rentable de procéder à construire l'axe. Et vous allez voir que, sur le plan politique, qu'importe le parti, les gens ont toujours voulu que ce soit une des priorités et que ce soit fait.

M. Brassard: Bien, tout simplement, je pense que ce que le député de Pontiac expose là, c'est tout à fait sensé. Pour l'essentiel, je pense que ça se retrouve dans le plan de transport qui a été rendu public dans l'Outaouais, y incluant la poursuite de la voie réservée pour desservir l'université, le bouchon dont il fait état. C'est prévu dans le plan de transport que ça se prolonge.

Le Président (M. Lachance): M le député de Saguenay.

Critères utilisés dans le choix des travaux à effectuer (suite)

M. Gagnon: Brièvement. Des questions soulevées par M. le député de Pontiac, je faisais un lien avec le questionnement antérieur que j'avais, sur les instruments de mesure qu'il pouvait y avoir. Est-ce que vous avez constitué un document indiquant les interventions prioritaires qui doivent être faites pour le réseau routier, puis les critères qui guident? Est-ce qu'on peut avoir copie de ces documents-là, s'ils existent?

● (17 h 20) ●

M. Brassard: Ce qui est en voie de se faire à travers le Québec — disons que le cheminement est inégal d'une région à l'autre — c'est que chaque région doit se doter d'un plan de transport. Ça a été amorcé dans votre région. La région de l'Outaouais, dont on parlait tantôt, est la première à l'avoir complété. À Montréal, c'est en cours; c'est assez avancé aussi. Québec également, c'est passablement avancé. Il y a des régions qui n'ont pas commencé encore; j'ai un peu honte de dire que c'est le cas de la miennne. Mais chaque région est appelée, avec la collaboration du ministère, l'implication des divers intervenants, à se donner un plan de transport. Dans ce plan de transport, comme on peut le voir quand on prend connaissance de celui de l'Outaouais, il y a un diagnostic qui est posé, un état de situation.

À partir de là, des orientations sont arrêtées, sont adoptées, des objectifs sont fixés, et ça se traduit, évidemment, par des travaux et des interventions qu'il faut faire pour atteindre ces objectifs et respecter ces orientations, sur un bon nombre d'années. Il y a vraiment de la perspective, dans un plan de transport. C'est sur, on peut dire, une vingtaine d'années qu'on essaie de projeter dans l'avenir comment vont fonctionner les divers modes de transport dans une région, donc, ce qu'il convient de faire comme investissement, entre autres, pour atteindre à

la fois nos objectifs et respecter nos orientations. Ça, ça se fait, c'est en train de se faire.

Moi, je pense — je l'ai déjà annoncé également — qu'il faut que tout ça soit chapeauté, en quelque sorte, par une politique nationale des transports — c'est ce que je souhaite qu'on entreprenne au central — portant sur l'ensemble des modes de transport, pas uniquement sur le routier, mais sur le ferroviaire, l'aérien, le maritime; que, sur le plan national, on sache où on va aussi, puis que les plans régionaux de transport s'intègrent dans le cadre de la politique nationale des transports.

Mais la question que vous posez concernant les normes sur lesquelles on s'appuie pour déterminer quelles sont les interventions qu'on doit faire... De façon immédiate, c'est principalement, évidemment, d'abord et avant tout, l'état de la route, donc, le taux de déficience, et aussi, évidemment, le volume de circulation sur la route qui est pris en compte également. Donc, les études de circulation qu'on fait de façon régulière sur l'ensemble du réseau — pour répondre aux questions, entre autres, du député de Pontiac qui demandait c'est quoi le volume de circulation sur les routes — c'est un élément important, il faut faire des études de circulation régulièrement, et puis les inspections de la chaussée qu'on fait pour en déterminer le niveau de déficience.

C'est à partir de là qu'on détermine l'ordre de priorité de nos investissements puis de nos travaux. Mais je pense qu'il faut aller plus loin que ça, puis il faut avoir plus de vision que ça. Donc, de là la nécessité, au niveau national, d'avoir une politique des transports et, au niveau de chacune des régions, d'avoir un plan de transport.

Liste d'interventions prioritaires

M. Gagnon: Ma question de départ était: Est-ce qu'il y a une liste d'interventions prioritaires? Je comprends que vous me répondez en fonction de l'élaboration des plans de transport et en faisant également référence aux autres moyens de transport.

Ça m'amène deux sous-questions: une plus particulière concernant l'état d'avancement de l'élaboration du plan de transport pour la Côte-Nord, et la seconde: Quand vous faites référence aux autres moyens de transport, qu'est-ce qu'il advient du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent? Est-ce que c'est vous qui...

M. Brassard: Pour le plan de transport de la Côte-Nord, on est à l'étape de la cueillette de données, actuellement, ce qui va nous permettre de poser un diagnostic, qui est la première chose à faire avant de pouvoir déterminer des orientations et se fixer des objectifs. On est à ce stade-là pour le moment.

J'ajouterais aussi que ce qu'il m'apparaît important de faire, ce qu'on devrait faire aussi, et ce qu'on a commencé à faire, c'est à partir de ce qu'on pourrait appeler un réseau stratégique au Québec. On l'a fait pour le ferroviaire. On s'est posé la question: C'est quoi, le réseau stratégique nécessaire en matière de transport ferroviaire au Québec? On a déterminé un réseau

stratégique. Je pense qu'on devrait le faire pour les routes aussi, comme on devra le faire pour les ports et pour les aéroports, pour qu'on ait une vision stratégique des transports, qu'on s'entende sur un réseau stratégique. Pour les routes, ça m'apparaît important. Puis, à partir du moment où on s'est entendus sur le réseau stratégique, il faut, pour chaque partie de ce réseau, élaborer un plan d'action sur un certain nombre d'années.

C'est ce que j'ai rendu public concernant la 155, en Mauricie. Je suis allé annoncer ça à La Tuque. Ça veut dire qu'à ce moment-là on cesse de fonctionner année par année. On développe une vision à plus long terme. Ça répond aussi aux inquiétudes puis aux questions de la population. Quand on leur dit ce qu'on fait sur la 155, que, cette année, on fait telle chose, tel projet, tel chantier, on nous dit: Oui, mais il y a tel tronçon qui mériterait une intervention, puis tel autre, puis telle courbe... Là, on prend tout ça puis on élabore un plan d'action stratégique pour toute la route, sur un certain nombre d'années, et je pense que ça facilite les choses. On sait où on va puis on est en mesure de programmer et de planifier nos interventions sur une certaine période, avec, comme objectif, d'avoir une route de bonne qualité, sécuritaire, un bon outil de développement économique aussi.

Je pense que c'est ça qu'on devrait faire pour l'ensemble des routes considérées comme faisant partie du réseau stratégique au Québec. C'est un peu ce que je veux faire avec vous, vendredi, sur la 138, ce qu'il faut faire sur la 138 pour une période d'un certain nombre d'années. Sur la 55 aussi, entre Sherbrooke et Drummondville, il faudra faire ça. C'est un travail qu'il va falloir faire. Arrêter de fonctionner de façon annuelle et se donner de la vision dans le temps. Je pense que les plans de transport et la politique nationale des transports, ça va dans ce sens-là aussi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

M. Gagnon: L'autre question concernant le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent.

• (17 h 30) •

M. Brassard: Ah! le Secrétariat relève du ministère. C'est une petite boîte bien modeste de cinq personnes. C'est dirigé par un ancien sous-ministre des Transports, M. Hugues Morrissette, un sous-ministre des années soixante-dix. Ça continue d'opérer. Sa vocation est toujours la même: celle de faire la promotion du Saint-Laurent comme artère économique de commerce international. Ce petit secrétariat bien modeste joue ce rôle-là. Pour une petite boîte de cinq personnes, il a des relations assez ramifiées à travers le monde dans l'univers du trafic maritime. Il est assez branché, pourrait-on dire. Il a aussi joué un rôle important dans la mise en place d'une coalition pour défendre les intérêts des ports et des industries à l'égard de la politique fédérale de délestage

des factures concernant les frais de la Garde côtière, concernant le dragage, concernant le déglacage. Vous savez, le gouvernement fédéral a décidé que, désormais, la Garde côtière allait imposer des tarifs, des frais aux usagers pour les services qu'elle rend, et il y a eu une opposition puis une vaste coalition qui s'est constituée, et le ministère des Transports a été partie prenante de cette coalition. Le Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent a joué un rôle actif dans la... SODES aussi, la Société de développement économique du Saint-Laurent, a joué un rôle actif. La Chambre de commerce maritime a joué un rôle actif. Bon. En fait, tout le monde du maritime au Québec s'est ligué pour s'opposer à ces intentions du gouvernement fédéral et de la Garde côtière.

M. Gagnon: On va prendre la réponse qu'il n'y a pas de remise en question de cette vocation-là et de ce Secrétariat-là.

M. Brassard: Pas du tout, au contraire. Ce n'est pas, d'ailleurs, un secrétariat très coûteux. Encore une fois, c'est un secrétariat très modeste, puis il joue un rôle essentiel dans un contexte de mondialisation des marchés et dans un contexte, surtout, où le gouvernement fédéral a de pareilles intentions. Je lisais, aujourd'hui, un éditorial dans *Le Soleil* — je ne sais pas si vous l'avez lu — qui portait sur le dragage où, carrément, il y a comme un laisser-aller regrettable de la part du gouvernement fédéral en ce qui a trait au dragage du chenal du Saint-Laurent, ce qui, évidemment, risque d'affecter gravement le trafic maritime et le trafic dans nos ports de mer. Alors, je pense que, dans cette perspective-là puis dans ce contexte-là, on a besoin du Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent.

M. Gagnon: Dans la détermination du réseau stratégique de transport, ça sert à notre développement. Les réalisations ou les recommandations les plus percutantes qui ont été faites par le Secrétariat, ce serait quoi?

M. Brassard: Non, là-dessus, le Secrétariat n'aura pas à jouer un rôle en ce qui a trait à la détermination ou à la fixation du réseau stratégique maritime. Ce que fait actuellement le Secrétariat, c'est de la promotion. C'est vraiment un travail de promotion. Moi, je sais bien que, il y a un certain nombre de mois, il a, entre autres, invité une délégation de journalistes spécialisés dans le trafic maritime venant d'un peu partout dans le monde qui ont été, en quelque sorte, pris en charge par le Secrétariat. M. Morrissette, surtout, a joué ce rôle-là, et ils ont été plusieurs semaines ici, au Québec, où on leur a fait visiter... Ils sont allés jusqu'à Sept-Îles, à Montréal, bien sûr, un peu partout, tout le long du Saint-Laurent, pour qu'ils prennent bien connaissance de la valeur de cette grande artère commerciale qu'est le Saint-Laurent, pour que, dans leurs revues spécialisées, dont certaines sont très prestigieuses, ils puissent véhiculer une bonne image puis de l'information juste et pertinente sur le Saint-Laurent.

C'est ça, leur rôle de promotion. Actuellement, ils sont aussi en train de regarder, d'analyser tout le secteur de l'industrie des croisières. Il y a du développement à envisager dans ce domaine-là sur le Saint-Laurent, et le Secrétariat examine cette dimension-là depuis un certain temps. J'ai eu la revue de presse, moi, le résultat de la visite de ces journalistes spécialisés chez nous: des articles de fond, des articles étoffés et très positifs sur le Saint-Laurent. Essentiellement, c'est ça, son rôle, au Secrétariat, c'est de promouvoir le Saint-Laurent comme grande artère commerciale, voie de communication avec le coeur du continent américain.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, est-ce que c'était sur la même question, parce que, là, il reste très peu de temps du côté ministériel? Ça serait une petite vite, là, deux minutes, maximum, ou bien si vous préférez attendre?

M. Deslières: Ma question peut être vite. La réponse, je ne le sais pas.

M. Brassard: On va essayer d'être vite.

M. Deslières: Non, non, je ne voudrais pas.

Le Président (M. Lachance): Non? Bon, alors, ça sera au député de Pontiac.

M. Deslières: On va revenir?

Le Président (M. Lachance): Bien, là, vous voyez l'heure?

M. Middlemiss: Il va te rester une minute.

M. Deslières: J'aime mieux attendre demain.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, vous avez la parole.

M. Middlemiss: Si vous voulez y aller, je vais vous laisser prendre cinq minutes. Moi, je suis très généreux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: On va vous remettre ça.

M. Lachance: Allez-y, M. le député.

Plan de transport de la Montérégie

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous avez mentionné l'importance des plans de transport dans chacune des régions — et pour cause — en tant qu'instruments de planification des éléments de transport, mais aussi vous avez mentionné «en termes d'éléments incontournables de développement économique». Ma

question, c'est: Dans quel état d'avancement est le plan de transport de la Montérégie?

M. Brassard: En fait, le plan de transport de la région métropolitaine de Montréal recouvre ce qu'on appelle la région métropolitaine de recensement ou le RMR, comme on dit familièrement. C'est le même territoire, d'ailleurs, qui est couvert par le ministère d'État à la Métropole, comme vous le savez, et, donc, par conséquent, le plan de transport qu'on avait... Remarquez que, quand on avait commencé le plan de transport à Montréal, le ministère d'État à la Métropole n'existait pas, et c'est quand même le territoire de la RMR qu'on a utilisé comme assise territoriale pour le plan de transport de la grande région de Montréal. Alors donc, ça veut dire que ça recouvre une bonne partie de la Montérégie, comme ça recouvre aussi une bonne partie des Laurentides et de Lanaudière. Ville de Laval, ça, c'est sans l'ombre d'un doute. Alors donc, pour une bonne partie, surtout la partie plus urbanisée de la Montérégie, elle fait partie... Donc, par conséquent, une bonne partie de son réseau routier, ça va se retrouver dans le plan de transport de la grande région métropolitaine de Montréal. Ça veut dire la 30. Ça veut dire tout ça.

● (17 h 40) ●

Ça, c'est rendu où? me direz-vous. Vous savez que, dans le projet de loi sur la commission métropolitaine de Montréal, une des tâches de la commission, c'est de préparer un plan de transport et de le faire adopter, de le présenter ensuite au ministre des Transports pour adoption par le Conseil des ministres, mais, pour ce faire, le ministère des Transports, lui, doit déterminer et déposer à la commission métropolitaine les orientations en matière de transport du gouvernement, ce que l'on appelle maintenant chez nous un «plan de gestion des déplacements», pour ne pas qu'il y ait de confusion avec le plan de transport que la commission métropolitaine aura à examiner. Pour ne pas qu'il y ait de confusion ou d'empiètement, si vous préférez, M. le député de Pontiac, on va préparer, nous, au ministère des Transports, un plan de gestion des déplacements, et ça va porter non seulement sur le routier, mais sur les autres modes de transport aussi. Non seulement sur le transport des personnes, mais aussi sur le transport des marchandises, sur le ferroviaire, le portuaire, l'aéroportuaire. Ce plan de gestion des déplacements va évidemment comporter les grandes orientations. C'est ça qu'on va présenter ou qu'on va déposer à la commission métropolitaine de transport quand celle-ci verra le jour, quand le projet de loi sera adopté et qu'elle verra le jour, et on va aider aussi, fournir de l'expertise à la commission dans son travail de réflexion sur un plan de transport pour la grande région de Montréal.

M. Deslières: Mais je comprends que le plan de gestion est en préparation?

M. Brassard: Oui, tout à fait. Il est même assez avancé à Montréal. Déjà, du temps de mon prédécesseur, M. Léonard, il y avait eu l'état de situation ou le

diagnostic qui avait été rendu public, déposé, et, maintenant, on a avancé, on a examiné toute la question du transport des marchandises. C'est passablement avancé. L'ensemble de la problématique a été examiné. Alors, on est assez avancé. Quand la commission métropolitaine de Montréal verra le jour — je ne sais pas quand. Il faudra adopter le projet de loi — on va être, je pense, à ce moment-là, prêt pour lui déposer un plan de gestion des déplacements pour la grande région de Montréal, donc les orientations du gouvernement, les objectifs et puis aussi notre programme d'interventions, pour nous, sur notre réseau. Parce que, dans un plan de transport, comme il y a beaucoup d'acteurs, beaucoup d'intervenants, les municipalités, elles ont des responsabilités en matière de transport aussi, elles ont un réseau routier aussi. Il y a les entreprises, puis, à Montréal, en plus, il y a l'Agence métropolitaine de transport en commun. Il y a beaucoup d'intervenants. Chaque intervenant va devoir, dans le cadre du plan de gestion des déplacements qu'on va déposer, faire son plan d'action, aussi, dans le champ de ses responsabilités. Ce n'est pas nous, ce n'est pas le ministère des Transports qui va faire le plan d'action de la ville de Montréal sur son réseau, c'est la ville de Montréal qui va avoir à assumer cette responsabilité-là. Mais il faudra que ça se fasse dans le cadre du plan de gestion de déplacements qu'on aura déposé, donc en respectant les orientations qui auront été définies par le gouvernement. C'est à plusieurs étages, en d'autres termes, tout ça, là.

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de Pontiac, vous allez avoir la dernière tranche de nos travaux aujourd'hui.

Plan de transport de la région de Montréal

M. Middlemiss: D'accord. Sur la question du plan de transport de Montréal — en réalité, de la grande région de Montréal — votre prédécesseur, M. Léonard, avait indiqué qu'à l'automne 1995 le plan de transport serait déposé. Est-ce que je peux comprendre que, avec tous les chambardements qu'on vient de connaître, ce plan de transport, qui était censé être déposé en 1995, il est en train d'être refait et redéposé à une autre date ultérieure?

M. Brassard: Il n'est pas refait, parce que le diagnostic qu'on a rendu public... Je ne me souviens plus quand. C'était en 1995, ça?

Une voix: En mars 1995.

M. Brassard: En mars 1995. Ce diagnostic-là est encore pertinent, puis on n'a pas à refaire ce travail-là. Toutes les études origine-destination qui ont été faites, tout ça est encore parfaitement pertinent.

M. Middlemiss: Mais qu'est-ce qui le retarde?

M. Brassard: Alors, peut-être qu'il y a eu un certain retard. Bon, entre-temps, il y a eu l'épisode de la création de l'Agence métropolitaine de transport. Ça a créé un certain froid dans certains milieux, ce qui a un peu retardé les consultations avec les différents acteurs du milieu montréalais. Bon, l'Agence a été créée, elle a, elle aussi, une responsabilité majeure en matière d'intégration du transport en commun, et, nous, de notre côté, le ministère des Transports a poursuivi ses travaux en ce qui a trait, par exemple, au transport des marchandises, et on va être prêt, moi, je pense, d'ici la création de la commission métropolitaine de transport, à déposer un plan de gestion des déplacements complet.

M. Middlemiss: O.K. Après le plan de gestion, combien de temps avant le plan de transport?

M. Brassard: Bien, là, ça va dépendre, évidemment, de la célérité de la commission. Ça va dépendre aussi du temps requis pour dégager des consensus. C'est difficile à dire.

M. Middlemiss: Ça répond à ce sujet-là. Sur d'autres sujets, les questions que j'ai posées tantôt sur les autoroutes, le nombre de véhicules puis les montants, ceux que vous ne nous avez pas donnés, est-ce qu'on va nous les faire parvenir à la commission?

M. Brassard: Il y en a que je n'ai pas donné? Quels je n'aurais pas donnés, là?

M. Middlemiss: Bien, je ne me souviens plus.

M. Brassard: On peut reprendre ça dans une liste, là, les...

M. Middlemiss: Oui, si on pouvait...

M. Brassard: En fait, c'est les projets de développement. On prendra les projets de développement, qu'ils soient au stade du parachèvement ou du début du chantier, puis on va indiquer le volume de circulation pour chacun des tronçons.

M. Middlemiss: D'accord.

Le Président (M. Lachance): À ce moment-là, M. le ministre, vous pourriez prendre les dispositions pour que ce soit acheminé au secrétaire de la commission qui va les distribuer aux membres.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça que je suggérais. Pas à moi, à la commission.

M. Brassard: Oui, tout à fait. On pourra déposer, oui.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Middlemiss: Juste une question. Les études d'impact pour une route qui est prévue dans le développement, est-ce que ça fait partie des coûts de développement, ça?

M. Brassard: Ça fait partie de ce qu'on appelle les activités connexes au ministère.

Prolongement de l'autoroute 73

M. Middlemiss: D'accord. La A-73, il me semble que j'ai lu quelque part, avec la partielle qui s'en vient, qu'il y aurait une étude d'impact. Est-ce que ça fait partie de la programmation? Ça «fait-u» partie du développement, le 40 000 000 \$ et quelques de développement qu'on a? Et à quel moment dans le temps on va donner le mandat et combien de temps ça va prendre pour exécuter ce mandat? ● (17 h 50) ●

M. Brassard: En fait, l'engagement qu'on a pris... Puis ça, je vous signale que j'ai commencé à avoir des entretiens et des rencontres avec le groupe d'intervenants dirigé par M. Carette, de Saint-Georges, qui est préfet, et les préfets ça fait quand même un certain nombre de mois, et, à la suite de ces rencontres-là et face à leurs revendications, nous avons convenu de commencer une étude d'impact, d'abord pour ce qui est du tronçon Saint-Joseph—Beauceville, qu'on devrait faire entreprendre cette année, donc avec les budgets 1997-1998. Alors, on est en train de préciser le devis ou le mandat pour l'étude d'impact pour le tronçon Saint-Joseph—Beauceville.

Le tronçon Beauceville—Saint-Georges, on ne l'a pas inclus dans l'étude d'impact parce qu'il faut modifier le tracé, particulièrement du côté de l'entrée dans Saint-Georges. Le tracé d'origine — ça fait quand même longtemps qu'on en parle — arrivait dans Saint-Georges, mais, là où il devait arriver, depuis ce temps-là, il s'est fait des constructions. Il y a de grandes surfaces qui se sont établies là, et, donc, on ne peut plus faire arriver l'autoroute dans ce secteur-là. Il faut modifier le tracé du côté de Saint-Georges. On a demandé à Saint-Georges de refaire l'étude de circulation, de réactualiser, si on veut, l'étude de circulation, et, nous, de notre côté, on est en train d'examiner un nouveau tracé. On fait une étude de tracé actuellement. C'est pour ça qu'on n'est pas prêt. Actuellement, on n'est pas prêt à aller, comme c'est le cas pour Saint-Joseph—Beauceville, en étude d'impact. Pour Saint-Georges—Beauceville, on n'est pas prêt. Il faut d'abord déterminer le tracé. Il faut refaire un tracé du côté de Saint-Georges, et c'est ce qu'on est en train de faire. Nous, on fait une étude de tracé. Saint-Georges actualise l'étude de circulation. C'est sa responsabilité. Ils sont d'accord, c'est ce qu'ils sont en train de faire. Alors, ça, ça veut dire un certain nombre de mois. L'étude de circulation, c'est au moins quatre mois, puis notre étude de tracé est en cours. À partir de ce moment-là, donc d'ici l'automne, on sera en mesure aussi de décider si on entreprend également une étude d'impact pour ce tronçon-là.

C'est là l'état de situation de la 73. C'est vrai que ça intervient au moment d'une élection partielle dans

Beauce-Sud, mais, au moment où on a commencé à en discuter avec M. Carette, c'était bien avant le déclenchement d'une élection. Et, au moment où on en a discuté, d'ailleurs, M. Quirion était toujours vivant. Il est décédé à la toute fin de l'année. Il était malade, cependant. D'ailleurs, dans ces rencontres-là, c'était son attaché politique, son secrétaire de bureau de comté qui accompagnait M. Carette, le préfet et tous les autres intervenants.

M. Middlemiss: L'étude d'impact Saint-Joseph—Beauceville, c'est combien de kilomètres et combien de temps qu'on prévoit que ça va prendre pour faire l'étude?

M. Brassard: C'est 10,4 kilomètres pour ce tronçon-là, puis, pour l'autre tronçon, c'est 18 kilomètres. Mais, pour le tronçon Saint-Joseph—Beauceville, c'est 10,4 kilomètres. Une étude d'impact dans un projet normal de cette envergure-là, c'est une quinzaine de mois.

M. Middlemiss: O.K. Toutefois, avant de même procéder à la construction sur la A-73, est-ce que j'ai raison de croire qu'on va vouloir faire aussi l'étude d'impact sur le tronçon Beauceville—Saint-Georges?

M. Brassard: On va la faire, mais elle va évidemment être déclenchée plus tard, et je pense qu'il faut traiter les deux tronçons de façon distincte. D'ailleurs, ça a donné lieu — en tout cas, certainement pour ce qui est du tronçon Saint-Joseph—Beauceville — à une sorte d'échéancier ou de calendrier avec lequel, d'ailleurs, M. Carette est d'accord. Les intervenants du milieu savent très bien qu'une autoroute, ce n'est pas une «trail» dans le bois, que c'est un projet qui s'étale sur plusieurs années. Ils sont conscients de ça et, dans leur première proposition, d'ailleurs, ils tenaient compte, pour l'essentiel, des différentes étapes. Donc, ce qu'ils ont proposé, si je me souviens bien, c'est un calendrier qui tenait très largement compte de toutes ces étapes-là. Donc, c'est sûr que, après l'étude d'impact, c'est une quinzaine de mois. Après ça, il faudra passer à l'autre étape qui est les plans et devis, puis, bon, avant qu'on retrouve des équipements puis qu'on accorde des contrats de construction, le milieu beauceron est parfaitement conscient que c'est une question d'années. Mais on a enclenché le processus à leur demande parce qu'on a jugé après analyse que, au moment où on sera prêt à construire, au début du prochain millénaire, à ce moment-là, les besoins seront là, puis on sera prêt, à ce moment-là, à aller de l'avant.

M. Middlemiss: En d'autres mots, c'est...

M. Brassard: Même chose pour l'autre tronçon.

M. Middlemiss: O.K. Vous venez d'indiquer que ce n'est certainement pas avant l'an 2000.

M. Brassard: Bien, écoutez, on est en 1997. On détermine le mandat de l'étude d'impact et on l'accorde

cette année. Ajoutez une quinzaine de mois, ça nous reporte quelque part en 1998. Après ça, il faut faire les plans et devis, les acquisitions. Les premiers appels d'offres, je ne pense pas que ça intervienne avant la fin de 1999. Donc, c'est ça que je dis, pour les travaux proprement dits, ça nous porte à l'autre millénaire.

M. Middlemiss: Donc, l'an 2000 comme étant la phase où on aura fini les travaux techniques?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Maintenant vient la décision politique. Quand on la fait? Combien prioritaire elle est? Ça, c'est quoi? Ce n'est pas connu encore?

M. Brassard: Non, sauf que, si on a décidé et si j'ai décidé, comme ministre des Transports, d'enclencher ce processus, c'est parce que, dans mon esprit, j'estime que ça doit déboucher sur des travaux de construction et qu'il y a là un besoin, que le prolongement de la 73 correspond à un besoin, que ce n'est pas un projet frivole, injustifié, et que, donc, si on enclenche le processus, c'est parce qu'il y a une volonté que ça se réalise. D'ailleurs, on y va par tronçon, justement, parce que, encore une fois, il ne faut pas se leurrer, on ne construira pas les deux tronçons jusqu'à Saint-Georges en même temps, sans le moindre doute. Alors, si on distingue deux tronçons, c'est parce qu'il y aura, en termes de réalisation, un échelonnement dans le temps.

M. Middlemiss: O.K. Présentement, on a de l'ordre de 50 000 000 \$ par année en développement. On a combien de millions qui sont déjà prêts, prioritaires, décidés? Ça, ça va certainement nous donner une indication.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Tu sais, si on a 50 000 000 \$ par année puis qu'on a pour 500 000 000 \$ qui sont déjà prioritaires, ça veut dire qu'on en a pour 10 ans encore pour compléter ce qui est déjà prêt techniquement et ce pour quoi on a déjà décidé que, politiquement, c'est important de le faire.

● (18 heures) ●

M. Brassard: Bien, c'est pour ça que, dans le contexte budgétaire actuel, on fonctionne avec une cinquantaine de millions par année consacrés au développement. Mais j'espère et je souhaite qu'un jour on va se sortir du trou puis qu'un jour on va être en mesure de consacrer davantage au développement de notre réseau routier, et, dans cette perspective-là, on sera en mesure d'entreprendre des travaux comme ceux de l'autoroute 73. Autrement dit, je pense qu'il faut se préparer pour une époque où on sera en mesure de consacrer davantage que ce n'est le cas présentement au développement de notre réseau routier. Pour le moment, à cause du contexte budgétaire puis de la situation financière, ce qu'on peut

mettre dans le développement, c'est une cinquantaine de millions, puis ça va être ça pendant encore quelques années. Je veux espérer et je veux croire que, à l'époque où on sera prêt pour réaliser l'autoroute 73, comme d'autres projets aussi qui sont en attente, on aura plus de ressources à y consacrer puis on pourra donc en faire plus.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Nous avons dépassé l'heure limite de 18 heures, alors j'invite les membres de la commission à revenir en commission demain, après la période des affaires courantes, et j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 1)