



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 (4)

Le jeudi 24 avril 1997 — N° 5

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 jeudi 24 avril 1997

Table des matières

Documents déposés	1
Discussion générale (suite)	
Voie préférentielle d'accès au pont Mercier	1
Projets routiers dans la région de l'Outaouais	3
Autoroutes à péage	5
Contrats avec les compagnies d'asphaltage	6
Construction de routes en béton-ciment	6
Admissibilité de firmes à des contrats de déneigement	7
Construction de routes en béton-ciment (suite)	7
Qualité de construction des routes	7
Tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine	10
Dépenses en matière de travaux routiers	11
Voies réservées dans la région de Montréal	13
Trains de banlieue	14
Autoroute 30	15
Autoroute 55	15
Route 116	17
Utilisation d'amiante-asphalte	18
Division de la région 04 en deux	19
Piste cyclable dans le région du lac Aylmer	20
Embauche d'occasionnels	21
Route 257	21
Projets dans la région du Saguenay	22
Développement du transport ferroviaire	23
Transfert des installations portuaires et aéroportuaires aux municipalités	24
Accès à l'aéroport de Mirabel	26
Tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine (suite)	27
Transfert des installations portuaires et aéroportuaires aux municipalités (suite)	28
Autres sujets	28
Permis de trains routiers	30
Coûts en temps supplémentaire	31
Transport bénévole	32
Adoption des crédits	34
Adoption de l'ensemble des crédits	34

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jacques Brassard

M. Robert Middlemiss

M. Jean-Marc Fournier

Mme Madeleine Bélanger

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Serge Deslières

M. Michel Rivard

M. Yvon Vallières

* M. Yvon Tourigny, ministère des Transports

* M. André Picard, idem

* M. Louis Gravel, Commission des transports du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 24 avril 1997

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures trente et une minutes)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement se réunit 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 membres, à tous les participants pour, en principe, cette dernière séance de l'étude des crédits du ministère des Transports.

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 Mme Bélanger (Mégantic-Compton) va remplacer M. Bissonnet (Jeanne-Mance); également, M. Fournier (Châteauguay) remplacera M. Brodeur (Shefford).

Le Président (M. Lachance): Merci. Pour le bon déroulement de cette séance, j'aurais besoin de recevoir un éclairage en ce qui concerne le temps qui est imparti à l'étude des crédits. On me signale qu'il y aurait, par rapport aux prévisions initiales, quelque chose comme une heure et 20 minutes de retard, pour des raisons souvent indépendantes de notre volonté, mais on doit le constater. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: M. le Président, moi, je suis, comme vous le savez, extrêmement flexible et coopératif. Si on réussit, d'ici à 19 heures, à couvrir la majorité des sujets qu'on voulait couvrir, je n'ai aucun problème. Je dois dire que j'ai deux de mes collègues qui auront des choses à soulever après ça. Donc, si on peut s'entendre sur un fonctionnement, on pourra, à 19 heures, se réajuster s'il y a des choses importantes qu'on n'a pas réussi à aborder.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires là-dessus? Alors, M. le député de Pontiac, j'apprécie votre ouverture d'esprit et votre souplesse et je vous cède la parole.

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Je céderai la parole au député de Châteauguay.

Le Président (M. Lachance): Oui. M. le député de Châteauguay.

M. Brassard: M. le Président, avant, j'aurais quelques dépôts à faire...

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

M. Brassard: ...suite aux questions et aux demandes du député de Pontiac sur la participation fédérale. Alors, j'ai d'abord les données sur l'entente Canada-Québec concernant la route 138.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous en avez en quantité suffisante ou si on va s'organiser pour les faire reproduire?

M. Brassard: Bien, j'imagine, je suppose. Si c'est pour déposer, j'espère qu'on en a photocopié.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brassard: Après ça, une fiche sur la route du Nord; une ventilation, également, par projet, pour les contributions fédérales concernant les ententes PSAR et MFRA; également, l'entente fédérale-provinciale de la Commission de la Capitale nationale, l'état sommaire des paiements.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Châteauguay.

Discussion générale (suite)

Voie préférentielle d'accès au pont Mercier

M. Fournier: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Je n'ai qu'un seul sujet à venir traiter avec le ministre des Transports aujourd'hui. Il sera sans doute intéressé de savoir que je ne lui parlerai pas aujourd'hui de la coloration de la margarine, sujet que nous avons déjà traité. Mais je voudrais revenir à l'annonce qui a été faite par le ministre lui-même concernant les 50 000 000 \$ pour réduire les embouteillages, où on parle des nouvelles voies réservées, d'autres stationnements incitatifs sur le territoire métropolitain. Le ministre sait, parce que c'est à quelques reprises que j'ai déposé des questions écrites au feuillet, l'intérêt que j'ai et que la communauté de Châteauguay a à l'égard de la voie préférentielle entre le rond-point Bédard et le boulevard Saint-Francis, à Châteauguay, c'est-à-dire l'accès au pont Mercier.

La question — et je verrai avec les réponses — première que je pose au ministre — et je ne couvrirai pas toutes les questions qui sont écrites au feuillet depuis le 17 décembre; j'imagine qu'une réponse viendra très, très prochainement, le ministre pourra sans doute me confirmer si les réponses s'en viennent bientôt — ma question précise: Quand ont eu lieu les dernières négociations avec le conseil de bande de Kahnawake relativement à la

reconfiguration du rond-point Bédard et relativement à l'implantation de la voie préférentielle pour laquelle le ministère des Transports de la région est prêt? Tout le monde est prêt. Tout ce qu'on attend, c'est le O.K. du conseil de bande. Quand ont eu lieu les dernières négociations avec le conseil de bande de Kahnawake?

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

(Consultation)

M. Brassard: Il y a eu, me dit-on, deux rencontres avec les autorités de Kahnawake et de hauts fonctionnaires du ministère des Transports qui n'ont pas, pourrait-on dire, donné de résultat concret. En ce qui regarde la voie réservée, évidemment, l'Agence métropolitaine est, elle aussi, partie prenante parce que c'est dans son mandat, mais, s'il y a des travaux routiers proprement dits, évidemment, c'est le ministère qui est impliqué. Le conseil de bande de Kahnawake a souhaité me rencontrer. Il y a eu des rencontres au niveau des fonctionnaires, mais il a souhaité me rencontrer pour divers sujets évidemment reliés aux routes et, tout particulièrement, pour ce projet de prolongement de la voie réservée à partir du rond-point Bédard vers les limites de Châteauguay. Alors, je devrais acquiescer à cette demande et voir s'il y a lieu d'en arriver à un consensus ou à une entente sur cette question. Mon collègue M. Ménard serait également impliqué, compte tenu qu'il est le responsable de l'Agence.

M. Fournier: Je vais revenir sur la participation des collègues, juste rapidement. M. le Président, le ministre fait référence à deux rencontres et à une demande formulée par le conseil de bande. Est-ce que c'est possible de savoir quand ont eu lieu ces rencontres et à quel moment a été formulée la demande de rencontrer le ministre par les autorités du conseil de bande?

M. Brassard: On n'a pas les dates, mais on peut les déterminer approximativement. C'est au cours de l'année.

M. Fournier: En 1996 ou en 1997?

M. Brassard: En 1996.

M. Fournier: Au printemps ou à l'automne? La seule différence... C'est il y a quatre mois ou il y a un an? C'est ça que je veux savoir.

Le Président (M. Lachance): Je m'excuse, monsieur. Est-ce que vous pourriez vous identifier pour les fins du *Journal des débats*? À ce moment-là, si vous voulez intervenir au nom du ministre, vous pourrez le faire.

M. Brassard: La première, il y a neuf mois; la deuxième, il y a quatre mois, approximativement.

• (15 h 40) •

M. Fournier: C'est juste un ordre de grandeur. Je ne cherche pas à avoir des dates précises, je cherche à savoir ça fait combien de temps. C'est, j'imagine, au moment de la dernière rencontre ou est-ce avant, la première fois que le conseil de bande a sollicité une rencontre avec le ministre?

M. Brassard: Ça fait quelque temps déjà. On les a contactés et ils n'ont pas indiqué qu'il y avait urgence pour que cette rencontre-là ait lieu. On devrait les recontacter pour qu'elle puisse avoir lieu incessamment.

M. Fournier: M. le Président, ma question suivante va être précédée de ce cours préambule. Est-ce qu'il est possible de demander au ministre d'être proactif dans le dossier? À l'égard de la voie préférentielle, c'est toute la communauté environnante, et j'ose inclure aussi des effets sur le comté de La Prairie. C'est toutes les communautés environnantes de Kahnawake qui bénéficieraient de cette voie préférentielle et, en ce moment, ce n'est évidemment pas le conseil de bande de Kahnawake qui est en demande à l'égard de la voie préférentielle. Au contraire, c'est les communautés environnantes qui sont en demande, qui souhaitent que le ministère des Transports aille de l'avant. Parce que le travail est fait. Tout ce qu'il reste, c'est avoir un O.K. Puis ça pourrait avancer et ça répondrait à ce que le ministre disait dans les journaux.

J'espère donc et je souhaite — et je comprends que le ministre me fait signe — que, effectivement, il sera proactif et que le ministère des Transports va solliciter une rencontre avec le conseil de bande. Je comprends que le ministre de la Métropole serait présent. Puis-je souligner au ministre, M. le Président, que j'ai assisté aux crédits du ministre responsable des Affaires autochtones? Et est-ce que je peux demander au ministre s'il a l'intention d'être accompagné aussi du ministre responsable des Affaires autochtones qui nous a signalé, lundi — c'est la première fois en deux ans que je talonne le gouvernement sur ce sujet — qu'il était prêt, à l'égard de ce qu'il peut offrir dans le développement économique de Kahnawake avec lequel tout le monde est d'accord, à tenir compte aussi, dans le cadre de négociations, des demandes des communautés environnantes? Mais il m'a aussi précisé que c'étaient les Transports qui étaient ceux qui étaient à l'avant-scène, là-dedans. Est-ce que le ministre des Transports peut s'engager à ce que très bientôt cette rencontre soit tenue — accompagné du ministre de la Métropole et du ministre responsable des Affaires autochtones — pour faire en sorte que la voie préférentielle, à l'avantage de toutes les communautés environnantes — y inclus celle de Kahnawake, parce que ça améliorerait les relations — puisse se faire très prochainement?

M. Brassard: Personnellement, je n'ai pas d'objection à la présence du ministre responsable des Affaires autochtones. Je vais lui en parler. Prenant acte des déclarations qu'il a faites en commission parlementaire, je vais lui en parler. Moi, je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit présent, s'il juge utile de l'être ou s'il estime qu'il

pourrait être utile à l'évolution et au règlement de ces vieux problèmes, des problèmes qui perdurent depuis pas mal de temps.

M. Fournier: Est-ce que le ministre est convaincu, lui, le ministre des Transports, que le ministre responsable des Affaires autochtones lui serait utile pour faire débloquer le dossier? Parce que le ministre responsable des Affaires autochtones, lui, il est en réponse à des demandes du conseil de bande de Kahnawake. Le ministère des Transports est en demande face à Kahnawake pour cette voie préférentielle. C'est le ministre des Transports qui a besoin du ministre responsable des Affaires autochtones. Plutôt que de lui demander son avis, est-ce qu'il nous dit aujourd'hui que, oui, il accepte d'amener avec lui le ministre responsable des Affaires autochtones et le ministre de la Métropole pour qu'il y ait cette approche multi-sectorielle qui amène à avoir une formule où tout le monde gagne, non seulement le conseil de bande de Kahnawake mais les communautés environnantes? Et, s'il me répond oui — est-ce que je peux avoir la possibilité de poser une dernière question? — est-ce qu'on peut envisager, tout le monde de la communauté de Châteauguay et des communautés environnantes, que cette rencontre se tienne dans les six prochains mois?

M. Brassard: Je vais lui en parler, au ministre responsable des Affaires autochtones. Je constate que ce que le député me dit ou m'indique, c'est que, dans ses déclarations à l'occasion de l'étude des crédits, le ministre responsable des Affaires autochtones aurait laissé entendre que, dans des négociations plus globales avec la communauté autochtone de Kahnawake, il pourrait jouer un rôle utile et faire avancer, faire progresser vers un règlement le dossier particulier de la voie réservée. Je vais lui en parler et, si ça s'avère exact, je vais, sans le moindre doute, l'inviter à nous accompagner, mon collègue ministre d'État à la Métropole et moi.

Oui, je pense que, dans les six prochains mois, on peut certainement convenir avec le conseil de bande d'un moment, d'une date et d'un lieu de rencontre.

M. Fournier: Merci beaucoup, M. le Président. Juste pour citer l'expression du ministre responsable des Affaires autochtones, il parlait de monnaie d'échange. Alors, peut-être que le ministre des Transports voit là l'ouverture enfin pour réaliser un projet, dans le cadre de son annonce... Faire des voies préférentielles — c'est une demande faite depuis très, très longtemps — serait très utile pour les relations entre les différentes communautés. Je le dis sans aucune partisanerie. Tout le monde y gagne. Merci beaucoup.

M. Brassard: Nous convenons aussi, au ministère des Transports, de la pertinence de ce projet.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, Mme la députée de Mégantic-Compton.

Mme Bélanger: Vous m'avez volé ma place.

M. Brassard: Ah! mon ancienne présidente de commission.

Mme Bélanger: Je m'ennuie de cette commission.

M. Brassard: Vous n'êtes pas un mauvais président, M. le Président, mais Mme la députée de Mégantic-Compton...

Mme Bélanger: J'étais la perfection.

Le Président (M. Lachance): J'ai compris, M. le ministre.

M. Brassard: Vous vous en inspirez, M. le Président.

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

Projets routiers dans la région de l'Outaouais

M. Middlemiss: Merci encore une fois, M. le Président. Dans l'entente provinciale-fédérale de la Commission de la Capitale nationale, j'ai ouï dire que ce n'est plus la Commission de la Capitale nationale qui s'occupe de ça au niveau du fédéral, mais bien le ministère des Transports.

M. Brassard: Transports Canada. Exact.

M. Middlemiss: Oui. Et est-ce que c'est vrai qu'il n'y a plus de plafond sur les montants... La CCN avait établi un plafond de dépenses annuelles, mais est-ce que c'est vrai qu'il n'y a plus de plafond concernant cette entente, maintenant que c'est le ministère des Transports du Canada?

M. Brassard: Il y a eu une rencontre entre le sous-ministre du ministère des Transports, M. Demers, et sa vis-à-vis à Transports Canada. Ce qu'elle a indiqué, c'est que ça continuait comme avant, tel que c'était à l'époque où c'était la Commission de la Capitale nationale qui était le répandant fédéral, qu'il n'y avait pas de changement.

M. Middlemiss: J'ai ouï dire que maintenant c'était le ministère des Transports, mais est-ce que c'est officiel ou officieux qu'il n'y a pas de plafond? En d'autres mots, je pense que c'était 3 000 000 \$ ou 4 000 000 \$ annuellement qu'il y avait de disponible, avec la CCN.

M. Brassard: J'hésiterais à dire que c'est le cas. On ne peut pas dire qu'on a de réponse formelle, ayant un caractère officiel. D'ici peu, on devrait nous indiquer comment Transports Canada entend fonctionner et gérer cette entente-là.

M. Middlemiss: Donc, avec le temps, on va avoir d'autres nouvelles.

M. Brassard: Oui.

• (15 h 50) •

M. Middlemiss: Dans l'entente fédérale-provinciale, pour la région de l'Outaouais, je vois que déjà la quote-part de la CCN est de 181 500 000 \$, presque 181 600 000 \$. Qu'est-ce qu'il reste dans l'enveloppe pour finir l'autoroute 5, le boulevard La Vérendrye, l'axe McConnell-Laramée? Je pense que c'est à peu près les trois projets qu'il reste à compléter.

M. Brassard: On pourra le faire... secrétariat de la commission... Les estimations, parce que, évidemment, ça peut changer au moment de l'appel d'offres.

M. Middlemiss: D'accord. Puisque nous sommes dans la belle région de l'Outaouais, je sais que l'autoroute 50, prolongement entre Masson et Lachute, c'est à l'étude des audiences publiques en environnement. Est-ce qu'on a une idée à quel moment les échéanciers techniques vont être rencontrés? Et, à partir de ce temps-là, combien de temps avant de voir un bulldozer sur la 50?

(Consultation)

M. Brassard: Vous savez que le BAPE, dès qu'il a un mandat sur un dossier en matière d'évaluation environnementale, en vertu des règles, dispose de quatre mois pour ce faire, pour assumer son mandat. Le quatre mois a commencé à courir à partir du 1er avril, début avril; donc, avril, mai, juin, juillet, fin juillet. Normalement, le BAPE devrait déposer son rapport fin juillet. En temps normal, le BAPE est très respectueux des délais. Donc, le rapport du BAPE sera déposé au ministère de l'Environnement et de la Faune à l'été.

Il y a des audiences... Ce qui a eu lieu, c'est la présentation du projet par le BAPE. Les mémoires vont pouvoir être présentés et, après coup, jusqu'à la mi-mai, 16 mai, s'il y a des demandes formelles d'audiences, le ministre va les déclencher.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, avant qu'un mandat soit donné à quelqu'un pour commencer des plans et devis, c'est un an, deux ans?

M. Brassard: Il faut attendre le rapport du BAPE. Qu'est-ce qu'il va nous dire? Quelles sont les recommandations qu'il va faire face au projet? On verra. Je ne peux pas le présumer.

(Consultation)

M. Brassard: ...en main le rapport du BAPE, qu'il est reçu. Il peut faire des recommandations de modification de tracé et, à partir de ce moment-là, il y a la procédure d'expropriation qui doit être mise en branle. On me dit que, du côté ouest, on ne possède pas les terrains encore. Donc, il faut enclencher le processus d'expropriation.

M. Middlemiss: L'ouest de Thurso? À l'ouest de...

M. Brassard: De Masson à Thurso.

M. Middlemiss: De Masson à Thurso, l'expropriation n'est pas faite?

M. Brassard: Non.

Mme Bélanger: On va le faire pour le rang neuf avant.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Donc, oui, on voit qu'on n'est certainement pas prêt à procéder avant au moins un an ou deux, là. C'est assez clair, d'après moi. Ensuite, il va certainement y avoir des priorités à établir, à savoir si ça tombe dans les priorités, avec les montants qui sont disponibles pour le développement.

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Middlemiss: Je vous ai posé la question hier, vous m'avez dit non, qu'il n'y avait pas de négociations qui se faisaient avec le gouvernement fédéral pour d'autres ententes de construction partagée. Est-ce que, dans le cas du réseau de Masson à Thurso, il y a des discussions avec le fédéral pour une participation financière?

M. Brassard: Il n'y a pas eu de contact encore ou d'échange jusqu'à maintenant, mais nous souhaitons les contacter à cet égard. Nous souhaitons leur en parler et avoir des échanges avec le gouvernement fédéral sur une éventuelle participation financière. On souhaite le faire.

M. Middlemiss: Est-ce que ce serait seulement pour l'autoroute 50 ou ça ferait partie d'une discussion pour tout le réseau routier du Québec? Parce que, hier, on parlait de la...

M. Brassard: Oui, il y avait la 389; on ne l'a pas oubliée, celle-là. Mais de façon plus ciblée sur la 50. Compte tenu de l'entente CCN, compte tenu de cette entente-là qui existe déjà, alors il y a des discussions à avoir avec le fédéral pour voir comment on peut aménager une participation fédérale à la construction de tronçons de la 50.

M. Middlemiss: Toutefois, je pense que la raison pourquoi ça arrêtait à Masson, c'est que c'était le territoire de la CRO qui correspondait...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...à la région de la capitale nationale. À l'extérieur de ça, à l'est comme à l'ouest, ce n'est pas... C'est la raison pourquoi c'était la CCN qui était là, en réalité.

M. Brassard: Je sais, mais on veut les sonder pour voir s'il n'y a pas de l'ouverture pour être plus souple quant au territoire couvert.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, est-ce que la 50, ce serait une des routes dont vous avez indiqué que le péage, ce seraient des nouvelles routes et pas nécessairement des routes existantes? Est-ce que la 50, ça en est une que vous voyez comme étant une possibilité d'atteindre... L'objectif, ce serait d'avoir une route à péage avec le privé ou... Le privé seulement?

Autoroutes à péage

M. Brassard: Quand j'évoque le péage sur de nouvelles autoroutes ou de nouveaux tronçons d'autoroutes, je le fais en liaison avec l'implication ou l'intervention de promoteurs privés. S'il y a des promoteurs privés qui sont intéressés à construire des tronçons d'autoroutes au Québec — c'est l'ouverture qui a été faite dans le discours du budget, une phrase; elle n'est pas longue mais elle est quand même significative — et, à partir du moment où des promoteurs privés investissent dans la construction, évidemment, comme c'est une entreprise privée, donc ils doivent retrouver leur capital, se rembourser sur une certaine période. Là, à ce moment-là, le péage peut être envisageable pour permettre aux promoteurs privés de retrouver leurs investissements.

● (16 heures) ●

C'est évident que, pour qu'un tronçon d'autoroute intéresse vivement des promoteurs privés, il faut qu'il y ait un volume de circulation tel que, en faisant des projections dans l'avenir, ils soient assurés que le péage leur rapporte suffisamment pour retrouver leur mise. C'est évident. Est-ce que la 50 entre dans cette catégorie? Je sais que le député de Papineau, M. MacMillan, m'a dit à deux ou trois reprises qu'il avait contacté des promoteurs privés, des firmes privées qui avaient montré de l'intérêt pour des investissements privés sur l'autoroute 50. Moi, je lui ai répondu tout simplement qu'une hypothèse comme celle-là, ça correspondait à l'ouverture que le ministre des Finances a faite dans le discours du budget et que, si ça se confirmait par la suite, bien, nous serions intéressés à examiner une proposition que ces firmes-là pourraient nous faire.

Alors donc, il ne m'a pas assuré que ça marcherait, mais il m'a indiqué qu'il poursuivait ses démarches auprès de firmes, d'entreprises, qu'il m'en reparlerait et que, si le projet prenait un peu plus forme, il solliciterait, à ce moment-là, une rencontre pour que l'on puisse échanger avec ces entreprises intéressées. C'est à ce stade-là. Alors, c'est dans ce sens-là que je dis que, si le privé apparaît dans le décor et devient un investisseur important de la 50, si ça arrivait, c'est évident que, à ce moment-là, il faudra

peut-être envisager d'installer ou d'instaurer un système de péage. Sinon, comment pourraient-ils être intéressés?

M. Middlemiss: Si je comprends bien, M. le Président, le ministre me dit bien que, s'il n'y a personne qui voit une possibilité de faire des profits et que l'entreprise privée n'est pas intéressée à s'embarquer, la 50 a une priorité quand même et que...

M. Brassard: Bien, ça, c'est toujours dans le plan de transport, et le dossier continue son cheminement: le BAPE et, après ça, l'expropriation et les plans et devis. Et, s'il n'y a pas d'intérêt du côté du privé, bien, c'est le gouvernement qui va faire cheminer le dossier jusqu'à terme avec, peut-être, c'est ce qu'on souhaite, une contribution fédérale. Mais, avec l'appel qu'on fait ou l'appel qu'on a lancé, l'ouverture qu'on a manifestée, on sait très bien que, compte tenu des volumes de circulation qui sont très variables d'une autoroute à l'autre, il y a des tronçons qui ne susciteront probablement jamais d'intérêt de la part du privé, parce que, même en installant du péage sur ces tronçons-là, ça ne rapporterait pas suffisamment pour qu'ils retrouvent leur mise de fonds. Alors donc, dans ces conditions-là, bien, c'est le gouvernement, c'est le ministère des Transports qui devra assumer sa mission qui est la sienne et construire ces tronçons d'autoroute, les développer.

Prenons le cas de la 73 en Beauce, je ne suis pas certain qu'il y ait beaucoup de promoteurs privés ou de firmes privées qui soient intéressés à aller investir de ce côté-là. Par contre, dans la grande région de Montréal, compte tenu du volume élevé de circulation, il y a probablement, sans doute, des tronçons qui pourraient fortement intéresser les promoteurs privés. Et, encore une fois, ce que j'ai dit, ce qu'on retrouve dans le discours du budget, ce que je répète publiquement à chaque occasion que j'ai, c'est qu'on est ouvert. Si vous avez des projets ou des propositions à nous faire, faites-les. On va les regarder avec beaucoup d'intérêt.

M. Middlemiss: Dans le cas de la 50, c'est quoi, les estimés du nombre de véhicules par jour? Et, avec ces véhicules-là, est-ce qu'on prévoit construire un quatre voies ou un deux voies dans un premier temps?

(Consultation)

M. Brassard: Les volumes de la circulation entre Masson, Angers et Thurso sont de l'ordre de 6 500, puis ça baisse après Thurso. Là, on baisse autour de 5 000 jusqu'à Lachute. Ça augmente à partir de Lachute, ensuite, jusqu'à...

M. Middlemiss: En direction est et ouest? Dans les deux directions ou c'est juste en direction est de Lachute que ça augmente?

M. Brassard: En direction ouest de Lachute, ça baisse. C'est en direction est de Lachute que ça augmente.

M. Middlemiss: Deux tronçons: un qui est en construction puis l'autre qui est terminé.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et, pour ça, on parle de quoi? De 8 000, 9 000 pour ceux-là?

M. Brassard: Lachute, ça tourne autour de 9 000, 9 100, peut-être 10 000. Sur le boulevard Mirabel, on approche les 12 000.

M. Middlemiss: Donc, avec ce nombre de véhicules, est-ce qu'on a indiqué que ce serait deux chaussées? On ne ferait pas le quatre voies immédiatement? Est-ce que ce serait ça, la position du ministère, comme la partie entre Lachute et Mirabel?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Gagnon: Oui, brièvement, les commentaires ou les réponses que M. le ministre a fournis tantôt en regard du péage pour les autoroutes, est-ce que ça pourrait s'appliquer à d'autres types d'infrastructures, cette ouverture?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon: J'ai trouvé ça par hasard.

M. Brassard: L'ouverture faite par le ministre des Finances vaut aussi pour d'autres types de structures.

M. Gagnon: Je voulais m'en assurer.

Contrats avec les compagnies d'asphaltage

M. Middlemiss: De façon un peu générale, je veux toucher des petits sujets comme... Quel est l'état du dossier dans les contrats négociés, qu'on appelait, dans le passé, avec les usines d'asphalte? Je sais que, il y a un bon bout de temps, on pensait ou on regardait si on devrait aller en soumissions publiques au lieu d'utiliser la méthode de négociation avec les usines. Est-ce que ce dossier-là a évolué ou on a l'intention de maintenir le système qui existait?

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de modifications au mode d'octroi du contrat. La conclusion à laquelle on arrive, c'est que ça fonctionne bien. Ça fonctionne bien, et, donc, on n'a pas jugé pertinent de le modifier. On le maintient. Alors, pour les moins de 250 000 \$, contrat tarifé à l'entrepreneur dont le montant estimé des travaux est le plus bas en tenant compte des

coûts de transport; de 250 000 \$ à moins de 500 000 \$, il y a toutes sortes de règles, également, concernant les distances: moins de 50 km des travaux; puis 500 000 \$ et plus, bien, là, c'est l'appel d'offres public. Et, effectivement, entre 250 000 \$ et 500 000 \$, si on juge plus avantageux d'aller en appel d'offres, il y a aussi une possibilité d'aller en appel d'offres plutôt que sur invitation.

• (16 h 10) •

M. Middlemiss: En d'autres mots, on croit encore que le système qui est en place est très équitable pour les régions et que, au point de vue du coût, en réalité, on n'aurait aucun avantage à aller en soumissions publiques?

M. Brassard: C'est notre évaluation. C'est notre conclusion.

Construction de routes en béton-ciment

M. Middlemiss: C'est bien. Cette année, dans les travaux de développement, est-ce qu'on prévoit avoir de la construction en béton-ciment?

M. Brassard: Oui. Il devrait y en avoir plus que l'an passé, je pense.

(Consultation)

M. Brassard: Il est supposé y avoir une liste, là. J'avais demandé une liste. On va faire venir une liste. Mais, effectivement, cette année, comme remarque générale, on en fait plus que l'an passé. Il y a un contrat, entre autres, qu'on n'avait pas donné, finalement, l'an passé, à la suite d'un appel d'offres pour la 40 parce que le nombre d'entrepreneurs était tellement limité qu'on s'était retrouvé avec un écart considérable entre ce qu'il y avait comme offre puis l'évaluation qu'on avait faite. C'était vraiment trop considérable, et on n'a pas donné suite. Il y avait un problème de garantie aussi. L'an passé, on demandait une garantie de 10 ans, et ça limitait de beaucoup le nombre des entrepreneurs à se qualifier. Cette année, dans le cas du béton, on demande une garantie de 5 ans. À ce moment-là, je pense que la concurrence va être suffisante pour que, entre autres, pour le projet de la 40, on ait des offres qui nous permettent d'accorder le contrat à un niveau acceptable.

Une voix: ...

M. Brassard: L'an passé? Oui, l'écart était important: plusieurs centaines de mille. De l'ordre de 30 % d'écart. Alors, c'était, je pense, tout à fait pertinent de ne pas donner suite. Alors, on revient cette année, puis je pense que, cette année, avec l'abaissement de la garantie de 10 à cinq ans, il devrait y avoir plus d'entreprises qui vont être intéressées à faire une soumission. Et le prix qu'on va accorder va être pas mal plus près de l'estimation qu'on a faite.

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

**Admissibilité de firmes
à des contrats de déneigement**

M. Gagnon: Oui, sur le même sujet. C'est une question incidente, cependant. Est-ce que cette révision de critères que vous faites s'applique aussi pour d'autres types de contrats que le ministère accorde? Je pense tout particulièrement à toute la question du déneigement, parce qu'il y a des entreprises qui ont de l'expérience ailleurs que dans les champs que le ministère a identifiés qui pourraient être prises en compte et qui pourraient être mises en concurrence avec des entreprises actuelles et obtenir des prix hautement compétitifs. Des entreprises qui peuvent à l'occasion faire des travaux pour des sociétés comme la société Hydro-Québec, parce que ce type d'intervention là n'est pas pris en compte actuellement.

M. Brassard: Mais c'est quand même du travail similaire à ce qui se fait sur les routes.

M. Gagnon: Oui, oui.

M. Brassard: Je comprends la problématique, mais ça n'a pas donné lieu à des changements dans les règles pour ce qui est du déneigement.

M. Gagnon: Mais voulez-vous amorcer une révision en tenant compte de ces aspects-là?

(Consultation)

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que ces entreprises qui ont fait des travaux ailleurs que sur leur réseau routier supérieur, particulièrement du côté de la Baie-James, depuis l'an passé, là, maintenant, on prend en compte leur expérience.

Une voix: Pour l'année prochaine.

M. Brassard: Pour l'an prochain.

M. Gagnon: Mais, dans votre réponse, est-ce que c'est limité au territoire de la Baie-James? Je regarde, là, une région comme la Côte-Nord pourrait être englobée dans cette révision?

M. Brassard: On a inclus Hydro-Québec et Société de la Baie-James au gouvernement fédéral. Alors, je pense que ça devrait couvrir pas mal tout.

M. Gagnon: Ils sont satisfaits?

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: Merci.

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

**Construction de routes
en béton-ciment (suite)**

M. Middlemiss: Oui. Pour revenir à la construction en béton-ciment, vous vous souviendrez que, dans mes remarques préliminaires, j'avais soulevé que, pour le comportement des chaussées, j'avais été surpris de voir qu'il y a des routes qui ont été construites il y a à peine trois, quatre ans ou cinq ans et que le comportement de la chaussée n'était certainement pas, d'après moi, acceptable. Sauf que j'ai remarqué — et ce n'est pas parce que j'ai un préjugé favorable pour le béton-ciment — que la partie qui avait été faite en béton-ciment sur la 40, il y a deux ans passés, a un comportement presque...

M. Brassard: Impeccable.

M. Middlemiss: Oui, du moins, à conduire, là, hein? Et on s'aperçoit qu'il n'y a pas de fissurations. Ça roule très, très bien. Et je voulais en profiter pour poser la question au ministère: Est-ce qu'on peut expliquer pourquoi, certaines routes, le comportement après un an, après deux ans... Est-ce que c'est un problème de fondations, de sous-fondations? Je ne pense pas que ce soit un problème de béton bitumineux, parce que je pense qu'on a réussi à se donner du béton bitumineux qui résiste à l'orniérage. Mais il y a de la fissuration, il y a des dépressions et même du soulèvement dû au gel.

(Consultation)

M. Brassard: Bon, d'abord, pour ce qui est du béton-ciment, c'est évident que c'est un matériau plus résistant et d'un meilleur rendement que le bitume, l'asphalte. Par contre, c'est plus coûteux, et, donc, on l'utilise, on y a recours sur des tronçons ou sur des routes qui sont très, très achalandées. Il faut qu'il y ait un achalandage très élevé pour qu'on consente à aller du côté du béton-ciment, puisque c'est beaucoup plus coûteux.

Qualité de construction des routes

Maintenant, je ne suis pas un expert en la matière, mais c'est évident qu'il y a sûrement des routes qui ont des faiblesses au niveau de la fondation, du drainage, ce qui explique que ça se fissure plus rapidement, que ça subit les effets du gel de façon beaucoup plus prononcée, plus accentuée et que, à ce moment-là, quand on prévoit des investissements, quand on a des tronçons de route qui sont dans cet état, il y a lieu, avant de poser un revêtement bitumineux, de refaire ou d'améliorer la structure de la route puis la fondation de la route. Le cas de la 155 nord entre La Tuque et Chambord est un bel exemple. L'état de la route est pitoyable, c'est le moins que l'on puisse dire. Il y a un trafic lourd très intense, et il y a un problème, à bien des égards, de structure même de la route.

M. Middlemiss: M. le Président, je peux comprendre pour des routes qui ont été construites il y a 10, 15, 20, 30 ans. Moi, je parle de routes récentes. Et peut-être que la question que je devrais poser, c'est: Est-ce que le ministère a constaté, lui, qu'il y en a des nouveaux tronçons qui ont été construits récemment et que leur comportement n'est peut-être pas à la hauteur? Et c'est quoi, la cause? Est-ce que c'est le drainage? Est-ce que c'est les fondations, les sous-fondations? C'est quoi, la cause?

• (16 h 20) •

Je vais vous donner comme exemple, moi, McConnell-Laramée, entre autres, et l'autoroute 5 sur laquelle je me suis promené, et je me dis: On vient de dépenser des millions de dollars. Et je suis certain que ce n'est pas seulement dans la région de l'Outaouais, ça peut être un peu partout. Et, dans le but de prévenir que ça se produise encore, parce que, après ça, notre estimé de 5, 10, 15 ans de vie de ces routes-là n'est peut-être pas nécessairement réel...

M. Brassard: Sur McConnell-Laramée, justement, il y a une fiche où on fait le constat que vous indiquez. On dit: Pour remédier au problème, il aurait fallu — il aurait fallu — placer les conduites sous la ligne de gel, exécuter des transitions 1-20 ou choisir une section pourvue d'un système de drainage permettant d'éliminer les multiples tranchées transversales à l'endroit de chacun des puisards. On se rend compte que...

M. Middlemiss: Moi, je pose la question: Pourquoi on ne l'a pas fait? Puis ce n'est pas un blâme, là, hein? Je me dis que c'est peut-être de le regarder et de dire: Regardez, à cause de ça, on devrait s'assurer que, dorénavant, ça ne se reproduise pas. Je pense qu'on a eu les mêmes problèmes sur la 73, à un moment donné, où on n'avait pas fait les transitions. Et ça, ça date de quelques années. Donc, est-ce que, au ministère, on est en train de regarder ça et qu'on se donne de nouvelles normes ou de nouvelles façons de faire la conception pour que ça dure le plus longtemps possible?

(Consultation)

M. Brassard: Ça m'apparaît évident qu'il va falloir être plus attentif à ce genre de problème là quand on fait les plans et devis, puis que les entrepreneurs soient bien avisés. On envisage ce qu'on appelle des devis de performance pour que les entrepreneurs soient soumis à de pareilles exigences puis que ce genre de problème là n'apparaisse plus. Par contre, il y a des tronçons de route où on se rend compte que la qualité est excellente. J'emprunte souvent la route 175 du côté de Charlesbourg, le tronçon qu'on a construit il y a quelques années...

M. Middlemiss: La 73?

M. Brassard: La 73 — oui, c'est ça — qui débouche sur le boulevard Talbot. Toujours d'excellente qualité.

Ça ne bronche pas d'un poil depuis quand même quelques années. Ça ne bronche pas du tout. Alors, c'est la preuve qu'on peut faire de bonnes routes. Puis elle n'est pas en béton, elle est en asphalte.

M. Middlemiss: Ce qui arrive, c'est que, au point de vue de la population, ils réalisent qu'on dépense des millions de dollars, et, un an après, c'est déjà dans l'état d'autres routes qui existaient et qui ont 15 ou 20 ans. Et c'est surtout dans le sens de pouvoir prévenir que des choses comme ça se représentent et que, si on doit changer... Et je ne sais pas si le ministère fait un peu de recherche, retourne voir les routes qui ont été construites et dit: Maintenant, là, le design qu'on avait pour ça, c'est certainement de l'analyser et de dire: Regardez, si on doit poser d'autres gestes ou changer nos normes, qu'on les change pour ne pas que ça se représente.

M. Brassard: C'est ce qu'on doit faire. Je reconnais et je conviens que c'est ce qu'on doit faire.

Le Président (M. Lachance): Je crois que le point que vous soulevez, M. le député de Pontiac, est très pertinent. Moi-même, j'ai eu l'occasion d'observer des travaux qui ont été réalisés sur la route 277, et la question qu'on se pose c'est: Est-ce que les plans et devis ont été faits de façon inadéquate ou bien si l'entrepreneur n'a pas fait son travail tel quel, convenablement? Et, vous avez raison, en vertu de la saine gestion des fonds publics, on se fait interpellé. Et, si quelqu'un est responsable, est-ce qu'il y a des suivis? Est-ce qu'il y a des conséquences? Est-ce qu'on sait qui est responsable? Et qu'est-ce qu'on fait avec ça? C'est tellement dispendieux. On comprend que le climat que nous avons est assez épouvantable, mais peut-être que c'est mieux d'en faire un peu moins puis de le faire comme il faut et avoir la paix avec ça pour un certain nombre d'années.

Je pense qu'on ne peut pas faire autrement que d'être d'accord avec cette vision des choses, mais, moi, ce qui m'inquiète un petit peu, là, c'est... Bon, nous, comme représentants de la population, des payeurs de taxes, peut-être qu'il se passe des choses à l'interne, mais on ne le sait pas. Quand on constate un phénomène comme celui-là, est-ce qu'il y a des conséquences? Et je ne parle pas de travaux réalisés il y a cinq, six ans, là, je parle de travaux réalisés il y a à peine deux ans, moins de deux ans, puis qui ont été dispendieux.

M. Brassard: Je suis d'accord avec vous, M. le Président. Je suis d'accord avec le député de Pontiac, il faut éviter de se retrouver avec un problème comme ça. Il faut éviter d'en arriver à des notes comme je viens de voir: On aurait donc dû. On aurait donc dû. Il faut que le ministère des Transports se retire, déchire sa carte de membre du club «On aurait donc dû».

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

M. Gagnon: Oui. Sur le même sujet, une brève question: Est-ce que le ministère a déjà entrepris des poursuites à l'égard des entrepreneurs qui n'ont pas réalisés les travaux à la satisfaction du ministère?

M. Brassard: Ça arrive. Ça, ça arrive, et, à ce moment-là, on retient des versements là aussi, quand on n'est pas satisfait de la qualité des travaux. Sur je ne sais combien de contrats qu'on accorde par année — c'est des centaines et des centaines de contrats — alors, oui, ça arrive que, après examen des travaux ou suivi des travaux, on n'est pas satisfait de la façon dont l'entrepreneur assume son contrat, puis ça peut parfois se traduire par des poursuites. Ça se traduit aussi par des versements qui ne se font pas. On retient les versements.

M. Gagnon: Quand on observe ces vallonements-là ou ces travaux-là qui...

M. Brassard: On demande aussi de refaire les choses, de refaire les travaux, parce qu'il y a quand même un suivi qui se fait de ces travaux-là. Il y a un contrôle des travaux, et, quand on constate des manquements de la part de l'entrepreneur à l'égard du contrat puis des plans et devis, on exige qu'il s'y conforme. Ça, on le fait.

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

● (16 h 30) ●

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. J'avais aussi soulevé, au moment de la comparaison du sous-ministre des Transports devant la commission, la structure à Rigaud, sur l'autoroute 40. Ça en est une où on avait fait des travaux, je ne pense pas que ça fasse cinq ans, et déjà on a un différentiel entre la structure et les accotements. Est-ce qu'on surveille de près? Est-ce qu'on est allé constater pour tenter de déterminer pourquoi l'écart est aussi large? Je suis convaincu que, lorsqu'on a décidé de faire ces travaux-là, on avait assumé que l'affaissement — parce que c'est une couche d'argile — était rendu à un point où on pouvait arriver à reconstruire et qu'à ce moment-là ce serait minime. Mais on dirait qu'il y a une deuxième... Je ne sais pas si vous êtes déjà passé à Rigaud, sur la 40 vers Ottawa, vous allez voir que c'était déjà...

M. Brassard: Abrupt?

M. Middlemiss: Oui. C'est très abrupt parce que la structure est sur des pieux, elle ne bouge pas. Les approches sont sur le sol qui, lui, bouge. J'ai assumé, moi, lorsqu'on a décidé de dépenser ces quelques millions de dollars, qu'on était satisfait sur le plan technique. L'affaissement était fini, ou presque fini, et c'est pour ces raisons-là qu'on a refait les approches. Mais je vois que ça recommence encore.

M. Brassard: Là, je vous avoue que c'est des dimensions très techniques. Je demanderais peut-être à M. Tourigny de tenter une réponse.

M. Tourigny (Yvon): C'est sûr que là on parle d'un remblai qui tasse. C'est pour ça qu'il a fallu faire des travaux il y a quatre ou cinq ans. C'est des sols de faible consistance. On est dans un genre de sol qui fait en sorte que la plupart des travaux que l'on connaît, on n'a pas trouvé encore totalement la fin des tassements. Alors, on fait des réparations. On les fait avec des matériaux qui ont le moins de poids, de manière à mettre le minimum de poids sur le sol pour qu'il y ait un minimum de tassement. Alors, dans ce cas-là, contrairement aux autres structures, on n'a pas de dalle à l'approche du pont. Normalement, quand le sol le permet et que le remblai le permet, à l'extrémité du pont et dans la pente du remblai, on va placer une dalle en béton de ciment, de manière à faire la transition entre la structure et le remblai. Dans le cas dont on avait parlé, les vérifications que j'ai fait faire, c'est que cette dalle-là n'est justement pas là, dans le concept de réparation de cette partie-là du remblai.

M. Middlemiss: Vous êtes en train de me dire qu'on aurait dû avoir ça? C'est ça que vous me dites?

M. Tourigny (Yvon): Non, je ne dis pas qu'on aurait dû en avoir, je dis qu'il n'y en a pas, compte tenu du type de remblai qui est là. Donc, le comportement n'est pas le même que l'on retrouve à d'autres structures où les sols en place ont permis une technique de remblai plus conventionnelle qui comprend également cette dalle de béton qui fait le point, la transition entre les sols et le pont.

Le Président (M. Lachance): Pour les fins du *Journal des débats*, vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Tourigny (Yvon): Yvon Tourigny.

Le Président (M. Lachance): M. Yvon Tourigny. Très bien.

M. Middlemiss: O.K. Donc, la question que je me pose, c'est: Lorsqu'on a décidé de faire des travaux de cette envergure-là, est-ce qu'on avait des indications que l'affaissement des approches était terminé? Parce que je connais ça un peu, de ma formation, et on peut prédire qu'après 15, 20 ans normalement on a une courbe qui démontre que l'affaissement qui va venir après n'est presque rien, et c'est à ce moment-là qu'on fait des travaux d'envergure. Je veux dire, regarde, on est assuré, à moins qu'il n'y ait eu une compression secondaire, qu'on ne pouvait pas prévoir, de ce montant-là.

C'est pour ça que je me pose la question. Dorénavant, avant de faire des travaux de cette envergure-là, il me semble qu'on devrait s'assurer là aussi qu'on n'est pas en train de dépenser des millions de dollars pour s'apercevoir qu'un an plus tard on a le même problème qu'on avait tenté de corriger.

M. Tourigny (Yvon): Effectivement, vous avez raison. On est à la recherche de techniques qui nous

permettaient d'avoir une intervention qui ne nous demande pas de revenir. Mais, dans les sols de faible consistance, on peut confirmer qu'on n'a pas encore trouvé les techniques parfaites. Dans ma région — et les collègues, la même chose, dans la région de Montréal — on a énormément de chemins, de remblais qui sont en sols de faible consistance et où on est obligé d'intervenir constamment parce qu'il y a un affaissement des sols par le poids du remblai. Je sais qu'il y a des recherches qui se font là-dessus. Il y a des essais qui se font actuellement avec différents matériaux dont on a parlé — je pense que c'était hier — soit de styrofoam, copeaux et autres, qui ont des densités faibles, donc des poids faibles.

M. Middlemiss: Sur ça, je pourrais peut-être vous suggérer... Je sais d'expérience que le Conseil national de recherches, à Ottawa, sur le Queensway, avait le même problème. Ils avaient fait des études et ils avaient démontré que la consolidation arrêta un bout de temps, et ça s'est produit tel que prévu. Ils n'ont pas fait de réparations majeures avant d'en être arrivés à ce point-là. J'étais là, au ministère, lorsqu'on a fait les travaux et j'avais présumé qu'on était satisfaits, que c'était fini. Et c'est pour ça qu'on dépensait les sommes d'argent qu'on dépensait, parce que là, maintenant, on n'aurait plus d'affaissements appréciables.

En tout cas, moi, je peux vous suggérer, si vous voulez avoir des renseignements sur de la recherche pratique... Ils ont instrumenté les remblais, les structures, et, après tant d'années, ils ont dit: Voici, c'est comme ça que ça va se comporter. Et ça s'est comporté comme ça.

Je vous parle de profondeurs de 50 pi et de 60 pi. Peut-être pas autant que la 40, dans ce coin-ci, mais je parle d'épaisseurs qui causeraient des affaissements de 2 pi, globalement. Dans ce sens-là, dans un but de prévention, lorsqu'on s'embarque dans des choses de cette nature-là, qu'on puisse prévoir et le faire.

M. Brassard: Oui. On va certainement vérifier et essayer d'obtenir ces informations.

Tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine

M. Middlemiss: Le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, je m'aperçois que, dans une direction, il est très bien éclairé et, dans l'autre... je n'y suis pas passé depuis dimanche, je ne sais pas s'il va s'améliorer. Mais, à chaque fois que je passe, il y a une amélioration.

M. Brassard: Le nouveau système d'éclairage s'est terminé le 18 avril, donc il y a peu de temps.

M. Middlemiss: Il me semble qu'en direction de Québec, quand je suis passé, ils ne fonctionnaient pas tous. Je sais qu'en direction de Montréal, quand je suis passé la semaine dernière, ils fonctionnaient. Je peux me tromper, mais... Maintenant, en d'autres mots, on a réglé les problèmes. La facture va être de combien, comparativement au coût prévu?

M. Brassard: Combien de plus?

M. Middlemiss: Oui. Le coût additionnel comparativement au coût prévu.

M. Brassard: Le coût additionnel est autour de 1 700 000 \$. De plus.

M. Middlemiss: De 1 700 000 \$ de plus?

M. Brassard: Sur un projet de 25 000 000 \$ plus les mesures de mitigation, ça fait une trentaine de millions. Donc, 1 700 000 \$.

M. Middlemiss: La dernière fois où le ministre et moi avons échangé sur ça, on m'avait indiqué qu'il y aurait peut-être une réduction de l'intensité de la lumière. Est-ce que c'est encore ça? Il va y avoir moins de lumens que ce qu'on avait prévu?

● (16 h 40) ●

M. Brassard: C'est un éclairage qui est conforme aux normes. Allez, M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Dans les luminaires, il y a deux ou trois critères qui sont importants. Il y a la force même et il y a l'homogénéité de cette force. En termes d'intensité même de la lumière, c'est moins intense que ça ne l'était lors de la première opération, mais c'est plus élevé que les normes, en termes d'homogénéité. Donc, une lumière qui est plus égale partout, c'est meilleur que c'était lors de la première pose.

M. Middlemiss: Sauf que, si on avait pu avoir le système qu'on avait conçu, à ce moment-là l'homogénéité et l'intensité seraient plus que ce qu'on n'a. C'est ça que vous me dites?

M. Tourigny (Yvon): Non. L'homogénéité est plus grande avec le système que l'on a ici.

M. Middlemiss: Qu'avant?

M. Brassard: La luminosité est un peu plus faible, mais l'homogénéité est meilleure.

M. Middlemiss: Comparativement à la conception et non pas comparativement à ce qui existait avant.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Avec une réduction de l'intensité, qu'est-ce qu'on a fait pour rendre ça plus homogène?

M. Brassard: On l'a répartie. La lumière est mieux répartie.

M. Middlemiss: Plus proche dans la direction longitudinale. Combien de sections de lumière aviez-vous prévues? Quatre de large? Toutefois, vous les avez rapprochées dans la direction longitudinale du tunnel.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, sur le même sujet? Non?

Dépenses en matière de travaux routiers

M. Deslières: Non. S'il y a d'autres questions, je peux attendre. Ça va? Changement de sujet, complètement. Chaque année, au cours de l'étude de ces crédits, on parle toujours de crédits périmés. Je me rappelle que, l'an passé, le député de Pontiac... et dans les autres commissions, on en a parlé également, et pour cause. Est-ce que, cette année, au ministère du Transport, on a eu encore cet effet de crédits périmés, parce qu'il y a des contrats qui n'ont pas pu être effectués, on n'a pas eu le temps de faire des transferts et de les substituer par d'autres contrats?

Le Président (M. Lachance): Je vous fais remarquer amicalement, M. le député, que c'est bel et bien le ministère des Transports, au pluriel.

M. Deslières: Excusez-moi. Excusez-moi. J'encaisse.

M. Brassard: Je suppose que le député fait surtout référence, évidemment, à des crédits périmés reliés aux travaux routiers?

M. Deslières: Oui, oui.

M. Brassard: C'est ça, reliés aux travaux routiers. C'est vrai que, quand on en avait parlé l'année dernière, le député de Pontiac avait signalé qu'en matière de travaux routiers, je ne me souviens plus, à l'époque, je pense qu'il y avait plusieurs millions de crédits périmés. Il avait trouvé ça anormal, et je me souviens très bien que je lui avais donné raison. Quand tout le monde conclut qu'on n'investit pas suffisamment dans le réseau routier, qu'au moins on dépense ce qui est prévu dans les crédits.

Cette année, en 1996-1997, j'ai beaucoup insisté sur cet aspect-là et, effectivement, en ce qui a trait aux travaux routiers, on a dépensé ce qui était prévu. Ce qui était programmé et ce qui était planifié, on l'a dépensé. Le volume de travaux qu'on envisageait de faire compte tenu des crédits disponibles prévus, on l'a fait à 1 000 000 \$ près, disons. Sur 435 000 000 \$ de travaux, à 1 000 000 \$ près on a dépensé ce qui était prévu.

M. Deslières: Pour arriver à ça, est-ce qu'on a été obligé de faire beaucoup de substitution de travaux?

M. Brassard: Sur 435 000 000 \$ de travaux, oui, il y a des mouvements, il y a des contrats qui sont un peu retardés. Par contre, il y en a d'autres où on peut aller plus vite. Les appels d'offres, on accorde le contrat à un niveau moins élevé qu'on ne l'avait évalué. Ça se produit fréquemment. L'ensemble de ces mouvements-là, quand on regarde le solde, c'est que, grosso modo, on a dépensé ce qu'on avait prévu.

M. Deslières: Et, naturellement, plus on enclenche rapidement le processus d'octroi de contrat, plus on peut se revirer de bord.

M. Brassard: Tout à fait. Et, cette année, on va vraiment aller en appel d'offres plus tôt que l'an passé, et c'est voulu, c'est délibéré.

M. Deslières: Donc, la même rigueur s'applique cette année.

M. Brassard: Cette semaine, je pense qu'il y a un grand nombre d'appels d'offres qui vont se faire, ce qui veut dire que...

M. Deslières: La même rigueur va s'appliquer cette année.

M. Brassard: Tout à fait. C'est 515 000 000 \$, via le Fonds, qui sont prévus pour les travaux routiers. Vous pouvez être assuré et je peux assurer la commission que mon intention, comme ministre, c'est qu'on dépense 515 000 000 \$. Tout va être mis en oeuvre pour ça.

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

M. Rivard: M. le ministre, on a adopté en décembre dernier une nouvelle loi de sécurité routière qui permet à un individu dont c'est la première offense pour laquelle son permis est suspendu d'avoir, au bout de trois mois, le nouveau bidule qui permet l'antidémarrage de l'auto s'il est en état d'ébriété. Lorsqu'on avait constaté que cette loi-là, au lieu de devenir effective dès l'adoption, il y avait un délai d'environ un an, c'était à cause que ça prenait le temps au manufacturier de s'implanter. Avez-vous des nouvelles à l'effet qu'ils seront en temps, ce qui veut dire applicable d'ici à la fin de l'année, ou s'il peut y avoir un retard?

M. Brassard: Ça va être prêt selon les dates de mise en vigueur prévues dans la loi. Donc, ça veut dire qu'au début juillet la partie concernant l'accès graduel au permis pour les jeunes, la tolérance zéro pour les jeunes, à partir de juillet, ça va être en vigueur. Même chose aussi pour les écoles de conduite. Le système d'accréditation va bien. Il y aura un assez grand nombre d'écoles qui seront accréditées soit par le Club automobile, qui est un organisme accréditeur, soit par la ligue de la sécurité routière, qui également a le pouvoir d'accréditer. Les dates vont être respectées.

Donc, ça veut dire que l'accès graduel au permis, ça commence le 1er juillet et, en décembre de la même année, toutes les autres dispositions vont entrer en vigueur — on va être prêt — conduite sous sanction, possibilité d'installer ce bidule...

M. Rivard: En 1997?

M. Brassard: En 1997, oui.

M. Rivard: Parfait.

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

M. Middlemiss: Oui, juste pour revenir sur les crédits périmés. Je comprends que c'est 435 000 000 \$ qui ont été dépensés. Est-ce que la commission — ce n'est pas obligatoire aujourd'hui — peut nous envoyer la liste des projets qui ont été exécutés l'an passé? En passant, est-ce qu'il en a, de ces projets-là, qui étaient dans la zone où on a eu les inondations?

M. Brassard: Pardon? Excusez.

M. Middlemiss: Dans les zones où on a eu le déluge, est-ce qu'il y a de ces 435 000 000 \$? Si j'ai bien compris, c'était ça.

M. Brassard: Non. Les 435 000 000 \$, c'est la programmation régulière, évidemment avec les dépenses connexes, expropriations, tout ça, tout ce qui est relié aux travaux routiers, mais à la programmation régulière. Les travaux reliés au sinistre de juillet, c'est à part.

• (16 h 50) •

M. Middlemiss: Ça inclut toutefois le 25 000 000 \$ additionnel, le 75 000 000 \$ qu'on a mis au mois de février qui comprend 25 000 000 \$ pour les frais connexes...

M. Brassard: Les frais des activités connexes.

M. Middlemiss: ...quelque 11 000 000 \$ pour les intérêts pour l'emprunt provisoire, tout ça ensemble.

M. Brassard: Tous les projets, je ne sais pas si c'est vraiment possible, mais une ventilation la plus précise possible du 435 000 000 \$, oui, ça, il n'y aucun problème.

M. Middlemiss: ...

M. Brassard: On peut même la régionaliser, comme on l'a fait cette année, par axe: chaussée, infrastructure, activités connexes...

M. Middlemiss: Les ponts.

M. Brassard: Oui, les ponts, tout ça. Ça, on peut faire ça. On le transmettra au Secrétariat.

M. Middlemiss: Il y a aussi le programme d'infrastructures Canada-Québec. Il y a certainement un volet qui... On me dit, moi, que c'est le réseau routier. Donc, ça veut dire qu'à ce moment-là ça ne serait pas tripartite, mais bipartite. Est-ce qu'on a des projets? De quelle façon on va identifier... Est-ce que c'est le ministère des Transports qui va décider? En d'autres mots,

ça va être des projets qu'on a déjà prévus dans notre 500 000 000 \$ et quelques?

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: O.K. Et, à ce moment-là...

M. Brassard: Ça ne s'ajoutera pas.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va ajouter...

M. Brassard: C'est des projets qu'on va identifier et qu'on va soumettre, évidemment, au comité bipartite, parce qu'il y a un comité conjoint pour gérer le programme d'infrastructures. Mais, évidemment, c'est 42 000 000 \$, je pense, qu'il a prévu pour le réseau supérieur. Alors, ce n'est pas 42 000 000 \$ qui s'ajoutent aux 515 000 000 \$. Ça s'en va au fonds consolidé et, nous, on va avoir à identifier pour 42 000 000 \$ de projets, à l'intérieur de la programmation de 515 000 000 \$, et ces projets-là vont être réputés financés conjointement Québec-Ottawa.

M. Middlemiss: C'est 42 000 000 \$ chaque gouvernement ou 21 000 000 \$-21 000 000 \$?

M. Brassard: Un instant. Alors, le volet 1, qui porte sur le réseau supérieur, la participation fédérale, je disais 42 000 000 \$, c'est plutôt 45 000 000 \$. C'est 45 000 000 \$, contribution fédérale. Comme les municipalités ne sont pas impliquées, donc les 90 000 000 \$, les deux tiers, c'est le Québec. Alors, 90 000 000 \$ pour Québec; 45 000 000 \$, Ottawa. Alors, c'est 135 000 000 \$ de projets à l'intérieur du 515 000 000 \$ qu'on va identifier et soumettre au comité conjoint Québec-Ottawa, et qui seront à ce moment-là identifiés comme étant des projets routiers financés conjointement Québec-Ottawa.

M. Middlemiss: Donc, le fédéral va mettre, cette année, 45 000 000 \$ dans le fonds. L'an passé, c'était 21 000 000 \$; cette année, c'est 45 000 000 \$.

M. Brassard: En fait, ça va plutôt transiter vers le fonds consolidé. Le 45 000 000 \$ va transiter au fonds consolidé.

M. Middlemiss: Puis ça va être un échange, une affaire comptable?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est un peu comme l'augmentation de l'immatriculation. On a agi en dessous de la table. On est allé chercher un 30 \$ par individu en dessous de la table puis on a augmenté.

M. Brassard: Disons que c'est une heureuse coïncidence.

M. Middlemiss: Oui, oui, oui. D'accord. Les gens qui nous accusaient, nous autres, de faire de siphonnage, on l'a fait au moins en plein jour, on ne l'a pas fait au noir, je vous le garantis.

M. Brassard: Oh! Un instant, M. le Président! Je trouve que le député de Pontiac va un peu loin.

M. Middlemiss: On nous accusait d'avoir siphonné...

M. Brassard: Ce n'est pas du noir.

M. Middlemiss: ...mais on l'a fait ouvertement. C'était...

M. Brassard: On l'a fait ouvertement aussi.

M. Middlemiss: Non. Je me souviens que, lorsque je lui ai posé une question, le ministre avait été très spécifique de dire: Il y a une différence entre la prime de l'assurance et l'immatriculation. Il a dit: L'immatriculation, ça, ça va au fonds consolidé. Immédiatement, on savait que c'était une façon de l'amener au fonds consolidé, mais que, en retour, l'excédent des primes serait aussi disponible à ce moment-là. On verra qu'est-ce que ça va donner l'an prochain. Mais c'est un peu faire indirectement qu'est-ce qu'on nous a critiqué d'avoir fait.

M. Brassard: Non. C'est très différent, très, très différent.

M. Middlemiss: Donc, cette année, dans le projet des infrastructures Canada, 45 000 000 \$. Donc, il y a 135 000 000 \$ qui vont être inclus dans ce programme-là: le 90 000 000 \$ du...

M. Brassard: Il y a 135 000 000 \$ de projets routiers, dans le 515 000 000 \$, qui vont être identifiés comme étant des projets financés conjointement, deux tiers Québec, un tiers Ottawa. C'est comme ça que ça va fonctionner.

M. Middlemiss: Donc, le fonds consolidé va profiter d'un autre 45 000 000 \$ cette année...

M. Brassard: Tout à fait.

M. Middlemiss: ...qui n'apparaît pas dans les crédits.

M. Brassard: Oui, quoiqu'il faut quand même signaler qu'on passe de 435 000 000 \$ de travaux, l'an dernier, à 515 000 000 \$. Alors, il y a quand même une augmentation. Disons...

M. Middlemiss: Oui, mais il y a 105 000 000 \$ qui viennent de...

M. Brassard: ...qu'une partie de l'augmentation se trouve à être ainsi financée par la contribution fédérale, dans le cadre du programme d'infrastructures.

M. Middlemiss: Oui, sauf qu'il y a 105 000 000 \$ qui viennent de l'augmentation de l'immatriculation, là, 105 000 000 \$ qui viennent de là.

M. Brassard: Qui vont au fonds consolidé également.

M. Middlemiss: Oui. Très bien. C'est beau de voir qu'on va être capable de faire encore plus de travaux sur le réseau routier.

M. Brassard: C'est ça qui compte.

Voies réservées dans la région de Montréal

M. Middlemiss: Oui. Dans le plan de décongestion de Montréal, est-ce qu'il va y avoir des voies réservées?

(Consultation)

M. Brassard: En fait, dans le cadre de ce programme de décongestion ou visant à la décongestion, il y a les voies réservées et il y a aussi, évidemment, des stationnements d'incitation qui sont prévus, qui sont financés conjointement par le ministère des Transports et l'AMT, et d'autres partenaires également. Ce qui est prévu... Il y a un stationnement Deux-Montagnes, un stationnement du Ruisseau, un stationnement Bois-Francis, stationnement autoroute 10, autoroute 30, Pie IX nord, stationnement Radisson, stationnement La Prairie—Châteauguay, stationnement Châteauguay. Il y a huit stationnements d'incitation qui sont prévus, pour un coût total de 23 000 000 \$.

Il y a des voies réservées également: boulevard Pie IX sud, Pie IX nord, parc Côte-des-Neiges, René-Lévesque, pont Clément, boulevard des Laurentides, boulevard Saint-Michel, boulevard La Pinière, pont Lachapelle, pour 15 000 000 \$ au total, dont 11 000 000 \$ par le ministère des Transports.

Et puis il y a les terminus également qui sont prévus et qui sont aussi subventionnés: le Carrefour, Centre-Ville, Côte-Vertu, Repentigny, Longueuil. À cela s'ajoutent, bien sûr, le programme de revitalisation des stations initiales du métro de Montréal.

● (17 heures) ●

Alors, c'est comme ça qu'on va utiliser le 50 000 000 \$ prévu pour s'attaquer à la congestion montréalaise, principalement des stationnements incitatifs et des voies réservées, de façon à encourager, évidemment, le transfert intermodal de l'automobile vers le transport en commun. Mais, aussi, on fait un certain nombre d'interventions, le ministère comme tel, sur notre propre réseau routier, les autoroutes. Il y a un certain nombre d'interventions également qui sont faites dans le but d'accroître, d'augmenter la fluidité de la circulation.

Alors, ce n'est pas uniquement des investissements qui ont pour objet d'encourager le transfert d'un mode à l'autre, c'est aussi des interventions sur le réseau pour assurer une plus grande fluidité.

M. Middlemiss: Comme, par exemple, les voies de service de la 15?

M. Brassard: Par exemple, les voies de service de la 15, effectivement, c'est compris, c'est considéré, au ministère des Transports, comme une intervention qui a pour fin la décongestion. Ça entre dans l'ensemble des interventions pour fins de décongestion.

M. Middlemiss: Les stationnements, est-ce qu'ils sont reliés...

M. Brassard: Pas les voies de service de la 15, de la 25 plutôt.

M. Middlemiss: Excusez-moi, la 25. D'accord, je me suis trompé de numéro.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Les stationnements, il y en a qui sont... J'ai compris Deux-Montagnes. Est-ce que ça, c'est pour le train?

M. Brassard: Le train de banlieue.

M. Middlemiss: Il y en a d'autres, c'est pour les autobus?

M. Brassard: Il y en a d'autres que c'est pour...

M. Middlemiss: De la 10?

M. Brassard: ...le réseau d'autobus.

Trains de banlieue

M. Middlemiss: O.K. D'accord. En parlant des trains, est-ce qu'on a l'intention de faire des changements dans les trains de banlieue? Est-ce qu'on prévoit ouvrir d'autres routes, ou améliorer, ou d'augmenter celles qui existent déjà?

M. Brassard: Il y a une navette temporaire qu'on a mise en place du côté de Blainville, la gare Jean-Talon, pendant la période où on démolit et construit un nouveau pont à Rosemère, le pont Marius-Dufresne. Mais c'est vraiment temporaire. Je sais, évidemment, aussi que l'Agence métropolitaine, dans sa planification, envisage d'ajouter de nouveaux trains de banlieue, donc, du côté de Blainville en particulier. Il y a un autre projet aussi du côté de Saint-Bruno sur la rive sud. Nous, au ministère, évidemment, on n'est pas réfractaire parce que le train de banlieue de Deux-Montagnes connaît un succès remarquable, exceptionnel, un achalandage en pleine

croissance, ce qui fait, d'ailleurs, qu'il faut agrandir le stationnement. Le stationnement déborde, là, ça se stationne partout dans les rues avoisinantes à Saint-Eustache, et il faut agrandir. Ça veut dire que ça connaît un très grand succès. Je pense que c'est un projet qui a coûté cher ça — forcément, ça a coûté plusieurs centaines de millions au gouvernement: 300 000 000 \$ d'investissements — mais, au moins, on a la satisfaction de constater que ça marche. Ça marche très, très bien. Alors donc, ça explique les intentions de l'Agence d'extensionner son réseau de trains de banlieue.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a le même succès avec...

M. Brassard: Non. Bien, là, il s'agit de voir quand, par exemple. Ça fait partie des intentions, mais il n'y a pas encore de calendrier d'établi entre le ministère et l'Agence.

M. Middlemiss: O.K. Mais c'est l'Agence qui fait la planification, avec une participation dans l'achat et l'immobilisation de la part du ministère.

M. Brassard: Les programmes du ministère, en termes d'immobilisations, pourraient être éventuellement, à ce moment-là, utilisés.

M. Middlemiss: Le train de Rigaud, est-ce que celui-là fonctionne aussi bien ou...

M. Brassard: En termes d'achalandage, oui, c'est très bon aussi, le train de Rigaud. Évidemment, c'est plus manifeste du côté de celui de Deux-Montagnes parce qu'il entre en opération et qu'il a connu un grand succès.

Le Président (M. Lachance): M. le député Salaberry-Soulanges, sur ce sujet-là?

M. Deslières: Est-ce que ça dépasse les prévisions d'achalandage?

M. Brassard: Deux-Montagnes, oui. On n'avait pas prévu un pareil succès.

M. Deslières: Et on anticipe que c'est une tendance lourde?

M. Brassard: On l'espère, mais... Évidemment, ça va avec la qualité aussi. C'est évident. Il y a une bonne qualité de service, alors on présume que ça ne devrait pas connaître un déclin, puisque la qualité du service est très bonne, très élevée. C'est toujours difficile de faire des prévisions, mais je ne vois pas pourquoi — compte tenu de la qualité du service, donc ça veut dire que les usagers sont satisfaits, que ça répond à leurs besoins — on connaîtrait un brusque déclin. Probablement que, à un moment donné, il va y avoir comme un plafonnement, mais, pour le moment, jusqu'à maintenant, on a connu une croissance constante.

Une voix: D'autres sujets ou si...

M. Middlemiss: Ensuite, c'est le député de Richmond qui...

M. Brassard: Je me doutais bien...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...que le député de Richmond avait quelques dossiers.

Le Président (M. Lachance): Il est président de la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation. M. le député de Salaberry-Soulanges, pour poursuivre.

Autoroute 30

M. Deslières: Oui, merci, M. le Président. Sur un autre sujet, vous vous en doutez sûrement, l'autoroute 30. Ça doit vous dire quelque chose. Ha, ha, ha! Le collègue de Pontiac a parlé de l'autoroute 50, et c'était à propos. Alors, on sait que le ministère de l'Environnement a donné son aval aux audiences publiques pour l'automne, je crois, et on sait que le promoteur, c'est le ministère des Transports, M. le Président, qui va défendre, effectivement, le dossier, qui va répondre aux objections de sept, huit, 10, 15 groupes de personnes qui ont des désaccords sur le tracé. Alors, dans le sens où c'est le ministère des Transports qui est le promoteur, je suppose qu'on se prépare en conséquence et qu'on a mis une équipe en branle, de un. Et, de deux, je voudrais savoir qui va conduire l'équipe, qui va défendre le dossier auprès des commissaires du BAPE.

M. Brassard: Bien, vous présumez bien. C'est évident, c'est clair, ça va de soi que le ministère des Transports va défendre son projet.

M. Deslières: C'est parce que c'est son projet.

M. Brassard: C'est parce que c'est son projet. On a fait une étude d'impact, on l'a financée et on va fonctionner avec ce projet-là, comme on le fait avec d'autres projets qui connaissent un cheminement semblable, c'est-à-dire qu'ils sont donc assujettis et qu'il y a eu des études d'impact, puis ça se présente devant le BAPE et il y a des groupes. Alors, on va avoir une équipe du ministère qui va assurer la défense du projet. Elle sera dirigée par qui?

Une voix: M. Girard.

M. Brassard: M. Girard. Elle sera coordonnée par le directeur territorial, que vous connaissez, qui est M. Girard.

M. Deslières: Parce que je sais que, au cours des dernières années, M. le sous-ministre des régions a été un

ardent défenseur de l'autoroute 30 et qu'il a mis beaucoup d'efforts et beaucoup de temps à défendre le dossier auprès de différents intervenants, à le faire cheminer, quoi, vous avez reçu, lors de votre visite dans le comté de Salaberry-Soulanges, le dépôt d'un rapport conduit par les membres du comité de l'autoroute 30 qui ont développé l'intérêt économique sur un projet comme tel et qui interpellaient Hydro-Québec et la voie maritime. Et, à ce moment-là, vous vous êtes engagé, un petit peu, à faire des démarches avec ces deux personnes parce qu'elles sont interpellées concernant les ponts. Est-ce que, à ce jour, il y a eu début du travail, des rencontres, des discussions, des échanges? Merci, M. le Président.

● (17 h 10) ●

M. Brassard: Il n'y a pas eu d'approche auprès de la voie maritime. Il y a eu quelques approches, je pense, non officielles auprès d'Hydro-Québec, mais on veut attendre le résultat des audiences publiques, le rapport du BAPE avec ses recommandations avant d'explorer plus à fond les scénarios que nous propose dans son rapport le groupe du milieu. Donc, on s'est contenté de ça pour le moment. Après de la voie maritime, on veut attendre. Quand on aura en main le rapport du BAPE avec ses recommandations, là, je pense qu'on pourra envisager de faire le genre de démarches que souhaite le milieu en relation avec les scénarios mis sur la table, développés.

M. Deslières: M. le Président, une dernière question: Est-ce qu'on a pu quand même valider certaines données, certains chiffres qui étaient avancés dans le rapport, M. le ministre?

M. Brassard: Je ne pense pas que ça ait été fait encore, jusqu'à maintenant.

M. Deslières: Est-ce qu'on envisage de le faire bientôt, dans les prochaines semaines, les prochains mois, sans attendre les résultats de toute l'opération qui va se faire au niveau du BAPE?

M. Brassard: Oui, ça, je pense que c'est une chose qui peut se faire sans qu'on attende le rapport. On a suffisamment d'expertise au sein du ministère pour faire ce travail de validation.

M. Deslières: Dans les prochaines semaines?

M. Brassard: Oui, on peut le faire.

M. Deslières: Merci. Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Richmond, est-ce que vous avez besoin d'une route pour Magnola? Vous avez la parole, M. le député.

Autoroute 55

M. Vallières: Merci, M. le Président. Alors, j'aime bien, annuellement, aller rencontrer le ministre des Transports afin de discuter de quelques dossiers régionaux

et d'autres qui concernent plus particulièrement le comté de Richmond. Je débiterai peut-être, pour passer d'une autoroute à une autre, avec l'autoroute 55. Alors je sais que le ministre était, récemment, dans la région de Drummondville pour annoncer un échéancier d'intervention sur une section de cette route, et, l'année dernière, j'ai eu l'occasion, presque à la même date, d'indiquer jusqu'à quel point elle requerrait des investissements rapidement à cause de son haut niveau de danger pour les usagers. Est-ce que le ministre peut me confirmer, aujourd'hui... Enfin, ce que j'ai pu comprendre de ce que j'ai lu dans les journaux, c'est qu'on assisterait au début des travaux sur une section, qui étaient annoncés à la fin de 1998 et que, à toutes fins pratiques, pour pouvoir rouler sur la section qu'il a annoncée à Drummondville récemment, ça devrait aller aux environs de 2000, c'est-à-dire que, en 2000, on devrait rouler sur une section réparée et beaucoup plus sécuritaire que celle que nous avons présentement.

M. Brassard: Oui, vous avez raison. Vous avez bien lu. Donc, ça veut dire que les journaux ont bien rapporté ce que j'ai dit. On va être en mesure d'aller en appel d'offres à la fin de 1998 pour les structures, parce qu'il y a un pont, je pense, puis il y a un viaduc, une voie ferrée. Alors, il y a deux structures. On devrait aller en appel d'offres, fin 1998, pour les structures, puis, après, les chaussées. Alors oui, c'est ça. Ça veut dire que ça nous porte en 2000 pour qu'on puisse rouler sur cette section...

M. Vallières: Bon, très bien.

M. Brassard: ...entre Saint-Nicéphore et l'autoroute 20.

M. Vallières: C'est ça. O.K. Alors, j'ai bien lu, mais, pour ce qui est de rouler dessus en 2000, ce n'était pas dedans. Ça fait partie de l'interprétation que j'ai faite des chiffres que j'ai vus. Pour ce qui est de la façon dont le ministère intervient sur la route, d'abord, il faut dire que, là, vous intervenez du côté de Sherbrooke vers Richmond et du côté de Drummondville vers Richmond. J'étais, hier, avec un groupe de gens d'affaires réunis à Richmond, et on nous indiquait que, pour eux, ça allait créer une espèce d'entonnoir de chaque côté et, donc, que, pour les usagers de la route, la section restante va constituer un danger réel, parce que les gens s'habituent, là, ils sortent de l'autoroute, ils vont toujours être sur des routes à quatre voies et puis l'entonnoir de chaque côté. Donc, les gens me demandaient de venir auprès du ministre s'assurer que la section restante pourrait connaître un échéancier le plus rapide possible. Alors, est-ce que le ministre peut nous faire part de ses intentions face à ce qui va rester à faire entre les tronçons qui auront été refaits, reconstruits ou doublés, soit plus particulièrement entre Richmond et Saint-Nicéphore et entre Richmond et Windsor?

(Consultation)

M. Brassard: Bon, évidemment, compte tenu des ressources, on y va par étape, c'est clair, et je pense qu'il était évident que le tronçon Saint-Nicéphore—autoroute 20, du côté de Drummondville, était un point noir, une zone dangereuse. C'est pour ça que c'est devenu une priorité. On doit terminer aussi l'autre tronçon qui a été commencé l'an dernier du côté de Bromptonville, Windsor. Bon, entre les deux, c'est clair que l'intention du ministère, c'est qu'il va falloir, un jour, la compléter au complet, mais on y va, pour le moment, par étapes, par tronçons jugés plus prioritaires compte tenu du volume de circulation ou compte tenu du taux d'accidents. Mais c'est évident qu'il va falloir poursuivre. Mais on n'a pas déterminé de calendrier ou d'échéancier pour l'entre-deux, sauf que je pense qu'on devrait, après ce tronçon-là, Drummondville—Saint-Nicéphore... Je peux m'avancer en disant que je pense qu'on devra, à ce moment-là, retourner en Estrie. Quand on aura à faire un autre tronçon, on devra retourner en Estrie.

M. Vallières: À cause du niveau de circulation et du pourcentage de trafic lourd qui est plus élevé dans cette section-là?

M. Brassard: C'est ça.

M. Vallières: Parce que l'opinion des gens, un peu généralisée, face à l'annonce que vous avez faite, c'est de dire: On va déplacer le point noir. Les gens disent: À cause du manque d'homogénéité dans le réseau autoroutier, le conducteur oublie que, finalement, il est sur une deux voies au lieu d'être sur une quatre voies et, donc, qu'on va...

M. Brassard: C'est un risque.

M. Vallières: ...le déplacer. Il y a un risque. Peut-être qu'à l'usage vous allez voir ce que ça va donner et peut-être ajuster, à ce moment-là, en fonction des résultats que vous obtiendrez.

M. Brassard: On fait une expérience, parce que, au moment où j'ai annoncé ces travaux-là, on va faire une expérience de signalisation aussi. Je ne sais pas ce que ça va donner, là. C'est un projet-pilote qui ne sera pas uniquement fait sur le tronçon, qui va se faire sur...

M. Vallières: L'ensemble.

M. Brassard: ...l'ensemble de la 55. C'est une signalisation qui n'existe pas sur notre réseau actuellement. C'est nouveau. Bien, c'est nouveau au Québec. On me dit que, aux États-Unis, c'est utilisé dans un certain nombre d'États. Alors, on va voir l'effet de cette signalisation d'ici à ce que, encore une fois, le quatre voies existe sur toute la route. Il y a cette expérience-pilote qu'on entreprend. J'espère que ça va donner des bons résultats, que ça va avoir des effets positifs sur le bilan routier.

Route 116

M. Vallières: Bien. Ça nous amènera à un autre dossier, en Estrie, qui est celui de la route 116, et à l'avènement d'une entreprise majeure qui s'appelle Magnola, un investissement de 500 000 000 \$ qui, évidemment, va amener de la circulation lourde en quantité assez importante additionnelle sur la route 116. Je voudrais indiquer au ministre que, finalement, à partir de Victoriaville jusqu'à Richmond, un seul tronçon demeure qui n'a pas été amélioré, soit celui de Danville—Kingsley Falls. Alors, j'aimerais connaître les intentions du ministre sur cette section de la route 116 au cours des trois prochaines années.

Il y a une section, actuellement, où il y a des problèmes de fondations. La route est en très mauvais état à chaque printemps. Il y a un fort achalandage. Il y a eu des réfections temporaires qui ont été faites, mais on est vraiment, là, dans une partie de route qui ne correspond pas aux attentes que nous avons à l'intérieur d'un réseau routier qui, à part cette section-là, sur la route 116, qui est l'épine dorsale, vraiment, autour duquel se greffe toute l'économie du comté de Richmond et des villes comme Richmond, Asbestos, Kingsley Falls, Warwick et Victoriaville... Donc, nous croyons important d'attirer votre attention sur le fait qu'il ne reste que cette section-là à compléter. Alors, peut-être qu'on pourrait connaître le point de vue du ministre sur cette section-là et, entre autres, peut-être profiter de l'occasion pour nous indiquer si on va être capable de préparer un projet qui va se limiter à l'intérieur d'une limite d'emprise de 35 m, ce qui permettrait d'éviter l'étude environnementale. La grosse étude environnementale...

M. Brassard: Sur 5 km...

M. Vallières: ...on sait les délais que ça requiert. Simplement rappeler au ministre que, pour ce qui est de la section entre Richmond et Danville, nous avons réussi à maintenir une emprise de moins de 35 m, ce qui a permis d'accélérer considérablement la réalisation des travaux.
● (17 h 20) ●

M. Brassard: Bien, moi, on me dit que, sur 5 km, on va avoir besoin d'un CAR, d'un certificat d'autorisation. Donc, on va devoir faire des études d'impact parce qu'on ne peut pas faire autrement que de dépasser le 35 m. Sur 5 km, on va avoir besoin d'un CAR. Il y a des améliorations aussi qu'on vient d'apporter sur cette route-là, du côté de Victoriaville, qui sont indéniables.

Quant au projet Magnola, on avait offert à la ville d'Asbestos de faire une étude conjointe pour évaluer et identifier les impacts que l'implantation de l'usine pourrait provoquer. Est-ce qu'on a eu une réponse de la ville?

Une voix: ...

M. Brassard: Ils n'ont pas donné suite à l'offre pour le moment. Parce que ça ne serait pas sans intérêt de

bien cerner les impacts en termes de trafic — de trafic lourd, bien sûr, surtout — de l'implantation de cette usine.

M. Vallières: Bien, on parle, à ce moment-là, d'un lien entre la route 255 et la route 116. Vous m'indiquez que le ministre était déjà intervenu assez massivement à la hauteur de Danville pour permettre l'amélioration de la fluidité de la circulation. Donc, je pense que, suite aussi aux représentations de groupes de citoyens, la ville d'Asbestos se sera retirée du dossier, à tout le moins temporairement. Alors, il m'apparaît quand même important que le ministre... parce qu'il y aura un impact évident, au carré Danville plus particulièrement. Alors, je pense qu'il vaut peut-être mieux être proactif, un peu, au dossier, puisque, quand ça va débiter, ça va débiter avec des travaux de grande envergure.

Je me permettrai de revenir auprès du ministre sur le 35 m sur la section entre Danville et Kingsley Falls en demandant au ministre s'il est capable, si quelqu'un, des officiers, chez lui, sont en mesure de fournir des précisions sur la justification, comment on arrive à une emprise de plus de 35 m sur une route qui est beaucoup moins accidentée que sur la section qui reliait Danville à Richmond, alors que, sur cette section, on a réussi et on a même réussi à avoir des voies de dépassement sur plusieurs kilomètres de long. Ça me surprend, là. Ça m'étonne un petit peu qu'on me dise que ça nécessite absolument plus de 35 m. Je ne demande pas ça tout de suite au ministre, mais peut-être qu'on pourrait suivre avec une réponse écrite.

M. Brassard: Oui, rassurez-vous, je vais faire répondre un... Là, ça dépasse mes connaissances.

M. Vallières: Mais le ministre est certainement informé que c'est la différence entre cinq ans puis trois ans, pour une intervention, ou six, sept ans.

M. Brassard: Oui, oui, c'est évident. Si on est assujéti à la procédure, ça veut dire... On en disait hier que, quand il y a une étude d'impact, c'est 15 mois qu'il faut ajouter au calendrier.

M. Vallières: C'est ça.

M. Brassard: M. Picard.

M. Picard (André): André Picard. En fait, le profil en travers de la section de route que vous mentionnez avait été regardé il y a quelques années, et, comme c'est une route nationale, on doit lui donner des voies de roulement qui correspondent à un type b, c'est-à-dire que c'est des voies de roulement de trois, six, cinq mètres avec des accotements de 3 m. Et il y a une certaine dénivellation de terrain entre la plate-forme de la route et le terrain naturel, et, lorsqu'on applique les pentes au fossé de façon sécuritaire, qui sont trois ou quatre dans un selon le type de route, ça nous oblige à avoir une emprise qui dépasse le 35 m. On l'avait vérifié et on ne pouvait pas être à

l'intérieur. Ça dépassait le 35 m, ce qui justifie de réaliser une étude d'impact.

M. Vallières: Bien, à partir de cette réponse, où est-ce que le ministre situe la priorité d'intervention sur cette route à l'intérieur du réseau régional?

M. Brassard: Pardon?

M. Vallières: À partir de la réponse qui est donnée, où est-ce que le ministre situe la priorité d'intervention sur cette section de route dans l'ensemble de la région? C'est région Estrie dans ce cas-ci.

M. Brassard: Je ne suis pas en mesure de répondre à la question. C'est la première fois, d'ailleurs, qu'on s'en parle. Je vais regarder.

M. Vallières: Honnêtement, il y avait un peu moins d'urgence auparavant, avant l'arrivée de Magnola. Là, il y a une bétonnière qui s'installe, il y a d'autre chose qui s'installe, donc c'est pour ça que je vous disais tantôt, je pense, d'y aller de façon proactive, à tout le moins de préparer le dossier, et que la population de cette région-là puisse être, je l'espère, informée sur les intentions du ministère à court et à moyen terme. Je sais que, à court terme, on parle d'étude d'impact, mais, à moyen terme, quelles sont les intentions du ministère face à ce tronçon routier qui va devenir, j'en suis persuadé, l'objet d'une demande de plus en plus pressante du milieu? Alors, mieux on se prépare et mieux on sera prêt à répondre à la demande des gens.

M. Brassard: Pour le moment, ce que je peux dire, M. le Président, c'est que je prends acte et des préoccupations et de l'argumentaire et du point de vue exprimés par le député de Richmond. On va aussi de notre côté, là... Je suis conscient que l'implantation d'une entreprise et d'une usine de cette envergure, ça apporte un certain nombre de changements dans la problématique. Au ministère, on va mieux cerner cette problématique, mieux évaluer les impacts pour établir, après ça, nos priorités d'intervention sur cette route.

Une voix: Sur l'ensemble de la 116.

M. Brassard: Oui, oui, sur l'ensemble de la 116.

Utilisation d'amiante-asphalte

M. Vallières: Oui, d'accord. L'année dernière, j'étais venu parler un peu avec le ministre, également, du dossier amiante-asphalte, et le ministre, je l'avais d'ailleurs félicité publiquement sur ses interventions, puisque plusieurs...

M. Brassard: Vous aviez fait une conférence de presse, en plus, avec votre collègue. Il me semble que

vous avez fait une conférence de presse avec votre collègue de Frontenac. Non?

M. Vallières: Non. Sur le sujet, non. On a pu en parler, par exemple, mais pas...

M. Brassard: Il me semble d'avoir vu, dans la revue de presse, des articles.

M. Vallières: En tout cas, j'ai fait part, moi, l'année dernière, de ma satisfaction de votre intervention...

M. Brassard: Oui, ça, je me souviens.

M. Vallières: ...mais le ministre comprendra que l'intervention, on ne veut pas qu'elle se situe seulement sur la base d'une année. Ça m'amène à demander au ministre s'il est en mesure de m'indiquer quelles sont les quantités d'enrobés d'amiante-asphalte qu'il a l'intention d'utiliser cette année, sur quelles routes, dans quelles régions, avec quels centres de services.

(Consultation)

M. Vallières: Alors, l'an passé, on avait utilisé 71 000 t d'enrobés pour 1 000 t d'amiante environ.

M. Brassard: Ce qu'on me dit — mais on pourra peut-être déposer un document plus précis là-dessus — c'est que cette année on devrait dépasser les 70 000 t d'asphalte-amiante.

M. Vallières: Dans différentes régions?

M. Brassard: Oui, dans différentes régions: Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Chaudière-Appalaches — tiens, Lac-Saint-Jean-Est. Ah oui? Intéressant — Mauricie—Bois-Francis, Laval et l'est de la Montérégie.

M. Vallières: Si on pouvait, peut-être, me faire parvenir l'échantillonnage de ce qui va être fait sur le réseau, ce serait intéressant. Et vous me permettez de soumettre au ministre que le ministère des Transports a déjà effectué des études sur un procédé, le procédé de fillisation, qui consistait à mélanger l'amiante avec le bitume. On avait, je pense, à l'époque, dépensé 150 000 \$, 180 000 \$ là-dessus.

M. Brassard: Projet de recherche?

M. Vallières: Oui, un projet de recherche. Et l'entreprise privée l'a continué. Le ministère s'est retiré du projet, je crois, mais l'entreprise privée a continué. Ça présente, ça, des avantages notables sur l'homogénéité du mélange, et surtout que, si on utilise ce mélange à l'intérieur du bitume, c'est qu'on n'a pas besoin de modifier les plans d'asphalte en vue de... Passez-moi l'expression, si on a une «batch» d'amiante-asphalte à

commander, on n'a pas besoin de modifier. Donc, pour l'industrie, c'est important, parce qu'il s'agit d'utiliser de la fibre courte d'amiante, et je suis informé que le secteur privé serait très intéressé à s'asseoir avec le ministre ou ses représentants afin de voir comment on pourrait aller plus loin sur l'expérimentation, mais sur une base commerciale, de ce procédé-là, puisqu'on en est rendu là. On est rendu à devoir l'utiliser sur différents plans d'asphalte, et là ça va requérir, définitivement, l'aide du ministère des Transports pour y arriver. Et ça permettrait, une fois pour toutes, peut-être, au ministère de s'aligner dans ce dossier-là avec une technologie qui a été éprouvée en laboratoire et qui demande maintenant qu'on soit sur une plus grande échelle pour qu'on puisse l'utiliser.

● (17 h 30) ●

Je sais que JM Asbestos, entre autres, a fait des expériences avec des firmes là-dessus à ce jour. On m'informe que ces gens-là seraient maintenant prêts à rencontrer le ministre pour échanger sur le sujet et voir comment on peut faire avancer le dossier de quelques pas additionnels. Qu'en pense le ministre?

M. Brassard: Les laboratoires du ministère ont fait des expériences dans ce sens-là. Bien, on est intéressé. Que les firmes se manifestent. On est intéressé à les rencontrer puis à envisager une façon d'être partenaires. Alors, si vous avez des contacts privilégiés avec ces firmes privées, dites-leur de nous contacter...

M. Vallières: Ce sera fait, M. le ministre, assurément.

M. Brassard: ...pour poursuivre, aménager...

M. Vallières: Oui, qu'on puisse poursuivre le dossier.

M. Brassard: ...une expérience conjointe.

M. Vallières: J'irais même jusqu'à dire que j'apprécierais, si le ministre lui-même est disponible pour une pareille rencontre, qu'on puisse vraiment le faire profiter de l'expertise du secteur privé dans ce secteur-là, et de bien saisir l'importance, entre autres, du procédé — je sais que ses gens, au ministère, peuvent le faire — sur l'usage de la fibre courte d'amiante également et sur le travail que ces gens-là ont fait à date. Je pense que ça vaut la peine d'en tenir compte. Je suis heureux de l'ouverture du ministre. Assurément que, dans un proche avenir, on pourra prendre contact pour en discuter.

M. Brassard: Tout à fait.

M. Vallières: Vous me permettrez de vous soulever maintenant un autre dossier dont vous avez...

Le Président (M. Lachance): Je vous soulignerai, M. le député de Richmond, que votre bloc de 20 minutes est passé. Mais, s'il y a souplesse de la part des... Moi,

comme président, je suis prêt à faire preuve d'ouverture d'esprit. Alors, je demande aux... Oui?

M. Brassard: Comme toujours.

M. Vallières: Comme toujours, c'est apprécié de la part de tous mes collègues.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, continuez, M. le député de Richmond. Vous voyez comme ça se déroule bien, nos travaux, ici.

Division de la région 04 en deux

M. Vallières: C'est comme à la commission de l'agriculture, M. le Président.

Le ministre est certainement informé de la scission de la région 04 en deux, soit le nord et le sud. J'aimerais connaître le scénario envisagé par le ministre face à la répartition des ressources de son ministère entre 04 nord et 04 sud. On sait qu'actuellement la direction territoriale est au nord. On retrouve des centres de services à Drummondville, à Victoriaville, voire même, je pense, à Plessisville également.

Alors, j'aimerais, dans un premier temps, que le ministre m'indique comment il envisage s'assurer que l'équilibre soit maintenu ou s'assurer qu'il y aura équilibre — je n'oserais pas dire «maintenu», mais qu'il y aura équilibre — entre le nord et le sud? Également, comment il va intervenir au niveau de la répartition des effectifs, plus particulièrement entre le nord et le sud?

M. Brassard: Là-dessus, le Secrétariat au développement des régions a été mandaté, de concert avec la CAR, la conférence administrative régionale, pour préparer — comment pourrait-on qualifier cela? — un plan de partage des effectifs, à partir du moment où la décision de principe est prise de créer une nouvelle région.

Ce rapport, je pense qu'il a été déposé. Ma souvenir, c'est que je pense que M. Chevrette l'a reçu. Moi, je n'ai pas eu le temps d'en prendre connaissance, concernant la répartition des effectifs. Cependant, là-dessus, pour le moment en tout cas, nous n'avons pas l'intention de créer une autre direction territoriale distincte. Cependant, ça ne veut pas dire que ça ne pourra pas se traduire par des mouvements d'effectifs, des mouvements de personnels; il pourra sans doute y en avoir quand même. Cependant, on va fonctionner par enveloppe budgétaire distincte.

Il y aura des enveloppes distinctes pour la Mauricie et les Bois-Francs, un peu comme ça se pratique du côté de Bas-Saint-Laurent—Gaspésie. Le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie, c'est deux régions administratives, mais il y a une seule DT, une seule direction territoriale. Et pour éviter, évidemment, qu'il y ait de l'inéquité, il y a deux enveloppes budgétaires: il y a une enveloppe budgétaire Gaspésie, puis il y a une enveloppe budgétaire Bas-Saint-Laurent. Donc, je pense que c'est comme ça qu'on a l'intention de procéder, dans un avenir

prévisible, pour la nouvelle région. Pour le moment, on n'a pas l'intention de créer une nouvelle division territoriale.

Chez nous aussi, c'est comme ça qu'on va fonctionner. Dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, il y avait deux divisions territoriales. On a fusionné. Maintenant, il y a une seule division territoriale qui est à Jonquière. Par contre, je n'ai pas voulu qu'il y ait de mouvements d'effectifs. Les effectifs n'ont pas bougé à Roberval, quand même, là. Ça n'a pas eu d'effets sur les effectifs, mais il y a maintenant une seule division. Ça ne nous apparaissait pas normal qu'il y ait deux divisions territoriales dans une seule région. Par contre, encore une fois, pour éviter qu'il y ait de l'inéquité dans le partage des ressources, on va quand même fonctionner au Saguenay—Lac-Saint-Jean avec deux enveloppes budgétaires: une enveloppe Lac-Saint-Jean et une enveloppe Saguenay.

M. Vallières: Avec deux autorités régionales différentes ou une autorité régionale?

M. Brassard: Une seule. Un seul directeur territorial qui est à Jonquière.

M. Vallières: Et dans ce cas-ci, dans le cas qui nous préoccupe, qui serait à Trois-Rivières, comme présentement.

M. Brassard: Oui, c'est ça. Pour le moment, il est à Trois-Rivières. Mais, encore une fois, il pourrait y avoir des mouvements d'effectifs, des mouvements de personnels. Mais surtout ce qui est important, je pense, c'est de bien distinguer les enveloppes budgétaires pour éviter qu'il y ait une région qui se plaigne, peut-être avec raison, peut-être pas non plus, mais qui se plaigne que la répartition des ressources est inéquitable.

M. Vallières: Oui. Est-ce que, dans la proposition que vous avez faite, vous tenez compte des problèmes qui ont été soulevés à maintes reprises entre Victoriaville et Plessisville?

M. Brassard: Pardon?

M. Vallières: Il y avait un problème entre Plessisville et Victoriaville. Est-ce que la proposition que vous avez faite tient compte du problème qui a été soulevé dans le passé?

M. Brassard: Vous faites référence à quoi exactement?

M. Vallières: Actuellement, à Plessisville, il y a un centre de services.

M. Brassard: Ça ne changera pas pour le moment. Ça reste comme c'est là.

Piste cyclable dans le région du lac Aylmer

M. Vallières: Plessisville, Victoriaville. Ça va. Dans un tout autre ordre d'idées, M. le ministre, très rapidement. Récemment, il a dû vous être soumis un projet par plusieurs municipalités, en fait, celles de Garthby Beulac, Stratford, Saint-Gérard et Disraëli, pour la possibilité d'une autorisation de paver les accotements de la route qui contourne le lac Aylmer, ce qui permettrait de vraiment préparer un circuit cyclable pour l'ensemble de la population de Saint-Thomas.

M. Brassard: Ça fait partie d'un circuit cyclable?

M. Vallières: Ça ne fait pas partie d'un circuit cyclable. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec les gens et ça donne quand même un circuit, je pense, d'une quarantaine de kilomètres. Évidemment, la prémisse avant de pouvoir penser intervenir là-dessus, c'est de s'assurer que le ministère est d'accord pour que l'accotement soit élargi. Évidemment, par la suite, les gens se tourneront vers des formules de financement pour assurer la réalisation. C'est déjà un circuit qui est utilisé à quelques reprises pendant l'année, à l'intérieur de certaines fêtes qui sont organisées, mais là, l'objectif, ce serait d'en faire un circuit sur une base plus permanente.

M. Brassard: Ce qu'on a eu comme demande, me dit-on, c'est une demande de financement. On a eu une demande de financement pour paver l'accotement. Comme ça ne faisait pas partie d'un circuit comme tel, la réponse a été négative. Mais là, ce que vous semblez me dire, c'est qu'ils trouveraient du financement ailleurs. Ce qu'ils souhaiteraient avoir, c'est une autorisation de paver l'accotement. Je comprends bien?

M. Vallières: La demande originale...

M. Brassard: Était d'avoir du financement.

• (17 h 40) •

M. Vallières: ...était d'obtenir du financement. J'ai rencontré des gens là-dessus à quelques reprises et je leur ai indiqué que ça ne semblait pas être la coutume, au ministère, sur ces routes, de procéder — à moins que, dans certaines sections urbaines, je crois... mais que la prémisse à regarder pour du financement, c'était d'abord de dire: Est-ce que le ministère serait d'accord pour qu'il y ait un accotement sur le trajet qu'ils ont identifié? Par la suite, on sait qu'il y a le programme d'infrastructures qui est à notre porte, fédéral-provincial-municipal. Il y a toutes les enveloppes régionales qui sont mises à la disposition du milieu. Alors, il y a peut-être d'autres formules de financement. Mais la prémisse, c'est de s'assurer que le ministère serait d'accord, ce qui n'exclut pas que le ministère, par la suite, sur certaines sections, sera peut-être sollicité pour du financement. Mais je comprends, de la part du ministre, que, là-dessus, il semble très clair et

très ferme que le ministère n'a pas l'intention, lui, d'investir sur les accotements.

Si le ministre était en mesure de nous indiquer si, au moins, on a la permission de le faire...

M. Brassard: Je vais regarder. Je vais revoir le dossier et la demande, en tenant compte des correctifs que le député vient d'apporter relativement au financement, et on verra si c'est possible d'acquiescer à cette demande. L'asphaltage ou le pavage d'accotements, ça se fait de plus en plus. Quand on fait des travaux routiers sur les routes du réseau, il arrive qu'on pave l'accotement pour des motifs de sécurité routière. Quand il y a un volume de circulation relativement important, puis qu'on fait des travaux, on pave les accotements. Ça, maintenant, c'est devenu une pratique, au ministère, parce qu'on sait que ça a des effets très positifs en matière de sécurité routière.

Maintenant, là, on va l'examiner, la demande.

M. Vallières: La demande était d'aide technique et financière...

M. Brassard: Oui.

M. Vallières: ...le ministre a raison. Maintenant, il se peut que, si le ministre était d'accord, ou le ministère, la piste soit effectivement construite dans l'accotement. Il y a peut-être certains endroits où le ministère peut déjà prévoir investir pour des raisons de sécurité, que ça puisse aussi contribuer à aménager une section ou certaines sections de la piste. C'est sûr que c'est un dossier qu'on aimerait que le ministre regarde attentivement, puisque...

M. Brassard: Est-ce que c'est un projet de partenariat? Le monde municipal est là-dedans...

M. Vallières: Oui.

M. Brassard: ...les groupes utilisateurs?

M. Vallières: On est en milieu exclusivement rural. Donc...

M. Brassard: Les municipalités et les MRC...

M. Vallières: Les municipalités...

M. Brassard: ...sont partie prenante du projet?

M. Vallières: Les municipalités...

M. Brassard: Les municipalité.

M. Vallières: ...il y a six municipalités de concernées pour l'instant. Mais, comme on dit, le dossier est à l'étape embryonnaire. Donc, avant d'aller plus loin, les gens ont vraiment besoin de connaître le positionnement du ministère. On est dans un secteur éminemment

touristique, également, sujet à du développement avec le lac Aylmer. Donc, les gens essaient de se donner un volume d'activités touristiques qui permette d'avoir une activité sur plusieurs mois. Alors, pour eux, ça devient quelque chose de très important. Je suis heureux, sur ce dossier aussi...

M. Brassard: On va réévaluer et revoir le dossier et la demande, en tenant compte de nos échanges

M. Vallières: D'accord. Comme je vous l'indique, M. le ministre, vous n'êtes pas exclu d'être l'objet de demandes de financement, mais le ministre a le choix de la réponse.

Embauche d'occasionnels

Peut-être une courte question au ministre sur les occasionnels. Peut-être en avez-vous discuté avant nos travaux. J'aimerais savoir du ministre — j'ai également posé la question l'année dernière — s'il a l'intention de réembaucher, cette année, tous ses effectifs au niveau des occasionnels?

M. Brassard: Écoutez, compte tenu des dépenses qu'on doit faire, qu'on va faire cette année, je pense qu'on devrait être en mesure de rappeler les occasionnels qu'on avait embauchés l'an passé. J'ai vu un petit article concernant la Gaspésie—Bas-Saint-Laurent, entre autres; ils ont indiqué qu'ils allaient embaucher le même monde que l'an passé. Alors, compte tenu de l'ampleur des travaux, je pense qu'on ne devrait pas avoir de problème pour embaucher, pour rappeler les occasionnels qui étaient à notre emploi l'an passé.

Le sous-ministre me signale aussi que le programme de départs qui est mis en oeuvre actuellement, à la suite d'ententes négociées avec nos partenaires syndicaux, ça va avoir des effets sur les effectifs permanents. Donc, par conséquent, ça va augmenter le besoin d'occasionnels. Alors, je pense que, pour ce qui est des occasionnels, il ne devrait pas y avoir de problème.

Route 257

M. Vallières: Bien. Je terminerai, M. le Président, avec une courte question au ministre sur la route 257, dans la belle petite municipalité de Saint-Adrien de Ham. Le ministre a eu l'occasion, en 1996-1997, d'accorder une aide spéciale, je dirais, parce que c'est des travaux qui avaient été prévus dans le cadre d'un programme d'infrastructures, le premier programme d'infrastructures. Le projet a été annulé par le gouvernement quand il est arrivé à la gouverne du Québec. À ce moment-là, on a introduit des démarches auprès de son collègue du développement régional et du ministre des Transports. Je sais que, l'année dernière, le ministre est venu en aide à la municipalité. Ils ont complété, en fait, la moitié des travaux. Et, comme son collègue du développement régional disait qu'il y a certains cas qui sont de nature

humanitaire — c'est une petite municipalité, très petite, et qui ne peut pas à elle seule continuer ces travaux-là — donc, c'est sûr que le ministre va être à nouveau sollicité cette année par la municipalité...

M. Brassard: ...

M. Vallières: Exact. Évidemment, je supporte cette municipalité qui disposait au départ des sommes requises pour faire des travaux et là il y a un manque à gagner important. Donc, je veux immédiatement indiquer au ministre que... La municipalité, d'ailleurs, est en demande de rencontre avec le ministre. Mais je connais les agendas de ministre et je sais qu'il y a des choses comme ça qui, des fois, peuvent se régler autrement. Alors, c'est sûr que vous allez être sollicité dans les jours qui viennent.

M. Brassard: On va être très attentif à cette demande. On va essayer de l'être autant qu'on l'a été l'an dernier.

M. Vallières: Dans le passé.

M. Brassard: Dans le passé.

M. Vallières: Merci, M. le Président. Pour l'instant, ça met fin à mes questions.

M. Brassard: M. le Président, après tout, est-ce que le député de Richmond était membre de la commission?

Le Président (M. Lachance): Non.

M. Brassard: Ah! Il aurait donc fallu un consentement unanime.

M. Vallières: Non. Je dois vous indiquer que ce n'est plus nécessaire.

M. Brassard: Ce n'est plus nécessaire? Ah bon!

M. Vallières: Ce n'est plus nécessaire.

Le Président (M. Lachance): À l'étude des crédits, M. le ministre, cette condition n'existe pas.

M. Brassard: C'est une boutade.

Le Président (M. Lachance): Oui, mais ça s'est bien déroulé.

M. Vallières: M. le Président, je remercie le ministre, d'abord, des réponses qui sont claires et puis de ses engagements, qui le sont aussi. Je pense bien qu'il serait facile pour le ministre de dire qu'on vient discuter de cas de comté, mais je pense que c'est l'occasion de faire le point, sur une base annuelle, sur plusieurs choses

qui nous concernent. Alors, ça va lui sauver, j'en suis persuadé, des heures précieuses.

M. Brassard: Je suis député depuis 20 ans et je m'intéresse à ces questions-là depuis autant de temps.

M. Vallières: Merci.

M. Brassard: C'est tout à fait normal pour un député.

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

Projets dans la région du Saguenay

M. Gagnon: Merci, M. le Président. J'aurais une question qui s'apparente un peu à un des sujets qui ont été abordés tantôt: Lorsqu'un investissement majeur se fait dans une région, est-ce que le ministère est proactif en regard des incidences que ça peut avoir sur la circulation? Plus spécifiquement, je pense au projet de Kruger, à Ragueneau, la scierie. Le transport va se faire par la 389, en grande partie. On a déjà eu l'occasion d'en parler, mais là c'est surtout sur la section, je dirais, sud de la 389, qui est située...

M. Brassard: Qui est située dans votre circonscription.

• (17 h 50) •

M. Gagnon: ...au nord de Baie-Comeau. D'aucuns se demandaient si on pouvait envisager une voie de contournement qui partirait de Manic 2 vers la Scierie des Outardes. Ce serait plus une route de type voirie forestière à laquelle pourraient participer également d'autres partenaires du milieu. Est-ce qu'il y a une réflexion qui est amorcée dans ce sens-là par des gens du ministère?

(Consultation)

M. Brassard: Les pourparlers sont amorcés entre l'entreprise Kruger, la direction territoriale du ministère des Transports de votre région, les municipalités concernées, d'autres ministères également, sans doute Ressources naturelles. Alors là, disons qu'il y a des discussions qui sont en cours, mais il n'y a pas de solution de privilégiée ou d'arrêtée.

M. Gagnon: Mon autre question, c'est un peu le même problème, mais sous un autre angle. Tantôt, quand j'avais demandé la parole, il était question de transport ferroviaire. Je me demandais si, pour désengorger les voies routières, on pouvait initier des projets avec peut-être d'autres sociétés qui sont sous la responsabilité du ministre. Je pense, entre autres, à la Société du port ferroviaire Baie-Comeau—Hauterive, ce port qui pourrait participer à l'implantation d'un lien ferroviaire avec les centres industriels pour désengorger aussi les artères de circulation.

(Consultation)

M. Brassard: Effectivement, il y a des gens du milieu de Baie-Comeau, surtout les autorités du port, et le milieu en général qui sont en train, me dit-on, d'examiner — c'est à l'état embryonnaire — un projet ferroviaire où on utiliserait un autre traversier-rail pour relier Baie-Comeau à Pointe-au-Pic, et là, à partir de Pointe-au-Pic, le transport ferroviaire pourrait se faire sur la voie ferrée de l'entreprise chemin de fer de Charlevoix pour ensuite se relier au réseau. Mais c'est vraiment à l'état d'hypothèse, compte tenu des entreprises et compte tenu évidemment du projet qui va voir le jour. Il y a des discussions. On en a informé le ministère. On suit l'évolution de ces discussions. Est-ce que ça va aboutir à un projet précis qui verra le jour par la suite? Pour le moment, je pense que c'est prématuré de s'avancer.

Développement du transport ferroviaire

M. Gagnon: Mon questionnement était beaucoup plus à l'effet: Est-ce que le ministère a une politique pour favoriser le développement du ferroviaire afin de désengorger aussi les artères de circulation?

M. Brassard: Oui, c'est clair qu'on favorise le ferroviaire, mais dans la mesure où il y a des entreprises privées qui sont en mesure d'agir dans ce domaine-là. Ce n'est pas le ministère qui va être promoteur sur ce plan-là. On le voit avec le chemin de fer de Charlevoix, par exemple, c'est une entreprise privée très dynamique. Ils sont implantés aussi, cette entreprise-là, du côté de la Gaspésie — je pense que c'est la même — Matapédia-Chandler. Alors, c'est une entreprise très dynamique. C'est ce qu'on appelle un CFIL, un chemin de fer d'intérêt local, en dessous de la loi. C'est comme ça qu'on le souhaite et on leur apporte tout le soutien nécessaire, mais c'est vraiment le privé qui doit être acteur sur ce plan-là. Ce n'est pas le ministère. Ce n'est pas le gouvernement. Mais on est évidemment très favorable à tout progrès du transport ferroviaire. C'est autant de marchandises ou de trafic de moins sur nos routes, sur notre réseau routier. Mais c'est clair aussi que le ferroviaire, ce n'est pas la solution dans toutes les circonstances. Ce n'est pas toujours la bonne solution.

M. Gagnon: Mais, concrètement, cette intention favorable du ministère des Transports se traduit comment pour le développement du ferroviaire, dans des cas semblables?

M. Brassard: D'abord, ça s'est traduit il y a quelques années par l'adoption de lois. Ce dont je parlais tantôt, les CFIL, il y a une loi spécifique concernant ces chemins de fer d'intérêt local. Ça se traduit aussi par du soutien technique, parfois même aussi financier, qu'on accorde à ces entreprises. Par exemple, sur la rive sud, M. Giguère, qui veut acquérir la voie du Québec Central pour l'opérer, on lui a constamment, de tout temps, au

ministère, apporté notre soutien de tous ordres et de toute nature, y compris aussi pour l'entreprise qui s'est intéressée au chemin de fer du côté de la Gaspésie, de Matapédia-Chandler.

On les aide, on les soutient, on les accompagne, mais on n'est pas l'acteur principal. On ne veut pas non plus, comme ministère et comme gouvernement, devenir un entrepreneur ferroviaire, c'est clair. Mais il y a toutes sortes de moyens d'aider les entreprises et je pense qu'on le fait en tout temps, parce qu'on souhaite, forcément, que ce qu'il nous reste de voies ferrées continue d'être opéré. Il y a pas mal de tronçons qui ont été démantelés. Là, c'est assez. Le réseau qu'il nous reste, il est vraiment essentiel et il ne faut surtout pas en perdre. Donc, on est vraiment proactif dans ce domaine-là pour maintenir en opération le réseau ferroviaire stratégique qu'on a identifié.

M. Gagnon: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Pendant qu'on parle du ferroviaire, est-ce qu'il est question que, dans votre région, il y ait un abandon du transport ferroviaire qui existe présentement, ce qui aurait peut-être pour conséquence d'augmenter...

M. Brassard: Ce dont il est question dans ma région presque annuellement, c'est de l'abandon de Via Rail, du transport de passagers. Ce qu'on dit, c'est surtout la ligne ferroviaire entre Chambord, d'une part, et Chapais, du côté de Chibougamau, dont l'avenir est, disons, incertain, qui est opérée par le CN.

M. Middlemiss: Est-ce que ça aurait comme conséquence un plus gros achalandage sur le réseau routier existant?

M. Brassard: Ça aurait sûrement un impact. Ce qui se transporte sur le train, ça va certainement se transférer sur la route.

M. Middlemiss: Dans des circonstances comme ça, à part les programmes existants, disons que, si c'est un problème d'aide financière pour maintenir en place un réseau ferroviaire qui aurait comme conséquence de réellement alléger la circulation sur nos routes, est-ce que c'est une possibilité que le ministère a et qu'il pourrait mettre en place?

M. Brassard: Évidemment, en vertu de la loi fédérale, dans le cas précis de Chambord-Chapais, il faudrait que le CN annonce son intention d'abandonner cette ligne, ce qui, à ce moment-là, ouvre la possibilité que des entreprises locales, des CFIL, puissent manifester de l'intérêt et se porter acquéreurs. Dans cette perspective-là, quand il y a des entreprises qui sont disposées à

prendre la relève et à maintenir en opération la ligne, là c'est clair que le ministère est partie prenante, apporte à la fois son soutien technique, mais ça peut prendre aussi la forme d'un soutien financier.

● (18 heures) ●

M. Middlemiss: Est-ce que, dans la région de Jonquière, l'Alcan, elle utilise le transport ferroviaire pour sortir de la région ou c'est juste...

M. Brassard: Non. Le transport ferroviaire de l'Alcan, c'est une ligne de chemin de fer entre le port qui lui appartient à La Baie... Le port de la Baie, ça relie, évidemment, les usines de La Baie, Laterrière, Jonquière, Arvida, et ça va jusqu'à Alma également, où ils ont une usine. L'entreprise s'appelle Roberval—Saguenay, mais c'est une filiale à part entière de l'Alcan. C'est très fortement utilisé, surtout pour du transport de matières premières, bauxite, alumine, etc., mais aussi pour une bonne partie de leur production d'aluminium qui est exportée par voie maritime, par bateau.

On a vu cet été combien cette voie ferrée était extraordinaire- ment utilisée quand, vous savez, dans le déluge, la voie ferrée le long de la rivière Ha! Ha! a été complètement coupée. Il a fallu que l'Alcan entreprenne des travaux, et je pense que ça leur a coûté une vingtaine de millions, si ce n'est pas plus, pour refaire la voie ferrée. Ça a pris trois mois. Pendant ces trois mois-là, il a fallu qu'ils transportent leur bauxite du port vers Arvida surtout par camion. Là, on a vu combien le chemin de fer était utile. C'est des milliers et des milliers de camions qui ont circulé sur les routes, sur notre réseau. On a eu un accord avec l'Alcan. Je pense que c'était 100 camions par jour, à lourdes charges, pendant trois mois. Alors, on était content quand le chemin de fer a été remis en opération. Très heureux. Alors, ça, c'est un tronçon qui est très, très fortement utilisé par l'Alcan.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans la région de l'Abitibi, il y en a des possibilités? Parce que c'est une autre région où il y a beaucoup de minerai, puis je suis convaincu que, avec le climat qu'on a là-bas, c'est encore plus difficile de maintenir nos routes en bonne condition.

M. Brassard: Mais, ça aussi, la région de l'Abitibi, c'est un secteur, sur le plan ferroviaire, assez fragile, et on est en contact avec le monde du rail là-bas puis on échange des données. On examine la situation et les données pour voir comment on pourrait revitaliser, si on veut, le transport par rail dans cette région-là.

Transfert des installations portuaires et aéroportuaires aux municipalités

M. Middlemiss: Le transport aérien. On avait touché, l'an passé, au transfert des aéroports aux municipalités et on avait indiqué à ce moment-là que Val-d'Or serait probablement le contrat type de la balise. Si je comprends bien, Val-d'Or, c'est réglé.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et est-ce que le contrat type de Val-d'Or s'applique dans tous les autres transferts d'aéroports?

M. Brassard: C'est devenu comme une espèce de modèle, et, à partir de ce moment-là, on peut dire, si vous me permettez l'expression, que ça déboule. Les transferts de propriétés se multiplient sur le territoire. Je sais que chez nous, à Alma, ça s'est fait il y a quelques semaines. Il y a d'autres négociations en cours. On a adopté d'autres décrets pour Mont-Joli, Rimouski, Gaspé.

M. Middlemiss: Parce que, l'an passé, pour Rimouski, Mont-Joli, on n'était pas certain.

M. Brassard: Sauf que j'ai demandé au CRD de la région de faire un exercice de concertation pour dégager un consensus dans cette région. Ils ont bien réussi l'opération. Ça s'est conclu par un consensus unanime pour dire que l'aéroport de Mont-Joli doit être un aéroport à vocation régionale, ce qui n'empêche pas Rimouski de pouvoir acquérir l'aéroport qui se retrouve sur le territoire de la municipalité voisine de Rimouski-Est. Mais il y a un consensus pour déterminer que c'est à Mont-Joli que l'aéroport aura une vocation régionale. Alors, à partir de ce moment-là, comme il y a eu entente, on a adopté il y a peu de temps — je pense que ça fait une quinzaine de jours — les décrets d'exclusion permettant à ces deux municipalités d'entreprendre des négociations avec le gouvernement fédéral.

M. Middlemiss: Dans le cas de Sherbrooke, est-ce que le décret a été émis? Et à quel moment?

M. Brassard: On a adopté le décret d'exclusion permettant la négociation, mais on n'a pas encore adopté le décret entérinant les résultats de la négociation. Il y a un problème, là, de subvention. Sherbrooke réclame je ne sais pas combien...

Une voix: 900 000 \$.

M. Brassard: 900 000 \$ pour faire des travaux de remise en état, puis là, bien, ils sont assez éloignés de ce que le fédéral est prêt ou consentirait à accorder. Il y a un bon écart. Alors, là, les discussions se poursuivent.

M. Middlemiss: Parce qu'on lisait qu'une contribution de 200 000 \$ du provincial venant du développement régional ne viendra pas parce qu'ils ne l'ont pas eue à temps. Donc, en d'autres mots, si ce n'est pas fait à cause d'autres qu'ils n'ont pas le décret, quelle justification... Est-ce que vous allez intervenir auprès de votre collègue pour dire: Regardez, si on réussit à émettre le décret, cette subvention de 200 000 \$, est-ce qu'elle est encore disponible?

M. Brassard: Je ne sais pas. Il faudra vérifier avec le Secrétariat au développement régional. Mais ce 200 000 \$, c'était, à ma connaissance, pour des hangars et non pas pour l'aérogare ou les pistes comme telles. Est-ce que c'est encore disponible? Il faudrait voir.

M. Middlemiss: Mais on m'avait dit que c'était à cause du 30 mars. Donc, je ne sais pas si c'est pour l'année fiscale et si ça pourrait être reconduit.

M. Brassard: Bien, c'était ça. Ça devait être une offre qui a été faite pendant l'année budgétaire 1996-1997, puis, évidemment, le 30 mars, ça tombe, on recommence. Enfin, je ne peux pas m'engager au nom de mon collègue, mais j'imagine que, dans des cas comme ça, l'offre peut être réactivée.

M. Middlemiss: Pendant qu'on parle des transferts des aéroports, il y a les ports aussi. Entre autres, êtes-vous au courant de Sandy Beach? C'est tout près de Murdochville. C'est Noranda ou les mines...

M. Brassard: C'est le port de Gaspé, ça.

M. Middlemiss: Qui s'appelle Sandy Beach? Est-ce que vous connaissez l'état de ce dossier-là?

M. Brassard: Précis?

(Consultation)

M. Brassard: En fait, tout ça s'inscrit dans la politique maritime du gouvernement fédéral qui est moins avancée que celle portant sur les aéroports, mais qui est en cours. Une politique qui consiste à se départir des équipements portuaires qui auraient des statuts différents. Les grands ports seraient des administrations portuaires canadiennes, et la propriété des infrastructures demeurerait fédérale. Alors, c'est clair que le port de Montréal est dans cette catégorie-là, le port de Québec. À la suite de la commission parlementaire, il s'en est ajouté d'autres: celui de Grande Anse, au Saguenay, celui de Trois-Rivières, celui de Sept-Îles, je pense, aussi. Il s'en est ajouté d'autres qui vont devenir des administrations portuaires.

● (18 h 10) ●

Nous, on regarde ça avec beaucoup d'intérêt, évidemment, puis on devrait être en mesure, d'ici peu, comme on l'a fait pour les aéroports, de se donner une politique, en quelque sorte, pour comment on va fonctionner dans ce contexte-là puis dans quel contexte et selon quels paramètres on va adopter les décrets d'exclusion, parce que ça va arriver, là. Ça commence déjà à rentrer. Il y a déjà des municipalités qui se montrent intéressées à acquérir des infrastructures portuaires puis à les opérer. Alors, on va, sans aucun doute, fonctionner de la même façon qu'on l'a fait pour les aéroports. On veut s'assurer que les municipalités ont la capacité financière de

gérer les équipements de cette nature-là pour ne pas que, au bout d'un certain temps, elles soient pas placées en difficultés financières parce qu'elles ne sont pas capables, ne sont pas en mesure, elles n'ont pas les reins assez solides pour gérer puis opérer une infrastructure comme celle-là. Alors, nous, on va adopter, je dirais, une politique puis une approche semblables à celles qu'on a adoptées pour les aéroports dans le cas des ports.

Gaspé, c'est un port intéressant. C'est un port en eau profonde. Sur ce plan-là, c'est un port...

Une voix: ...

M. Brassard: Oui, puis qui est, comme on dit, vital pour l'entreprise Noranda. Alors donc, comment ça va opérer? Il n'est pas exclu qu'on demande au fédéral d'ajouter des ports à la liste, déjà, des administrations portuaires. On est en train de regarder ça, puis ce n'est pas exclu qu'on leur demande d'ajouter des ports, qu'il y en ait plus que cinq. Ce n'est pas exclu. On regarde ça. Dans cette perspective-là, il se pourrait bien que Gaspé fasse partie des ports qu'on voudrait ajouter à la liste. C'est ça qu'on est en train d'examiner. Bon, est-ce que le fédéral va accepter? Il a accepté d'en ajouter trois, est-ce qu'il va accepter d'en ajouter d'autres? On ne peut pas le dire, on ne le sait pas. Si ça ne marche pas, il y a la possibilité qu'il se constitue, à Gaspé, une corporation dans le milieu et puis que, à ce moment-là, ils nous demandent un décret d'exclusion pour leur permettre d'engager des discussions avec le gouvernement fédéral. Alors, c'est un peu comme ça qu'on compte fonctionner, opérer. C'est très similaire à l'approche qu'on a adoptée à l'égard des aéroports.

M. Middlemiss: Non, mais est-ce que, définitivement, vous allez demander au gouvernement canadien que Gaspé fasse partie des ports ou non? Parce qu'il semblerait qu'il y en a une corporation...

M. Brassard: Ce n'est pas encore officiel, mais ce n'est pas exclu qu'on le fasse, puis pas juste pour Gaspé. Il y a encore...

M. Middlemiss: Il y en a d'autres?

M. Brassard: À notre avis, d'après nos analyses, qu'on devrait compléter assez rapidement, il y en a plus qu'un. Il y en a peut-être quatre, cinq autres qui, à notre point de vue, selon nos analyses, pourraient fort bien faire partie de la catégorie APC, administration portuaire, comme ça se passe à Montréal ou à Québec. La propriété demeure fédérale, alors ce n'est pas un transfert de propriété dans ces cas-là. Mais la gestion, cependant, est accordée, octroyée à des administrations issues du milieu. Alors, ce n'est pas arrêté encore. Il faut que j'obtienne, évidemment, un aval du Conseil des ministres. Ce n'est pas arrêté encore, mais c'est une possibilité qu'on demande au fédéral d'allonger la liste des APC.

Accès à l'aéroport de Mirabel

M. Middlemiss: C'est bien. Maintenant, je lisais, dans le journal — ça doit être *La Presse* — du 18, que «le premier ministre annonçait la création d'une commission chargée d'assurer le développement de l'aéroport et promettait de financer le prolongement des autoroutes y menant s'il le faut». On parle de Mirabel.

M. Brassard: S'il le faut. Je suis content que vous ayez dit «s'il le faut».

M. Middlemiss: Non, mais je lis.

M. Brassard: Ha, ha, ha! Oui, d'accord.

M. Middlemiss: C'est ça, mais, tu sais, si on regarde un peu l'évolution de ce dossier, lorsque ça a été annoncé, il y a presque un an passé, on avait dit à ce moment-là que c'était surtout une affaire d'affaires, que c'était une décision d'affaires et que, à ce moment-là, le gouvernement ne s'impliquerait pas et n'était même pas prêt à investir des sous pour le réseau routier dans la région de Dorval. Là, il me semble que c'était aussi la même chose dans le cas de Mirabel. Ce n'est certainement pas à cause d'une élection partielle qu'on commencerait à former une commission et à donner l'indication qu'on va construire les routes. Les routes qui sont impliquées — on parle de la 13 et on parle d'autres routes — est-ce qu'il y a des projets précis sur ces autoroutes-là qui pourraient aider au développement de l'aéroport? Et, si oui, quelle est leur situation? Dans combien de temps on pourrait commencer à voir les bulldozers en train de construire?

M. Brassard: En même temps qu'à la 50 peut-être.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ha, ha, ha! Non, il n'y a pas de projet précis, et il faut regarder ça d'une autre façon. Cette commission — et le premier ministre m'a confié la responsabilité...

M. Middlemiss: Ah, j'étais pour vous demander...

M. Brassard: ...de la mettre sur pied — je pense qu'on va inviter le gouvernement fédéral aussi à en faire partie. Il m'apparaît aussi évident qu'on va inviter ADM, l'administration des aéroports de Montréal, mais des représentants aussi de la région des Laurentides. C'est vraiment pour explorer, examiner les avenues de développement de l'aéroport de Mirabel et de sa périphérie. S'il y a des projets de développement intéressants qui voient le jour, si ça aboutit, autrement dit, si cette commission-là, une fois qu'elle aura fait son travail, ses recommandations, si ça donne lieu à des projets qui assurent le développement de Mirabel, là, des interventions sur le réseau routier pourraient être envisagées.

Autrement dit, il ne faut pas commencer par les travaux routiers. Ce n'est pas les travaux routiers qu'il faut faire d'abord, c'est du développement de Mirabel qu'il faut faire, qu'il faut envisager, prévoir, et, si le développement est là et que, là, il y a un besoin en termes de travaux routiers, on pourra y donner suite. Mais, dans les circonstances actuelles, moi, je pense qu'il ne faut pas regarder cette commission-là comme étant une commission qui nous arriverait avec des recommandations: Bon, bien, là, il faut prolonger la 13, puis, bon, des travaux routiers, puis sans qu'on ait la certitude que Mirabel va se développer. Il faut que le développement soit là pour que ça justifie après des investissements dans le réseau routier.

M. Deslières: Qu'il soit là ou en devenir, parce que c'est de cause à effet.

● (18 h 20) ●

M. Brassard: Oui, oui, qu'il soit là ou en devenir ou qu'on ait l'assurance que le développement va être là. Et, si on arrive à la conclusion que Mirabel, sur le plan du développement, va stagner, que ça va être la stagnation, qu'il n'y aura pas de véritable développement, à ce moment-là, ça ne justifie pas beaucoup, il n'y aura pas beaucoup de justification à entreprendre des travaux routiers coûteux dans la région. Les travaux routiers vont se justifier si Mirabel se développe. Alors donc, la commission va centrer sa réflexion et son travail sur le développement, mais elle pourra aussi se pencher également de façon connexe, je dirais, sur des aménagements routiers qui pourraient découler d'un développement de Mirabel. Quant à Dorval j'ajouterais, M. le député, que, au Sommet de Montréal, on s'est engagé à faire des investissements sur l'échangeur de Dorval conjointement avec la ville de Dorval et le gouvernement fédéral.

M. Middlemiss: J'ai voulais être précis, tantôt, et j'ai dit «un an passé». À ce moment-là, le ministre avait dit: On n'est pas prêt à faire des investissements. Je n'avais pas dit aujourd'hui, là.

M. Brassard: Ah non, on n'est pas prêt. Et, aujourd'hui non plus, on n'est pas prêt.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: On voudrait, aujourd'hui, nous dire, qu'il faut... Bien, écoutez, on est dans des dossiers d'autoroutes, alors ça ne se fait pas en criant ciseau.

M. Middlemiss: Le ministre est certainement sensibilisé au rapport qui a été produit par... je ne sais pas si c'est la Corporation de développement des Laurentides ou les gens qui faisaient la promotion de Mirabel il y a quelques années passées...

M. Brassard: Le CESAMM?

M. Middlemiss: Oui, qui démontraient des retombés de plusieurs millions pour les gouvernement

fédéral et provincial. Et, à ce moment-là, si on croit ce rapport, qui est bien fondé, c'est encore la question: Qu'est-ce qui vient en premier, l'oeuf ou la poule? Les gens disent que, si on a le réseau routier, voici le développement qu'on va avoir, et, vous, vous dites: Il faudra avoir le développement avant d'avoir le réseau routier. Donc, c'est pour ça que je vous posais la question. À ce moment-là, s'il y a un rapport, il faut se poser la question: Est-ce qu'on croit que le rapport...

M. Brassard: L'oeuf ou la poule? Je vous dirais que les travaux routiers, c'est l'oeuf, sans le moindre doute. En plus, tel que ç'a été construit, cet aéroport-là à Mirabel, pour rejoindre l'aérogare, il faut passer en dessous des pistes, sous la piste. On prend le tunnel. Alors, la 13, c'est 150 000 000 \$. Alors, avant de dépenser 150 000 000 \$, on va demander quelques assurances ou certitudes que le développement va apparaître en haut du tunnel. Vous conviendrez avec moi que le 150 000 000 \$, pour qu'on l'investisse, il va falloir, encore une fois, que le développement soit là. Il faut que la poule soit là.

M. Middlemiss: Certainement, c'est le concept d'aller en dessous, mais on pourrait changer le concept de la 13, ne pas l'obliger à aller en dessous. Il y a des alternatives qu'on peut regarder pour des raisons économiques.

M. Brassard: C'est parce que l'aérogare est de l'autre bord. C'est ça, le problème. Il va falloir déménager l'aérogare.

M. Middlemiss: Non, mais c'est des choses...

M. Brassard: En tout cas, remarquez que ça se regarde, mais c'est clair que, l'aérogare étant situé où il est, si on veut le rejoindre, il faut passer en dessous des pistes. Mais, en tout cas, encore une fois, ce n'est pas exclu, des travaux routiers, mais il faut que ça soit lié à un développement majeur de Mirabel, et l'objet ou le mandat de la Commission, c'est d'abord ça: c'est d'abord de voir si c'est possible d'assurer le développement de Mirabel. Il y a un certain nombre de pistes. Par exemple, l'ADM, eux autres, ils disent: La vocation de Mirabel pour les vols nolisés et le tout cargo, c'est plein d'avenir. Je le souhaite, mais ça mérite d'être creusé et examiné pour voir si c'est vraiment fondé.

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

Tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine (suite)

M. Rivard: Merci, M. le Président. M. le ministre, dans les livres de crédits, on parle à un moment donné des trois luminaires qui sont tombés dans le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine. Ça a engendré des coûts 1 682 000 \$ au dernier exercice, et on prévoit dépenser

encore 750 000 \$. Est-ce que je dois comprendre que les luminaires étaient sur les côtés, avant, qu'on les a mis au-dessus des voies de circulation, qu'il en est tombé trois puis qu'on revient à l'ancien système?

M. Brassard: On ne revient pas à l'ancien système. Bon. Le nouveau système qu'on a mis en place, c'étaient des luminaires, mais qui n'étaient pas en continu, et, une fois installés, il s'est produit quelques accidents. On est convaincu que ce sont des camions qui soit ne respectaient pas les charges ou les normes, donc des charges trop hautes ou des charges mal arrimées, des courroies d'arrimage qui flottaient dans l'air, et, carrément, les luminaires ont été accrochés. Manifestement, ils ont été accrochés, parce, que quand on regarde l'état du luminaire puis la fixation au plafond, ça a été tordu. Alors donc, c'est évident qu'ils ne sont pas tombés comme ça, de même, là, ils ont été accrochés. Il y a eu un impact important, et ça ne peut pas être autre chose que des camions. Sûrement pas des automobiles, c'est évident. Ça ne peut pas être autre chose que des camions. Alors donc, on a modifié le système. Effectivement, ça a coûté ce que vous dites, malheureusement. Maintenant, on a installé les luminaires en continu, mais dans les angles, et on fait circuler les camions... Est-ce qu'on le fait encore, circuler les camions dans la voie centrale?

Une voix: Oui.

M. Brassard: Oui. On fait circuler les camions dans la voie centrale, donc ce qui élimine le risque d'accidents de cette nature-là. Jusqu'à maintenant, ça va bien. Vraiment, on ne savait pas. On peut même dire qu'on ne pouvait pas savoir, en acceptant ce concept — c'est la firme SNC-Lavalin qui a fait les plans et devis — on était loin de s'imaginer que ça allait provoquer ce genre d'accident là.

M. Rivard: Vous avez mentionné le nom de la firme. On connaît la réputation internationale de Lavalin, mais, dans ce cas-ci, on ne peut pas prétendre qu'il s'agit d'une faute professionnelle. C'est une erreur de bonne foi.

M. Brassard: Non, parce que c'est un système qu'ils ont installé dans plusieurs tunnels en Amérique du Nord, et on a accepté le concept, et je pense que ce n'est pas un mauvais concept non plus. On ne pouvait pas, vraiment, anticiper de pareils accidents. On ne peut pas non plus accuser l'entreprise de faute professionnelle, manifestement.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, sur le même sujet? Parce que le député de Saguenay avait demandé...

M. Middlemiss: Non, c'est parce que je n'avais pas tout à fait fini, tantôt, avec la commission.

M. Brassard: Avec Mirabel?

M. Middlemiss: Mirabel, oui. Je voulais juste conclure ça, là.

Le Président (M. Lachance): Bon, O.K.

M. Middlemiss: En tout cas, si j'ai bien compris le ministre, la commission chargée d'assurer le développement de l'aéroport, c'est lui qui va être responsable pour la commission, et, présentement, s'il le faut, je veux dire, s'il y a des projets de développement de l'aéroport qui...

M. Brassard: Qui justifie des investissements routiers.

M. Middlemiss: ...justifie, à ce moment-là, on fait de la préparation de plans d'autoroute, ou d'accès routiers, ou ferroviaires, quelque chose pour assurer un meilleur lien entre Mirabel et les centres d'intérêt?

M. Brassard: Oui, tout à fait.

● (18 h 30) ●

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

Transfert des installations portuaires et aéroportuaires aux municipalités (suite)

M. Gagnon: Oui, M. le Président, brièvement. Tantôt, M. le ministre, quand vous avez parlé de l'opération de délestage du fédéral en regard des ports, je me suis inquiété du fait que, dans l'analyse que vous faites sur les ports, vous n'avez pas mentionné où se situe le port de Baie-Comeau dans vos réflexions.

(Consultation)

M. Brassard: En fait, ce que j'ai dit de Gaspé, je pourrais le dire de Baie-Comeau aussi, essentiellement. Il y a quatre, cinq ports, en plus des APC reconnus, pour lesquels on pourrait dire qu'ils ont une vocation régionale, un caractère régional. Baie-Comeau est là-dedans, Gaspé. Il y a Matane, Sorel puis Gros-Cacouna. D'après notre évaluation, notre analyse du réseau de ports au Québec, on arrive à cette conclusion-là. Alors, on voudrait que ce genre, ce type de ports à vocation régionale soit traité d'une façon un peu spéciale par le gouvernement fédéral parce que leur autonomie financière n'est pas évidente. Ils ont un rôle économique majeur à jouer, mais ce n'est pas évident qu'ils puissent faire preuve d'une autonomie financière. Alors donc, ils ont besoin d'un certain soutien, et on envisage — mais, encore une fois, ce n'est pas arrêté. Le Conseil des ministres n'a pas décidé non plus — de faire en sorte que le fédéral puisse continuer d'apporter un soutien à ces ports à statut régional, particulièrement en ce qui a trait au renouvellement des immobilisations.

Mais là on a une inquiétude aussi relativement à la remise en état des infrastructures portuaires qui vont être

cédées ou dont va se délester le gouvernement fédéral. Notre inquiétude, c'est l'enveloppe disponible. Le gouvernement fédéral a annoncé, en même temps qu'il faisait connaître sa nouvelle politique, qu'il disposerait d'une enveloppe de 125 000 000 \$, mais pour tout le Canada «from coast to coast». Quand on commence à faire l'inventaire des ports, des besoins d'investissements pour s'assurer qu'ils vont être en bon état puis qu'on va les transférer en bon état, on trouve que 125 000 000 \$, c'est nettement insuffisant. Nettement insuffisant. Quand on fait le tour des principaux ports, le port de Matane, par exemple, puis qu'on fait l'addition des besoins, puis qu'on regarde l'enveloppe disponible ou annoncée au fédéral de 125 000 000 \$, c'est clair que ça va être insuffisant. Alors, on va avoir un problème. On va avoir un problème, parce que, dans notre politique, si on veut fonctionner comme pour les aéroports, les municipalités puis les villes qui sont impliquées là-dedans, elles vont exiger que leur infrastructure portuaire soit remise en état. Elles vont s'assurer que le fédéral va financer les investissements requis. Et là j'ai l'impression qu'il y a un manque à gagner qui va apparaître assez rapidement. On l'a dit, d'ailleurs. On l'a dit au fédéral que 125 000 000 \$, ce n'était pas assez.

M. Gagnon: Une sous-question en rapport à ça: Pour la prise en charge de ces équipements-là, est-ce qu'il y a une formule que vous privilégiez?

M. Brassard: Je dirais semblable à la façon dont les aéroports ont été pris en compte. Donc, si ce sont des corporations, que ce soit des corporations où la municipalité, donc les autorités municipales, le gouvernement local est majoritaire. Dans le cas des aéroports, c'est comme ça que ça fonctionne. Ce n'est pas terminé, mais c'est comme ça que c'est enligné.

Une voix: ...

M. Brassard: Oui, oui, les entreprises peuvent être membres ou parties prenantes de ces corporations issues du milieu. Les entreprises qui ont intérêt à ce que le port demeure en opération et en bon état. On parlait de Noranda, tantôt, pour Gaspé. Du côté de Baie-Comeau, c'est un peu la même chose aussi, il y a des entreprises qui sont de gros utilisateurs du port. Alors, on peut concevoir que ces entreprises-là soient des membres des corporations qui ont à gérer ces infrastructures. C'est un peu comme ça qu'on voit les choses.

M. Gagnon: Merci.

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

Autres sujets

M. Deslières: Oui, quelques questions rapides, si vous me permettez. Je voudrais revenir sur les propos du

collègue de Richmond, tout à l'heure, concernant les occasionnels. Est-ce que votre réponse est une affirmation à 100 % concernant les occasionnels par rapport au plancher de 1996-1997 ou si c'est: on tend vers?

M. Brassard: Là, il faudrait que je fasse une vérification région par région, mais, moi, ce que j'avance, c'est qu'il y a un lien avec les travaux. À partir du moment où les travaux sont plus importants, cette année, de plusieurs millions, ça a un effet direct sur les occasionnels dont on a besoin. Donc, c'est à partir de là que je pense, mais il faudrait peut-être faire un...

M. Deslières: Particulièrement au niveau des travaux d'entretien.

M. Brassard: Oui, c'est ça. Mais je pense que, à ce moment-là, vous pouvez entrer en communication avec vos centres de services ou vos divisions territoriales, et ils vont être en mesure de vous donner l'information. Mais, moi, je pense qu'on ne devrait pas aller plus bas que le nombre d'occasionnels embauchés l'an passé. Ça m'apparaît évident. Peut-être même, dans certains cas, un peu plus, mais encore une fois, comme le disait le sous-ministre tout à l'heure, la baisse d'effectifs à la suite de la mise en oeuvre du plan de retraites négociées...

M. Deslières: Ça va aider encore.

M. Brassard: Alors donc, à un moment donné, il va falloir qu'on embauche des occasionnels parce qu'il y a un certain seuil au-delà duquel on ne peut pas baisser en termes d'effectifs si on veut assurer l'entretien approprié du réseau. Mais, pour avoir une réponse plus précise, moi, je conseille aux députés de contacter leur DT, leur centre de services...

M. Deslières: C'est qu'on m'a indiqué qu'on aurait un peu de difficulté à atteindre... Mais c'est en évolution. On était au mois d'avril.

M. Brassard: Mais ça dépend des travaux, évidemment, qui vont avoir lieu dans chaque territoire de centres de services. Il y a un lien avec les travaux.

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

M. Deslières: Une courte question, M. le Président.

M. Brassard: Parce qu'on prévoit — ce que M. Smith me dit — le même nombre d'ETC, c'est-à-dire le même nombre d'employés temps complet pour ce qui est des occasionnels. Alors donc, normalement, il faut voir comment ça va se traduire région par région et centre de services par centre de services.

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

M. Brassard: Globalement, il n'y a pas de baisse au ministère. Ce que je peux vous donner comme assurance, c'est qu'il n'y a pas de baisse. Est-ce que, dans un centre de services, il peut y avoir un petit peu moins d'occasionnels embauchés et, dans d'autres, augmentation par rapport à l'an passé? C'est possible parce que ça dépend des travaux.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Une deuxième question, rapidement. Je sais que le député de Pontiac veut poursuivre. Le tournage à droite, vous êtes positionné assez fermement sur ça. Est-ce que, malgré votre positionnement, au ministère, on continue à étudier, à faire des recherches, à regarder l'évolution de cette question-là?

M. Brassard: Non.

Le Président (M. Lachance): La réponse est rapide.

M. Deslières: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Non, on ne continue pas.

M. Deslières: C'est ça.

M. Brassard: D'ailleurs, de toute façon, on n'en a pas fait vraiment d'étude.

M. Deslières: Non, je sais que les questions ont déjà été demandées.

● (18 h 40) ●

M. Brassard: On a fait une recension des études déjà faites sur la question du côté de la SAAQ. C'est ce que la SAAQ a fait. Conjointement, avec le ministère, on a fait une revue des différentes études faites, surtout aux États-Unis.

M. Deslières: Ça n'a pas été actualisé?

Une voix: Ça a été actualisé.

M. Brassard: Bien, il y en a des récentes, de ces études-là. Il y en a de toutes récentes. Le dossier...

M. Deslières: Mais le dossier est entendu.

M. Brassard: Bien, j'ai écrit, entre autres, à l'organisme de l'Outaouais, la STO, la Société qui... je leur ai écrit. Je dirais que c'est un peu comme le port du casque obligatoire pour vélo. C'était l'un des deux sujets controversés de la commission. Ça demeure controversé. Je connais bien l'opinion du député de Pontiac là-dessus, elle est différente de la mienne. Alors, le débat se poursuit, mais la décision est prise qu'on ne l'autorise pas.

M. Deslières: M. le Président, une dernière, et je termine sur ça. Pour la piste cyclable Route verte, est-ce

que le dossier suit son évolution? On sait que c'est Vélo Québec qui est maître d'oeuvre en association avec les différents organismes...

M. Brassard: En concertation avec le ministère des Transports.

M. Deslières: ...des régions, CRD, et tout ça. Est-ce que le dossier suit son évolution? Puis par quelles voies? Est-ce que c'est par des ententes spécifiques aux ententes-cadres au niveau de chacune des régions qu'on procède à...

M. Brassard: C'est une entente avec Vélo Québec. C'est une entente du ministère des Transports, avec Vélo Québec, qui porte sur le financement.

(Consultation)

M. Brassard: On est rendu, actuellement... Le tracé de la Route verte, il est déterminé. Vélo Québec a fait un tracé. Après coup, il a ensuite entrepris une étude pour déterminer comment financer la Route verte. On l'évalue à combien de millions? Je pense que c'est une dizaine.

Une voix: Plus que ça.

M. Brassard: Plus que ça. C'est 90 000 000 \$, je pense. C'est 90 000 000 \$ globalement. Alors donc, il a fait un certain nombre de recommandations. Son rapport a été déposé, portant sur le financement, comment en arriver à financer. C'est ça qu'on est en train de regarder, d'analyser présentement, les propositions relatives au financement de la véloroute. Ça ne veut pas dire qu'il ne se fait rien entre-temps, parce que, entre-temps, nous, comme ministère des Transports, on fait des investissements qui se situent dans le cadre de ce projet-là. On le disait tout à l'heure, quand on construit une route ou qu'on refait une route, qu'on améliore une route, si elle est située, si elle fait partie du tracé de la véloroute, on va, par exemple, paver les accotements. C'est, à peu près, autour de 2 700 000 \$ que le ministère dépense dans ce cadre-là cette année.

Il y a aussi, également, des MRC. On a acquis du CN des couloirs ferroviaires démantelés, et c'est le ministère des Affaires municipales qui, surtout, gère ça par la suite avec des MRC. Il y a des projets de pistes cyclables dans ces couloirs-là. Il y a plusieurs projets qui sont en cours, et beaucoup de ces projets-là font aussi partie intégrante de la Route verte. Donc, en d'autres termes, le financement global de la Route verte n'est pas encore déterminé — on est en train d'étudier le rapport de Vélo Québec — mais ça ne nous empêche pas de faire des investissements et des dépenses qui se situent dans le cadre de la Route verte.

M. Deslières: Et, spécifiquement, le 2 300 000 \$ ou 2 700 000 \$ a été réparti par région?

M. Brassard: Oui, et c'est relié, évidemment, à des travaux routiers qu'on fait. Comme au Lac-Saint-Jean aussi, le projet qu'on appelle la «véloroute des bleuets», autour du lac, 255 km, ça aussi, c'est un projet qui fait partie de la Route verte, et, dans les travaux routiers, sur trois ans, le ministère des Transports a dépensé 2 000 000 \$. Alors, dans tous les travaux routiers qu'on fait sur le tracé de la véloroute des bleuets au Lac-Saint-Jean, bien, on dépense pour, entre autres, paver les accotements puis faire en sorte que... C'est ça, notre participation à la véloroute des bleuets. Alors, c'est un peu l'état du dossier, mais je répète que, même si le financement n'est pas attaché, n'est pas déterminé comme tel, on n'est pas inactif, quand même, puis il se fait des investissements, puis il se fait des immobilisations, puis on peut dire que la Route verte est en construction.

M. Deslières: Ça va pour moi, M. le Président.

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

Permis de trains routiers

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. J'espère qu'on va être capable, d'ici 19 heures, de faire le tour des autres questions qui me restent, sinon on devra trouver d'autre temps. Au mois de janvier, l'Association du camionnage du Québec avait été avisée que la circulation de trains doubles de type b de 25 m aurait... Je pense que c'est au mois de décembre, un communiqué de presse...

M. Brassard: Conférence de presse, oui, où on a annoncé des changements.

M. Middlemiss: Et je pense que, au mois de janvier, M. Jean Couture avait adressé une lettre à l'Association des... Il y avait trois sujets: l'utilisation d'une semi-remorque de 16,15 m, 53 pi, dans un grand train routier... Ces gens-là, qui étaient censés avoir leur permis au mois de février 1997, est-ce qu'ils l'ont eu?

M. Brassard: Depuis le 1er avril, c'est maintenant possible par permis spécial.

(Consultation)

M. Brassard: Pour le moment, on procède par permis spécial.

M. Middlemiss: O.K. Le deuxième, c'est la circulation du train double de type b de 25 m, de 62 500 kg. C'est rendu où, ça, ce dossier-là?

M. Brassard: Pour le moment, on fonctionne par permis spécial, mais on est en prépublication. Ça va devenir un règlement en vigueur quelque part à l'automne.

M. Middlemiss: À l'automne.

M. Brassard: Oui, mais c'est possible par permis spécial.

M. Middlemiss: À partir de maintenant, «c'est-à-dire avril ou mai? Vous dites l'automne. Début? Fin? C'est quoi, les...

M. Brassard: Fin automne. Sûrement, avant la fin de l'année 1997, ça va être adopté puis en vigueur.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que ces gens-là croyaient que ça serait plutôt à l'été? Au moment où vous avez envoyé votre communiqué de presse, au mois de décembre, est-ce qu'on ne parlait pas plutôt de l'été?

• (18 h 50) •

M. Brassard: Peut-être, mais, de toute façon, par permis spécial c'est toujours possible. Il n'y a pas de problème à fonctionner, à opérer par permis spécial.

M. Middlemiss: Un permis spécial, ça coûte combien?

(Consultation)

M. Brassard: Pour un train routier, on me dit 135 \$ par année. Alors, ce n'est pas très élevé.

M. Middlemiss: Ça se compare à combien ça va coûter une fois qu'on va avoir réglé le problème, que ce ne sera plus un permis?

M. Brassard: Une fois que ça va prendre la forme d'un règlement comme tel?

M. Middlemiss: Oui. À ce moment-là, le coût va être...

M. Brassard: Une fois que c'est incorporé dans le règlement, il n'y a pas de coûts supplémentaires à ce moment-là. C'est le permis spécial qui coûte quelque chose.

M. Middlemiss: Donc, il y a certainement un avantage à retarder, parce que ça rapporte plus de fonds, plus de sous.

M. Brassard: Oh!

M. Middlemiss: Bien non, mais c'est là...

M. Brassard: Vous nous prêtez des mauvaises intentions, là.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

(Consultation)

M. Brassard: C'est les trains de type b qui vont être réglementés. Les grands trains routiers ne le seront pas. Ça va toujours fonctionner par permis spécial.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire que, le plus tôt que c'est par réglementation, le plus compétitifs ces gens-là vont être. Aujourd'hui, ça leur coûte 135 \$ de plus. D'accord.

M. Brassard: C'est ça.

Coûts en temps supplémentaire

M. Middlemiss: Merci. Le président de la Commission des transports est ici. Alors, avant de passer là, je lisais, dans l'entretien des infrastructures de transport: «Au niveau de sa gestion interne, diminution de 50 % de l'enveloppe budgétaire relative au temps supplémentaire». Est-ce qu'on pourrait nous donner une ventilation? C'est où que ce 50 % a été diminué?

(Consultation)

M. Brassard: En 1995-1996, le temps supplémentaire, ça a coûté 9 000 000 \$, et la dépense probable pour 1996-1997, là, l'exercice qui vient de se terminer, est autour de 6 400 000 \$. Donc, il y a un écart de 2 590 000 \$. Bon, l'objectif n'est pas atteint comme tel: 50 %. Si on l'avait atteint, ça aurait été 4 500 000 \$, ce qui n'est pas le cas. Qu'est-ce qui explique ça? Un certain nombre de facteurs. D'abord, les inondations dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean pour 500 000 \$. L'ajout de 75 000 000 \$ à la programmation des travaux de conservation, aussi, s'est concrétisé par 600 000 \$ de temps supplémentaire. On parle aussi de l'augmentation du niveau des activités reliées à l'entretien d'hiver. L'impact du programme de départs volontaires, aussi, de l'automne 1996. Il y a 370 départs qui se sont prévalus du programme temporaire de départs volontaires. Alors, tous ces facteurs expliquent le fait qu'on n'ait pas atteint le 50 % de réduction du temps supplémentaire.

(Consultation)

M. Middlemiss: Donc, vous avez indiqué qu'une partie de l'enveloppe budgétaire, c'était l'entretien d'hiver. Donc, est-ce que c'est pour ça qu'on dit qu'on va l'augmenter cette année?

M. Brassard: L'entretien d'hiver? Non, ce n'est pas pour ça, c'est à cause des nouvelles pratiques, des nouvelles façons de faire qu'on a adoptées suite à l'accident qui a entraîné la mort d'un jeune garçon et qui a été suivi, comme on le sait, d'un rapport du coroner et d'un rapport, aussi, du Protecteur du citoyen. Les recommandations et du coroner et du Protecteur du citoyen — la plus grande partie de ces recommandations — ont été introduites dans les façons de faire, les pratiques en matière d'entretien d'hiver. C'est ce qui explique qu'il a fallu prévoir, je pense, 4 300 000 \$ de plus, justement parce que...

M. Middlemiss: Ce 4 000 000 \$, est-ce que c'est le nombre d'heures de travail ou les fondants, l'abrasif, les heures d'équipement? Ça représente quoi, 4 000 000 \$?

M. Brassard: On a du temps supplémentaire, mais pas exclusivement. Il y a des ajustements aux contrats aussi qu'on a avec des entreprises de déneigement. Alors, il a fallu faire des ajustements qui ont augmenté le volume de travail. C'est un peu tout ça. Il y a une partie en temps supplémentaire, mais ce n'est pas le seul facteur qui explique qu'il faut prévoir 4 300 000 \$. Comme il faut déneiger plus rapidement les bordures le long des rampes...

M. Middlemiss: Donc, essentiellement, c'est pour le boulevard Métropolitain. C'est dans la grande région de Montréal.

M. Brassard: Oui, pour l'essentiel.

Transport bénévole

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, la Commission des transports. Un des sujets, c'était certainement les audiences qui avaient lieu sur le transport bénévole. Je sais qu'on ne peut pas nous donner la recommandation, mais est-ce qu'on peut nous donner un peu un son de cloche de ce qu'on a entendu un peu à travers la province sur ce sujet spécifiquement?

M. Brassard: Oui. Je vous dirais d'abord que, il y a un an, la Commission des transports, qui s'était vu accorder le mandat de déterminer le tarif pour le transport bénévole en fonction de la Loi sur le transport par taxi, avait fixé un tarif à 0,24 \$ du kilomètre. Ça a suscité de l'insatisfaction, du mécontentement dans les groupes bénévoles qui estimaient que ce n'était pas assez élevé. Alors, la Commission a donc décidé de tenir de nouvelles audiences pour voir s'il y a lieu de réviser le tarif à la hausse. Alors, ce sont ces audiences-là, des audiences publiques, qui devraient prendre fin bientôt — je pense que c'est aujourd'hui — à Chicoutimi. L'audience de Chicoutimi, c'est la dernière.

Bon. Alors, je peux bien laisser la parole à M. le président de la Commission. Je dirais, cependant, que le député sait très bien que la Commission des transports, c'est un quasi tribunal. Alors donc, il ne faut pas, comme ministre, que je pratique l'ingérence. Alors, je ne m'ingérerai pas dans le processus. Donc, je suppose que, une fois les audiences terminées, la Commission va prendre connaissance, examiner, réfléchir sur ce qu'elle a entendu au cours de ces audiences et prendre ensuite une décision relativement au tarif. Qu'est-ce qui s'est dit dans ces commissions? Peut-être que le président peut nous brosser un portrait des points de vue entendus au cours de ces audiences.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, étant donné qu'il est 19 heures, ça va prendre le consentement des membres de la commission pour poursuivre nos travaux. Consentement? Très bien.

M. Brassard: M. Gravel.

M. Gravel (Louis): Mon nom est Louis Gravel.

M. Brassard: Président de la Commission des transports.

• (19 heures) •

M. Gravel (Louis): Alors, je me limiterai à parler des audiences qui ont cours actuellement et qui ne sont pas terminées. Bien entendu, on va relater ce qui s'est fait, un sommaire de ce qui s'est fait, un peu, au niveau des différentes audiences qui ont eu cours depuis le 2 avril et qui se terminent, comme disait M. le ministre, probablement ce soir. Et, si c'est nécessaire, ça pourra se prolonger demain. C'est que, à la lumière de l'expérience qui a été vécue depuis juin 1996 puis à la suite des nombreuses représentations pertinentes que nous avons reçues à la Commission, nous avons donc décidé, en février 1997, qu'il était dans l'intérêt public de tenir une audience publique dans le but d'évaluer s'il y avait lieu de réviser les frais d'utilisation des véhicules bénévoles. À la suite de la publication, nous avons reçu beaucoup d'interventions de différentes personnes qui proviennent de différentes régions du Québec. En plus de cela, la Commission, pour permettre aux gens une plus grande accessibilité, a utilisé au maximum son pouvoir d'enquête pour permettre à toutes les personnes qui démontraient un intérêt de se faire entendre, indépendamment, bien souvent, des délais qui sont nécessaires pour pouvoir se faire entendre chez nous. Nous avons déposé aussi une étude à l'interne. Les services administratifs ont effectué une étude économique du coût de l'utilisation d'un véhicule automobile en se basant sur des études de 1996 du Club automobile.

Alors, pour les audiences, aussi, afin de se rapprocher, nous avons pensé siéger un peu partout en province, dans les différentes régions. Les audiences ont débuté à Montréal pour se poursuivre à Hull, Québec et Rimouski. Ces audiences ont fait une pause la semaine dernière en raison de la Semaine du bénévolat, pour reprendre lundi dernier à Sept-Îles et, normalement, se terminer, comme je vous le mentionnais tantôt, aujourd'hui à Chicoutimi. Quant aux audiences, il y avait des audiences de prévues à Rouyn-Noranda, décalées le 29, mais nous n'avons pas eu de représentations à l'intérieur des délais prévus pour cet endroit. Donc, c'est le seul endroit que nous avions cédulé où nous n'avons pas à nous présenter. Jusqu'à maintenant, ces audiences ont soulevé un très grand intérêt. Il y a 428 personnes qui se sont présentées à ces audiences, dont 237 à Montréal. Il y a 75 personnes qui ont témoigné et puis il y a 95 mémoires qui ont été déposés.

Alors, au terme des auditions publiques, la Commission fera une analyse de l'ensemble des représentations et des preuves qui ont été faites, et, selon la prépondérance des faits qui lui auront été soumis, elle rendra sa décision, et cette dernière, lorsqu'elle sera rendue, sera disponible sur le site Internet de la Commission. Je ne sais pas si ça brosse un tableau suffisant. Si vous avez des questions, on peut peut-être aller un peu plus en détail.

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

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y avait un genre de consensus parmi ces gens-là qui se dégageait un peu partout à travers les régions ou non?

M. Brassard: Je pense que ça peut se partager en trois blocs. Il y a, évidemment, les centres, les organismes bénévoles. Et il y a un deuxième bloc, c'est les chauffeurs de taxi et les détenteurs de permis de taxi qui se sont faits entendre, je pense, aujourd'hui à Chicoutimi.

M. Gravel (Louis): Ils devaient se faire entendre aujourd'hui.

M. Brassard: Ils devaient se faire entendre aujourd'hui à Chicoutimi. Il y a eu une manifestation, d'ailleurs, aujourd'hui, je pense.

M. Gravel (Louis): À Chicoutimi et à Québec.

M. Brassard: Ici, à Québec, les propriétaires de taxi. À Chicoutimi aussi?

M. Gravel (Louis): Cinquante taxis.

M. Brassard: Parce que, là, c'est leur gagne-pain, les taxis. Et puis il y a aussi les régies régionales de la santé qui ont également témoigné. Évidemment, la Commission devra faire la part des choses puis prendre une décision en conséquence, mais je tiens à signaler surtout que, en vertu de la loi, il s'agit de transport bénévole. C'est bien important de le signaler, ce sont des bénévoles. Et ce que la loi permet, c'est que, par un tarif, ces bénévoles puissent recouvrer les frais d'utilisation de leur véhicule. Et le tarif que fixe la Commission, c'est justement pour permettre le recouvrement de ces frais d'utilisation. Mais il ne faut pas, cependant, aussi, que le tarif soit à une hauteur telle que ça devienne une rémunération. Il ne faut pas que ça soit de la rémunération non plus. Il faut que ça demeure du bénévolat. Pour que ça demeure du bénévolat, il faut que le tarif serve à rembourser les frais d'utilisation du véhicule et non pas à rémunérer la personne, et c'est ça, évidemment, tout le débat entre les organismes de bénévoles et les détenteurs de permis de taxi pour qui c'est le gagne-pain. Eux autres, ils se disent: Si le tarif est fixé à une hauteur trop élevée, ça devient de la rémunération. Donc, ça devient, pour nous, des concurrents sans permis de taxi. Vous voyez, c'est ça, le problème. Alors, c'est ça que la Commission doit débroussailler pour rendre une décision sage, j'en suis convaincu.

M. Gravel (Louis): On le souhaite bien.

M. Middlemiss: M. le Président, je pense qu'on est tous d'accord qu'on ne voudrait certainement pas que ces bénévoles fassent du taxi au noir. Mais, d'un autre

côté, il me semble que le travail que font les bénévoles, ce n'est pas seulement de les conduire. C'est que ceux qui sont malades, ils en prennent soin, et, donc, à ce moment-là, c'est ça qu'il faudrait tenter de trouver: une rémunération juste et équitable. Et, s'il y a des gens qui trichent le système puis qui font du taxi, bien, je suis totalement d'accord, moi, parce que je ne suis pas pour encourager ces gens-là. Mais je ne voudrais certainement pas — puis je pense que, comme société, on serait les perdants — qu'on arrive à un point où il n'y en aurait plus de bénévoles. Donc, à ce moment-là, il me semble... Et j'ai confiance qu'on va certainement... Mais, ça aussi, c'est bien important et, surtout, dans les moments qu'on vit présentement où, de tous bords et tous côtés, il y a de moins en moins de services. Et c'est pour ça qu'il me semble qu'on devrait faire le partage des choses en regardant l'équité et en regardant aussi quel va être le coût de remplacement, dans notre société, si on n'a plus de bénévoles. Ça, je pense que je ne veux pas être un prêcheur, mais il me semble que c'est fort important qu'on le considère dans ce sens-là.

M. Brassard: Je suis tout à fait d'accord pour dire que les bénévoles, dans notre société, jouent un rôle extraordinaire et que leur contribution est exceptionnelle, remarquable. Mais d'être bénévole, ça a un sens. Ça veut dire que vous faites une action sans rémunération. C'est ça, le bénévolat. Et la Loi sur le transport par taxi dit que ce transport bénévole s'applique au transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu à la condition que la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile. Ça, c'est la loi. Donc, ça veut dire que la Commission a à déterminer quel est le niveau requis pour évaluer les frais d'utilisation de l'automobile. C'est ça qu'elle a à déterminer.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

• (19 h 10) •

M. Middlemiss: Non, regardez, je suis totalement d'accord, mais, si la loi est le problème pour donner un traitement juste et équitable à ces gens-là qui font du bénévolat, il me semble que, comme députés, pour s'assurer de maintenir ce bénévolat, qui fait partie de la qualité de la vie, c'est des choses comme ça qu'on devrait considérer. Il faut que ce soit juste et équitable. Si on ne peut pas être juste et équitable, que les gens ne recouvrent même pas leurs dépenses, qu'ils ne se font même pas payer pour leur temps, ces choses-là, on n'en aura pas. Et j'ai l'impression que c'est un peu ça. Comme société, est-ce qu'on peut se permettre, du revers de la main, de dire, à cause d'une rigidité... Mais, je vous le dis, ceux qui font le font, le bénévolat, pas ceux qui trichent le système. Ça, il faut qu'on trouve une façon, ceux qui travaillent au noir, ainsi de suite... Il va falloir le faire. En tout cas, j'espère qu'on pourra trouver l'équité pour les reconnaître. Tu sais, même si on ne les paie pas pour leurs services, bien, au

moins qu'ils puissent récupérer les dépenses que ça leur coûte.

M. Brassard: Je vais juste vous indiquer que, jusqu'en 1993, il n'y avait pas de tarif maximum pour le transport bénévole. C'est à la suite de pressions venant surtout du monde du taxi que l'Assemblée nationale, en 1993, a amendé la Loi sur le transport par taxi pour confier à la Commission le mandat de déterminer le tarif maximum. Alors, c'est comme ça que ça s'est produit. Donc, depuis 1993, c'est la Commission des transports qui est mandatée pour déterminer le tarif maximum quant au transport bénévole. Alors, là, je sais qu'il y en a qui disent que ça ne devrait pas être comme ça, que ça ne devrait pas être la Commission des transports ou que ça devrait être le ministère de la Santé qui s'occupe de ça, le transport bénévole. On peut faire le débat, mais, dans le cadre des lois actuelles, c'est la Commission qui a le mandat de déterminer les tarifs. Alors, elle le fait après avoir entendu tout le monde — c'est ce qu'elle complète aujourd'hui — mais elle ne peut pas aller au-delà de la loi. C'est un tarif maximum pour les frais d'utilisation du véhicule. Elle n'a pas à tenir compte, on pourrait dire, d'un salaire pour le bénévole. La loi ne l'autorise pas, ne le lui permet pas.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ce commentaire clôt l'étude des crédits?

M. Middlemiss: Oui. Juste un commentaire. L'an prochain, je pense que je vais exiger 24 heures parce qu'il y a énormément de sujets que nous n'avons pas eu l'occasion d'aborder, et des sujets qui sont réellement importants. J'aurais aimé toucher la Société de l'assurance automobile du Québec, l'augmentation de l'immatriculation, toutes ces choses-là qui affectent certainement les citoyens du Québec. J'aurais bien aimé ça. Donc, l'an prochain, ne soyez pas surpris si on vous demande...

M. Brassard: Venez avec votre leader, M. le député.

M. Middlemiss: On n'a pas de problèmes. Le problème, ce n'est pas chez nous. Ça va être de le faire accepter de votre côté.

M. Brassard: On va vous appuyer.

M. Middlemiss: D'accord.

Le Président (M. Lachance): Très bien, alors...

M. Brassard: Non, non, c'est à l'intérieur d'une enveloppe déterminée. C'est 200 heures.

M. Middlemiss: On va les prendre.

M. Brassard: Alors, là, c'est bien plus avec votre leader que vous allez négocier.

M. Middlemiss: Je n'ai pas de problèmes avec mon leader.

M. Brassard: Oui? Ah bon! D'accord

Adoption des crédits

Le Président (M. Lachance): Alors, nous sommes prêts à procéder à l'adoption des différents programmes. Il y en a quatre. Est-ce que le programme 1, Infrastructures de transport, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Ah oui?

M. Middlemiss: Bien, s'il fallait qu'on soit d'accord, ça voudrait dire que l'an prochain le ministre ne pourrait pas...

M. Brassard: Vous n'êtes pas d'accord avec les travaux routiers? Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ce n'est pas suffisant. L'an prochain, le ministre des Finances vous dirait: Regarde, on n'a pas besoin de t'en donner plus, ils sont d'accord avec toi. Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Est-ce que le programme 2, Systèmes de transport, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division également.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le programme 3, Administration et services corporatifs, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le programme 4, Transport scolaire, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports sont adoptés?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a, pour la clôture de nos travaux, quelques commentaires ou les commentaires ont tous été faits? M. le ministre.

M. Brassard: Non, merci.

Le Président (M. Lachance): Très bien.
Monsieur...

M. Middlemiss: Ils sont faits. Vingt-quatre heures
l'an prochain.

Le Président (M. Lachance): Alors, comme
président de cette commission, où c'était notre baptême du
feu, je tiens à remercier tous les participants de leur
précieuse collaboration; ça s'est très bien déroulé, et
j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 19 h 15)

