



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le mercredi 24 avril 1996 — N° 8

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mercredi 24 avril 1996

Table des matières

Document déposé	1
Systèmes de transports terrestres et construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	
Projet de règlement sur le transport scolaire	1
Réfection des routes dans la région de Montréal	4
Application du principe de l'utilisateur-payeur	9
Prise en charge du réseau ferroviaire	11
Dossier du pont de Québec	16
Utilisation de l'amiante dans l'asphalte	19
Autoroute 55 entre Drummondville et Richmond	21
Pont Mitchell, à Notre-Dame-du-Bon-Conseil	22
Correction de routes dangereuses	24
Projet de construction d'un pont sur la rivière Saguenay	25
Plan de transport intégré pour la région de Québec	28
Document déposé	29
Construction d'un TGV Québec—Windsor	29
Budget pour l'amélioration du réseau routier	32
Pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine	37
Moment du début des travaux programmés	38
Autres sujets	39

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. Robert Benoit
M. François Gendron
Mme Liza Frulla
M. Gérard R. Morin
M. Serge Deslières
M. Léandre Dion
M. Normand Poulin
M. Yvon Vallières
M. Gabriel-Yvan Gagnon
Mme Danielle Doyer

Le mercredi 24 avril 1996

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires des transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 pour l'année financière 1996-1997. Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. LeSage (Hull).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, nous étions...

M. Brassard: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui?

M. Brassard: À la demande de la commission, je voudrais quand même déposer les horaires 1996-1997 pour les différentes traverses de la Société des traversiers.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, si vous me permettez, avant, là, on va...

M. Brassard: Et les tarifs également.

La Présidente (Mme Bélanger): ...établir le fonctionnement de la commission. C'est parce que je voudrais dire qu'on était à discuter des programmes 1, 3, 4, 5 et 6, et on avait déterminé, au début de la commission, qu'on aurait six heures de débats sur ces programmes-là. Alors, j'aimerais faire remarquer aux membres de la commission qu'il reste une heure pour discuter de ces programmes étant donné qu'il était entendu que le programme 2, on aurait huit heures pour le questionner. Alors, c'était simplement pour faire une mise au point de la situation, et il reste une heure pour ces programmes-là.

M. Middlemiss: Excusez, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Je pense que, si toutefois des collègues voulaient dépasser... Je pense que ce n'est pas nécessairement coulé dans le béton, là, que le programme 2... En autant que tout le monde est d'accord, parce que ça se peut fort bien que d'autres personnes qui auraient des questions qui touchent le transport ne soient pas ici présentement, qui viendront plus tard. Donc,

est-ce qu'on peut se laisser cette flexibilité-là, de poser des questions? Mais on n'en aura certainement pas besoin... On a libéré la Commission des transports puis la Société des traversiers. Donc, à ce moment-là, on ne retient personne ici pour rien.

● (10 h 10) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est à votre demande, M. le député de Pontiac, que vous voulez avoir huit heures pour discuter du programme 2. Alors, on poursuit. Alors, étant donné que le député d'Orford doit quitter pour une autre commission et qu'il aurait des questions à poser sur le transport scolaire, là, nous allons lui donner la parole.

M. Benoit: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! avant, excusez-moi. Avant, M. le ministre, vous aviez parlé de déposer un document?

M. Brassard: Bien, je voulais déposer, oui, les tarifs et les horaires pour les différentes traverses de la Société des traversiers du Québec. Ça avait été demandé par la commission.

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le document est déposé. Alors, M. le député d'Orford.

Systèmes de transports terrestres et construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport

Projet de règlement sur le transport scolaire

M. Benoit: Oui, Merci, Mme la Présidente. Je salue le ministre des Transports, avec qui j'ai eu énormément de plaisir à travailler à l'Environnement pendant plusieurs mois.

M. le ministre, il y a un débat qui prend pas mal d'ampleur dans l'Estrie, et on dit que ce serait la même chose dans d'autres régions du Québec, c'est celui de la réglementation que votre ministère a déposée maintenant, si je ne me trompe, dans la *Gazette officielle* du 27 mars au sujet de la réglementation sur les autobus scolaires.

Alors, pour vous mettre à la fine fleur de tout ça, ce que je crois comprendre, c'est qu'en ce moment certains autobus au Québec ont huit lumières, dont quatre jaunes et quatre rouges. C'est ma compréhension des faits. Et les chauffeurs d'autobus, particulièrement une commission scolaire, je pense au ETSB, la commission

scolaire de Eastern Townships School Board, entre autres, qui, eux, ont leurs propres chauffeurs; ils ont 80 chauffeurs très bien formés, très bien... C'est un modèle, je pense, au Québec comme organisation au niveau du transport scolaire. Alors, ces gens-là ont délégué à mes bureaux — et je pense qu'ils l'ont fait avec d'autres députés — M. Catchpaw, qui est un bonhomme de 62 ans qui a conduit un autobus toute sa vie, très sérieux, très intelligent, qui est préoccupé par la sécurité des enfants, qui a fait suivre à ses confrères des cours en psychologie des enfants, comment un enfant raisonne quand il sort d'un autobus, etc. J'ai été grandement impressionné par ces gens-là, M. le ministre.

Alors, là, ils me disent: Écoutez, dans cette standardisation que le ministre veut apporter ou que le ministère veut apporter, on va faire disparaître les lumières jaunes. Ma compréhension, encore une fois, de la façon dont ça fonctionnait, c'est qu'avant que la porte de l'autobus s'ouvre le chauffeur d'autobus, d'abord, faisait clignoter les lumières jaunes, et si c'est comme sur un coin de rue, une lumière jaune veut dire qu'éventuellement on va passer à la lumière rouge. Alors, il y avait un réflexe de la part des chauffeurs de ralentir ou de s'arrêter, et éventuellement les lumières rouges s'allumaient. Il me semble que c'est tout à fait logique.

On me dit que les compagnies qui produisent ces autobus-là, autant au Québec, au Canada qu'aux États-Unis, le filage est déjà pour mettre les huit lumières, et là, dans la réglementation, on veut tout standardiser ça. Bon, très bien, on me dit que vous aviez un problème avec la standardisation. À peu près tous les vendeurs de patentes allaient voir les commissions scolaires pour leur proposer à peu près n'importe quoi et d'autres choses. J'en suis. Maintenant, ces gens-là me semblent, là... Eux, ce n'est pas des vendeurs d'autobus, ce n'est pas des vendeurs de lumières, c'est des gens qui conduisent des autobus, qui sont sérieux et qui sont vraiment préoccupés par la sécurité des enfants, et qui me disent: Si vous voulez vraiment assurer la sécurité des enfants, au moins, si vous voulez standardiser ailleurs, peut-être, mais n'enlevez pas ce qui existe déjà, laissez-nous le temps. Et, même là, je vous avouerai franchement qu'ils m'ont demandé de vous écrire; la lettre est en voie de vous être acheminée, où ils demandent une commission parlementaire ou des audiences pour être entendus sur ce sujet-là, au-delà d'une lettre bien gentille qu'ils vont envoyer aux gens de la *Gazette officielle*.

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

M. Brassard: Oui, d'abord, précisons, Mme la Présidente, qu'il s'agit d'un projet de règlement dont le délai de prépublication, je pense, n'est pas encore complété. Alors, donc, il est tout à fait normal qu'on reçoive des avis, des commentaires, des points de vue. Et particulièrement — je comprends que le député d'Orford soit ici ce matin — effectivement, les commentaires sur toute la question des feux viennent surtout et beaucoup de la région de l'Estrie.

D'abord, précisons que, comme c'est un projet ce règlement, vous connaissez le processus réglementaire, c'est un projet de règlement, une fois le délai de prépublication complété, on va prendre connaissance des avis, des points de vue, et il est toujours possible d'y apporter des modifications ou des amendements. C'est comme ça que ça fonctionne avant de retourner au Conseil des ministres pour approbation définitive.

Cette question-là, il faut dire qu'on a décidé de ne pas l'inclure dans le projet de règlement au moment de la prépublication, parce qu'on en a discuté, mais on a constaté qu'il n'y avait pas de consensus au Québec là-dessus, il y a divergence. Il y a divergence chez les transporteurs, au sein des commissions scolaires aussi, et, n'ayant pas de consensus, donc on a choisi de ne pas l'intégrer au projet de règlement.

Effectivement, la demande vient surtout des régions rurales, là où les autobus circulent sur des voies où les limites de vitesse sont plus élevées. Mais l'absence de consensus vient aussi du fait que les intervenants dans ce domaine-là ne sont pas sûrs, il n'y a pas une certitude totale que le recours aux huit feux va avoir l'effet qu'on recherche, c'est-à-dire de ralentir. Le conducteur qui suit un autobus scolaire, on n'est pas certains que son réflexe, ça va être de ralentir. La réalité, au contraire, démontre que dans bien des cas c'est le réflexe contraire. Le réflexe est d'aller plus vite puis de dépasser au moment où ça clignote, où l'autobus avertit, en quelque sorte, qu'il va avoir à s'arrêter. Alors, c'est ce qui fait que, chez les transporteurs comme chez les commissions scolaires, il n'y a pas d'unanimité là-dessus, sur cette question-là, parce qu'il n'y a pas de certitude que l'effet recherché, qui est l'effet que les automobilistes, les véhicules qui suivent un autobus scolaire ralentissent, il n'y a pas de certitude que l'effet recherché se retrouve pleinement et totalement. On craint même plutôt que, pour une partie, ce soit l'effet contraire, qu'il y ait une tendance chez certains conducteurs à accélérer pour dépasser à ce moment.

Alors, bon, c'est ça, la situation. Je comprends les requêtes, les doléances venant particulièrement de l'Estrie. On va les examiner attentivement une fois que la période de prépublication sera terminée — elle achève — et on va évidemment reprendre la discussion ou la réflexion sur cette question-là en particulier, on va consulter aussi, forcément, les intervenants puis on va examiner les requêtes, les points de vue qui se sont exprimés là-dessus pour voir s'il y a lieu de reconsidérer cet aspect-là du projet de règlement puis d'apporter les modifications.

Alors, pour le moment, je ne peux pas vous dire aujourd'hui, M. le député, comme ministre, qu'il y aura modification dans le sens réclamé surtout par les groupes de votre région. Par contre, je ne veux pas non plus qu'on interprète mes propos comme signifiant que leur requête est rejetée, est mise au rancart. Au contraire, on va en tenir compte sérieusement parce qu'on a ensemble, je pense, une préoccupation, puis je pense que tout

le monde l'a aussi, une préoccupation, je dirais, prioritaire, privilégiée, c'est la sécurité de nos enfants. Alors, c'est ça qui...

M. Benoit: Justement, à cet égard-là, M. le ministre, normalement, dans ce débat-là, ceux que nous avons entendus ont été... Je pense qu'il y a eu trois groupes de gens qu'on a entendus. On a entendu les commissions scolaires, les fabricants d'autobus et les transporteurs et, à l'occasion, les parents. Ça a été les trois groupes qu'on a entendus, mais on n'a à peu près jamais entendu les chauffeurs d'autobus. Les gens que j'ai rencontrés... Et ils sont les premiers en ligne, hein. Les parents, on est assis dans nos maisons, les fabricants sont à Drummondville, sur le bord de la 20, puis les commissions scolaires, elles sont dans leurs bureaux.

Les chauffeurs d'autobus, eux autres, ils sont dans l'autobus, ils voient plein de situations. Ces gens-là m'ont conté des histoires vendredi, c'était absolument extraordinaire. Moi et celui qui parlait en leur nom, c'était M. Harvey Catchpaw, qui est loin d'être un... C'est un gars, franchement, là, on a avantage à l'écouter, ce bonhomme-là. Il en a vu d'autres, et ses préoccupations pour les dimensions de sécurité sont tellement poussées, mais pas trop poussées non plus.

● (10 h 20) ●

Alors, moi, je vous demande, M. le ministre, avant que quelque décision soit prise... D'abord, quand vous me dites: Bien, là, on n'est pas sûrs si les gens n'accélèrent pas versus ralentir à la lumière jaune, c'est une bonne question que vous posez. Mais j'imagine, avec toutes les études qui existent en Amérique sur le transport scolaire... Parce qu'on n'a rien inventé là, hein. Il faut bien comprendre, là, qu'il se transporte bien des enfants ailleurs, aux États-Unis, puis en Europe, puis, bon, partout. Jamais je ne croirai qu'il n'y a pas quelqu'un qui a pensé à ça avant aujourd'hui, puis avec tout ce beau monde qui se promène à travers le monde, là, il doit y avoir quelques études quelque part qui trainent et qu'on pourrait vérifier. Première affaire avant de laisser sous-entendre que les gens peuvent accélérer à l'arrivée d'une lumière jaune. Parce que si vous avez raison, là, on va enlever toutes les lumières jaunes sur tous les coins de rues du Québec. Je veux dire, si vous avez raison, on les enlève, là, après-midi. Enlevez-moi ça sur la Grande Allée, sur toute la longueur, là. Les lumières jaunes n'ont plus raison d'être nulle part, pas plus après les autobus d'étudiants que sur un coin de rue. Première affaire.

Deuxième affaire, alors, regardons ce qui se fait ailleurs et mettons la main sur ces études-là, je suis sûr qu'il y en a. Et de deux, moi, je vous invite encore une fois à rencontrer et à écouter les gens qui rarement sont sortis puis ont dit: Aïe! on veut être entendus là-dessus, dont M. Catchpaw en particulier. On a entendu les parents, on a entendu les commissions scolaires, on a entendu les fabricants d'autobus qui nous proposent toutes sortes de gadgets, mais là c'est des gens qui sont assis sur le banc puis qui voient le gars qui arrive trop

vite sur la glace, et eux autres disent: Les lumières jaunes, là, ça nous a fait éviter quantité d'incidents malheureux.

Moi, je ne suis pas placé... Je ne peux pas vous dire s'ils ont raison ou s'ils ont tort, là, je n'en ai jamais conduit d'autobus d'étudiants, si ce n'est que mes enfants ont voyagé en zone rurale. Et ces mêmes gens là, quand j'allais reconduire mes enfants au coin de la route, j'ai toujours eu l'impression que ça avait une incidence, dans le bas de la côte, à aviser les gens qu'il était pour y avoir quelque chose qui se passerait en bas de la côte. Et j'ai fait ça comme bon père de famille, mon épouse le faisait, et j'ai toujours eu l'impression que ces lumières jaunes là, elles avaient... Je ne savais même pas, à l'époque, qu'on pourrait penser à enlever ça. Là je suis surpris de voir qu'on veut les enlever. Puis encore une fois, on a répondu, au ministère, à ces gens-là qu'il y avait une question de coûts là-dedans, là. Bien, il semble que la question de coûts, après recherche, là, puis après avoir parlé aux fabricants, et tout ça, les autobus, quand ils sont livrés, les fils sont déjà là. Je veux dire, c'est un choix, là, de mettre les lumières ou de ne pas les mettre. Il n'y a pas vraiment de coûts, là: 4 \$. Quand on parle de 800 000 \$ pour toute la province, ça a l'air que ça ne tiendrait pas à grand-chose, ça, là. Là-dessus, ça aussi, je pense que vous pouvez peut-être demander à vos gens de creuser ça un peu, là, puis questionner cet aspect des coûts, M. le ministre.

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

M. Brassard: Bien, je me répéterais, là. Je me répéterais. On va examiner ça. C'est ça, le processus réglementaire. On a reçu des points de vue, des requêtes, puis le député d'Orford en fait état, puis les véhicules, fort bien, on va les regarder. Je n'ai jamais dit qu'on allait en faire fi. On va les regarder puis on va les examiner. Je dirai simplement que, sur la question: est-ce que ça incite à ralentir ou pas? on se fonde sur le comportement actuel des automobilistes à l'égard des feux de circulation. Vous savez très bien que, quand ça tourne au jaune, du vert au jaune, vous savez très bien qu'il y a une bonne partie des automobilistes qui ne ralentissent pas, ils accélèrent. Alors, c'est ce qui fait qu'au sein des commissions scolaires comme des transporteurs il y en a un certain nombre qui craignent que ce réflexe qu'on constate, que probablement certains parmi nous pratiquent, ça se produise également à l'égard des autobus scolaires. Mais, ceci étant dit, tout sera scrupuleusement examiné, Mme la Présidente, pris en compte, le débat va être refait d'une certaine façon, on va consulter les intervenants avant de présenter le projet de règlement au Conseil des ministres.

M. Benoit: Je finirai, M. le ministre, en vous appelant vos propres paroles suite au rapport Jacoby, qui était, je pense, très bien fait, et vous disiez à l'époque prendre très au sérieux les critiques du rapport Jacoby sur les dimensions de la sécurité.

M. Brassard: Oui, c'est toujours mon opinion.

M. Benoit: Alors, moi, comme représentant d'un bon nombre de parents en région rurale, où chaque enfant doit prendre un autobus au moins deux fois par jour, quand ce n'est pas trois puis quatre pour aller jouer au balon-balai, et Dieu sait toutes les activités pour lesquelles nos enfants doivent être voyagés dans des chemins compliqués, dans des régions de montagne, de bord de lac comme on a dans l'Estrie... Si j'étais, là, au coin de Sainte-Catherine puis Papineau à Montréal, peut-être que je ne vous parlerais pas de tout ça ce matin, mais si j'étais dans le comté de Madeleine Bélanger puis de Robert Middlemiss, là, ou de mon ami ici, de la Beauce, là... Je vous garantis qu'il faut se promener sur les routes l'hiver, là, sur les routes glissantes au printemps, sous les tempêtes de neige, les tempêtes de pluie pour s'apercevoir des dimensions de sécurité. C'est là-dessus que je veux insister, là.

Encore une fois, moi, je ne suis pas un «vendeur» de lumières, là, puis je ne suis pas capable de me faire d'opinion vraiment là-dessus, si ce n'est que, comme pour Jacoby, comme pour vous, comme pour moi et comme pour notre porte-parole, la première dynamique, c'est celle de la sécurité de nos enfants qui embarquent au moins deux fois par jour dans ces autobus-là, et c'est ça que je vous demande de prendre en considération quand vous allez refaire la réflexion sur l'aspect des lumières.

M. Brassard: Mme la Présidente...

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

M. Brassard: ...l'opinion que j'ai exprimée à l'occasion de la sortie du rapport du Protecteur du citoyen est toujours la mienne, je la partage toujours et je conviens que le député d'Orford accomplit son devoir de député fort bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui. Très rapidement, M. le ministre, je veux juste indiquer qu'il n'y a pas seulement des représentants de l'opposition qui ont des comtés ruraux. Je veux dire, je sais bien que ces gens-là sortent moins que nous, mais, nous, on y va, en ville, puis on vit en campagne aussi. Alors, la réalité du transport scolaire puis sur l'aspect réflexion majeure à faire pour augmenter la sécurité, moi, ce que j'ai compris de vos réponses, c'est que vous êtes conscient et préoccupé que la prépublication, c'est surtout pour recevoir des commentaires, des avis, et c'est en train de se faire.

Je pense que l'élément intéressant du député d'Orford, ça ne serait pas bête, sincèrement, d'envisager d'être plus proches de celles et ceux qui les conduisent, ces jeunes, et qui ont vécu toutes sortes d'occasions et d'expériences plus parlantes les unes que les autres.

Alors, on peut faire référence à toutes sortes de spécialistes, mais, ça, moi, ça me plaît comme suggestion. Je trouve ça positif que de profiter de la réflexion qui est en cours pour aller peut-être un peu plus loin, auprès de celles et ceux qui en ont vécu plus et de plus près. Et il me semble que le témoignage de ces gens-là aurait probablement comme conséquence de parfaire un peu plus adéquatement des mesures de sécurité basées sur le factuel.

Il faut sortir de la «théorisation», et je pense que vous aviez raison d'indiquer tantôt que, si le comportement des contribuables au sens large, dans certains cas, ne va pas dans le sens souhaité par l'indication de la lumière jaune, bien, il faut regarder ça. On ne peut pas faire de la théorie là-dessus, il faut regarder ce qui se passe dans les faits. Moi, je pense que ce que vous avez indiqué est satisfaisant, à condition que vous ayez une préoccupation peut-être plus forte d'entendre ceux qui sont plus proches de ce qu'on discute. Et, ça, je trouve ça intéressant comme suggestion et je voulais l'appuyer.

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

M. Brassard: Tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): ...d'Abitibi-Ouest. Alors, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Réfection des routes dans la région de Montréal

Mme Frulla: Merci, Mme la Présidente. Alors, évidemment, à chaque région ses problèmes. La région de Montréal. Question de procédure, là, vraiment, parce que je ne veux pas faire perdre le temps à personne. Il y a eu un décret qui a été passé, je pense, il y a deux semaines, disant que le ministre de Montréal avait le droit de veto sur tout ce qui a trait à Montréal, parce que, finalement... Finalement, je n'adresserai pas ma question à vous, là, tu sais, je vais l'adresser à lui. Alors, donc, est-ce que je peux poser certaines questions au niveau du transport?

M. Brassard: Absolument. Absolument.

Mme Frulla: Parfait. Alors, cela dit, la réfection des routes. On s'est aperçu, évidemment, au niveau des crédits, que les budgets ont été diminués au niveau de la réfection des routes, en disant: Bon, bien, disons qu'on va peut-être diminuer cette année et on étalera d'année en année, là, si j'ai bien compris. Maintenant, compte tenu du volume, justement, de l'entretien des routes à Montréal, cette décision-là, est-ce qu'il y a une étude d'impact qui a été faite spécifiquement pour la région de Montréal, d'une part?

Et, deuxièmement, je pose cette question-là aussi un peu à la suite de commentaires qui ont été faits par certains experts qui disent: C'est beau de dire: On met peut-être un... enfin, on diminue, si on veut, un peu nos

travaux sur la réfection des routes, excepté que ça va coûter quand même plus cher plus tard parce que les dommages vont être encore plus grands. Alors, encore une fois, là, ma question se pose, mais surtout en tenant compte, si on veut, de la proportion et du volume, justement, des routes à entretenir dans la région de Montréal. Je parle de la grande région, là, pas juste de Montréal.

• (10 h 30) •

M. Brassard: D'abord, Mme la députée, il faut faire la distinction entre l'entretien et l'exploitation du réseau routier et l'amélioration, la réfection et le développement. L'entretien et l'exploitation du réseau, ce n'est pas considéré comme des investissements ou des immobilisations; c'est des dépenses qui visent à faire en sorte que le réseau soit dans un état acceptable pour la sécurité des usagers. Donc, l'entretien d'hiver, par exemple, c'est le déblaiement, c'est le déglçage; l'entretien d'été également, c'est ce qu'on appelle les nids-de-poule, les fissures, les accotements. Tous ces travaux-là, ce sont des travaux d'entretien et d'exploitation.

Et, là-dessus, aussi bien pour la région de Montréal que pour partout ailleurs au Québec, nous avons décidé de ne pas toucher à ce budget-là parce que, là, ça concerne directement le caractère sécuritaire du réseau. Alors, il n'y a pas de compressions au niveau de l'entretien et de l'exploitation. Il y en a au niveau de l'amélioration, au niveau également de la réfection, des couches d'usure, tout le traitement des chaussées. Là, il y a des compressions, je l'ai signalé au début, lundi. Mais il y a peu de développement aussi. C'est clair qu'il y a peu de développement; avec les ressources dont on dispose actuellement, on consacre peu de ressources au développement du réseau.

Pour Montréal, c'est la même chose que l'an passé pour l'entretien, c'est tout près de 30 000 000 \$. Pour ce qui est du réseau routier comme tel, les autres éléments, Amélioration et Réfection, l'an dernier, il y avait 102 000 000 \$ de prévus pour la grande région de Montréal; cette année, ça a été ramené à 91 000 000 \$. Le même raisonnement vaut autant pour Montréal que pour l'ensemble du Québec. C'est clair, je l'ai admis, je l'admets de nouveau. Il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus, le niveau de ressources dont on va disposer cette année, en 1996-1997, pour des investissements dans le réseau routier n'est pas suffisant. Selon tous les experts du ministère, il y a unanimité, il faudrait, pour maintenir le réseau en bon état, un niveau de ressources nettement plus élevé. Mais, compte tenu, évidemment, de l'opération de redressement des finances publiques à laquelle doit participer, comme tous les autres ministères, le ministère des Transports, il y a une réduction de ce niveau de ressources pour cette année.

J'ai dit et je répète aussi que ce n'est pas tragique si on fait ça un an. En ciblant nos investissements vraiment au regard de la sécurité, ce n'est pas une tragédie. Mais c'est évident que si ça dure plusieurs années, une insuffisance de ressources, si ça perdure plusieurs années, là, le réseau se dégrade, se détériore, et après, si on veut le restaurer, là, ça coûte plus cher, ça prend

plus d'argent. Ça aussi, tous les experts sont unanimes là-dessus, il faut investir davantage que la somme de ce qu'on n'a pas investi.

Alors, donc, ça veut dire qu'il faut absolument que, l'an prochain, on règle ce problème-là, qu'on trouve moyen de rehausser le niveau des ressources de façon suffisante pour permettre de maintenir en bon état l'ensemble du réseau routier au Québec, y compris, évidemment, celui beaucoup plus complexe de Montréal.

Mme Frulla: Justement, c'est une bonne chose de dire: On va faire la différence entre l'entretien et le développement, dans le fond, mais, au niveau, justement, du plan — parce qu'on parlait aussi du plan de transport pour la région de Montréal, là, de part et d'autre — au niveau de la mise en place du plan de transport, qui veut dire aussi, enfin, développement, là, qui prend tout ça en compte, est-ce que ça veut dire que, l'an prochain, on peut s'attendre à avoir, justement, un mécanisme tel que... ou, enfin, semblable à ce que vous avez émis, là, certaines propositions qui feraient en sorte qu'on retourne un peu au principe de l'utilisateur-payeur? Enfin, c'est un peu ça, là, parce que les ressources ne tomberont pas du ciel.

M. Brassard: Je pense que oui. Ça ne viendra probablement pas du fonds consolidé, j'en suis à peu près sûr, compte tenu du contexte budgétaire dans lequel on vit. Donc, il va falloir trouver des modes de financement pour alimenter un fonds spécifique, un fonds dédié. Et il faudra, à ce moment-là, appliquer le principe de l'utilisateur-payeur. Là, il s'agit maintenant, au cours de l'année, de faire le choix des modes de financement. J'en ai évoqué quelques-uns lors de l'interpellation. Là, c'est un choix qu'il y a à faire, mais tous les modes reposent sur le principe de l'utilisateur-payeur.

Mme Frulla: Mais quand on va appliquer... C'est-à-dire que le principe de l'utilisateur-payeur, quand on va appliquer ce principe-là, est-ce que, pour la région de Montréal, entre autres, on va s'assurer que les Montréalais ne défraient pas, ou, enfin, n'aient pas à payer un coût extrêmement plus élevé que le reste de la province? Je vais vous dire pourquoi. C'est que, déjà, enfin, l'Agence de transport — je ne vous poserai pas la question là-dessus...

M. Brassard: Déjà, ils paient plus.

Mme Frulla: ...parce que ce n'est pas dans votre taille — alors, l'Agence de transport, le fantôme, mais on paie déjà pour, même si elle n'est pas là, et, quelque part, oui, on paie aussi pour une augmentation des frais d'immatriculation à cause de ça, 0,015 \$ du litre à cause de ça. Ce qui fait que, tout combiné, demeurer à Montréal coûte extrêmement cher. Tu sais, il n'y a pas juste le transport, il y a tout le reste aussi, qui s'ajoute. C'est que, si chacun ajoute du sien, demeurer à Montréal, c'est quasiment inabordable, tu sais.

Est-ce que, dans ce principe, on va tenir compte déjà de l'effort qu'on demande aux Montréalais? Dans le fond, c'est un peu ça, la question que je vous pose.

M. Brassard: Bien, c'est évident, cependant, que le fonds, c'est un fonds qui va être consacré pour l'ensemble du réseau au Québec. Moi, je le vois comme ça. Donc pas de fonds, là, régionalisé. C'est un fonds qui va être alimenté par des contributions des usagers où qu'ils soient au Québec. Donc, ce ne sera pas régionalisé, et le fruit de ce financement va servir pour l'ensemble du réseau.

C'est clair cependant que, pour ce qui est du transport en commun proprement dit, la grande région métropolitaine de Montréal fait un effort qui ne se fait pas ailleurs au Québec pour, justement, financer l'Agence, qui deviendra, je l'espère, rapidement opérationnelle, l'Agence métropolitaine. C'est évident que, là-dessus, il y a un effort spécifique en matière de transport en commun. Mais c'est clair, pour ce qui est du fonds dont je parle, c'est clair qu'il va falloir à la fois que ça se finance à partir du principe de l'utilisateur-payeur, d'une part, mais que, d'autre part, on respecte le principe de l'équité, c'est-à-dire que l'usager de la région de Montréal ne paie pas plus ou davantage que l'usager du Saguenay-Lac-Saint-Jean ou de la Gaspésie. Et les investissements ou les interventions qui vont être faits à partir du financement de ce fonds vont aussi forcément devoir tenir compte, je dirais, de la répartition du réseau des infrastructures routières. C'est clair que le réseau montréalais est plus complexe et plus important, le nombre des usagers aussi. Donc, par conséquent, comme c'est le cas maintenant, bon an mal an, les investissements en matière d'amélioration ou de réfection sont toujours plus importants dans la région de Montréal qu'ailleurs. Alors, donc, l'équité, là aussi, va devoir être respectée.

Mme Frulla: Au niveau, justement, là, de... C'est parce qu'on parle de financement. Le ministre de Montréal nous a dit que le 0,015 \$ du litre qu'on paie présentement est mis dans un fonds en fidéicommis qui est utilisé, enfin, pour... Est-ce qu'il est utilisé présentement ou il est juste...

M. Brassard: Non, non, il n'est pas utilisé.

Mme Frulla: Il n'y a personne qui y touche, là, présentement?

M. Brassard: Il n'est pas utilisé. Il est placé, là, puis quand l'Agence va devenir opérationnelle, bien, là, cet argent-là va lui être transmis.

Mme Frulla: Mais en termes de fonctionnement, alors, comment allez-vous allier ça? C'est-à-dire que l'Agence, en soi, relève du ministre de Montréal, mais il y a toute la planification du transport en général...

M. Brassard: Le plan de transport, oui.

Mme Frulla: ...qui relève... et le plan de transport, puis tout ça...

M. Brassard: Du ministère des Transports.

Mme Frulla: ...qui relèvent du ministère des Transports. Alors, comment voyez-vous ça, là?

• (10 h 40) •

M. Brassard: C'est sûr qu'à ce moment-là ça va exiger de la concertation. Déjà, il y en a, il y a de la concertation entre nous deux. Le ministre de la Métropole me consulte en particulier pour les nominations à venir pour le conseil de l'Agence et son P.D.G. Il aura à annoncer des choses à ce sujet-là. Mais c'est évident que l'Agence, elle, a surtout un rôle de planification puis de programmation en matière de transport en commun, de trains de banlieue, de voies réservées, et que le ministère des Transports conserve aussi, lui, cependant, toute sa responsabilité en matière d'élaboration du plan de transport général, intégré, qui, lui, est beaucoup plus vaste, plus large, porte sur le réseau routier proprement dit, sur le transport des marchandises, sur le transport ferroviaire. C'est vraiment un plan global, intégré.

Et j'ai bien l'intention, d'ailleurs, à ce sujet-là, une fois les crédits adoptés, de relancer le processus, parce qu'il a été un peu perturbé par l'adoption de la loi sur l'Agence puis un peu arrêté aussi, d'une certaine façon. J'ai l'intention de le relancer si on veut que, quelque part en 1997, la région métropolitaine de Montréal puisse avoir en main un plan intégré de transport global dans lequel va évidemment s'insérer, forcément, la planification conçue et mise au point par l'Agence.

Il faudra qu'il y ait donc un arrimage, une concertation. Je pense qu'entre l'Agence et la Direction générale du ministère des Transports à Montréal — le sous-ministre, M. Tourigny, est derrière moi — c'est évident qu'il va falloir qu'il y ait un arrimage constant et permanent entre le ministère et l'Agence. Il faut se concerter, parce que l'Agence va élaborer une programmation en matière de transport en commun, peut prévoir certains développements, des prolongements de lignes de métro, des choses du genre, prolongement d'un train de banlieue en direction de Saint-Jérôme — c'est toujours possible qu'elle puisse intégrer ça — le renouvellement de la flotte d'autobus, tout ça. Bien, le financement de tout ça, c'est à partir de programmes du ministère des Transports, qui sont toujours gérés par le ministère des Transports. Alors, vous voyez que la concertation est absolument indispensable et essentielle, incontournable.

Mme Frulla: Là, vraiment, c'est parce que toute la question du transport dans la région de Montréal, on le sait, c'est un sujet qui est même difficile. On l'a vécu...

M. Brassard: Oui.

Mme Frulla: ...tout le monde le vit. À Montréal, on le vit: pourquoi? Parce que toute la situation, ne

serait-ce que la circulation, puis tout ça, tout ça, là, c'est même un irritant aussi pour les Montréalais, hein.

M. Brassard: Tout à fait.

Mme Frulla: Il faut vivre dans les deux villes...

M. Brassard: C'est un irritant pour les non-Montréalais quand ils vont à Montréal aussi. Ha, ha, ha!

Mme Frulla: Oui, oui, absolument. Puis il faut vivre dans les deux villes, effectivement, pour savoir comment, quand on arrive à Montréal, on s'aperçoit que, là-dessus, au fur et à mesure des années, toute décision consolidée, ce n'est pas facile.

Et là, ce qui m'inquiète, c'est que je regarde, par exemple, l'évolution du dossier de l'Agence métropolitaine au moment où on se parle, là, qui n'est pas encore, on ne sait pas... On sait qu'elle est là parce que la loi est là, mais son fonctionnement, il n'est nulle part, d'une part, et on s'aperçoit aussi... La planification, le plan de transport qui existe, qui existait dans notre temps, on sait qu'il y en a un qui existe, et c'est la coordination des deux... Sachant ce que ça prend, je trouve ça inquiétant, effectivement, pour nous, Montréalais. Je trouve ça inquiétant parce que ça m'aurait peut-être rassuré un peu plus que ça se retrouve tout à la même place, tu sais. Je trouve ça inquiétant. Alors, là, vous parlez d'un plan de transport pour 1997, une vision intégrée du plan de transport pour 1997, pour Montréal, en fait?

M. Brassard: C'est parce qu'il y a déjà beaucoup de travail de fait. C'est surtout le ministère des Transports, évidemment, qui a fait un travail colossal, d'abord de diagnostic. Alors, évidemment, la pile des documents est haute comme ça. Donc, un portrait très, très raffiné, très détaillé de toute la situation du transport à Montréal. Il y a aussi, évidemment, des hypothèses de scénarios, d'orientations. Il y a des propositions d'orientations et, issus de ces orientations, il y a des scénarios d'intervention, des plans d'action qui sont également proposés.

Mais, comme on veut que ce plan de transport là soit l'affaire de tout le monde et de tous les intervenants, puis comme vous le savez, il y en a beaucoup dans la grande région de Montréal — juste le nombre de municipalités, c'est une centaine — donc il faut absolument... si on veut que ça repose sur un consensus le plus large possible, il ne faut pas que la démarche du ministère soit exclusivement administrative puis qu'on dise: Voici le plan de transport qu'on a conçu. Il faut qu'il y ait une véritable consultation puis un véritable débat avec les intervenants. C'est pour ça que mon prédécesseur avait créé la Table métropolitaine des transports, dont faisait partie la Table des préfets et des maires.

Mme Frulla: Bien oui, mais, là-dessus, il y avait eu un débat. Ça, c'était avant votre temps, mais il y

avait eu un débat, et la Table des préfets et des maires en était arrivée à un certain consensus. On a fait fi du consensus. Ne serait-ce qu'au niveau du conseil d'administration, on a fait fi du consensus en disant: Voici, maintenant, c'est ce que ça prend: un conseil d'administration qui a l'air de ça, et il faut l'appliquer, il y a une urgence. C'était ça, au mois de décembre. Il y a une urgence. Bon. Au moment où on se parle, où il y a eu une urgence de perception, le 0,015 \$ est perçu. Il est dans un fonds quelque part, et, pour l'instant, il est là. Les droits d'immatriculation, l'augmentation, c'est passé, c'est dans la loi. Excepté que, en bout de ligne, ce qui m'inquiète encore, c'est l'arrimage, encore, entre les deux, parce que, d'un côté, il y a un ministère qui, lui, a le devoir de regarder l'action dans son ensemble, pas juste Montréal mais ailleurs, il y a une agence sur laquelle siègent aussi, dans son conseil d'administration, des élus, même s'ils ne sont pas en majorité. Alors, c'est un peu l'arrimage des deux, là. Puis ce qui fait que cette Agence-là, c'était une urgence effrayante au mois de décembre, puis là on est rendu fin avril et puis il n'y a pas d'adresse, il n'y a personne là, personne n'est nommé, puis tout ça...

Alors, c'est un peu inconfortable. Je dois vous dire qu'il y a un inconfort, là. Et il y a une inquiétude aussi à Montréal, parce que, veux veux pas, je pense que le plan de transport au niveau de Montréal, c'est priorité prioritaire. Ça, c'est une chose au niveau de l'implantation. Au niveau du financement, on le sait pour avoir vu des plans de transport intégré dans le passé, ça coûte cher, tu sais, l'ensemble va coûter cher.

Alors, la question qu'on se pose aussi, la deuxième question — la première, c'est l'arrimage, la deuxième, c'est... Donc, l'utilisateur-payeur, en bout de ligne, les Montréalais vont payer, puis ils vont payer pas mal cher, parce que le plan de transport à Montréal en général coûte cher, et même si l'ensemble de la province, bon, tout le monde y participe comme Québécois, c'est sûr que le volume se situe à Montréal, la population, évidemment, on parle de presque 50 % du monde qui demeure dans la grande région de Montréal, alors, en bout de ligne, l'Agence d'un bord, le plan de transport de l'autre font en sorte qu'on va payer.

M. Brassard: Bien, d'abord...

Mme Frulla: Est-ce que j'ai raison dans mon constat, dans ce qu'on voit?

M. Brassard: D'abord, vous avez raison dans le sens où il y a effectivement un retard. C'est clair qu'il y a un retard dans la mise en opération de l'Agence. C'était prévu pour le début de l'année 1996; on est en avril, fin avril, et l'Agence n'est toujours pas opérationnelle. Et, ça, je conviens avec vous, puis le ministre d'État à la Métropole aussi trouve ça un peu embarrassant, et il faut faire diligence au plus sacrant, si vous me permettez l'expression, pour la mettre en opération,

cette Agence-là, qu'elle amorce son travail de planification du transport en commun, puis, bon, d'harmonisation des tarifs. Elle a du pain sur la planche pour, en matière de transport en commun à Montréal, gérer les trains de banlieue. Donc, il faut absolument... puis mon collègue, ministre d'État à la Métropole, est conscient de ça. Il y a eu quelques problèmes dans le recrutement du P.D.G., là. J'espère que ça va se régler rapidement puis que le Conseil des ministres va pouvoir rapidement nommer et le P.D.G. et les membres du conseil d'administration pour que ça se mette en marche immédiatement, rapidement.

Le financement, oui, c'est sûr qu'à partir du moment où le principe de l'utilisateur-payeur s'applique pour alimenter un fonds spécifique, dédié qu'on créera, dédié pour le réseau routier de façon exclusive, c'est clair que les Montréalais vont avoir aussi à payer. Comme ils sont plus nombreux, alors, c'est évident qu'une bonne partie de ce fonds-là va être surtout alimentée ou financée par la population de la grande région de Montréal. Je ne peux pas vous dire le contraire, c'est sûr. C'est sûr. Mais je pense qu'on n'a pas le choix. Sinon, je vais me retrouver encore l'an prochain avec des budgets insuffisants parce qu'il faut poursuivre l'opération de redressement des finances publiques, puis probablement que, dans deux ans aussi, je vais me retrouver avec des budgets insuffisants, puis là ça va commencer à être dramatique pour l'état de santé, si on me permettait l'expression, du réseau routier. Alors, donc, il faut absolument s'engager dans la voie du fonds spécifique avec l'application du principe de l'utilisateur-payeur.

● (10 h 50) ●

Mme Frulla: J'ai deux autres petites questions, Mme la Présidente... Je «peux-tu»?

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Une question aussi, là, rapide et, après ça, je vais passer la parole. Il y a une promesse de la 30 dans La Prairie, on se souvient. Et est-ce que, compte tenu des budgets, puis tout ça... est-ce que... Il y avait une promesse, d'ailleurs, de rendre la route plus sécuritaire, là, pour l'été puis, après ça, bien, évidemment, débloquer les fonds pour que ça se fasse. Est-ce que, ça, c'est mis en veilleuse pendant un an aussi, compte tenu de...

M. Brassard: Bon, bien, l'engagement que j'ai pris relativement à la 30, il faut se rappeler du contexte. C'est vrai qu'il y avait une élection partielle, mais il y avait aussi, profitant sans doute du contexte électoral, une vaste coalition de tous les intervenants dans cette région-là, qui faisaient pression puis réclamaient, en profitant du contexte électoral, des engagements puis qu'on se commette sur la 30. L'engagement que j'ai pris, puis il va être respecté, c'est de faire l'étude d'impact environnemental. Et, après ça, bon, bien, on pourra

voir s'il y a lieu d'aller plus avant et de passer à d'autres étapes. Mais, ça, on est en mesure de financer l'étude d'impact, ce sera fait.

L'autre élément qui avait aussi été rendu public, c'était les projets d'amélioration de la 132 relativement à la sécurité. Ça aussi, ça va être fait. C'est autour de 2 000 000 \$ de travaux qui vont être faits.

Mme Frulla: Mais, pour revenir à la 30, ce qui fait que... Dans le fond, bon, il y a l'étude d'impact, on sait que ça prend quand même... ça fait son temps, là. Alors, on peut considérer, par exemple -- puis, ça, c'est un exemple concret -- que ça fait partie de l'ensemble du plan de transport, j'imagine, pour le futur.

M. Brassard: Oui. Tout à fait. Bien, en tout cas, dans les projets de plan de transport qu'on a mis sur la table pour fins de consultation avec les intervenants, c'est là-dedans. On verra en bout de processus qu'est-ce qui sera adopté ou retenu de façon définitive, mais la 30 est là-dedans.

Mme Frulla: Une dernière toute petite question qui a quand même son importance. On parlait de l'entretien des routes, puis tout ça, à Montréal. On se souvient, là, qu'il y a eu un événement extrêmement tragique dans le temps des fêtes, sur le boulevard Métropolitain, qui a coûté la vie à un enfant. Et on se souvient aussi qu'à un moment donné, bon, la balle est passée de camp, là. Tu sais, ce n'est pas de notre faute, ça ne relève pas de nous autres, etc. Mais l'incident est arrivé, puis, finalement, ça ne ramènera pas le petit garçon non plus, ça, là.

Alors, est-ce que, pour toute la question de l'entretien, puis tout ça, il y a des mesures, suite à ça, qui ont été prises pour que plus jamais, jamais des choses comme ça ne se reproduisent?

M. Brassard: Oui. D'abord, évidemment, c'est tout à fait regrettable, ce qui s'est produit. Quand il y a mort d'êtres humains, je pense qu'il faut prendre ça très au sérieux. On suit de très près. On a participé aussi à l'enquête du coroner, on attend son rapport. Et c'est évident que, dans les circonstances, moi, comme ministre des Transports, en tout cas, je vais prendre très au sérieux les recommandations qui vont s'y retrouver, et s'il y a lieu de modifier les procédures en matière d'entretien d'hiver pour éviter que de pareils incidents se produisent, vous pouvez être assurée qu'on va y donner suite.

Mme Frulla: Donc, on attend le rapport...

M. Brassard: Oui. Je pense que ça m'apparaît normal d'attendre le rapport. Il va comporter des recommandations, parce qu'ils ont examiné pas mal... puis les fonctionnaires du ministère qui ont été interrogés, évidemment, l'ont été largement sur les procédures en usage. E: là, s'il y a un problème de ce côté-là et s'il

faut changer les procédures en matière d'entretien d'hiver, particulièrement sur la Métropolitaine, vous pouvez être assurée qu'on va y donner suite et faire les changements qui s'imposent.

Mme Frulla: Merci. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. M. le député de Dubuc.

Application du principe de l'utilisateur-payeur

M. Morin (Dubuc): Merci, Mme la Présidente. Je voudrais revenir aux questions que la députée posait, évidemment, sur l'amélioration du réseau, puis aux propos du ministre concernant la nécessité d'obtenir de nouvelles ressources afin, finalement, de pouvoir investir les argentés nécessaires, et l'utilisation qu'on fait du terme «utilisateur-payeur». Je voudrais signaler au ministre, sans me faire le porte-parole, je voudrais expliquer le scepticisme de la population lorsqu'on utilise de tels termes, surtout que, dans le secteur des transports, s'il y a un secteur où on applique l'utilisateur-payeur, c'est bien ce secteur-là. Qu'il suffise de rappeler les taxes sur l'essence, les droits sur l'immatriculation, les surplus de la Société de l'assurance automobile — ce qui est remis en question, mais, quand même — au-delà de 2 000 000 000 \$. Alors, ça fait beaucoup d'argent payé par les utilisateurs. Lorsqu'on utilise le terme «utilisateur-payeur», ça sous-entend tarification, mais, pour faire en sorte qu'une tarification ne soit pas une taxe déguisée, ça oblige à une chose, c'est que le fruit de la tarification soit investi dans le secteur d'activité comme tel et non pas ailleurs. Donc, M. le ministre, je sais que ce n'est pas une décision, ce n'est pas ce genre d'orientation qui appartient uniquement à un ministre, ça appartient à l'ensemble du gouvernement, j'en conviens.

Ma question: Quel signal entend donner le ministre à la population pour faire en sorte que cette utilisation du terme «utilisateur-payeur», ce ne soit pas une répétition de ce qu'on vit puis de ce qu'on subit depuis presque toujours, puis qu'à partir du moment où on applique le principe de l'utilisateur-payeur, bien, ça veuille dire ce que ça doit vouloir dire? Quel signal le ministre entend-il donner à la population pour finalement... Je vais vous donner un petit exemple. Vous vous souvenez qu'au cours des dernières années, j'étais porte-parole au niveau de la faune, de la fameuse augmentation des droits au niveau des baux de villégiature. La critique s'exprime pourquoi? Parce que les gens disent: On accepterait de payer la hausse si on sentait un retour en termes de services à celui qui paie. Donc, de là l'utilisateur-payeur, oui, l'ouverture du contribuable ou du citoyen à payer plus, en autant qu'il sente un retour direct. Parce que la taxe générale, tout le monde la paie, mais il y a certains secteurs d'activité où, là, il y a une tarification, il y a une obligation de retour si on veut être honnête avec l'ensemble de la population.

Donc, ma question, bien, je sais que ce n'est pas facile, mais la population a besoin d'un signal pour savoir que, si jamais on ouvre la porte à une nouvelle forme de tarification, que ce soit les routes à péage ou peu importe, que ce soit un véritable retour, un moyen pour donner davantage de services à l'utilisateur. Alors, c'est ce qu'attend la population, M. le ministre. Question pas facile, j'en conviens, mais quand même.

M. Brassard: Non, c'est une excellente question, puis elle est tout à fait pertinente. Le scepticisme dont vous parlez, je le constate aussi, forcément, comme vous. La population est perplexe quand on lui dit qu'on va appliquer le principe de l'utilisateur-payeur pour alimenter un fonds spécifique dédié, consacré uniquement au réseau routier.

● (11 heures) ●

Moi, ce que je vous dis, le message que je veux dire, lancer de façon claire, c'est que, si on ne m'accorde pas la création d'un fonds spécifique, à ce moment-là, moi, je me refuse à appliquer le principe de l'utilisateur-payeur, parce que, là, je n'ai pas la certitude, la garantie que ça va servir de façon exclusive au réseau routier. Je crains beaucoup, à ce moment-là, que le ministre des Finances s'en serve pour régler son problème d'équilibre, et, donc, à ce moment-là, je ne suis pas intéressé à aller de l'avant. Je vous le dis tout de suite, je ne suis pas intéressé à aller de l'avant si je n'ai pas la garantie, au départ, qu'on va créer un fonds dédié, un fonds spécifique et qui sera alimenté, cependant, par des modes de financement qu'on aura à choisir dans les mois qui viennent. Si je n'ai pas ça comme garantie, moi, je vous dis: Je ne bouge pas, ça ne me sert à rien de bouger, je n'avancerai plus, parce que, là, à ce moment-là, je ne serai pas crédible, d'une part. Là, la perplexité de la population, dont vous me parlez, va augmenter, va s'amplifier; ils vont être encore plus perplexes et sceptiques. Et, d'autre part, là, je risque de me retrouver à tout bout de champ, en cours d'exercice budgétaire, avec une partie des ressources récoltées qui, ah! bien, là, va servir à régler les problèmes budgétaires du ministre des Finances pour rétablir ou respecter les équilibres de son budget.

M. Morin (Dubuc): En parlant du...

M. Brassard: Alors, donc, moi, je pense que le message, il est très clair; je veux bien être compris par les députés et donc aussi par la population: si je n'ai pas la garantie qu'on crée un fonds spécifique, je n'ai pas d'intérêt à bouger puis à avancer...

M. Morin (Dubuc): D'accord.

M. Brassard: ...là-dedans puis à appliquer un principe de l'utilisateur-payeur dont je ne suis pas certain que les sommes récoltées vont servir de façon exclusive au réseau routier.

M. Morin (Dubuc): D'accord. Parce que vous venez tout juste de faire référence au ministre des Finances puis, justement, j'avais posé la question au ministre. J'avais dit: Si jamais on a recours à la formule de tarification, est-ce que ça sous-entend la constitution de fonds? À ce moment-là, il m'a répondu gentiment: Ce n'est pas exclu. Mais j'aurais préféré qu'il me dise: C'est assuré. Hein? Il m'a dit que ce n'est pas exclu.

M. Brassard: Bien, moi, c'est cette réponse-là que je devrais avoir.

M. Morin (Dubuc): Alors, j'ai compris que, vous, vous allez travailler à ce que ce soit assuré comme constitution de fonds. Je vous remercie.

M. Brassard: Moi, j'ai besoin de la réponse... non pas de la réponse: Ce n'est pas exclu; j'ai besoin, comme réponse, de: C'est assuré, il y aura création d'un fonds

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Salaberry-Soulanges

M. Deslières: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais revenir sur le dossier de l'autoroute 30, particulièrement dans la partie Châteauguay-540-Vaudreuil. Nous en sommes rendus à l'étape des audiences publiques pour 1996; 1995, ça a été le questionnement entre le MEF et le MTQ concernant l'étude d'impact qui a été complétée en 1994. Est-ce que, en 1996, le MTQ va recommander qu'on aille en audiences publiques, tel que c'est prévu, tel que ça avait été engagé?

M. Brassard: Bien, moi, je pense que les informations que j'ai, c'est qu'il y a eu des demandes de complément de réponse à plusieurs reprises...

M. Deslières: Tout est terminé.

M. Brassard: ...dans ce dossier-là, pour compléter l'étude d'impact. Elle est complétée, elle est au ministère de l'Environnement et de la Faune et, normalement, la procédure en vigueur en matière d'évaluation environnementale, c'est que, là, mon collègue de l'Environnement et de la Faune est en mesure de donner ce qu'on appelle dans le jargon un avis de recevabilité et de dire: Voici, l'étude d'impact est recevable, elle est acceptable. Et, à ce moment-là, on la renvoie au BAPE, et le BAPE procède d'abord à des séances d'information puis, ensuite, s'il y a des demandes, à des audiences publiques. Moi, je pense qu'on est rendu là et il me semble que, dans ce dossier-là, je ne vois pas comment on peut éviter de passer à ces étapes-là en 1996.

M. Deslières: Donc, techniquement, il n'y a plus rien qui empêche, donc on devrait y aller en 1996?

M. Brassard: Moi, c'est les informations que j'ai, là. L'étude est complète, puis les questions posées, on a transmis les réponses et...

M. Deslières: À deux ou trois reprises.

M. Brassard: Oui, à deux ou trois... certainement deux fois, en tout cas. Donc, il faut maintenant passer, là... Le ministre de l'Environnement est en mesure de passer à l'étape du BAPE en particulier

M. Deslières: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. C'est pour revenir à la question de l'utilisateur-payeur. Ma question va être très simple; je ne sais pas si la réponse est aussi simple, par exemple. C'est que, si on tient compte du fait que, évidemment, l'effet de détérioration de nos routes, de nos grands axes routiers est en grande partie fonction du transport lourd, si on admet qu'un seul passage de fardier lourd équivalait à 40 000 passages de voitures, est-ce que le concept de l'utilisateur-payeur va tenir compte de cette réalité? Première question.

Et, advenant le cas, ça pourrait devenir assez considérable pour les transports lourds. Alors, si c'était le cas, est-ce qu'il y a dans les cartons du ministère certaines études sur des alternatives, par exemple de maximiser l'utilisation de nouveaux concepts de transport ferroviaire beaucoup plus rapides, beaucoup plus à point que ceux qu'on a actuellement?

M. Brassard: Oui. Bien, je pense que vous décrivez une réalité qui est tout à fait exacte. D'abord, c'est évident que, dans l'application du principe de l'utilisateur-payeur, les véhicules lourds doivent contribuer davantage. Déjà, c'est le cas présentement, ils contribuent davantage. Les droits d'immatriculation sont évidemment plus élevés pour un véhicule lourd, d'une part, et, d'autre part, comme ils font beaucoup de kilométrage, évidemment, ils contribuent davantage aussi par le biais de la taxe sur l'essence. Donc, il faudra aussi que, dans le financement du fonds spécifique, les véhicules lourds, parce que l'impact de ces véhicules sur le réseau est plus grand, il faudra qu'ils contribuent davantage.

Maintenant, à quelle hauteur ça doit se situer? C'est évident que, là, il faut quand même être, je dirais prudent, parce qu'il ne faut pas non plus qu'on mette en danger la compétitivité de ces entreprises, de l'industrie du camionnage au Québec, qui est quand même un secteur, dans le domaine des transports, majeur, important. C'est de nombreuses entreprises, dont beaucoup sont réparties, implantées dans bien des régions du Québec. Et puis, évidemment, dans un contexte de libre-échange, de libéralisation des échanges puis d'intégration économique très forte entre l'économie américaine, l'économie

québécoise, l'économie ontarienne, il va falloir être quand même attentif à maintenir le caractère concurrentiel de nos entreprises de camionnage. Par contre, je pense que, oui, ils se doivent de payer davantage ou de contribuer davantage parce qu'ils utilisent davantage le réseau.

Le ferroviaire, on pourra peut-être en parler tout à l'heure, mais c'est évident que l'idée que chaque région du Québec se dote d'un plan de transport intégré, c'est en cours, là, c'est en cours dans plusieurs régions du Québec. Il y en a qui sont plus en avance que d'autres, mais chaque région du Québec, d'ici deux, trois ans, va avoir un plan de transport intégré, un plan global de transport. Alors, ça ne concerne pas uniquement l'utilisation des routes, du réseau routier, ça va concerner le maritime aussi puis ça va concerner le ferroviaire. Dans un contexte de délestage ou d'abandon de lignes ferroviaires par les grandes entreprises, CP et CN — c'est déjà en cours, c'est déjà passablement, même, complété — c'est évident qu'il faut que le Québec se dote d'une politique, un politique qui vise à conserver notre réseau ferroviaire puis à permettre aussi que des entreprises québécoises, locales ou régionales, puissent être en mesure de prendre la relève sur certaines lignes.

Et ce qui est démontré, c'est que des entreprises locales et régionales qui prennent en charge un réseau dans une région, par exemple, il est démontré qu'elles sont pas mal plus en mesure d'assurer la rentabilité que les grands du ferroviaire comme le CP ou le CN. Elles ont plus de souplesse, bon, plus de flexibilité et elles sont capables de dégager une rentabilité dans l'exploitation de ces lignes-là. Et, forcément, il faudra — je reviens aux plans de transport — que, dans nos régions, dans les plans de transport qu'on va élaborer, il faudra faire une place au ferroviaire, faire une réflexion sur le ferroviaire, faire une place au ferroviaire, s'efforcer de susciter l'émergence d'entreprises qui vont prendre en charge des tronçons du réseau, des lignes du réseau. Et, à ce moment-là, c'est clair que ça va permettre au réseau routier d'être moins dégradé parce qu'on va avoir recours davantage, quand c'est possible, au ferroviaire.

● (11 h 10) ●

Je pense, par exemple, à la Côte-Nord — je vois le député de Saguenay. Le transport du minerai, par exemple, je ne pense pas qu'on souhaite que ça se fasse par camion. Je pense que c'est préférable que ça continue de se faire par la voie maritime ou encore par la voie ferroviaire. Alors, cette dimension-là du transport dans une région, il faudra que... Les intervenants dans une région, quand il vont bâtir leur plan de transport avec le concours, évidemment, du ministère, il faudra qu'ils fassent une réflexion là-dessus parce que, déjà, notre réseau ferroviaire a été trop démantelé, puis on n'a peut-être pas réagi assez rapidement. Il y a maintenant des lignes complètement abandonnées et même démantelées. Les entreprises ont démantelé la ligne. Et là on est en discussion pour les racheter, le Québec, de façon à donner à ces couloirs une vocation récréotouristique,

comme ça se fait d'ailleurs dans certaines régions, en particulier dans le Bas-Saint-Laurent. Je fais une digression, mais...

Je ne sais pas si vous me comprenez, mais je pense que ça m'apparaît très clair. En tout cas, moi, je souhaite que, dans toutes les régions du Québec, à l'occasion du processus d'élaboration de leur plan de transport, ils ne réfléchissent pas uniquement au réseau routier mais qu'ils pensent aussi au maritime et qu'ils pensent aussi, même, à l'aérien, qu'ils pensent également au ferroviaire. Il faut qu'il y ait une réflexion qui se fasse sur tous les modes de transport à cette occasion-là et que l'ensemble des modes de transport trouve sa place dans le plan de transport.

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

Prise en charge du réseau ferroviaire

M. Middlemiss: Sur le même sujet, Mme la Présidente. C'est fort intéressant. Dans le contexte de cette vision, est-ce que le ministère des Transports ou le gouvernement du Québec a une façon de conserver ces corridors-là? On s'assure que les corridors qui pourraient éventuellement être utilisés par d'autres pour un autre mode de transport, on s'assure de les garder? Parce qu'il serait malheureux si on perdait les corridors puis qu'ensuite on veuille revenir. À ce moment-là, ce ne serait plus rentable.

M. Brassard: Oui, tout à fait. C'est essentiel surtout d'éviter le démantèlement. C'est ça qui est important. Quand on sait que soit le CN ou le CP ont l'intention d'abandonner une ligne, il faut absolument éviter, dans ces cas-là, le démantèlement. Parce qu'à partir du moment où une voie ferrée est démantelée, qu'on a repris les rails et qu'on a tout enlevé, la remettre en opération, c'est pratiquement impossible. C'est trop coûteux, c'est impensable. Donc, la première chose à faire quand on sait que les grandes entreprises ferroviaires anticipent des abandons de lignes, c'est qu'il faut s'assurer qu'il n'y aura pas démantèlement puis qu'on va avoir le temps de susciter, comme je le disais tantôt, l'apparition de promoteurs, d'entreprises dans la région qui vont accepter d'opérer ces lignes abandonnées par les grands du rail.

M. Middlemiss: Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Dans ce contexte-là, est-ce qu'on a un plan qui identifie quels corridors qui pourraient être abandonnés seraient d'intérêt dans l'avenir? Est-ce qu'on a un plan? Est-ce qu'on peut les identifier avant que ça arrive, là? Ou est-ce qu'on va attendre la préparation d'un plan de transport intégré pour chaque région?

M. Brassard: D'abord, premièrement, le ministère a fait un travail préalable. On a identifié ce qu'on appelle un réseau de base en se posant la question: Qu'est-ce qui est absolument essentiel en matière de transport ferroviaire? Et on a convenu, au ministère, après une analyse sérieuse: Voici ce qui est essentiel comme réseau de base ferroviaire. Et donc, ça, ça veut dire que, s'il y a des intentions d'abandon de ligne de la part soit du CN ou du CP et qu'on se rend compte que ça fait partie du réseau de base qu'on a identifié, c'est clair que, là, on va se mettre en action pour éviter que ça se produise ou, en tout cas, qu'on ait le temps de passer le relais à des entreprises locales ou régionales.

Actuellement, il faut dire aussi que les entreprises ferroviaires veulent vendre des emprises ferroviaires abandonnées et veulent les vendre le plus rapidement possible. Il y a le CP qui en possède quatre, pour 176 km; il y a le CN qui en possède 14, pour 612 km. Et là, là-dessus, on est en discussion pour le rachat de ces emprises. Mais c'est des emprises où le démantèlement est fait. Donc, on est en discussion actuellement pour les racheter et en confier la gestion au monde municipal, soit les municipalités, soit les MRC qui ont des projets. Dans beaucoup de régions, elles ont des projets de création de parcs linéaires, en quelque sorte, là, à partir de ces couloirs, et il y en a déjà qui sont en opération. Ça veut dire des pistes cyclables, des pistes de motoneige, des sentiers pédestres, donc ce qu'on appelle un parc linéaire.

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

M. Middlemiss: O.K. Parce que je pense, Mme la Présidente, qu'on fait une distinction entre des voies ferrées abandonnées...

M. Brassard: Oui, bien sûr.

M. Middlemiss: ...et pour lesquelles on ne prévoit pas dans l'avenir un besoin pour le transport ferroviaire, versus... et celles-là qui sont abandonnées, on les garde pour des corridors soit récréotouristiques et éventuellement peut-être pour l'installation d'infrastructures, que ce soit gaz, électricité, ainsi de suite. Donc, c'est deux choses. Moi, je posais la question pour des voies ferrées qui seraient utilisées éventuellement pour enlever la circulation lourde de sur les routes, et, ça, vous avez un plan qui identifie où on pourrait, comme ministère, avoir des besoins.

M. Brassard: Alors, la politique du ministère et du gouvernement à cet égard-là, c'est très simplement la suivante: Alors, à partir du moment où on a défini un réseau de base, quand on est informé que les grandes entreprises ferroviaires ont l'intention d'abandonner certains tronçons ou certaines lignes de ce réseau de base, d'abord, le ministère s'y oppose. Premièrement, on s'y oppose. On intervient auprès des autorités fédérales et

on s'oppose à l'abandon de lignes et de services ferroviaires sur le territoire quand ça appartient au réseau de base, de telle sorte qu'on puisse avoir le temps requis pour permettre, à ce moment-là, à des entreprises locales ou régionales de se créer puis de prendre la relève. C'est ça, la politique. Et donc, on s'oppose au démantèlement, forcément. On s'oppose à l'abandon d'abord premièrement, on s'oppose à l'abandon. On pense que là, il y a eu assez de démantèlements du réseau ferroviaire, il y a assez de lignes abandonnées. On pense que là, il faut qu'aussi bien le CP que le CN conservent ce qu'ils ont.

Donc, quand ça arrive encore qu'il y ait des intentions d'abandon, c'est clair à ce moment-là que l'attitude immédiate du ministère et du gouvernement du Québec, c'est de s'opposer, c'est de dire qu'il ne faut pas qu'il y ait abandon de ligne, il faut que les grandes entreprises ferroviaires continuent d'opérer ces lignes. Et si, par malheur, l'intention demeure et que notre opposition ne suffit pas, là, à ce moment-là, la position de repli, je dirais, c'est de dire: Bien, vous ne démantèlerez pas, il n'y aura pas de démantèlement tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas trouvé preneur, qu'on n'aura pas trouvé un promoteur pour prendre en charge la ligne qu'on compte abandonner ou qu'on a déjà abandonnée.

(Consultation)

M. Brassard: D'accord, très bien. Ce qu'on me signale également, je pense que c'est intéressant, c'est que des hauts fonctionnaires du ministère ont rencontré les deux grandes entreprises ferroviaires, le CN et le CP. J'ai rencontré, moi aussi, d'ailleurs, M. Côté, du CP, personnellement, le nouveau président de cette entité, là, qui s'appelle CP de l'Est, et on s'est entendu, on a convenu, je dirais, d'une procédure. Aussi bien CP que CN ont convenu qu'elles allaient déposer au ministère leur plan d'opération et que, par conséquent, on connaîtra parfaitement leurs intentions quant aux opérations de leurs réseaux; et s'il y a des abandons de lignes qui sont prévus, bien, on va les retrouver dans ce plan. Il y a donc des échanges et une façon de fonctionner, là, qu'on a en quelque sorte établie, mise au point avec les grands du ferroviaire.

● (11 h 20) ●

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Oui, juste pour compléter. Merci, Mme la Présidente. Si j'ai bien compris, là, lorsque ce n'est pas les lignes qui sont abandonnées, qui ne sont pas dans le réseau de base, c'est laissé à la gestion des MRC.

M. Brassard: Non, c'est-à-dire qu'il y a... Évidemment, les abandons de lignes, ce n'est pas récent, ça. Ça a commencé il y a plusieurs années, hein. Le réseau ferroviaire du Québec s'est considérablement

rétréci depuis quelques années, et il y a des tronçons, des lignes qui non seulement ont été abandonnées mais ont été démantelées. Je pourrais vous dire, par exemple, quelques exemples, là. Bon. Témiscamingue—Angliers, 134 km; Aylmer—Bristol, 35 km; le corridor Richmond—Charny, 139 km; Shannon—Rivière-à-Pierre, 62 km. C'est des exemples, là, c'est des lignes abandonnées et démantelées. Il n'y a plus rien là. Il n'y a plus de rails, il n'y a plus de traverses, il n'y a plus rien. Et donc, c'est ça qu'on veut acquérir. C'est ça que le gouvernement veut acquérir, le gouvernement du Québec veut acquérir ou discuter pour acquérir ces emprises-là — évidemment, c'est simplement des emprises maintenant, c'est des couloirs, il n'y a plus d'infrastructures — pour en confier la gestion à des organismes municipaux, soit des municipalités, mais surtout des MRC également, même des regroupements de MRC qui ont des projets de parcs linéaires, d'utiliser, donc, à des fins récréotouristiques ces couloirs qui ne servent plus au transport ferroviaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Mais comment se fait-il qu'il y ait présentement des MRC qui cèdent déjà des parties au monde agricole sans que l'ensemble de la planification soit terminée?

M. Brassard: Ah! bien, là...

M. Deslières: Parce qu'on sait qu'il y a beaucoup d'influence...

M. Brassard: Oui, mais c'est parce que, dans les années passées, il y a eu des acquisitions par les MRC de couloirs ferroviaires, donc elles sont maintenant propriétaires. Il y a des MRC qui sont propriétaires ou des municipalités qui sont propriétaires. Là, notre...

M. Deslières: Elles ne sont pas passées par le MTQ?

M. Brassard: Hein?

M. Deslières: Elles ne sont pas passées par le MTQ?

M. Brassard: Mais ça s'est fait il y a quelques années, là. Bon. Je ne saurais pas comment ça s'est fait, mais ça s'est fait il y a quelques années. Mais, là, la nouvelle politique, nous, qu'on veut appliquer, c'est que la propriété de ces couloirs, de ces emprises, va demeurer la propriété de l'État. Ce n'est que la gestion qui sera confiée à des MRC ou à des organismes récréatifs pour des fins récréotouristiques. Uniquement, donc, dans le bail de gestion, là, ça va être nommément indiqué. les fins, les utilisations

qu'on devra en faire, et la propriété demeure. Alors, les MRC pourront posséder la propriété pour des fins agricoles, par exemple.

M. Deslières: Mais, à la limite, elles pourraient, si ça ne s'intègre pas dans les corridors...

M. Brassard: Pardon?

M. Deslières: À la limite, si ça ne s'intègre pas dans leur planification, dans leur schéma, au niveau des corridors, bon, ça pourrait être cédé au monde agricole. Oui? Non?

M. Brassard: Oui. Oui, oui, oui...

M. Deslières: Quand la planification... Ils disent: Non, on ne passera jamais là.

M. Brassard: Oui, oui. Si c'est conforme à leur schéma, c'est possible. C'est possible, puis là ils sont propriétaires.

M. Deslières: Est-ce qu'il y a un moratoire, là? Est-ce qu'il y a un moratoire présentement? Est-ce qu'il y a des transactions qui se font présentement ou si tout est arrêté?

M. Brassard: Non. Pas pour ce qui est des couloirs qui appartiennent aux MRC.

M. Deslières: O.K.

M. Brassard: Là, ça, on n'a pas d'emprise là-dessus. La politique dont je vous parle, c'est pour des tronçons ou des lignes abandonnées, démantelées, qui sont encore la propriété soit du CN soit du CP.

M. Deslières: Mais qui vont venir.

M. Brassard: Et qu'on cherche à acquérir.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Oui, Mme la Présidente. On parlait des lignes du CP. Dans la région Chaudière-Appalaches, il y a une ligne abandonnée qui appartient au Québec Central. Est-ce que c'est considéré comme appartenant au CP?

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: Est-ce que cette ligne-là, actuellement, elle est protégée de par votre plan prioritaire? C'est-à-dire Vallée-Jonction—Sherbrooke puis Lévis—Lac-Frontière, je crois.

(Consultation)

M. Brassard: Oui, tout à fait. Ça fait partie de ce que j'appelais tantôt le réseau de base. Et, d'ailleurs, il y a un promoteur...

M. Poulin: Qui est M. Giguère, qui actuellement est intéressé à privatiser.

M. Brassard: ...M. Giguère, qui veut exploiter cette ligne-là. Il est en relation constante avec le ministère des Transports, et on est évidemment favorable à son projet. Mais, là, il y a des discussions, évidemment, à faire aussi avec le CP. On l'a même soutenu pour mettre au point son projet.

M. Poulin: Actuellement, il y a un moratoire pour le démantèlement de cette section-là.

M. Brassard: Actuellement, pour nous, cette ligne-là fait partie du réseau de base, et, par conséquent, notre position, c'est que le CP ne doit pas entreprendre le démantèlement. D'ailleurs, quand j'ai rencontré M. Côté, le président de la corporation CP—Saint-Laurent, on lui a clairement indiqué, évidemment, notre vision des choses là-dessus. C'est que, pour nous, l'objectif de permettre la prise en charge de cette ligne par un promoteur privé de la région — en plus, il y en a un — nous apparaissait non seulement souhaitable mais comme étant un objectif à atteindre. Il a très bien compris notre vision des choses et, pour le moment, son intention n'est pas de démanteler. Il n'a pas l'intention de démanteler. Alors, là, les pourparlers se poursuivent là-dessus.

M. Poulin: Est-ce qu'on peut avoir une copie de votre plan prioritaire du réseau?

M. Brassard: Du réseau de base?

M. Poulin: Du réseau de base, oui.

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Poulin: S'il vous plaît.

M. Brassard: On va le déposer.

M. Poulin: Oui. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si j'ai bien compris, tantôt, le ministre a identifié un tronçon Aylmer—Bristol, une voie ferrée. Est-ce que je peux comprendre que le ministère des Transports du Québec est intéressé à s'assurer que ce corridor demeure propriété du gouvernement du Québec?

M. Brassard: Oui. Oui, ça fait partie des tronçons qu'on veut acquérir.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, je suis heureux de savoir ça, parce qu'à l'ouest le tronçon Wyman—Waltham appartient maintenant à la MRC... je pense qu'il appartient à la MRC de Pontiac, et eux gèrent. Il y avait un problème entre Aylmer et Wyman, dans la municipalité de Pontiac, où la municipalité préférait remettre aux agriculteurs contigus. Et, comme projet régional, les gens s'y objectaient dans le sens de: Regardez, il faudrait bien garder ce corridor soit pour l'utilisation récréotouristique ou bien éventuellement, si jamais Hydro-Québec ou Gazifère voulait l'utiliser, ça serait déjà en place. Donc, c'est l'intention du ministère des Transports de s'impliquer dans ce dossier-là?

M. Brassard: Tout à fait. Ça fait partie des tronçons qu'on veut acquérir.

M. Middlemiss: O.K. On m'indique, Mme la Présidente, qu'ils sont sur le point de le régler, ce dossier-là. Il semblerait qu'il y ait des individus qui ont fait des offres au CP et, donc... Mais je suis heureux de savoir qu'on va certainement tenter de s'assurer d'avoir une continuité. On pourrait partir de Hull jusqu'à Waltham, et, à ce moment-là, c'est dans les intérêts supérieurs pour le domaine touristique.

● (11 h 30) ●

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

M. Vallières: Oui, Mme la Présidente. Avec le consentement des membres de la commission, évidemment, parce que je n'en fais pas partie, peut-être quelques questions au ministre concernant toujours cette possibilité d'acquisition des corridors de lignes de chemin de fer par le ministère des Transports, concernant plus particulièrement le tronçon Richmond—Charny. Il en a très certainement entendu parler puisqu'il y a eu échange de correspondance sur le sujet, et je sais que le député d'Arthabaska, également, se soucie du problème.

Simplement demander au ministre s'il a l'intention de procéder, à l'intérieur de ce tronçon-là, sur une base particulière ou ça fera partie d'un ensemble qu'il déposerait sous forme de mémoire au Conseil des ministres pour l'ensemble des tronçons, ou s'il viserait en particulier celui-là, compte tenu que les promoteurs ont besoin de savoir... Je veux simplement rappeler au ministre qu'il y a près de 1 000 000 \$ qui a été recueilli dans le milieu, auprès des municipalités concernées. Il y a également près de 500 000 \$ qui ont été consentis dans le Fonds d'initiatives régionales, comme priorité, par la région. Déjà, il y des gens qui sont à mettre en place une campagne de financement populaire, mais, avant de l'initier, on veut être sûr qu'on aura le corridor. Il y a déjà des employés qui sont embauchés pour préparer et faire cette campagne de financement. Alors il y a ici une urgence d'intervention. Est-ce que le ministre est en mesure de donner des échéances face à la décision qu'il entend prendre, afin que tout ce bon monde qui est dans le milieu, qui est en attente, puisse savoir le plus rapidement possible quand le ministre a

l'intention d'intervenir et de libérer l'emprise, plus particulièrement celle de Richmond—Charny?

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

M. Brassard: D'abord, il faut que je vous dise aussi que, moi, je suis en demande actuellement au Conseil des ministres. Alors, vous connaissez la procédure, vous avez déjà siégé au Conseil des ministres. Donc, je suis en demande, ça fait déjà un bon bout de temps, pour me faire accorder l'autorisation de compléter les négociations et de conclure avec le CP et le CN. C'est global, cependant. C'est clair, je n'y vais pas à la pièce, je demande une autorisation de négocier pour l'ensemble des lignes abandonnées et démantelées, même s'il y en a où il n'y a pas de projet spécifique venant des municipalités. Ce n'est pas votre cas, ça, je le sais. Ça ne veut pas dire qu'on n'a pas commencé déjà à discuter. Le sous-ministre, M. Demers, a déjà enclenché des discussions avec le CN, le CP, mais il faut évidemment que le Conseil des ministres m'autorise à conclure et à acquérir. Normalement, je devrais avoir cette autorisation-là bientôt. Et ça va nous permettre, à ce moment-là, de compléter la négociation, de conclure.

C'est évident qu'un projet comme celui dont vous parlez, on y est très favorable parce qu'il y a une bonne concertation. Je pense qu'il y a trois ou quatre MRC qui sont impliquées là-dedans; quatre MRC, alors donc c'est un projet intéressant. Et, à partir du moment où on devient propriétaire, entre autres, de façon spécifique, de ce couloir-là, Richmond—Charny, c'est évident qu'on va procéder, après ça, à des discussions avec les promoteurs et conclure un bail de gestion, d'utilisation de ce couloir-là, tout en conservant, comme je l'ai dit avant que vous arriviez, M. le député, la propriété. On ne cédera pas la propriété.

M. Vallières: Là où je voudrais insister auprès du ministre, c'est dans les délais. Passez-moi le terme, mais le ministre sait très bien que, pour des levées de fonds populaires, il y a toujours une question de timing. Et, comme je le lui indiquais tantôt, tout a été mis en oeuvre. Il y a une certaine progression au niveau des fonds de nature publique. Et là on est rendu à la population, on veut la solliciter, et c'est le bon moment de le faire. À l'automne, par exemple, ça pourrait être plus difficile de tenir une pareille levée de fonds. Alors, est-ce que le ministre peut nous indiquer... Je sais que ce n'est pas facile, à chaque fois qu'on donne une échéance, on a toujours peur de se tromper, de se faire dire que c'est ça qu'on avait dit et que ça se réalise plus tard. Mais est-ce que le ministre peut, par exemple, pour la Corporation de développement touristique des Bois-Francis, les autres personnes qui sont concernées, dans l'Estrie également, nous indiquer si on peut au moins convenir qu'avant la fin de la présente session les gens auront des indications de nature beaucoup plus précise, face à des campagnes de levées de fonds qu'ils voudraient entreprendre?

M. Brassard: Dans le cas précis que vous soulevez... C'est évident, je conviens avec vous que c'est toujours délicat et imprudent parfois de s'avancer en termes de délais, mais, dans le cas que vous soulevez, celui du couloir Richmond—Charny, à partir du moment où j'obtiens l'autorisation du Conseil des ministres, les négociations sont suffisamment avancées avec le CN pour espérer conclure dans quelques semaines, à partir de l'autorisation du Conseil. Bon. Je m'avance avec prudence, là, mais on me dit que c'est suffisamment avancé. Quelques semaines, donc, un mois peut-être, on pourrait... Alors, quand vous parlez de la fin de la session, je vous dirais que c'est possible. C'est possible. Je ne veux pas vous donner une garantie absolue, parce que vous allez me revenir après ça en disant que je vous ai trompé, que je vous ai induit en erreur. Je ne veux pas vous donner de garantie absolue, mais je peux vous dire que c'est possible avant la fin de la présente session.

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

M. Vallières: Bien, Mme la Présidente, c'est intéressant de voir l'accueil du ministre. C'est intéressant de voir aussi qu'il y a une mobilisation, il y a une volonté partout que ça se fasse. Et, conséquemment, les gens s'attendent à ce que — et je reçois le message du ministre — rien ne sera négligé pour que toutes les étapes soient franchies dans ce dossier le plus rapidement possible.

M. Brassard: Tout à fait.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, au ministre: L'échéancier du tronçon Aylmer—Bristol, à quel point c'est rendu et dans combien de temps? Sans vous compromettre, là...

M. Brassard: Je m'excuse, Mme la Présidente. Je dois vous dire, et c'est ce qu'on me dit également — c'est parce que ce n'est pas sans intérêt pour le député de Pontiac — Aylmer—Bristol, c'est un tronçon qui appartient au CP. Et, actuellement, la réalité des négociations, c'est qu'on est plus avancé avec le CN qu'avec le CP en termes de discussion. Alors, donc, quand j'ai été un peu plus affirmatif avec le député de Richmond... Il s'agit d'un tronçon du CN, et là les pourparlers sont pas mal plus avancés. Au CP, c'est moins avancé, donc, je ne me risquerai pas, M. le député, à vous indiquer un délai quant au tronçon Aylmer—Bristol.

M. Middlemiss: Dans ce contexte...

M. Brassard: Mais, cependant, aussitôt qu'on a l'autorisation du Conseil, avec le CP, on va essayer de

rattraper le retard et d'accélérer le processus de discussion.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais juste qu'on s'assure — le fait qu'il y ait un débat, que la municipalité de Pontiac... — qu'on ne manque pas notre coup, hein, éventuellement, qu'on arrive après et que ça ait déjà été vendu à des propriétaires...

M. Brassard: Privés.

M. Middlemiss: ...privés qui sont contigus — c'est des agriculteurs — et on aurait manqué notre chance. Donc, c'est seulement dans ce contexte-là.

M. Brassard: On va être attentif à cette dimension-là.

M. Middlemiss: Pendant qu'on parle de démantèlement de lignes, quelle est la situation pour la ligne Lévis? Il était question d'un démantèlement de la ligne de Lévis...

M. Brassard: Pour ce tronçon-là, il y a une ordonnance d'abandon de la part du CN, donc l'intention très claire d'abandonner. On attend que Via Rail se prononce, parce qu'il pourrait être appelé à prendre la relève; c'est le seul client possible. Et c'est ça qui est en cours présentement. Donc, il y a une intention arrêtée d'abandon de la part du CN, et c'est à Via Rail. Ils ont un délai d'un an pour décider de ce qu'ils souhaitent faire avec cette ligne-là.

• (11 h 40) •

M. Middlemiss: Donc, je conclus que, dans ce contexte-là, le ministère, lui, n'a pas de plan ou n'aurait pas besoin de cette ligne-là.

(Consultation)

M. Brassard: On s'est quand même opposé, cependant. On s'est quand même opposé à l'abandon. Quand le CN a adopté une ordonnance d'abandon, on s'est opposé quand même à l'abandon. Mais on n'a pas de projet précis pour cette ligne. C'est le transport Via Rail et le transport passagers qui est concerné.

Dossier du pont de Québec

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, on peut continuer? M. le ministre, ça concerne le pont de Québec. Il me semble que vous aviez des très bons contacts avec le nouveau CN—Saint-Laurent, c'est ça que vous avez indiqué et vous...

M. Brassard: Non. C'est CP.

M. Middlemiss: CP? Ah! O.K.

M. Brassard: C'est CP qui est dissocié. Ils ont créé... Le CN, lui, est toujours d'un seul tenant.

M. Middlemiss: D'accord. Mais, au CN, il semblerait qu'au point de vue des négociations des voies ferrées les choses vont bien, sont plus avancées. Mais, dans le cas du pont de Québec, est-ce que le ministre lui-même s'est impliqué, soit à contacter le CN ou les nouveaux propriétaires, concernant le coût d'entretien et de rénovation du pont de Québec?

M. Brassard: Oui. On s'implique. On s'est impliqués surtout, évidemment, avec la Coalition. Il y a une coalition, comme vous le savez, dans la région de Québec qui souhaite évidemment maintenir en bon état cet objet patrimonial de grande valeur et qui est reconnu comme tel et qui est dans un état qu'on peut qualifier, je pense, ce lamentable, de dégradation avancée. Si ça continue comme ça pendant quelques années encore, ça va commencer à comporter des risques. Donc, on a des relations avec la Coalition. On a eu des contacts avec le CN. Oui, c'est sûr qu'on a des contacts avec le CN. J'ai écrit à M. le président, M. Tellier. Le sous-ministre, M. Demers, m'indique qu'il y a eu une rencontre il n'y a pas longtemps avec le chargé du dossier au CN. J'ai eu un entretien téléphonique, aussi, avec le chef de cabinet de M. Chrétien, M. Pelletier, là-dessus, sur le sujet. Et nous, on est tout à fait ouverts, disposés à une réouverture du bail. Vous savez qu'on a un bail d'utilisation du pont qui est on ne peut plus intéressant. Ça a été signé, conclu du temps de Duplessis, en 1949. On paye 25 000 \$ par année pour utiliser le pont de Québec. Alors, ce n'est pas grand-chose, hein. Je pense qu'on en a encore pour 20 ans, jusqu'en 2011. Bon. Évidemment, on pourrait s'asseoir sur le bail puis dire: Bon, bien, nous autres, on donne 25 000 \$ puis... Mais on convient que, comme on l'utilise, le pont, on est tout à fait disposé à rouvrir le bail et à augmenter de façon substantielle la contribution du ministère des Transports. La Coalition suggère ou propose qu'on passe à 1 500 000 \$. Je ne vous dirai pas aujourd'hui qu'on est d'accord, mais on ne trouve pas ça farfelu, exagéré, la proposition de la Coalition. Ça pourrait se situer dans ces environs-là.

Par contre, la restauration du pont de Québec, ça, ça exige des investissements qui peuvent s'étaler évidemment sur plusieurs années, mais qui sont évalués, selon la Coalition, à plus de 60 000 000 \$, à 64 000 000 \$, je pense. C'est confirmé par le CN. Le CN trouve que c'est une évaluation correcte. Ça a même été le résultat d'une étude commandée par le CN lui-même. Alors, ce qu'il faut pour le restaurer, on s'entend sur le chiffre. Maintenant, il s'agit de trouver le financement. Nous, on est bien prêts à augmenter notre contribution pour l'utilisation. On pourrait, disons... Faisons l'hypothèse que ça se situe autour de 1 500 000 \$. Mais il faudrait que le CN et le gouvernement fédéral aussi contribuent. C'est là qu'est le problème, c'est que le gouvernement fédéral, là-dedans, il joue un peu au Ponce Pilate, il s'en lave les mains en prétextant — et c'est un argument, je pense, purement légaliste — que ça ne lui appartient plus, qu'il l'a donné au CN et que le CN est maintenant

devenu une entreprise privée, s'est privatisé, donc ça ne le concerne plus. Sauf que le gouvernement fédéral en a été...

L'argument de la Coalition, je pense, est très fort, c'est de dire que le gouvernement fédéral en a été propriétaire depuis le début jusqu'en 1993, que les négligences en matière de réfection et d'entretien jusqu'en 1993, la responsabilité en incombe au gouvernement fédéral et que, donc, on pense que le gouvernement fédéral ne devrait pas — ça, là-dessus, on est d'accord avec la Coalition — se laver les mains, jouer au Ponce Pilate sur la question du pont de Québec, qu'il devrait être contributeur. Dans quelle proportion le CN, le gouvernement fédéral... Ça reste à déterminer, là. Mais il reste que, pour les années qui viennent, il faut investir un peu plus de 60 000 000 \$ sur le pont de Québec pour le remettre en bon état. On en est là. Là, il faut vaincre la réticence, la résistance ou l'indifférence du gouvernement fédéral sur ce dossier-là. Le CN, quant à lui, d'après ce qu'on peut savoir, est disposé. Alors, les discussions qu'on a avec le CN actuellement portent sur le renouvellement du bail. On peut donc dire qu'on est tout à fait ouvert à revoir le bail.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre a vu *Le Soleil* de ce matin? «Ottawa forcerait le CN à investir les 30 000 000 \$ prévus.» Ce matin.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, on indique ici que, lorsque le CN est devenu propriétaire, il a pris un engagement de 30 000 000 \$ destinés à la rénovation du pont de Québec, et que le gouvernement fédéral verrait à ce que ces 30 000 000 \$ leur soient versés. C'était dans *Le Soleil* de ce matin.

M. Brassard: Oui. Il y a évidemment un problème de caractère juridique, là. Quand la cession s'est faite, quand le gouvernement fédéral a cédé le pont de Québec au CN et que ça faisait partie de l'ensemble des propriétés qui étaient cédées au CN, il y avait, selon le gouvernement fédéral, une obligation de la part du CN de restaurer. Alors, c'est ce qui fait que, justement, on fait référence à l'entente lors de la cession. Mais, là, entre le CN et le gouvernement fédéral, il y a comme une certaine divergence quant à qui doit payer. Parce que c'est 30 000 000 \$ dont on fait état, mais l'étude ou l'évaluation faite par le CN, c'est le double.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, toutefois, il y a certainement... «Des travaux dès cet été, affirme un fonctionnaire», donc il semblerait qu'il y ait une volonté de ce côté-là au moins d'investir le 30 000 000 \$ et que le gouvernement fédéral va exiger de la part du CN ou du nouveau propriétaire d'investir ces 30 000 000 \$ là.

À partir de là, il me semble qu'il y a un genre d'ouverture et que c'est peut-être le temps de voir de quelle façon on peut combler l'autre 33 000 000 \$. Si le coût, c'est de 63 000 000 \$, à ce moment-là, on a déjà presque 50 % de garantis qui vont venir du nouveau propriétaire ou du CN lui-même.

M. Brassard: Oui, bien, ce qu'il faut dire, cependant, c'est qu'effectivement on est avisé par le CN qu'ils ont l'intention d'investir ou de faire des immobilisations sur le pont de Québec, mais c'est ce qu'ils font normalement chaque année. Ce n'est même pas 1 000 000 \$, c'est ça qu'ils font à chaque année. Ils investissent...

M. Middlemiss: Donc, le 30 000 000 \$, ça serait 30 ans, là?

M. Brassard: Bien, non. C'est ça, c'est ça...

M. Middlemiss: Il me semble que ce n'est pas de ça que ça a l'air ici.

● (11 h 50) ●

M. Brassard: Non, non. Ce que je veux dire, si je complète, c'est que ce qu'investit le CN de façon régulière, normale et habituelle dans l'entretien du pont, ce n'est pas suffisant pour le restaurer et faire le rattrapage, rattraper le retard en matière de restauration. C'est pour ça que la Coalition dit avec raison que, pour les cinq ou six prochaines années, il faut investir davantage pour rattraper le retard et faire en sorte que l'infrastructure soit pleinement restaurée. Et là c'est bien plus que ce que le CN est prêt, quand même... va continuer d'investir cette année; mettons, en gros, 1 000 000 \$, mais ce n'est pas suffisant, ça. Ce n'est pas suffisant.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que... Et je réfère le ministre: «Le CN a déjà confirmé qu'il était prêt à investir ces 30 000 000 \$ sur une période de sept ans.»

Une voix: Pardon?

M. Middlemiss: Sur une période de sept ans.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Et c'est là où ils disent que, oui, 30 000 000 \$, ce n'est pas adéquat; c'est 63 000 000 \$.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et je vous dis, regardez, 30 000 000 \$, c'est déjà là pour l'amélioration. Donc, on a seulement 33 000 000 \$ à aller chercher maintenant. Et c'est là que je dis qu'il me semble qu'à partir d'une base, à peu près 50 % du budget, on pourrait négocier à partir de ça. Et, ça, ce n'est pas moi qui le

dis, c'est un M. Yves Malépart, directeur des politiques et programmes routiers au gouvernement fédéral: «Des travaux dès cet été, affirme un fonctionnaire», 30 000 000 \$ sur sept ans. Donc, ce n'est pas le 1 000 000 \$ par année d'entretien.

M. Brassard: Oui, mais, là, écoutez bien, nous, on n'a pas l'intention de se faire avoir. On n'a pas l'intention de se faire avoir. C'est-à-dire que, moi, quand j'ai écrit à M. Tellier, je lui ai dit: Oui, on est prêt à rouvrir, à revoir le bail, à augmenter notre contribution, qui pourrait être autour de 1 500 000 \$. Oui, on est prêt. On est prêt, mais il y a une condition, c'est qu'on veut l'assurance, avant de signer le nouveau bail, qu'il y a un programme adéquat de restauration, de réfection du pont, avec les crédits requis de la part du gouvernement fédéral et du CN. Si on n'a pas cette assurance-là, cet engagement-là, on ne signera pas. C'était conditionnel, hein.

Et, d'ailleurs, la Coalition est pleinement d'accord avec la position du gouvernement du Québec. C'est une proposition ou c'est une ouverture de révision du bail, mais qui est conditionnelle à la mise en place et à l'engagement des deux parties, fédéral et CN, de mettre en oeuvre un programme de restauration, de réfection du pont convenable, acceptable. Et s'il n'y a pas ça sur la table, nous, on ne signera pas un nouveau bail. Et là c'est ça qui est en discussion actuellement. Le CN semble disposé, mais le gouvernement fédéral n'est pas disposé. À moins que le CN nous dise: Bon, bien, ça va, très bien, le 60 000 000 \$, je l'investis sur tant d'années, programme de restauration, de réfection... Bon, là. Mais on n'en est pas rendu là pour le moment.

M. Middlemiss: Donc, est-ce que je peux conclure que c'est tout nouveau, ce 30 000 000 \$ là sur sept ans? Dans les négociations, personne ne l'a mentionné? Et, tantôt, si j'ai bien compris le ministre, il indiquait qu'ils ont eu un bon marché avec le pont de Québec: comme on s'en sert, comme province, et puis que c'est bien et qu'on serait prêt à augmenter... Est-ce qu'il n'y a pas une possibilité d'un terrain d'entente? Il y a 30 000 000 \$, il y a une ouverture du ministère des Transports du Québec de dire: Regarde, on croit qu'on pourrait en investir un peu plus. À partir de là, est-ce qu'on n'a pas réellement une bonne fondation pour réussir à entamer des négociations pour aller combler le besoin de 63 000 000 \$?

M. Brassard: C'est non. Parce que, écoutez, reprenons l'article du *Soleil*, deuxième paragraphe: «Le CN a déjà confirmé qu'il était prêt à investir ces 30 000 000 \$ sur une période de sept ans, mais l'os — l'os! — c'est que la négligence des dernières années — ça, c'est le gouvernement fédéral, là, parce que ça ne fait pas longtemps que le CN est propriétaire du pont — a fait gonfler la facture des travaux qui, aujourd'hui, se chiffrent à 63 000 000 \$.» Alors, c'est 63 000 000 \$ qu'il faut.

M. Middlemiss: C'est ça que j'ai dit.

M. Brassard: Bon.

M. Middlemiss: Ce n'est pas nouveau, je l'ai dit, ça. Je l'ai dit: Il y a 63 000 000 \$ nécessaires. Il y a 30 000 000 \$. Vous avez exprimé, vous, une certaine ouverture pour vouloir changer le bail parce que c'était avantageux pour nous. Donc, ensemble... J'ai dit: À partir de cette base, est-ce que ce n'est pas une ouverture pour continuer et peut-être avoir des meilleures négociations et atteindre l'objectif? Si l'objectif réel, c'est d'obtenir 63 000 000 \$ et de faire les réparations qui s'imposent, je pense que, à ce moment-là, on devrait faire l'effort. Mais si, encore, on veut utiliser ça pour blâmer le fédéral, ça, c'est un autre jeu. Ça, c'est un autre jeu.

M. Brassard: C'est clair que, nous, on ne signera pas un bail tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas assuré qu'il y a 63 000 000 \$ de disponibles pour effectuer la réfection complète du pont. Ça, c'est sûr. Le CN le sait, c'est 63 000 000 \$ qu'il faut, l'évaluation qu'il fait. Alors, on ne signera pas le nouveau bail s'il y a juste 30 000 000 \$ d'assurés. Il faut 63 000 000 \$. Que le fédéral fournisse le reste ou que le CN augmente sa mise — ça, là, écoutez, il y a plusieurs modalités possibles — ou que le CN en mette plus et le fédéral moins, peu importe, mais le montant de 63 000 000 \$, il faut, nous, qu'on ait l'assurance qu'il est disponible sur une période de sept, huit ans, une dizaine d'années, disons, pour restaurer correctement, convenablement cette infrastructure patrimoniale. À partir de ce moment-là, là, on va signer un nouveau bail. Mais, s'il n'y a pas les 63 000 000 \$ de disponibles, on ne signera pas.

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

M. Middlemiss: Juste la dernière sur ça. Je n'ai aucunement demandé au ministre de signer un bail. Tout ce que j'ai dit: Il y a un problème. Il semble y avoir une ouverture. On a 30 000 000 \$, il en manque 33 000 000 \$. À partir de cette base-là, si on veut réellement régler le problème, c'est de s'asseoir et de voir. Et si, en bout de piste, on n'est pas satisfait, on ne signe pas le bail. Mais, au moins, il me semble qu'on devrait faire l'effort. C'est tout ce que je dis.

M. Brassard: Les 30 000 000 \$, ils ont toujours été là. Le CN a toujours consenti à payer la moitié de la facture. Le problème, c'est d'aller chercher l'autre moitié. Et, ça, le gouvernement fédéral, jusqu'à maintenant en tout cas, a résisté. C'est clair que, nous, on poursuit nos discussions avec le CN. Si le fédéral assouplit sa position et décide finalement d'être contributeur, tant mieux. Je pense qu'il a une part de responsabilité qui n'est pas mince. Il a été propriétaire pendant des décennies, plus de 75 ans, donc il a certainement une

part de responsabilité, il ne peut pas se défilier comme ça. Si le fédéral se montre un peu plus souple et décide enfin de contribuer et qu'on arrive à un montage financier acceptable qui permet la réfection du pont, tant mieux. Tant mieux. Et on va faire notre part, nous, en révisant et en renouvelant le bail et en contribuant davantage; 1 500 000 \$ pendant sept ans, c'est clair qu'à ce moment-là, c'est une contribution intéressante.

• (12 heures) •

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

Utilisation de l'amiante dans l'asphalte

M. Vallières: M. le ministre, j'aurais une espèce de pot-pourri pour vous qui concerne le réseau routier, mais, juste avant de l'entreprendre, j'aimerais que vous me donniez quelques indications sur les intentions de votre ministère, qui a procédé au cours des dernières années à des travaux expérimentaux sur plusieurs planches d'essai afin d'analyser le comportement des pavages contenant de l'amiante.

Alors, diverses expériences ont conduit, à l'époque, plus particulièrement en 1992, la Direction des sols et matériaux de votre ministère à confirmer certains avantages qu'elle situait plus particulièrement au niveau de la résistance à l'orniérage de ces pavages-là et à la fissuration également, assurant donc une vie prolongée aux revêtements de surface. Le ministère des Transports envisageait également d'utiliser la fibre courte d'amiante pour les couches de base afin d'accroître la performance de notre réseau routier supérieur et ainsi mieux répondre aux sollicitations de transport lourd qui, comme on le sait tous, est en croissance constante.

Des expériences-pilotes se sont poursuivies dans différentes régions du Québec, et le suivi effectué indique un bénéfice économique de l'utilisation de l'amiante-asphalte. Alors, compte tenu de l'importance que revêt l'industrie de l'amiante, tant dans le comté de Richmond que de Frontenac, pour m'en être entretenu, d'ailleurs, à maintes reprises avec mon collègue de Frontenac, je voudrais savoir du ministre si le ministère des Transports a étendu, comme il prévoyait le faire, à plusieurs régions du Québec l'usage de ce procédé? Et est-ce qu'il a l'intention de l'étendre à une plus grande échelle, ce procédé amiante-asphalte, qui a fait ses preuves, ce qui a été confirmé par le ministère des Transports, plus particulièrement en 1992?

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

M. Brassard: Ce qu'on dit, c'est que ça a été étendu ou expérimenté sur d'autres tronçons dans la région de Sherbrooke, des tronçons d'autoroute dans la région de Sherbrooke, ce procédé à base d'amiante. Alors, donc, il y avait...

M. Vallières: Oui, je comprends, ça l'a été...

M. Brassard: ...Chaudière-Appalaches et on a ajouté la région de Sherbrooke, de l'Estrie.

M. Vallières: L'objet de ma question, c'est de savoir: Est-ce que le ministère a l'intention de systématiser comme tel l'usage de ce procédé sur certaines catégories de routes au Québec, puisque ça semblait être, en tout cas, ce que j'ai décodé, ce que j'ai lu... Je peux produire les documents au ministre; c'est que le ministère concluait au bénéfice économique de ce procédé-là sur nos routes au Québec. Alors, est-ce que le ministre a l'intention d'utiliser davantage ce procédé maintenant que les plans en question ont démontré que c'était rentable de le faire et qu'on atteignait les objectifs poursuivis d'amélioration de nos chaussées, mais aussi, en termes de longévité, des qualités vraiment exceptionnelles de nos pavages?

M. Brassard: Bon. On m'informe que l'expérimentation est relativement complétée et qu'elle est concluante, que c'est un procédé intéressant. C'est plus coûteux, cependant, donc ça augmente les coûts, d'une part. D'autre part, il y a des problèmes. Il y aurait des travaux ou des investissements qui seraient requis pour que les usines s'adaptent, donc elles ne peuvent pas, telles qu'équipées actuellement, avoir recours à ce genre d'enrobé pour les routes, à base d'amiante; il faut qu'elles adaptent leurs équipements. Donc, par conséquent, dans l'immédiat, pour le moment, à court terme, il n'est pas de l'intention du ministère de, je dirais, généraliser l'utilisation, mais, s'il y a des usines qui font les adaptations requises dans les années qui viennent, bon, c'est clair qu'à ce moment-là on pourra envisager d'utiliser davantage, d'augmenter, donc, l'utilisation de ce genre d'enrobé.

M. Vallières: Quand le ministre dit que c'est plus coûteux, je veux m'assurer qu'on pense la même chose. C'est plus coûteux sur le moment de la pose du pavage, mais le ministère y gagne en longévité de ces pavages. Donc, je pense que d'affirmer tout de go que c'est plus coûteux, oui, au moment de la pose, mais, à long terme, le ministère réalise des économies. C'est ce que j'ai compris des conclusions qui avaient été faites.

M. Brassard: Oui, mais, sur la durabilité, ce n'est pas évident que c'est plus durable. On va le voir, évidemment, au fil des années, mais il n'y a pas de conclusion définitive quant à la durabilité.

M. Vallières: Est-ce que je peux m'enquérir auprès du ministre de ses intentions au plan politique vis-à-vis de ce dossier? Je me souviens que notre gouvernement a pris l'initiative de s'assurer que le ministère des Transports ferait ses devoirs au niveau de ce procédé amiante-asphalte. On sait que ça se fait dans d'autres pays, dans d'autres provinces canadiennes. Est-ce qu'il est de l'intention du ministre d'inciter son ministère, non pas à continuer les expériences, parce que les tests se

sont avérés positifs, mais de s'assurer qu'à partir du moment où, comme vous l'indiquez, les usines seront prêtes à s'adapter, le ministère, non pas sur toutes les catégories de routes, mais sur celles qu'il aurait identifiées comme étant potentiellement intéressantes au niveau de la rentabilité du procédé, de l'utiliser davantage et de donner l'exemple ici même, au Québec, à partir d'une ressource d'ici qui a été décrite à travers le monde, qu'on peut l'utiliser de façon sécuritaire, entre autres sur les routes québécoises?

On sait, entre autres, qu'il y a des compagnies françaises comme Screg Routes qui ont des procédés qui sont utilisés en Europe, qui ont gagné même des prix avec ce procédé-là, sur lequel on a travaillé, adapté la technologie ici, au Québec. Est-ce qu'on peut s'assurer que l'intention du ministre est de suivre ce dossier et de faire en sorte que ce produit québécois qu'est la fibre courte d'amiante soit davantage utilisé dans l'asphalte ici, au Québec? Parce que, moi, je sais très bien que, si le ministre ne fait pas en sorte de suivre le dossier, de mettre la pression requise pour qu'éventuellement on l'utilise dans toutes les régions du Québec, on risque de se reparler dans un an, deux ans, trois ans et que le ministère ait littéralement abandonné la pose de ce type de revêtement. C'est pour ça, mon intervention, je veux m'assurer que le ministre va le suivre, le dossier.

Je me souviens qu'à l'époque il y avait même une personne qui était responsable du dossier au ministère des Transports. Est-ce qu'il y a toujours des gens qui s'occupent de façon particulière du suivi de ce dossier?

(Consultation)

M. Brassard: D'abord, c'est vrai que ça a donné des bons résultats. Toutefois, quant à la longévité, ce n'est pas d'une évidence aveuglante. Mais ça a donné des bons résultats, de sorte que le ministère n'exclut pas l'utilisation de ce genre d'enrobé amiante-asphalte. Donc, on va y avoir recours là où c'est possible, c'est-à-dire, donc, dans des régions où il y a des usines qui ont procédé aux adaptations requises. J'imagine que dans la région de l'Amiante, me dit-on, c'est le cas. Donc, on pourra utiliser davantage ce genre d'enrobé dans des régions où il y a des industries ou des usines qui le produisent. Mais je ne pense pas qu'on ait... En tout cas, je n'ai pas l'intention, moi, de faire en sorte qu'on oblige les industries qui fabriquent de l'enrobé bitumineux à s'adapter obligatoirement à la production d'un enrobé amiante-asphalte. On ne les obligera pas. Si elles le font, à ce moment-là, on utilisera ce genre d'enrobé dans certains coins où c'est possible de le faire, certaines régions où c'est possible de le faire.

Parce qu'il faut se dire aussi qu'il y a cette recherche-là qui a donné des bons résultats pour ce qui est de la fissuration, me dit-on, des fissures et des ornières. Ça a donné des bons résultats pour ce qui est des ornières et des fissures, mais il y a d'autres recherches qui se font également soit en concertation avec des

entreprises privées, soit au laboratoire même du ministère, sur d'autres types de mélanges d'enrobés bitumineux qui donnent aussi de bons résultats.

• (12 h 10) •

Par conséquent, je vous répondrais que la politique du ministère pour le moment, c'est d'avoir recours à divers procédés et à diverses technologies. Celle qui vous intéresse — c'est tout à fait normal étant donné le comté que vous représentez — n'est pas exclue. On y aura recours, on va l'utiliser, mais la politique du ministère n'est pas d'avoir recours à une seule technologie et à un seul type d'enrobé, même si son efficacité puis sa durabilité sont reconnues. On préfère maintenir la diversité, le recours à plusieurs types d'enrobés bitumineux qui ont fait leurs preuves, et les recherches qui se poursuivent nous permettent de maintenir cette diversité.

J'ai visité il n'y a pas longtemps le laboratoire du ministère, où il y a effectivement des expériences qui se poursuivent sur la composition de l'enrobé bitumineux asphalte et sur diverses recettes, puis, évidemment, avec des expérimentations sur les tronçons de route pour voir comment ça réagit, avec telle recette, qu'est-ce qu'on a comme fissuration, et faire les comparaisons pour voir à obtenir les meilleurs mélanges possible, les plus adaptés à notre climat, nos climats rigoureux. Donc, il y a des recherches qui se poursuivent encore, de sorte que celle sur l'amante, à partir de fibres d'amiante et d'asphalte, nous apparaît intéressante. Par conséquent, on va l'utiliser quand ce sera possible, mais, en tout cas, je le répète, on n'obligera pas les usines à s'adapter à cette technologie-là et on va maintenir la diversité, le maintien de la diversité quant à l'utilisation des divers enrobés bitumineux.

M. Vallières: Mme la Présidente, est-ce que le ministre serait d'accord pour faire parvenir aux membres de la commission et à celui qui vous parle ses intentions en 1996-1997? Quel est le tonnage d'enrobé en amiante-asphalte qu'il prévoit poser sur les routes du Québec? On pourra à ce moment-là peut-être mesurer la volonté du ministère comme telle. «C'est-à-dire 20 000 tonnes, 25 000 tonnes, 50 000 tonnes cette année? Je pense que le ministre, s'il veut qu'on garde cette technologie-là vraiment de pointe et continuer qu'elle fasse ses preuves et éventuellement en étendre l'usage, il devrait se fixer des objectifs vis-à-vis du tonnage d'enrobé qu'il veut utiliser. Sans quoi, je pense que, s'il laisse aller la machine tout simplement, bien, il aura peut-être perdu une belle occasion de développer une technologie purement québécoise avec un produit québécois aussi.

M. Brassard: Bien, d'abord, oui, je pense que la demande du député est légitime. Je ne peux pas lui répondre pour le moment. C'est en train de se faire, là, mais on sera en mesure... aussitôt qu'on connaîtra le tonnage d'enrobé bitumineux dont on aura besoin cette année, je pourrai à ce moment-là transmettre l'information aux membres de la commission, y compris au député de Richmond, d'une part.

D'autre part, il y a actuellement au Québec trois usines qui sont en mesure de fabriquer l'enrobé amiante-asphalte, il y en a trois. Alors, donc, comme je le disais tout à l'heure, on ne jettera pas l'interdit sur ces trois usines-là. On va sans aucun doute, au cours de l'année, faire des achats à ces trois usines-là. Mais, là, quelle est la proportion? Quand on l'aura puis quand on aura cette information-là, je transmettrai au Secrétariat des commissions, Mme la Présidente, et vous verrez à faire parvenir à tous les membres de la commission, y compris, évidemment, à ceux qui ne sont pas membres, l'information.

La Présidente (Mme Bélanger): Très bien.

M. Vallières: Alors, M. le ministre, peut-être une question maintenant concernant le réseau routier comme tel, plus particulièrement l'autoroute 55, en Estrie. Je sais qu'il y a un échéancier de travaux qui a déjà été annoncé, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça veut dire qu'on commence le programme 2, là?

M. Vallières: Ah! je m'excuse, je pensais qu'on pouvait aller dans tous les programmes.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, c'est parce qu'on avait conservé le programme 2 pour les dernières heures.

M. Middlemiss: Oui, on a dépassé. Donc...

La Présidente (Mme Bélanger): Largement.

M. Middlemiss: ...on va y aller en 2 puis, si on a le temps, on reviendra sur d'autres petites questions que j'ai ici. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y, M. le député de Richmond.

Autoroute 55 entre Drummondville et Richmond

M. Vallières: Il y a un tronçon qui m'intéresse plus particulièrement, et sûrement le ministre aussi, c'est celui de Richmond—Drummondville. Normalement, le ministère devait procéder à une analyse supplémentaire de circulation sur cette route entre ces deux municipalités où on retrouve fréquemment et malheureusement des accidents. Alors, est-ce que le ministre peut m'indiquer si ce rapport supplémentaire de circulation sur la route 55 a été effectué et quelles sont ses intentions? Est-ce que le ministre a l'intention tout simplement de doubler certaines voies pour permettre les dépassements ou est-ce que, carrément, il a l'intention de doubler complètement les voies de l'autoroute 55 entre Drummondville et Richmond?

M. Brassard: Mme la Présidente, oui, on a procédé à cette analyse de circulation dont fait état le député. On ne l'a pas encore reçue, cependant, au ministère, mais c'est complété, elle est en processus de validation. Et on a demandé aussi aux fonctionnaires d'accompagner cette analyse de circulation d'interventions possibles en matière d'aménagement de la circulation qu'il conviendrait de faire pour des motifs, évidemment, de sécurité. Alors, donc, c'est complété. L'analyse de la circulation est complétée. Ils sont en train de la valider. On devrait nous transmettre tout ça bientôt.

M. Vallières: Est-ce que le ministère a l'intention, parce qu'il y a plusieurs groupements en région qui attendent ce rapport, de le rendre public afin d'indiquer aux gens quel va être son point de vue ou le type d'intervention qu'il va privilégier?

M. Brassard: Oui. Je pense que c'est normal que ce soit rendu public.

M. Vallières: Est-ce que le député de Drummond, qui a annoncé qu'il voyait en cette étude, ce rapport, un présage au doublement des voies, prêchait par excès d'optimisme ou est-ce que, si le nombre de véhicules-jour requis est atteint, le ministre pourrait envisager de doubler complètement les voies?

M. Brassard: Là, vous allez un peu vite en affaires. Je pense qu'il faut d'abord prendre connaissance de l'analyse de circulation. C'est à partir des données et de l'analyse de circulation qu'une conclusion de ce genre peut être tirée ou pas. Alors, moi, pour le moment, je ne suis pas en mesure de vous dire oui, on va doubler, ou non. Si on a fait faire une analyse de circulation sur ce tronçon-là, c'est précisément pour nous permettre de tirer ce genre de conclusion là. Alors, je ne peux pas... Ce serait mettre la charrue devant les boeufs si je tirais la conclusion avant même qu'on ait eu en main l'analyse de circulation.

M. Vallières: C'est un peu pour ça que je posais la question à partir du positionnement du député de Drummond, parce qu'il ne faut pas se cacher que, quand on dit ça, on crée des attentes, hein. Bon.

M. Brassard: On en convient.

M. Vallières: Si le contraire se produit, bien, il peut y avoir de grandes déceptions. Alors, je pense qu'il vaut mieux être clair au départ et indiquer aux gens que le rapport servira de positionnement et que l'étude ou le rapport en aucun temps ne vient présager que le ministère va doubler l'autoroute au complet sur cette section-là.

M. Brassard: Vous comprenez bien.

Pont Mitchell, à Notre-Dame-du-Bon-Conseil

M. Vallières: Merci. Il y a peut-être un autre dossier qui est également dans le secteur routier et qui a fait l'objet d'échange de correspondance entre le ministre et celui qui vous parle, qui est celui du pont Mitchell situé dans la municipalité de Notre-Dame-du-Bon-Conseil. C'est que les autorités municipales ont une certaine difficulté à attacher les dernières ficelles à un problème qui, à mon avis, peut trouver solution si le ministre des Transports fait preuve d'ouverture.

• (12 h 20) •

Alors, il s'agit d'un pont dont on a eu beaucoup de difficulté à identifier la propriété. Selon la Direction des affaires juridiques de votre ministère, finalement, on en vient à la conclusion que la route qui conduit au pont est municipale, mais que le pont est de nature privée. Mais ce même pont, le pont Mitchell, est toujours à l'entretien du ministre parce qu'il est reconnu à l'intérieur du décret comme étant une structure complexe. Alors, finalement, les autorités du ministre ont prévu dans leur programmation d'investir quelque 66 000 \$ afin de rénover ce pont, de réparer le pont. Or, la municipalité, elle, afin de trouver une solution sur une base plus permanente, a dit: Bien, pour les quelques individus qui sont concernés et qui doivent utiliser ce pont, on va plutôt faire une petite route de desserte qui va avoir un caractère municipal. Elle a dit: On va être prêt à le faire. Ça nous coûte à peu près 120 000 \$; le ministre est prêt à mettre quelque 60 000 \$ sur le pont pour le réparer, mais il garderait son entretien par la suite, et dire... En lieu de ça, nous autres, on va dire au ministre: Donnez-nous ces 60 000 \$. On va faire une route et tout le monde va se débarrasser du pont, en ce sens qu'il va demeurer de nature carrément privée. Et, à ce moment-là, j'imagine, il pourrait être sorti du décret, parce que, actuellement, il est reconnu comme étant une structure complexe.

Mais, évidemment, les autorités du ministre, chez vous, ont choisi la voie de la facilité, je dirais, en disant: Que la municipalité construise sa route. Il y a un programme de support aux municipalités par le biais — que le ministre connaît très bien — de l'aide à la voirie locale, puis ça peut être pris à l'intérieur du budget du député. Alors, moi, je pense que c'est, de cette façon-là, repousser le problème, parce que le ministre sait très bien qu'avec la nature des enveloppes dont on disposera cette année ça ne me permettra pas, comme député, de donner suite à une demande de cette nature-là dans son entièreté.

Alors, conséquemment, je demande au ministre, compte tenu que le ministre s'engage déjà à réparer le pont, s'il ne peut pas faire prévaloir le bon sens et la logique et, sur une base définitive, de solutionner ce problème qui perdure et qui, à mon avis... À moins que le ministre lui-même s'en mêle, on va s'en reparler dans un an puis il n'y aura pas grand-chose de fait autour de ce problème. Alors, je fais ici appel au bon sens du

ministre, à son bon jugement, que pour 60 000 \$ on soit capable de régler un problème qui cause contentieux tant aux autorités municipales qu'aux citoyens concernés et qu'à son ministère.

M. Brassard: Je veux bien comprendre ce dossier. Si je comprends bien, c'est que le ministre est disposé, en quelque sorte, dans le cadre du programme de réfection des ponts, à le réparer pour 66 000 \$. Mais ce n'est pas ce que souhaite la municipalité. La municipalité, elle, veut plutôt investir dans une route et donc ne pas hériter d'un pont. Je comprends bien, M. le député? Donc, par conséquent, ce que vous répond le ministre aussi, parce que vous avez écrit au ministre, ce que le ministre vous indique, c'est que, si la municipalité va de l'avant avec la réfection de la route et qu'on abandonne tout projet de réparation du pont, là, comme c'est dans le réseau municipal, la seule façon de subventionner, c'est via le programme d'amélioration du réseau municipal, dont la gestion et la répartition relèvent du député. C'est ça?

M. Vallières: C'est ça.

M. Brassard: Et vous, ce que vous me dites...

M. Vallières: Parce que, vous, vous n'avez plus de budget cette année, j'imagine? Vous aviez un 10 000 000 \$ qui est reconduit, j'imagine?

M. Brassard: Oui, c'est-à-dire qu'il a été réduit...

M. Vallières: C'est des cas spéciaux.

M. Brassard: ...c'est sûr. Donc, c'est clair que les enveloppes dont vont disposer les députés vont être réduites aussi, forcément. Ça va de soi. Alors...

M. Vallières: Ma question au ministre, c'est: Compte tenu qu'il y avait 66 000 \$ de prévus...

M. Brassard: Oui, dans le programme des ponts

M. Vallières: On sait que ce n'est pas le même programme, mais, je veux dire, c'est l'argent des contribuables pareil, c'est l'argent du ministre des Transports. Est-ce que le ministre, qui disposera, j'imagine, d'une certaine marge de manoeuvre à l'intérieur de l'enveloppe réservée à cette fin-là, comme ça existait auparavant — peut-être moins grande, mais il y en aura une — est-ce que le ministre ne pourrait pas se commettre à l'intérieur de ce projet afin de solutionner le problème de façon satisfaisante pour tous les intervenants au dossier?

M. Brassard: Mais est-ce que le député, lui, va se commettre?

M. Vallières: Le député va se commettre dans la mesure de sa capacité. Ce que je veux, c'est que le ministre nous indique, à l'intérieur de son fonds, qui est prévu à cette fin-là, pour les projets spéciaux...

M. Brassard: Vous voulez un partenariat. Est-ce que la municipalité va se commettre aussi?

M. Vallières: La municipalité se commet, oui.

M. Brassard: Elle se commet aussi. C'est un projet, quoi, de 100 000 \$?

M. Vallières: De 120 000 \$.

M. Brassard: De 120 000 \$. Je ne pense pas qu'on fasse, comment dirais-je, en commission parlementaire...

M. Vallières: Une négociation.

M. Brassard: ...une négociation puis un montage financier, là...

M. Vallières: Non.

M. Brassard: ...mais, moi, je prends acte que le projet de réparation du pont ne convient pas à la municipalité. Alors, là, on ne fera pas des choses qui ne font pas l'affaire des municipalités. On ne le réparera pas, le pont, tout simplement. Hein? Bon. Ça, c'est acquis, d'abord. On ne dépensera pas de l'argent sachant que le milieu n'en veut pas, puis il ne veut pas que ça se dépense comme ça. Bon. Alors, le 66 000 \$ dans le programme des ponts, on le mettra ailleurs, dans d'autres réparations de ponts ou de ponceaux.

Pour le reste, moi, je veux bien qu'on discute, là; on ne le fera pas ici, en commission, mais on pourra discuter pour voir comment le député, à même son enveloppe, peut contribuer, la municipalité, ce qu'elle est prête à investir comme tel dans ses propres budgets, puis, là, on verra s'il n'est pas possible également pour le ministre de prévoir une certaine contribution, que je ne peux pas, pour le moment, vous comprendre, déterminer ou fixer.

M. Vallières: Ce que le ministre doit décoder, c'est que la municipalité fait une proposition au ministre. Alors, quand le ministre dit: On ne le fera pas, je pense qu'il aurait avantage à vérifier avec la municipalité. Si vous dites: On ne le fait pas puis on ne remet pas d'argent nulle part, bien, la municipalité n'empêchera certainement pas le ministre d'investir sur ce pont.

M. Brassard: Je n'ai pas dit qu'on ne mettrait pas d'argent nulle part, j'ai dit que le projet spécifique de réparation du pont — qui est un pont privé, en plus, me dit-on — ça, la municipalité n'en veut pas. Je pense que c'est clair, ça, là-dessus. N'est-ce pas?

M. Vallières: Bien, comme disait le ministre, ce n'est pas ici qu'on peut le négocier, là, ce n'est pas l'objet. Mais je ne veux pas interpréter non plus les résolutions municipales. Je pense que le ministère a avantage à s'asseoir avec la municipalité puis à regarder...

M. Brassard: On va le faire.

M. Vallières: ...la possibilité de régler le problème.

M. Brassard: On va le faire, mais, moi, je pensais que le... On va clarifier, en tout cas. Là, je pense qu'on va clarifier parce que, là, d'après ce que vous me dites, je ne suis même pas certain que le projet de réparation du pont est rejeté par la municipalité. Bon. On va le vérifier. Alors, on va le clarifier, là, on va entrer en relation avec la municipalité, en vous tenant bien au courant de tout ça, pour voir c'est quoi, la volonté municipale, c'est quoi, ce qu'elle souhaite, puis on s'ajustera en conséquence.

M. Vallières: Parce qu'il y a des gens qui utilisent le pont. Je veux dire, c'est sûr qu'il faut garder le pont sécuritaire. Alors, tant qu'il n'y aura pas de route de faite, là, le monde qui passe sur le pont, j'espère qu'ils vont pouvoir passer en sécurité. Alors, je doute fort qu'on puisse dire...

M. Brassard: C'est un dossier qui demande à être clarifié avec les intervenants municipaux.

M. Vallières: Oui, je pense. Et je dénote dans la réponse du ministre qu'il y a une très bonne ouverture vis-à-vis d'une collaboration assez exceptionnelle de son ministère et de lui-même à solutionner le problème.

M. Brassard: Je ne sais pas si c'est exceptionnel, là, mais on va regarder ça.

M. Vallières: Très bien.

M. Morin (Dubuc): Si c'est exceptionnel, on va poser des questions sur d'autres dossiers.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: C'est pour ça que je n'aime pas beaucoup le qualificatif d'«exceptionnel», là. Je demanderais à ce que ce soit retiré. C'est pratiquement non parlementaire dans les circonstances budgétaires dans lesquelles on se trouve.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Vallières: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Chose sûre, la présidente va faire des demandes exceptionnelles aussi.

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

M. Brassard: Oui, c'est... Je ne voudrais pas que ça provoque une avalanche.

M. Morin (Dubuc): Je voudrais vous poser une question, Mme la Présidente, avant qu'il arrive avec un autre dossier, là. Parce que, même si je comprends que l'opposition peut disposer de tout le temps qui lui est alloué à sa façon, même si ce n'est que pour défendre des dossiers bien, bien locaux, mais vous conviendrez qu'on est en droit de s'attendre à ce que le questionnement de l'opposition soit beaucoup plus de portée générale. Parce que, si c'est trop focussé sur des dossiers locaux, à ce moment-là, les députés ministériels seraient justifiés de revenir à la charge et d'occuper au-delà du 50 % qu'ils pourraient prendre pour défendre des dossiers locaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Au-delà du 50 %, c'est peut-être un peu fort, mais vous pouvez utiliser votre 50 %.

M. Morin (Dubuc): Oui, oui, mais il faut en prendre plus, hein, si on veut être sûr de ça.

M. Brassard: Mais c'est sûr...

M. Morin (Dubuc): Ce ne serait pas exceptionnel.

M. Brassard: C'est sûr que, si on s'engage dans cette voie-là, ce n'est pas 14 heures dont on aura besoin.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça.

M. Morin (Dubuc): Non, non. Mais je tiens à vous en faire part, Mme la Présidente.

M. Brassard: Puis ça va faire beaucoup de rotation, là. Toute l'Assemblée nationale va y passer.

M. Morin (Dubuc): Ce sera dossier pour dossier.

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

M. Morin (Dubuc): Oui, madame, je vous écoute.

La Présidente (Mme Bélanger): Avec l'expérience que vous avez, vous savez fort bien que la plupart des députés, lors de l'étude des crédits, lors des engagements financiers, en profitent pour sensibiliser le ministre sur des dossiers de comté. Ça a toujours existé puis vous l'avez fait dans le temps.

M. Morin (Dubuc): C'est très raisonnable.

M. Brassard: C'est surtout un privilège de la présidence, à part ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (12 h 30) •

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha! Alors, ceci étant dit... Oui.

M. Middlemiss: Il me semble qu'à date aucun des collègues, d'un côté comme de l'autre, n'a été refusé de prendre la parole...

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Middlemiss: ...depuis le début et il me semble que ça va continuer jusqu'à la fin. Donc, ce n'éta t peut-être pas nécessaire, cette remarque-là de la part du député de Dubuc, Mme la Présidente. Je pense que personne n'a été brimé dans son droit de poser des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, M. le député de Richmond.

M. Vallières: Oui, c'est ça, Mme la Présidente, je me suis toujours servi de tous les moyens parlementaires à ma disposition pour défendre les intérêts des électeurs de mon comté...

M. Brassard: C'est bien.

M. Vallières: ...j'espère que le comté de Dubuc en fera tout autant.

M. Brassard: Il est très bien défendu.

M. Vallières: Alors, je n'ai pas l'intention, à l'intérieur des crédits, quand il y a des dossiers...

M. Morin (Dubuc): ...on n'est pas gêné.

M. Vallières: ...qui concernent mon comté, la région, le Québec, de me priver de questionner le ministre comme je le fais ce matin, et, à l'occasion, ça peut déborder sur des dossiers à caractère local qui n'ont pas trouvé de solution dans la machine. Le ministre est là et il en a témoigné par ce qu'il a dit, qu'il y a peut-être des avenues que le ministre lui-même peut envisager et que l'appareil comme tel n'avait pas envisagées. Alors, je pense que c'est aider nos commettants en le faisant.

Correction de routes dangereuses

L'autre question, Mme la Présidente, que je veux adresser au ministre concerne certains différends que son ministère a eus dans le passé avec la Commission de protection du territoire agricole, quand est arrivé le

temps de faire certaines corrections plus particulièrement à la géométrie des routes. J'ai eu l'occasion de soulever le sujet avec le président de la Commission de protection du territoire agricole, je pense même avoir écrit au ministre il y a quelques semaines sur le sujet.

On voulait, dans une courbe qu'on relevait comme étant fort potentielle pour causer des accidents, dans la municipalité de Kingsey canton, Saint-Félix-de-Kingsey... Et on constatait que, comme suite à un premier refus de la Commission, le ministre avait finalement décidé de pas aller plus loin dans la préparation d'alternatives qui nous permettraient de corriger cette courbe qui, à chaque année, est l'objet de décès; c'est malheureux de le dire, mais c'est comme ça.

Alors, est-ce que le ministre a l'intention, dans un... Je lui parle de ce dossier-là, mais ça peut être les autres dossiers où la géométrie des routes... Je sais qu'on a un dossier également dans la municipalité de Trois-Lacs, chez nous, qui est de même nature ou à peu près. Est-ce qu'il a l'intention de prioriser la réfection de ces routes? Et, quand il y a un problème avec la CPTAQ, le président de la Commission nous indiquait lui-même... Parce que le Vérificateur général attirait votre attention également là-dessus, sur certains endroits qu'on connaît qui sont problématiques au niveau de la géométrie. Est-ce que le ministre a l'intention de reprendre certains de ces dossiers-là — parce que la Commission semble un peu plus ouverte maintenant à discuter d'alternatives possibles — et qu'on fasse en sorte que cette géométrie des routes soit améliorée là où ça le nécessite en priorité? Parce qu'on sait que ça va être le site, au cours de l'année qui vient, d'accidents qui trop souvent sont mortels.

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

M. Brassard: Mme la Présidente, dans ce cas-là comme en d'autres, quand il y a un projet qui est jugé important sur le plan de la sécurité en particulier... Bon. Le dossier plus précis, je pense que c'est la courbe Mareuil, qui est sur la route 255, prenons-le comme exemple ou comme illustration. C'est une section de route où il s'est produit beaucoup d'accidents. Alors, donc, il y a une question de sécurité.

Dans ces cas-là, moi, je pense que le ministre ne doit pas prendre prétexte du refus de la CPTAQ pour mettre au rancart tout le dossier puis s'asseoir en quelque sorte sur le refus de la CPTAQ. Ça ne doit pas devenir un prétexte. Je pense qu'à ce moment-là il faut reprendre le dossier, revoir le dossier et concevoir un nouveau projet visant les mêmes fins; puis, dans ce cas-là, je pense que c'est ça qu'on va faire. Mais, s'il y en a d'autres qui se produisent au Québec, moi, je pense que l'attitude générale qu'on doit avoir... Encore une fois, je le répète, la sécurité c'est pour moi essentiel, prioritaire. Et donc, quand il y a un problème de sécurité, s'il y a un obstacle qui se pose — là, c'est la CPTAQ — il faut s'arranger pour contourner l'obstacle et refaire le projet. Alors, c'est ce qu'on a demandé concernant ce dossier-là. On va

refaire le projet puis on va faire en sorte que l'opposition de la CPTAQ soit levée, avec un nouveau projet. Et, au besoin, là, je pense que c'est tout à fait... Ça relève du sens commun, ce que vous dites, c'est: Au besoin, dans ces cas-là, on contactera la CPTAQ. Je pense qu'il n'est pas interdit d'entrer en pourparlers avec la CPTAQ pour s'assurer que ce qu'on prépare, ce qu'on conçoit comme nouveaux projets a toutes les chances de franchir les étapes puis d'obtenir l'autorisation requise. Mais, dans ce cas-là, on va reprendre l'affaire. On va reprendre l'affaire et on va refaire un nouveau projet.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Vallières: Merci, Mme la Présidente. Je suis heureux d'entendre les propos du ministre là-dessus. Je pense que ça peut corriger certaines situations qui sont déplorables.

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

M. Brassard: Ce qui veut dire, par exemple, vous en conviendrez, que c'est possible qu'on ne puisse pas faire les travaux cette année. On va refaire le projet puis, l'an prochain, on pourra les réaliser.

M. Vallières: Merci, Mme la Présidente.

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

Projet de construction d'un pont sur la rivière Saguenay

M. Gagnon: Oui. Tantôt, M. le ministre, la question des ponts a été abordée. Dans l'enveloppe que vous avez, est-ce qu'il y a des sommes qui sont attribuées aux études de faisabilité ou des mises à jour d'études concernant des constructions de ponts?

M. Brassard: Des constructions?

M. Gagnon: Oui.

M. Brassard: Non, pas dans ce programme-là. Ça, c'est un programme de réfection et de réparation des ponts et des ponceaux existants. C'est un programme qui fait partie des... C'est l'un des volets des programmes qui ont été mis en place à partir de 1993, quand il y a eu transfert d'à peu près un peu plus de 30 000 km de routes aux municipalités. Il était prévu une dizaine de millions pour procéder à la réparation, pour financer la réparation des ponts et des ponceaux qui étaient également, comme les routes, transférés aux municipalités. Donc, ça ne concerne pas, d'aucune façon, les ponts qui sont la propriété du ministre, qui continuent d'être la propriété du ministre sur les routes nationales ou régionales ou sur les autoroutes; ça, ça demeure la propriété

du ministère. Ça ne concerne pas évidemment non plus les projets de construction de nouveaux ponts sur le réseau appartenant au ministère. Parce que je sais à quoi vous faites allusion, là. Évidemment, vous faites allusion au projet de pont sur la Saguenay. C'est ça?

M. Gagnon: Oui, c'est à ça que je songe. Je pensais à une étude de faisabilité qui a été faite dans les années 1978-1979 pour laquelle une mise à jour serait nécessaire parce qu'il y avait des incidences ou il y avait des aspects qui n'avaient pas été pris en compte à l'époque, que ce soit sur le plan environnemental ou encore sur l'ensemble des incidences pour le développement de la Côte-Nord. Et je me demandais quelle avenue on pourrait utiliser pour avoir l'heure juste dans ce dossier.

● (12 h 40) ●

M. Brassard: Bien, ça, ce sont des études qui sont évaluées à tout près de 400 000 \$. En tout cas, ce n'est pas évident, dans le contexte budgétaire actuel, que ce serait opportun d'investir 400 000 \$ dans une étude sur un projet qui, pour le moment en tout cas, à court et certainement aussi à moyen terme, n'a pas beaucoup de chance de voir le jour. On parlait, lundi, des investissements qu'on était en train de faire, de l'ordre de 28 000 000 \$, pour allonger les deux navires qui font la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Si on fait ça, si on investit 28 000 000 \$ et en plus 37 000 000 \$ également pour construire un navire neuf polyvalent qui va probablement, à l'occasion, en période de haute saison, servir peut-être là aussi, à Baie-Sainte-Catherine, ça fait beaucoup d'argent consacré à améliorer la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac. Je pense que ça indique d'une certaine façon que la priorité gouvernementale à l'heure actuelle et pour les années futures, c'est plutôt... Remarque, je veux bien que le milieu puisse trouver ça discutable, puisse en discuter et en débattre aussi, mais la priorité gouvernementale, ça a été plutôt d'améliorer le service de traverse, de le rendre plus efficace par l'allongement des bateaux, plutôt que d'entreprendre des études de faisabilité sur un projet d'un pont sur la Saguenay.

M. Gagnon: Ce que je vous demandais, ma question... Je vous réfère aussi à une mise à jour de l'étude qui a déjà été faite en 1978-1979. Ce que vous indiquez là aussi... Parce que, ce qu'il faut constater en discutant avec les industriels de la région... L'interruption du lien routier constitue un frein au développement dans notre région, et ça fait partie du questionnement plus général. Évidemment, les améliorations qui sont apportées à la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, c'est à la satisfaction des gens, ça répond à un besoin immédiat. Mais, dans le questionnement qui a cours dans la région, on constate qu'on peut satisfaire le besoin à très court terme. Par la suite, est-ce qu'on va toujours encore y aller à coups de 10 000 000 \$, 15 000 000 \$ ou 20 000 000 \$, que ce soit au niveau du traversier ou que ce soit au niveau des approches pour

les quais pour ce traversier-là? C'est la raison pour laquelle j'abordais ça sous l'angle de la mise à jour de l'étude qui a été faite en 1978-1979, comprenant également les aspects, les incidences pour le développement de notre région et également aussi l'aspect environnemental, qui n'avait pas été traité à ce moment-là.

M. Brassard: Bien, moi, je prends acte, je dirais, du point de vue du député, qui n'est pas sans intérêt

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

M. Middlemiss: Sur le même sujet...

M. Brassard: Je dirais, en terminant, Mme la Présidente, qu'il faut bien comprendre aussi... Encore une fois je pense qu'il faut être réaliste. Et dans le contexte budgétaire actuel, dans le contexte des finances publiques qu'on connaît, un projet comme celui-là, il y a quelques années déjà, c'était évalué à 400 000 000 \$, autour de 400 000 000 \$, un pont sur la Saguenay. Ah oui! Je ne sais pas si vous connaissez la Saguenay, là. Et, si on faisait la remise à jour, probablement qu'on arriverait à 500 000 000 \$. Pardon?

M. Gagnon: C'était 115 000 000 \$...

M. Brassard: Ce n'est pas la...

M. Gagnon: ...incluant les approches.

M. Brassard: Donc, 400 000 000 \$, je corrige, Mme la Présidente. Ce qu'on me dit, c'est qu'aujourd'hui, à l'heure actuelle, c'est autour de 300 000 000 \$; 115 000 000 \$, c'était il y a...

M. Gagnon: En 1978-1979.

M. Brassard: ...en 1978-1979. Aujourd'hui, on estime que c'est autour de 300 000 000 \$. C'est pas mal d'argent.

M. Gagnon: Mais le volet que vous abordez là... On comprend bien l'état des finances, mais, quand on considère le frein que ça amène au développement de la région, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, à ce moment-là, de considérer ces aspects-là? C'est la question qui est abordée en région.

(Consultation)

M. Brassard: Les analyses qu'on a faites au ministère sur ce dossier-là nous indiquent que l'analyse de circulation, y compris la circulation du trafic lourd nous porte à conclure que ce qu'on est en train de faire l'allongement des bateaux, la possibilité de recourir à un navire polyvalent neuf, qu'on va construire, ça nous

permet, pour plusieurs années encore, de satisfaire aux besoins de communication pour la région. C'est ce qu'on me dit, sur la base d'analyses qu'on a faites dans cette région. Maintenant, comme toute analyse, c'est évident que ça peut être l'objet de discussion ou de débat. De sorte que l'argument: Est-ce que c'est un frein au développement, l'absence d'un pont? la démonstration n'est pas évidente.

M. Gagnon: J'ai participé à une rencontre, en octobre 1994, où les dirigeants de la Scierie des Outardes nous avaient indiqué que l'investissement de 50 000 000 \$ qu'ils ont fait pour cette scierie-là n'aurait pas eu lieu n'eût été de la présence du Georges-Alexandre-Label, parce qu'ils expédient une partie de leur production via le traversier-rail. Si on n'avait pas eu ça, le lien routier tel qu'il est n'aurait pas permis cet investissement-là. Ça fait que, quand j'ai comme réponse qu'on a besoin de regarder ça davantage, je vous dirais: Oui, mais qu'on regarde et qu'on parle aussi avec nos industriels.

M. Brassard: Sauf que, M. le député, vous le dites dans votre propos, quand on fait une analyse de la situation des transports et des communications dans cette région-là, il faut aussi tenir compte de l'existence et du fonctionnement du traversier-rail. C'est là, aussi. Et donc, le point de vue de la scierie vient confirmer qu'il faut intégrer, dans votre analyse, la réalité, l'existence, justement, de ce moyen de communication du traversier-rail.

M. Gagnon: Pour les entreprises qui sont localisées à proximité de Baie-Comeau, j'en suis, mais les autres qui sont sur la Haute-Côte, la problématique est différente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Brassard: À poursuivre.

M. Middlemiss: Oui, sur le même sujet, Mme la Présidente. J'aimerais demander au ministre: Qu'est-ce qui est survenu entre août, septembre 1994 et aujourd'hui... que le pont de Tadoussac n'est pas... Parce que c'était un engagement électoral du Parti québécois, qu'on était pour construire un pont à Tadoussac? Il semblerait...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Oui, c'était un engagement, la construction d'un pont à Tadoussac. Et, à ce moment-là, qu'est-ce qui est survenu depuis ce temps-là pour... Ah, O.K., d'accord. En d'autres mots, soit que la décision a été prise sans connaissance de cause, sans savoir les coûts, comme d'autres projets, soit ça, ou bien c'était juste pour faire miroiter des investissements, à cause de la période électorale.

M. Brassard: C'était un engagement de la part de qui, là?

M. Middlemiss: Du Parti québécois.

M. Brassard: Au moment de l'élection?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Qui a été fait par qui?

M. Middlemiss: Ce n'est certainement pas par moi.

M. Brassard: Moi, je ne suis pas au courant de cet engagement-là.

M. Middlemiss: Peut-être que le...

M. Brassard: Je ne sais pas si le député de Saguenay l'est.

M. Gagnon: Le seul engagement qui a été pris là-dessus, c'est de s'assurer qu'une étude soit faite afin qu'on fasse la lumière sur ce dossier-là. Ça fait depuis une trentaine d'années que ce sujet-là revient de façon cyclique dans la région, et on a besoin d'avoir l'heure juste là-dessus. Lors de la conférence socioéconomique et lors des tables sectorielles de transport qui avaient eu lieu lors de l'exercice de planification stratégique du CRD, les gens du milieu prônaient la construction d'un pont. Avant d'aborder ça sous cet angle-là, ce qui avait été indiqué, connaissant l'état des finances publiques: Regardons plutôt l'ensemble du dossier, obtenons le... Et c'est là qu'on avait demandé une mise à jour de l'étude de faisabilité qui avait été faite. À la lumière de cette étude-là, par la suite, les orientations seraient prises, à savoir: Est-ce qu'on consolide les traversiers actuels ou si une structure semblable ne serait pas plus avantageuse compte tenu des incidences sur le développement? C'est ce qui avait été indiqué.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, donc, ça veut dire... Si c'était juste un engagement de faire une étude, je pense que le ministre vient d'indiquer que ça ne se fera pas, parce que c'est un engagement de sous, aujourd'hui, pour un projet qui pourrait avoir lieu pas mal plus loin.

● (12 h 50) ●

Est-ce que la même chose s'applique pour l'étude d'impact de 700 000 \$ pour l'autoroute 30? Il me semble que si, d'un côté... à moins qu'on puisse m'expliquer pourquoi un investissement de 700 000 \$ pour une étude d'impact pour l'autoroute 30, pour un projet qui sera fait aussi dans l'avenir... Pourquoi celui-là, qui a été une promesse durant la campagne électorale aussi... Et vous venez de répondre au député de Saguenay que, dans le cas de l'étude, là, ça ne vaut pas la peine d'investir ces montants-là à ce moment-ci parce que le projet est trop loin dans l'avenir.

M. Brassard: D'abord, premièrement, je pense que l'intervention du député de Saguenay a été fort utile pour dissiper un malentendu qui se serait probablement propagé à vive allure, hein. Donc, il n'y a pas eu engagement de construire un pont sur la Saguenay, il y a eu plutôt, là... Le député de Saguenay s'est expliqué là-dessus. Et, moi, je pense qu'on pourrait peut-être donner satisfaction à la fois au député de Saguenay et, je pense, au milieu concerné, à la région, dans le cadre du plan de transport. Je le mentionnais précédemment, j'en ai parlé tout à l'heure à propos de Montréal, chaque région doit se doter d'un plan de transport; ça, ça concerne tous les modes de transport. Et, dans le cadre du processus d'élaboration du plan de transport, moi, je conçois très bien... Et le ministère, évidemment, va être impliqué directement, il y a même un certain leadership à assumer, le ministère a un leadership à assumer dans l'élaboration d'un plan de transport. Et là, dans cette perspective-là, je pense que ce dossier-là devrait être examiné dans le cadre du processus d'élaboration d'un plan de transport.

Et il faut, à ce moment-là, chercher à répondre à des questions légitimes et pertinentes: Est-ce que, vraiment, de façon sûre, l'absence de pont constitue un frein au développement? Ça, c'est une question qui devra se poser à ce moment-là dans le processus d'élaboration d'un plan de transport, question parfaitement légitime et pertinente. Et, s'il faut faire un certain nombre d'études à caractère économique et d'analyses pour avoir une réponse à ce genre de question là, moi, je pense que le ministère va certainement devoir les faire si on veut que ce soit sérieux, ça, l'élaboration d'un plan de transport par région. Alors, donc, ça pourrait s'inscrire dans ce cadre-là. Et on pourrait se servir, en d'autres termes, du processus d'élaboration du plan de transport pour apporter des réponses aux interrogations qui sont soulevées au sujet d'un dossier comme celui-là.

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

M. Middlemiss: Oui. Donc, Mme la Présidente, c'est à quel moment dans le temps, le plan de transport pour cette région-là? Est-ce que c'est déjà commencé? À quel stade c'est rendu? Si on disait tantôt, Mme la Présidente, que c'était trop coûteux pour faire l'étude présentement parce que le projet était trop loin dans le temps, de quelle façon on peut le justifier? Parce que la même étude va être nécessaire, au niveau du plan de transport.

M. Brassard: Oui, bien, d'abord, à quel moment? Bientôt, je pense que ça va s'enclencher, le processus va s'enclencher, il y a un accord — le député le sait très bien — avec le milieu maintenant puis, là, ça devrait partir, d'une part. D'autre part, il faut faire une distinction entre une étude de faisabilité et une étude économique. Moi, je pense que ce qui est nécessaire pour répondre aux questions que vient de soulever le député de Saguenay, c'est bien plus une étude de caractère économique que...

Une voix: Une étude d'opportunité.

M. Brassard: Oui, si on veut, on peut appeler ça comme ça, une étude d'opportunité. C'est beaucoup plus ça qui est requis qu'une étude de faisabilité comme elle sur un projet précis. Et, à ce moment-là, les études de nature économique, le ministère est en mesure d'avoir les ressources requises pour les faire dans le cadre du processus, toujours, d'élaboration du plan de transport.

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

Plan de transport intégré pour la région de Québec

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Mme la Présidente, on parle de plan de transport intégré. Je pense qu'on a touché, ce matin, celui de Montréal. Celui de Québec, il semble qu'il y ait eu une entente pour les passes interrives. À part de ça, à quel stade c'est rendu, le plan de transport intégré de la région de Québec?

(Consultation)

M. Brassard: Pour ce qui est de Québec, ça va, je pense, bien. Il y a des instances regroupant des élus qui ont été mises sur pied, ce qui permet de faire en sorte que le processus est fondé sur la concertation. Actuellement, la première phase est complétée; c'est celle qui consiste à, je dirais, faire le portrait, à poser le diagnostic de la situation. Ça, c'est complété. Là, il s'agit de passer à la deuxième phase, de mettre au point des scénarios de réalisation. C'est ce qui devrait s'amorcer bientôt.

Mais, vous avez raison, cependant, même si ce n'est pas terminé puis même si ce n'est pas complété à Québec, déjà, ça donne des fruits intéressants, parce que ce que vous évoquez, l'entente tripartite des sociétés de transport, c'est, je pense, le résultat direct du processus de concertation qui a été mis en branle pour arriver à un plan de transport intégré pour la région de Québec. Parce qu'une connaissance complète de la situation, ça a permis aux sociétés de transport, en matière de transport en commun, de voir de façon évidente les actions à entreprendre, et puis, fort heureusement, elles n'ont pas attendu que le processus soit complété pour aller de l'avant. Et, à ce sujet-là, moi, je trouve que c'est une très belle initiative. Et, d'ailleurs, on est actuellement en discussion avec les sociétés de transport de la région de Québec, des deux rives, pour voir comment le ministère des Transports pourrait contribuer financièrement à la concrétisation de leur plan d'action. On est prêt, on est disposé. Il y a des programmes disponibles au ministère des Transports pour permettre une participation au financement de leur projet. C'est ce qu'on fait actuellement. On est en discussion là-dessus actuellement.

M. Middlemiss: D'accord. Je vais poser des petites questions pour ne pas aborder le dossier du réseau routier immédiatement. Dans le cas du métro à Laval, ça semble être un dossier prioritaire de votre collègue, le ministre de l'Environnement et de la Faune. Vous l'avez évoqué au moment d'une réponse à la députée de Marguerite-Bourgeoys. Est-ce que c'est parce que ça fait partie de vos priorités de procéder avec le métro de Laval?

M. Brassard: Ce qui a été fait à ce sujet-là, tout ça s'inscrit évidemment aussi dans le processus d'élaboration du plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal. On a déposé, c'est connu des intervenants, des analyses. Donc, les analyses requises et pertinentes sont déposées, connues. Mais, maintenant, il faut compléter le processus d'élaboration du plan de transport. À la fin, quand tout sera complété dans le plan de transport intégré tel qu'on aura à l'adopter et à le réaliser, est-ce que ça va s'y retrouver? Peut-être. Mais, pour le moment, je pense qu'on ne peut pas le confirmer de façon absolue. Peut-être. Si, à la fin du processus, ça se retrouve dans les plans d'action et les scénarios d'intervention, le prolongement du métro à Laval, bien, à ce moment-là, ça fera partie des interventions et des immobilisations que le ministère des Transports et, évidemment, la société de transport en commun concernée vont faire.

• (13 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière petite question.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est sur les voies réservées. Il y a eu une expérience-pilote d'une voie réservée sur l'autoroute 13. L'an passé, elle a tourné, disons, au cauchemar, hein, pour les automobilistes, tellement que le ministre a suspendu l'expérience. Est-ce que le ministère entend répéter l'expérience? Et, si oui, de quelle façon entend-il s'y prendre pour, cette fois-ci, en faire un succès?

M. Brassard: Il y a eu deux projets. Il y en a eu un sur la 13 puis un sur la 15. Il faut quand même le dire aussi. Sur la 15, ça a bien fonctionné et, sur la 13, ça n'a pas marché.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Qu'est-ce qui fonctionne bien, monsieur... Parce qu'il me semble que c'est celui-là, ici, hein. Qu'est-ce qui fonctionne bien... C'est comme l'oeuf dans la douzaine d'oeufs, on parle de l'oeuf qui est brisé. Et, moi, dans l'intérêt des gens, il me semble que c'est celui-là qui doit être réglé. Où il n'y a pas de problème, on n'en parlera pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, nous suspendons les travaux, après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 16 h 41)

La Présidente (Mme Bélanger): Le mandat de la commission est de... C'est la commission de l'aménagement et des équipements, évidemment. Le mandat est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 pour l'année financière 1996-1997. Au moment de la suspension des travaux, nous étions au programme 2. M. le député de Pontiac.

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

M. Brassard: Mme la Présidente.

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

M. Brassard: Puis-je me permettre de faire un dépôt réclamé par les membres de la commission?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: Ça concerne la répartition des subventions prévues pour chacune des traverses pour l'exercice financier qui est commencé le 1er avril.

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): C'est déposé, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

Construction d'un TGV Québec—Windsor

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Je peux avoir votre permission et celle de la commission. Il y a un autre sujet avant de réellement s'embarquer dans le domaine du réseau routier, et vu que c'est un projet que le premier ministre du Québec a à coeur, c'est le TGV. Au cours de la conférence socioéconomique, le premier ministre a dit préconiser la construction d'un TGV pancanadien. Est-ce que le ministre a participé, disons, à la préparation de documents, ou qu'est-ce qui aurait pu inciter le premier ministre à vouloir avoir un projet de cette nature-là à ce moment-ci?

M. Brassard: Mme la Présidente, peut-être faire un bref historique rapidement. Vous savez qu'il y a eu une étude de faisabilité qui a été faite et qui a été financée par le gouvernement du Canada, de l'Ontario et du Québec; ça a coûté 6 000 000 \$. Il s'agissait de déterminer l'opportunité pour les gouvernements d'entreprendre ou de soutenir la mise en place de services voyageurs de trains à grande vitesse entre Québec et Windsor. Cette étude-là a été faite. Ça portait, entre autres, sur la prévision de la demande, la cueillette des données, les tracés, les technologies utilisées puis les impacts économiques. Ça a été déposé, cette étude-là, quelque part en 1995, je pense que c'est au mois d'août... au mois d'août 1995. Bon.

L'étude recommande, entre autres, que le secteur privé s'implique; une des recommandations est que le secteur privé s'implique et prenne l'initiative de la prochaine étape, en assume aussi pour moitié les coûts. Les coûts des prochaines études sont évalués à 50 000 000 \$. Et la recommandation de l'étude de faisabilité, c'était que le secteur privé s'implique, assume la moitié des coûts et dépose, fasse une proposition concernant ce projet-là.

Lorsque le sommet économique de Québec a eu lieu, c'est à cette occasion-là que le président de Bombardier, M. Beaudoin, qui était présent et qui participait à ce sommet, a jugé utile d'annoncer, à ce sommet-là, à cette conférence-là, qu'il était prêt à assumer la moitié des coûts des études ultérieures requises, donc 25 000 000 \$, si les gouvernements dits supérieurs s'engageaient pour le reste, pour l'autre moitié. Alors, il a fait cette ouverture lors du sommet.

Ce qu'on sait, c'est qu'effectivement Bombardier et son partenaire GEC Alsthom sont en train de préparer une proposition qu'ils devraient nous soumettre, au ministère des Transports, pour qu'on puisse en prendre connaissance, une proposition d'étude, un projet de train à haute vitesse. On ne l'a pas reçue encore. Quand on l'aura reçue, c'est clair qu'on va l'analyser, en prendre connaissance et voir s'il y a lieu de donner suite à la proposition de Bombardier et de son partenaire, aussi bien pour ce qui est de la nature même du projet que du financement moitié-moitié des études requises.

Alors, on en est là, et pour répondre à la question du député, c'est comme ça que le dossier est réapparu dans le décor sur la scène politique, c'est par le biais du sommet de février, de cet hiver, et ça venait directement de la part de M. Beaudoin, qui a été d'ailleurs soutenu et appuyé. Il y a parfois des alliances objectives qui se nouent; il a été soutenu et appuyé, à ce moment-là, par le président de la CSN, M. Gérard Larose, qui faisait consensus, à ce moment-là, là-dessus. Alors, pour le moment, on attend la proposition précise de Bombardier et de son partenaire GEC Alsthom, et on verra, à l'analyse, s'il y a lieu d'aller de l'avant.

C'est évident qu'il faudra que les autres gouvernements, celui du Canada, celui de l'Ontario s'impliquent également, et, bon, sur ce plan-là, il y a lieu d'être un peu inquiet, je dirais, parce que les réactions de ces deux gouvernements au moment où le dossier a refait surface n'étaient pas tellement encourageantes. Mais on verra. Peut-être que ces deux gouvernements changeront d'avis lorsqu'ils connaîtront précisément le projet proposé par Bombardier. Alors, on en est là. Bon.

D'après les informations qu'on glane ici et là, il semblerait que le projet de Bombardier soit un projet qui permettrait d'utiliser les voies ferrées actuelles, alors que le TGV comme tel, comme on le connaît en France en particulier, exige évidemment la construction de voies ferrées nouvelles. Mais je vous dis ça sous toutes réserves, on n'a pas pris connaissance du projet. Alors, on attend.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le ministre a indiqué que l'autre gouvernement, soit fédéral ou de l'Ontario, ne semble pas être aussi intéressé que l'a indiqué le premier ministre du Québec. Est-ce que le ministre a eu des échanges avec ses homologues, soit du fédéral ou de l'Ontario, concernant le dossier du train à grande vitesse?

• (16 h 50) •

M. Brassard: Non. Non, parce qu'on attend la proposition. Je pense qu'avant d'échanger ou d'entrer en contact avec les ministres ontarien et fédéral, je pense qu'il vaut mieux... Ça ne devrait pas tarder, d'ailleurs. D'ici, me dit-on, quelques semaines, là, je pense que Bombardier serait prêt à déposer son projet. Alors, je pense qu'il vaut mieux attendre le projet, là. À partir du moment où on aura le projet en main, on pourra entamer des discussions avec les ministres ontarien et fédéral.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le ministre a indiqué qu'il y a un rapport qui a été déposé au mois d'août 1995. Est-ce que, dans ce rapport-là, on considère différents tracés? Et aussi, est-ce qu'on donne une idée des coûts de construction de cette nouvelle façon de transport?

M. Brassard: Oui. Il y a différents tracés qui ont été examinés, différentes technologies qui ont aussi été évaluées, mais, dans tous les cas de figure, ce sont des coûts extrêmement élevés. On est dans les milliards de dollars.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait... C'est un rapport, donc, à ce moment-là, on pourrait avoir les chiffres?

M. Brassard: Selon les scénarios envisagés, ça varie entre 10 000 000 000 \$ et 18 000 000 000 \$. Les plus coûteux, c'est autour de 18 000 000 000 \$, puis il y en a qui se situent autour de 10 000 000 000 \$ à 11 000 000 000 \$. Alors, c'est ça, la fourchette; c'est minimum 10 000 000 000 \$, et ça peut aller jusqu'à un maximum de 18 000 000 000 \$. Alors, c'est des investissements considérables. Et c'est clair que, dans l'étude de faisabilité, il y a un élément aussi important qui était indiqué, et c'est pour ça que les gouvernements, entre autres d'Ontario et du fédéral, n'ont pas fait preuve de beaucoup d'enthousiasme: c'est que, pour que ce soit rentable, les opérations d'une pareille infrastructure, ça supposait, si ma mémoire est bonne, que les investissements dans les infrastructures soient publics à un niveau de 70 %, 75 %.

Alors, il fallait que les gouvernements, donc, à partir de fonds publics, investissent dans les infrastructures autour de 70 % des investissements requis. Alors, faites le calcul. Si vous prenez le plus bas scénario, de 10 000 000 000 \$, ça veut dire plusieurs milliards de

fonds publics. Sinon, si on présumait que ça ne venait que du privé, il n'y avait pas de rentabilité qui se dégageait. Alors, c'est clair qu'il n'y a pas une firme privée qui se lancerait dans cette aventure sans une participation substantielle des gouvernements.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Une autre petite question? Oui? M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, juste une brève question, M. le ministre, sur le même sujet. C'est que, dans le passé, évidemment, différentes hypothèses ont été lancées dans le public: il y avait le corridor Québec—Windsor, qui est le plus couramment mentionné, mais il y a aussi celui Québec—Boston, évidemment. Est-ce que, actuellement, les propositions ou projets qui sont à l'étude, est-ce que M. le ministre est au courant s'il s'agit de l'un ou l'autre ou des deux projets? Et le chiffre de 10 000 000 000 \$ à 18 000 000 000 \$ qui a été mentionné, est-ce que c'est pour le projet de Québec—Windsor ou l'autre?

M. Brassard: Québec—Windsor. Des liaisons avec des villes américaines, ça ne faisait pas partie du mandat de l'étude, ce n'était pas prévu. C'est uniquement Québec—Windsor. Évidemment, il y a différents scénarios, différents tracés. Le plus long, évidemment, c'est Québec—Windsor. Ça, c'est le plus long; évidemment, c'est aussi le plus coûteux. Mais on a évalué dans cette étude-là aussi des tronçons, des lignes plus courtes: Québec—Toronto, par exemple, Montréal—Toronto seulement. Tout ça est également étudié, ces différents scénarios là.

Ce qui ressort de ces études-là, c'est que, par exemple, on a fait une étude spécifique aussi Québec—Montréal, et la conclusion à ce sujet-là, c'est que la rentabilité du segment Québec—Montréal est très marginale si ne s'y ajoute pas par la suite Montréal—Toronto. Alors, donc, si on veut, je dirais, dégager une certaine rentabilité, il faut absolument que ça comprenne à tout le moins le segment Toronto—Montréal. Celui-là, il est essentiel. Et, pour le gouvernement du Québec, évidemment, on ne peut pas être vraiment intéressé si le segment Québec—Montréal n'est pas inclus dans le projet aussi. Donc, si on ne va pas jusqu'à Windsor, il faudrait au moins que ça comprenne le tronçon Québec—Toronto via Montréal.

M. Dion: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, lorsqu'on dit Montréal—Toronto, est-ce que c'est via Ottawa? Et est-ce que c'est sur la rive nord ou sur la rive sud?

M. Brassard: Il y a plusieurs scénarios aussi qui ont été examinés là-dessus. C'est Montréal, soit par le

nord, en passant tout près de Mirabel, je pense, aussi. Il y a un scénario où on relie Mirabel et il y en a d'autres où ce n'est pas le cas. Il y a plusieurs tracés qui sont étudiés.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous avez indiqué que c'est de 10 000 000 000 \$ à 18 000 000 000 \$, grosso modo, mais le 18 000 000 000 \$, c'était un tracé spécifique Québec—Montréal, Montréal—Ottawa, Ottawa—Toronto—Windsor.

M. Brassard: Jusqu'à Windsor, le 18 000 000 000 \$, et aussi une technologie plus coûteuse, la technologie la plus coûteuse.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'il y a, par hasard...

M. Brassard: La plus rapide aussi, forcément.

M. Middlemiss: La technologie dont vous parlez, est-ce que c'est la technologie qui a amené le ministre Léonard et son directeur de cabinet adjoint à Stockholm pendant une semaine au mois d'août dernier pour évaluer le concept de la compagnie ABB relatif au train à grande vitesse?

(Consultation)

M. Brassard: Ça faisait partie de l'ensemble de ce projet-là. Il s'agissait d'aller voir sur place une technologie de train rapide, mais qui n'avait rien à voir avec la technologie française; c'est une technologie de train rapide, la technologie suédoise.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, donc, dans ce contexte-là, quel a été le résultat de cette mission-là? Est-ce qu'on a trouvé que c'était un système qui était plus favorable que les autres aux points de vue du coût, de la vitesse, et ainsi de suite?

(Consultation)

M. Brassard: Écoutez, j'ai le rapport de mission en main, je n'en ai pas vraiment pris connaissance. Il y a un résumé ici; je peux vous donner quelques conclusions de cette mission. C'est le train X 2000, la technologie suédoise; c'est comme ça que ça s'appelle. Ça offre une technologie qui s'adapte à la géométrie des infrastructures ferroviaires en place. Alors, donc, ça permet d'utiliser les infrastructures existantes. Ce n'est pas un atout négligeable. L'approche progressive a permis, en Suède, d'entrer en exploitation plus rapidement et de profiter de revenus d'exploitation qui réduisent l'impact financier. Ils avaient un projet par phases, je suppose, c'est comme ça que je le comprends.

Une voix: ...

M. Brassard: C'est ça. C'est ça. En utilisant les infrastructures existantes, évidemment, on peut mettre en service plus rapidement le train.

● (17 heures) ●

L'approche suédoise, qui a le partage de l'infrastructure ferroviaire, à savoir la propriété, le développement, l'entretien qui sont assumés par une société d'État, d'une part, et l'exploitation des services qui est assurée par des compagnies privées, d'autre part, présente une efficacité de fonctionnement très intéressante, selon mon prédécesseur, M. Léonard, à la suite de sa mission.

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente, ça ressemble plus au projet qu'a indiqué le ministre, que Bombardier regarde présentement. Ce serait un semblable, et ils pourraient utiliser les voies ferrées existantes?

M. Brassard: Je ne sais pas si la technologie est la même, mais il est clair, d'après ce qu'on en sait, que le projet de Bombardier prévoit l'utilisation des infrastructures existantes, avec un certain nombre d'adaptations puis de corrections, forcément, là, mais, oui.

M. Middlemiss: Dans le rapport, lorsqu'on parlait des 10 000 000 000 \$ et des 18 000 000 000 \$, est-ce que ce projet-là était un projet qui utilisait les voies existantes ou on préconisait de reconstruire des nouvelles voies spécialement pour ce...

M. Brassard: Il y avait des scénarios où c'était vraiment des tracés tout à fait nouveaux, avec des voies, des infrastructures nouvelles, tout à fait... Si vous avez recours à la technologie française, le TGV — je ne sais pas s'il y en a parmi vous qui l'ont déjà utilisé — si on choisit la technologie française du TGV français, c'est clair que ça prend, à ce moment-là, de nouveaux corridors puis des infrastructures tout à fait distinctes, neuves, nouvelles.

M. Middlemiss: Le rapport, toutefois, n'était pas exclusivement sur un TGV avec la technique française.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Le 10 000 000 000 \$... Il y avait d'autres scénarios qui...

M. Brassard: Non, il y avait plusieurs technologies qui étaient envisagées.

M. Middlemiss: D'accord. Dans le rapport, ce rapport du mois d'août 1995, est-ce qu'on a mesuré aussi l'impact du comportement des voyageurs qui, aujourd'hui, utilisent soit l'automobile, l'avion, le train ou l'autocar comme moyen de transport? Dans l'éventualité d'un train à plus grande vitesse, pour ne pas dire grande vitesse, est-ce qu'on a mesuré les impacts, les effets?

M. Brassard: Oui. Oui, tout à fait. Il y a une partie du rapport, là, qui évalue les impacts sur les autres modes de transport: l'avion, l'automobile, le transport par autobus.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait nous donner les résultats de cette...

M. Brassard: Sûrement, ça a déjà été rendu public, là. On ne l'a pas, mais il y avait un résumé ici, un sommaire. Oui, Mme la Présidente, il n'y a pas de problème, parce que, en 1995, ça avait été rendu public. Mais on peut... ou le rapport au complet. C'est assez volumineux, mais il y avait un sommaire ou un résumé intéressant dans le rapport. Mais on peut vous transmettre toutes les informations pertinentes concernant ces études-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si c'est possible d'avoir le rapport, certainement que ce serait apprécié.

M. Brassard: Oui. Oui, oui, tout à fait. On peut vous...

M. Middlemiss: D'accord. Merci, Mme la Présidente. Maintenant, si on peut revenir de façon plus...

La Présidente (Mme Bélanger): Parler de gorge?

Budget pour l'amélioration du réseau routier

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Dans le programme 2, la Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, on a, pour l'amélioration du réseau routier, 200 080 000 \$. Ça comprend des budgets dans quels domaines, ce 200 000 000 \$ là? Est-ce qu'on pourrait avoir une ventilation de quelle façon ces 200 000 000 \$ vont être dépensés?

(Consultation)

M. Middlemiss: Élément 1.

M. Brassard: Oui. Alors, ça signifie, ceci, concrètement, Mme la Présidente: l'an passé, en 1995-1996, il s'était dépensé, en construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, 306 000 000 \$, et, cette année, c'est 492 000 000 \$. Alors, il y a un écart de 114 000 000 \$. Comment c'est réparti? Comment c'est ventilé? Il y a le programme de conservation des chaussées: l'an passé, 100 000 000 \$; cette année, on y consacrerait 55 000 000 \$. Conservation des structures — c'est surtout les ponts, ça — il y a peu de compressions: c'était 48 000 000 \$ l'an passé, ce sera 46 000 000 \$ cette année. Parce que, dans la majorité des cas, il y a une question de sécurité, alors, donc, on ne peut pas laisser des ponts, des

infrastructures en mauvais état, ça comporte trop de risques. Alors, donc, on n'a à peu près pas touché à ce budget-là.

Amélioration du réseau comme tel, l'an passé, c'était 95 000 000 \$, cette année, c'est 49 000 000 \$. Et le développement du réseau, l'an passé, il y avait 63 000 000 \$, cette année, il y a 42 000 000 \$. Donc, c'est un total de 192 000 000 \$ d'investissements pour cette année par rapport à 306 000 000 \$, ce qui laisse un écart, fait apparaître un écart de 114 000 000 \$.

M. Middlemiss: Dans la conservation des chaussées, ça inclut les couches d'usure ou les travaux de renforcement des chaussées?

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Middlemiss: «C'est-u» le montant au total ou si ça inclut ça et d'autres choses?

M. Brassard: Conservation des chaussées, c'est 55 000 000 \$, c'est total.

M. Middlemiss: Et c'est soit les couches d'usure ou bien renforcement des chaussées?

M. Brassard: Oui, oui, couches d'usure, renforcement des chaussées.

M. Middlemiss: Donc, il y a une diminution de 45 000 000 \$ comparativement à l'an passé...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...dans ce domaine-là...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...50 % de réduction.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est possible de savoir comment va être réparti ce 55 000 000 \$ dans les quatre grandes régions du ministère des Transports?

M. Brassard: Oui. Oui, oui, tout à fait. Alors, prenons-les l'une après l'autre. La Direction générale de l'Est du Québec, concernant les chaussées, ce sera 16 820 000 \$. Ça comprend donc la réfection, le renforcement, le revêtement, 16 820 000 \$. Si vous prenez la Direction générale de Québec, ce sera 8 577 000 \$; la Direction générale de Montréal, 17 800 000 \$; la Direction générale de l'Ouest, 16 512 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on peut avoir... Ça se compare par rapport à l'an passé. C'était quoi, dans les différentes régions, l'an passé?

M. Brassard: Évidemment, il y a des diminutions. Le 45 000 000 \$ global, vous le retrouvez réparti. L'an passé, pour l'Est, c'était 44 315 000 \$ par rapport à 16 820 000 \$ cette année; pour celle de Québec, c'était 21 376 000 \$ l'an passé, pour 8 577 000 \$; Montréal, l'an passé, 24 469 000 \$, pour 17 800 000 \$ cette année; et l'Ouest, 26 438 000 \$, pour 16 512 000 \$ cette année.

M. Middlemiss: Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre pourrait s'informer? Ça, c'est les travaux qu'on va exécuter cette année. Quels sont les besoins réels au point de vue du réseau routier? On va en dépenser 55 000 000 \$, mais, dans un temps idéal, normal, pour s'assurer de conserver le réseau routier... Comme vous l'avez indiqué ce matin, si on retarde trop, on va être obligé d'en dépenser plus plus tard, mais quel serait le montant idéal, et est-ce que ces projets-là, c'est des projets qui pourraient être exécutés cette année?

• (17 h 10) •

M. Brassard: Bon. Alors, les sommes d'argent disponibles pour ces divers éléments de programmes, ça sera 216 000 000 \$. Alors, il y a 192 000 000 \$ dont je viens de faire état, que j'ai ventilés tantôt. À ça il faut ajouter 23 000 000 \$ dans le cadre de l'entente PSAR avec le gouvernement fédéral, qui s'ajoutent et qu'on ne retrouve pas dans les crédits parce que ça vient directement du fédéral. Donc, ça veut dire globalement, là, que ce qu'il y aura de disponible, c'est 216 000 000 \$ en 1996-1997.

La question que vous posez et que je me pose aussi, moi, parce que, pour appuyer les affirmations que j'ai faites ce matin en particulier, c'est cette question-là que je pose: Qu'est-ce qu'il faut, hein, pour qu'on puisse dire et que les experts, ceux qui connaissent ça, là, les chaussées, puis l'entretien, puis la remise en état d'un réseau routier... Il y en a pas mal au ministère, là; le ministre n'a pas besoin d'être expert, il y en a assez au ministère. Qu'est-ce qu'il faut? Et la réponse, c'est 385 000 000 \$ pour ces divers éléments là. On aura 216 000 000 \$ cette année. Il faudrait, en réalité, que le niveau de ressources soit rehaussé à 385 000 000 \$ pour dire: Notre réseau, on le maintient en bon état annuellement. Donc, je reviens à ce que je disais aussi ce matin: il y a un écart important. Pour un an, ça peut toujours se tolérer, mais c'est évident qu'un tel écart entre les sommes disponibles et les besoins véritables, ça ne peut pas se perpétuer longtemps. Si ça se perpétue trop longtemps, là, on connaît des retards, le réseau se dégrade, se détériore, et on finit par se retrouver avec une situation qu'on pourrait qualifier d'incontrôlable, et le patrimoine routier se dégrade. Alors, c'est 385 000 000 \$. Évidemment, tout ça exclut les 180 000 000 \$ pour l'entretien puis l'exploitation, comme, ce matin, je l'ai... Enfin, vous la savez, la distinction à faire.

(Consultation)

M. Brassard: Oui, tout à fait. Les 385 000 000 \$, également, il faut bien être conscient que ça exclut le développement. Ça ne prévoit pas de développement. Alors, quand on parle de niveau suffisant de ressources, il faudrait en ajouter, là. Il faudrait en ajouter parce que, même si on n'est pas dans une période d'intense développement comme on l'a déjà connu en matière de routes, comme on l'a déjà connu dans les années soixante ou soixante-dix, il reste qu'il faut quand même prévoir qu'il y aura des développements qui ne sont pas de l'envergure qu'on a déjà connue. Alors, donc, il faudra ajouter aussi un certain nombre, je dirais quelques dizaines, plusieurs dizaines de millions si on veut aussi faire un peu de développement, pour dire: Bon, bien, voilà, on a un niveau de ressources qui est jugé suffisant pour maintenir le réseau en bon état et assurer également un développement convenable.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, donc, 385 000 000 \$ exclut...

M. Brassard: Le développement.

M. Middlemiss: ...le développement. Et, quand vous parlez de 216 000 000 \$ ou 215 000 000 \$, il y a 23 000 000 \$ qui viennent du fédéral.

M. Brassard: Oui. Le 216 000 000 \$, lui, il comprend du développement.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Alors, si on veut faire une comparaison correcte, là...

M. Middlemiss: Donc, le 216 000 000 \$...

M. Brassard: Oui, il comprend 42 000 000 \$. Alors, il faudrait enlever 42 000 000 \$ de développement, ce qui fait que ça nous reporte à 174 000 000 \$. Si on veut faire la comparaison correctement, là, comme le 385 000 000 \$ ne comprend pas le développement, il faut enlever 42 000 000 \$ du 216 000 000 \$, qui porte sur le développement, ce qui fait 174 000 000 \$. Alors, voilà une comparaison correcte, là.

M. Middlemiss: O.K. Donc...

M. Brassard: En matière de conservation des structures du réseau, amélioration pour des fins, entre autres, de sécurité, ce qu'on va dépenser, si on exclut le développement qui va se faire cette année, c'est 174 000 000 \$. Ce qu'il faudrait pour ces éléments-là de programmes, le niveau requis qu'il faudrait, c'est 385 000 000 \$. Donc, il manque 211 000 000 \$. C'est simple, voilà. Pour avoir le niveau requis, il faudrait qu'il y ait 211 000 000 \$ de plus pour ces différents éléments.

Après ça, comme on fait 42 000 000 \$ de développement cette année, supposons qu'il nous faut compter sur environ 60 000 000 \$ annuellement pour faire du développement, vous voyez un peu ce qu'il faudrait. En fait, si on fait un chiffre rond, c'est 450 000 000 \$ incluant le développement. Si on se pose la question que vous avez posée, que je me suis posée, que tout le monde se pose: Qu'est-ce qu'il faut pour assurer que le réseau routier est en bon état et se développe convenablement? c'est 450 000 000 \$ annuellement. Ça veut dire que, si on crée un fonds... Autrement dit, on poursuit le raisonnement: si on crée un fonds spécifique, dédié, ce fonds-là devrait être alimenté de telle sorte que le niveau de ressources annuelles qu'on y retrouve, c'est 450 000 000 \$. On est loin du compte, j'en conviens, je l'admets bien volontiers.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si je comprends bien, là, il y a 42 000 000 \$ de développement plus 23 000 000 \$ qui viennent du fédéral ou les 23 000 000 \$ du fédéral sont dans les 42 000 000 \$?

M. Brassard: Oui. Il est dans le 216 000 000 \$, le 23 000 000 \$ qui vient du fédéral.

M. Middlemiss: Mais est-ce que le 23 000 000 \$ du fédéral est dans du développement?

M. Brassard: Pardon? Oui, il y a 4 000 000 \$ de développement.

M. Middlemiss: O.K. Qui est dans le 42 000 000 \$, là. Les autres, c'est pour d'autres choses que du développement. O.K. Les sommes de l'entente avec le fédéral, c'est... Quels sont les travaux qui vont être exécutés si ce n'est pas des travaux de développement?

M. Brassard: Pour les 23 000 000 \$, il y a 6 000 000 \$ en conservation de chaussées, 3 000 000 \$ en conservation des structures, 10 000 000 \$ à l'amélioration du réseau, puis il y a 4 000 000 \$ de développement du réseau. Ça, c'est les 23 000 000 \$ du fédéral.

M. Middlemiss: O.K. Les 23 000 000 \$ du fédéral, est-ce qu'on peut nous indiquer sur quels tronçons, quelles routes, quelles autoroutes ça va être dépensé?

(Consultation)

M. Brassard: Bon. Alors, il faut diviser en deux. Il y a un 15 000 000 \$ qui provient de l'Entente Canada-Québec et qui va se répartir de la façon suivante pour 1996-1997: il y a 5 800 000 \$ qui vont s'ajouter à la route 175, pour poursuivre le programme du Plan d'action, d'améliorations sur la route 175, la réserve des Laurentides; il y a 5 700 000 \$ à l'autoroute 30; il y a 5 600 000 \$ à l'autoroute 50; il y a 3 800 000 \$ à la route 132 et 8 800 000 \$ à la route 138, ce qui veut dire qu'il y a des dépenses ..

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on parle de la 138, est-ce que c'est...

• (17 h 20) •

M. Brassard: Alors, donc, c'est 50-50, évidemment, et c'étaient des routes qui étaient d'ailleurs identifiées dans l'entente. Alors, vous savez donc qu'il y a des routes, il y a un certain nombre de routes qui étaient identifiées. On ne peut pas investir ailleurs, partout. Après ça, il y a l'autre partie, c'est les projets MFRA, qui sont pour l'Est du Québec et qui font suite à l'abandon par le gouvernement fédéral des subventions au transport des marchandises. Alors, pendant un certain nombre d'années, pour compenser, il y a des fonds fédéraux dont une partie est investie dans le réseau routier, mais il y en a également qui vont au MAPAQ et au MRN également, aux Ressources naturelles. C'est 8 000 000 \$, ça, il y a 8 000 000 \$ sur les 23 000 000 \$. Il y a 15 000 000 \$ qui vont sur les routes dont j'ai parlé tantôt puis il y a 8 000 000 \$ qui vont dans l'Est, répartis de la façon suivante: 41 % de ces 8 000 000 \$ là pour le Bas-Saint-Laurent, 41 % pour la Gaspésie puis 18 % pour Chaudière-Appalaches. Les routes doivent se situer à l'est de la rivière Chaudière. C'est ça.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, la route 138, est-ce que c'est la continuation de Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz? Est-ce que c'est ça, la 138? Donc, c'est des travaux de développement, constructions nouvelles.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, ce 15 000 000 \$ dont vous parlez, est-ce que c'est ce qui restait de l'entente de 75 000 000 \$?

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Et ça se termine. Est-ce que c'est la dernière année de l'entente?

M. Brassard: Il va rester un an encore; en 1997-1998, il va y avoir encore des fonds.

M. Middlemiss: Quel va être l'ordre de grandeur?

M. Brassard: De 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans la planification, on a une indication où ces sommes-là vont être investies?

M. Brassard: Pour l'an prochain?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Le solde de l'entente en 1997-1998 va être affecté au contrat relatif à l'autoroute 50, pour laquelle des travaux de 7 000 000 \$ sont prévus, à être

réalisés sur cet exercice actuel. Il y a 7 000 000 \$ pour 1996-1997, et le solde va être dépensé sur ce projet-là, ce contrat-là, l'autoroute 50.

M. Middlemiss: D'accord. L'autoroute 50, Mme la Présidente, entre Mirabel et Lachute.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Non pas dans l'Outaouais nécessairement.

M. Brassard: Non, non.

M. Middlemiss: C'est Mme la Présidente qui me regardait en pensant que ça se passait chez nous.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Juste pour une affaire de curiosité, l'an passé, lorsque votre prédécesseur était ici pour les crédits, il avait indiqué que le contrat de la 50, la deuxième phase pour se rendre à Lachute, serait de l'ordre de 21 000 000 \$. Quel est le prix réel de la soumission?

M. Brassard: C'est moins que ça, c'est 19 200 000 \$. Suite à l'appel d'offres, la soumission la plus basse qui a été retenue, c'est 19 200 000 \$.

M. Middlemiss: Dans l'élément 2, est-ce qu'on pourrait avoir la même... Réfection du réseau routier, les différents éléments... et qu'on dépense cette somme de 113 800 000 \$?

M. Brassard: Alors, les programmes d'Amélioration et de Réfection du réseau routier, c'est ce dont on parle, le total des travaux, donc, est de 91 700 000 \$.

M. Middlemiss: Le 91 700 000 \$, c'est pour quel genre de travaux?

M. Brassard: Le programme 2, élément 2.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans les crédits, on ne parle pas de 113 841 000 \$?

M. Brassard: C'est parce que le 113 000 000 \$, ce n'est pas uniquement des travaux; 113 000 000 \$, ça comprend la rémunération également, pour 18 200 000 \$, réguliers et occasionnels.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Si on parle uniquement des travaux, c'est autour de 92 000 000 \$, qui se répartissent essentiellement en 55 000 000 \$ pour la conservation des chaussées puis 37 000 000 \$ pour la conservation des structures.

M. Middlemiss: Ça se compare par rapport à l'an passé?

M. Brassard: Il y a 138 000 000 \$ par rapport à l'an passé, au chapitre uniquement des travaux.

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, on va prendre les deux volets. Dans cette année, les 55 000 000 \$ et les 37 000 000 \$, c'est réparti de quelle façon dans les grandes régions du Québec, les quatre, ainsi que la comparaison avec l'an passé?

(Consultation)

M. Brassard: Programme d'Amélioration, par exemple, la Direction générale de l'Est, l'ensemble du programme, 28 000 000 \$. Mais on n'a pas la ventilation, c'est uniquement les travaux...

(Consultation)

M. Brassard: Effectivement, c'est juste des travaux. La Direction générale de l'Est, programme d'Amélioration, 28 000 000 \$. Alors, ça comprend reconstruction, réaménagement, courbes et pentes, gabarits, intersections, passages à niveau: 28 000 000 \$. Les structures, c'est 9 200 000 \$; ça comprend les renforcements, les réparations de ponts et les réparations d'autres structures, mais surtout réparations de ponts.

À Québec, les améliorations du réseau, 11 600 000 \$ pour cette année, et les structures, 9 500 000 \$. Direction de Montréal, l'amélioration, c'est 7 700 000 \$ cette année, les structures, c'est 23 000 000 \$. La Direction de l'Ouest, l'amélioration du réseau, 14 000 000 \$, et les structures, 7 600 000 \$. Évidemment, on pourrait aussi ventiler, parce que... Mais, dans l'amélioration du réseau, les postes les plus importants, c'est la reconstruction et les réaménagements, et les courbes et les pentes. Et pour ce qui est des structures, c'est les réparations de ponts, évidemment, qui constituent l'essentiel des dépenses.

M. Middlemiss: Est-ce que, Mme la Présidente, on pourrait avoir la comparaison avec l'an passé?

M. Brassard: Pour l'Ouest?

M. Middlemiss: Pour les mêmes.

● (17 h 30) ●

M. Brassard: Améliorations pour l'Ouest, l'an passé, c'était 24 300 000 \$, c'est 14 000 000 \$ cette année. Dans les structures, c'est à peu près la même chose, 7 700 000 \$, 7 600 000 \$. Pour les structures, je l'ai mentionné d'ailleurs tout à l'heure, il n'y a pas eu de compressions majeures parce qu'il faut tenir compte du critère de sécurité. À Montréal, l'an passé, il y avait 37 000 000 \$ de budget pour l'amélioration; c'est à 7 700 000 \$ cette année. Dans les structures, il y avait 16 800 000 \$ l'an passé; c'est 23 100 000 \$ cette année.

Il y a augmentation, pour Montréal, dans les structures. À Québec, c'était 21 200 000 \$ l'an passé, pour 11 600 000 \$ cette année; dans les structures, c'est 9 700 000 \$, pour 9 500 000 \$. Disons que c'est sensiblement la même chose. Et, pour l'Est, amélioration, 28 000 000 \$, 28 000 000 \$, c'est la même chose pour l'amélioration, et 11 500 000 \$, 9 200 000 \$ pour les structures.

M. Middlemiss: Tantôt, lorsqu'on parlait de l'amélioration du réseau routier, on avait dit: situation idéale pour s'assurer de faire les travaux qui sont urgents. Est-ce que, pour la réfection du réseau routier, il y a aussi un montant qu'on juge qui serait le montant idéal, si on avait les fonds nécessaires?

M. Brassard: Alors, si on revient à notre chiffre de tout à l'heure, de 385 000 000 \$, qui exclut le développement, pour l'amélioration comme telle, le niveau requis, c'est 170 000 000 \$; et pour les structures, la conservation des structures, c'est-à-dire les ponts, essentiellement, c'est 55 000 000 \$, le niveau requis. Pour la conservation du réseau comme tel, c'est-à-dire surtout les chaussées, les revêtements de la chaussée, c'est 160 000 000 \$. Si on ventile le 385 000 000 \$, c'est ça que ça donne.

M. Middlemiss: Donc, le 385 000 000 \$ de tantôt incluait aussi une partie de l'élément 2, Réfection du réseau routier. Ce n'était pas seulement une partie...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. On est d'accord.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Parce que j'étais sous l'impression que...

M. Brassard: Non, le 385 000 000 \$ n'exclut que le développement

M. Middlemiss: O.K. Mais incluait l'élément 2 et incluait...

M. Brassard: L'élément 1.

M. Middlemiss: Tout.

M. Brassard: Les éléments 1 et 2.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Sauf l'entretien. Évidemment, l'entretien n'est pas compris. L'élément 3, c'est l'entretien, ce n'est pas compris dans ces chiffres-là.

(Consultation)

M. Middlemiss: Dans l'amélioration des routes, ça comprend quoi comme genre de travaux?

M. Brassard: Correction de courbes, correction d'intersections, des voies lentes, comme on veut le faire sur certaines routes, des voies de dépassement, des courbes, des corrections de courbes, des reconstructions parfois de certains tronçons, élargissement des chaussées. Il y a même, particulièrement, surtout à Montréal, la gestion de la circulation, la signalisation, l'éclairage. L'éclairage de certains tronçons, ça fait partie de l'amélioration. C'est le genre de travaux qui sont faits en matière d'amélioration du réseau.

Pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine

M. Middlemiss: Vous venez de mentionner Montréal, il y a eu une augmentation cette année. C'est quoi, le projet? Est-ce que c'est le tunnel Hippolyte-LaFontaine qui est responsable pour l'augmentation?

M. Brassard: Non, l'augmentation, c'est fait... À Montréal, l'augmentation est au niveau des structures surtout.

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

M. Brassard: L'augmentation, au niveau des structures, on passe de 16 800 000 \$ l'an passé, à 23 100 000 \$ cette année. Et l'explication de l'augmentation... Parce qu'ailleurs, dans toutes les directions générales, c'est maintenu pas mal, ça, les investissements en matière de structures. Là, l'augmentation s'explique par les travaux, qui sont commencés d'ailleurs, au pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, de l'ordre de 25 000 000 \$.

M. Middlemiss: Juste par curiosité, quel genre de travaux nous sommes en train de faire dans le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine?

M. Brassard: Bien, encore là, je ne suis pas un expert. Mais cette infrastructure-là a un certain âge. Ça a été construit il y a maintenant, quoi, une trentaine d'années.

M. Middlemiss: 29.

M. Brassard: Vingt-neuf ans. Donc, on est proche de 30 ans. Donc, compte tenu de son âge, il y a des travaux essentiels qui doivent être faits parce qu'il y a des fissures et il y a des écoulements d'eau inévitables. Ce n'est pas quelque chose de surprenant dans ce genre d'infrastructure. C'est tout à fait normal qu'au bout de 30 ans il y ait des ruissellements. Bon. Alors, donc, il faut d'abord faire des travaux pour étanchéiser l'ouvrage, et aussi, évidemment, refaire le pavage, la chaussée. Et aussi, il y a des travaux de part et d'autre du pont-tunnel également qui sont faits. Il y a des dépenses qui

ont été faites également pour des mesures, disons, d'atténuation ou de mitigation, pour permettre aux usagers de ne pas être trop incommodés par les travaux. Parce que c'est évident que ça va affecter la fluidité, la circulation. Alors, entre autres, il y a des stationnements incitatifs temporaires qui ont été aménagés de part et d'autre du fleuve pour permettre d'avoir recours davantage au transport en commun. Il y a un certain nombre d'autobus qui ont été ajoutés aussi pour le transport des usagers, de telle sorte que les travaux se fassent sans trop d'inconvénients — il va y en avoir quand même, là, c'est évident — pour les usagers. Il y en aura le moins possible si les usagers répondent bien aux demandes, aux appels qu'on leur a faits de recourir davantage au transport en commun. Essentiellement, c'est ça, c'est du colmatage des infiltrations d'eau. C'est: réfection de la chaussée, réparer les murs, remplacer l'éclairage, réfection des parapets au pont de l'île Charron, remplacer les feux des voies. C'est l'ensemble des travaux qu'on est en train de faire et qu'on essaie de faire évidemment dans le plus court laps de temps possible pour que les inconvénients subis par les usagers le soient le moins longtemps possible.

M. Middlemiss: D'accord, Mme la Présidente. Est-ce qu'on prévoit la durée des travaux?

M. Brassard: Quatre mois, je pense.

M. Middlemiss: Quatre mois?

Une voix: Oui, c'est du 6 mai au début de septembre...

M. Brassard: C'est ça, de mai jusqu'à septembre.

M. Middlemiss: Et c'est un contrat qui est donné. C'est un entrepreneur qui a..

M. Brassard: Il y a quatre contrats, Mme la Présidente, qui ont été octroyés. Il y a quatre contrats qui ont été accordés.

M. Middlemiss: Et pour une somme... Les sommes de chaque...

M. Brassard: 25 000 000 \$ ou 26 000 000 \$ pour les travaux, plus à peu près 2 000 000 \$ pour les mesures d'atténuation, là. Alors, DIMS, Beaver, Francon et Mirecourt, c'est les quatre firmes qui ont été retenues à la suite d'appels d'offres.

● (17 h 40) ●

M. Middlemiss: Est-ce que ces quatre firmes-là vont exécuter des travaux semblables ou elles ont chacune leur spécialité de genre de travaux qu'elles vont exécuter?

(Consultation)

M. Brassard: C'est des contrats généraux, mais c'est par sections. Il y en a deux sur la 25 et deux sur les structures, dépendamment des directions.

M. Middlemiss: On travaille sur les deux ponts-tunnels en même temps?

M. Brassard: Oui, les deux directions.

M. Middlemiss: D'accord. Ça veut dire qu'il va y avoir une réduction à une voie ou est-ce qu'il va être fermé...

M. Brassard: La nuit, ils vont fermer deux voies, je pense. Le jour, évidemment, ils en ferment une seulement. C'est ça. Fermeture: une seule voie par direction durant le jour; deux voies, la nuit, par direction.

Moment du début des travaux programmés

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans le passé, souvent, les entrepreneurs critiquaient beaucoup le ministère des Transports à cause du retard dans le début des travaux. Est-ce que le ministre peut nous dire — on se parle aujourd'hui, le 24 avril — à quel moment dans le temps des travaux, soit de couches d'usure, les autres travaux qui doivent être exécutés, pourront être passés à l'étape des demandes de soumissions, si ce n'est pas déjà fait? Je pense que le plus important, vu que la saison de construction est assez limitée dans le temps... À quel moment on pourra commencer l'exécution des travaux pour s'assurer qu'on peut profiter de la saison la plus clémente pour la construction de routes?

M. Brassard: Premièrement, la programmation est autorisée. Par conséquent, les directions territoriales peuvent aller de l'avant pour mettre en oeuvre leur programmation. Deuxièmement, les gros projets, je les ai autorisés depuis un certain temps déjà justement pour permettre que les chantiers commencent le plus rapidement possible, comme ça a été le cas, par exemple, du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine. Je pense qu'on est dans les délais, on respecte le calendrier qu'on s'est donné. Alors, les gros travaux, on essaie de les autoriser le plus tôt possible pour que la mise en branle des chantiers se fasse rapidement et qu'on ne se retrouve pas avec des retards et des phases de projet qu'on ne peut pas réaliser parce que l'hiver nous tombe dessus.

M. Middlemiss: D'accord. Sur les projets que vous avez indiqués, la 175, la A-30, la A-50, la 132, la 138, est-ce que tous ces projets-là, soit que c'est du parachèvement, une nouvelle initiative... Est-ce que ceux-là, soit qu'on est allé en demande de soumissions... On est déjà allé ou on se prépare à y aller?

M. Brassard: Il y a des travaux de parachèvement dans tout ça. Alors, donc, les contrats sont déjà

accordés; et les entrepreneurs, aussitôt que le climat le permet, n'ont qu'à poursuivre et à parachever leur projet. Il y en a quelques-uns qui sont des nouveaux. Les nouveaux, les directives sont émises pour qu'on procède et qu'on aille le plus vite possible en appel d'offres, accorder les contrats.

M. Middlemiss: Il doit certainement y avoir de nouvelles initiatives. En totalité, le nombre, et à quel moment on va passer l'étape de demande de soumissions?

M. Brassard: C'est variable. Est-ce que je peux avoir la fiche des nouvelles initiatives?

(Consultation)

M. Brassard: Bien, les nouvelles initiatives, ça va varier dans le temps, c'est évident. On cherche ça, on devrait me donner ça. Mais ça va varier dans le temps. Il y a des projets qui vont pouvoir être initiés plus rapidement que d'autres. Je donne un exemple: le tronçon de la 170, chez nous, à l'est de Larouche, l'appel d'offres ne pourra pas se faire avant le mois d'août. Par contre, il y en a qui vont se faire plus tôt.

M. Middlemiss: Mme la présidente, la raison de la question, c'était un peu... On revient un peu à la discussion que nous avons eue au début, hier. On a le principe de l'enveloppe fermée. Et si on veut dans la mesure du possible, surtout lorsqu'on voit tous les travaux qu'on a besoin de faire... On parle de 385 000 000 \$ de travaux qu'on devrait faire. Il me semble qu'on devrait, dans la mesure du possible... C'est des projets qui sont prêts, c'est d'y aller le plus tôt possible. Parce que, si on va en soumission au mois d'août, les travaux ne commencent pas avant le mois d'octobre, ça veut dire que là on va en dépenser seulement un certain montant cette année et on va peut-être finir encore avec un 20 000 000 \$, l'an prochain, qui n'a pas été dépensé, dans une enveloppe fermée.

Je regrette que mon collègue d'Abitibi-Ouest ne soit pas ici présentement, parce qu'il l'a soulevé, ça, hier. Si on marche sur le principe de l'enveloppe fermée, il me semble qu'on devrait la dépenser. Ou bien, si on ne le fait pas, c'est de jouer un petit peu à l'hypocrisie, de ne pas le dépenser et dire: Bien oui, mais... C'est un petit montant comparé aux dépenses du ministère. C'est toutes sortes de façons de périmiser les choses. Et il me semble, moi, la seule façon de réellement... Surtout lorsqu'on a tellement peu d'argent à dépenser, on peut certainement dépenser ces sommes-là, parce qu'on a déjà dépensé plus que ça. Et je dis ça parce que c'est de la planification, et on va en avoir besoin dans les mois qui viennent, autant de travaux que possible à travers le Québec pour remettre les gens au travail.

Si je ne me trompe pas, tous les travaux de construction sur les routes, on regarde ça à la fin, il y en a au moins 60 % qui reviennent au gouvernement,

pas nécessairement au gouvernement du Québec, mais les gouvernements, au point de vue des taxes, ainsi de suite, avec les impôts. Donc, le plus tôt et le plus on va faire cette année... C'est un 20 000 000 \$. Un 20 000 000 \$ de travaux cette année va certainement être important. C'est pour ça que je soulève qu'on devrait être prêt. Et ce ne sera pas un problème de... Parce qu'on ne pourra pas nous dire à la fin de l'année: On avait trop de travaux et c'est pour ça qu'on ne les a pas exécutés, et c'est pour ça qu'il nous reste une somme d'argent à dépenser.

• (17 h 50) •

M. Brassard: Alors, Mme la présidente, notre objectif, d'abord, notre objectif premier, c'est de réaliser notre programmation, donc de dépenser les crédits dont on dispose et qui seront adoptés par l'Assemblée nationale. Or, dans bien des programmes, la programmation étant acceptée, ça peut aller très rapidement. Tout ce qui concerne, par exemple, le revêtement de chaussées, les couches d'usure, aussitôt que le temps permet, on peut faire diligence. Et c'est ce que les directions territoriales vont faire pour vraiment réaliser au complet la programmation prévue. Maintenant, dans les travaux les plus importants, majeurs — on parlait du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine — alors, on s'est organisé et on a planifié les choses justement aussi pour que le calendrier soit respecté et qu'on réalise les travaux.

Dans le cas du développement comme tel du réseau, d'abord, il faut dire qu'il y a beaucoup de parachèvements cette année. Sur 50 000 000 \$ à peu près, il y en a presque 43 000 000 \$ qui constituent du parachèvement. Donc, il y a 7 000 000 \$ de nouvelles initiatives. Et, là-dessus, il y a des projets qui vont être prêts bientôt, bien, qui son prêts. Par exemple, sur la 55 entre Bromptonville et Windsor, c'est prêt, on devrait aller en appel d'offres très, très bientôt pour accorder ce contrat-là qui est un contrat d'une dizaine de millions, 10 000 000 \$, 11 000 000 \$. On va faire la même chose aussi pour... On devrait être prêt aussi bientôt pour le prolongement de la 20 du côté de Rimouski; on devrait aller en appel d'offres aussi bientôt. Mais, déjà, même ces nouvelles initiatives ne se réaliseront pas complètement cette année; il y aura des parachèvements dans les années subséquentes.

Autres sujets

M. Middlemiss: Sur la A-55, vous avez dit 10 000 000 \$. Combien cette année? Parce qu'il vous reste juste 7 000 000 \$.

M. Brassard: Cette année, 1 800 000 \$.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: C'est évidemment des approximations. C'est sûr qu'à la signature du contrat ça peut varier. Approximativement, ça tournerait autour de 2 000 000 \$, cette année, pour Bromptonville—Windsor.

M. Middlemiss: La A-20, c'est combien pour le coût des travaux prévus? C'est combien cette année?

M. Brassard: Le coût des travaux, c'est 13 000 000 \$. Mais, la 20, l'appel d'offres va se faire assez tard dans l'année parce que les plans et devis ne sont pas terminés. Donc, l'appel d'offres va se faire quelque part au début de l'automne, et on prévoit dépenser 1 000 000 \$ cette année.

M. Middlemiss: O.K. Si les plans ne sont pas terminés, qu'est-ce qui le rend tellement urgent?

M. Brassard: Vous ne trouvez pas ça urgent, le prolongement de la 20?

M. Middlemiss: Non, non. Je vous pose la question. C'est qu'il me semble que, tu sais, si vous dites... C'est un peu ce que je tentais d'éviter, Mme la Présidente. C'est qu'on va arriver avec des projets, on va arriver à la dernière minute et on ne s'exécutera pas. Celui qui vous parle n'a aucune leçon à recevoir de personne sur le prolongement de la A-20.

M. Brassard: Bon.

M. Middlemiss: Vous regarderez qui était ministre responsable au moment où on a procédé avec la A-20. Donc, ce n'est pas dans ce contexte-là. C'est que ça s'attache à la discussion qu'on vient d'avoir, pour s'assurer, avec une enveloppe fermée, qu'on va réussir à tout dépenser et ne pas laisser un 10 000 000 \$ ou un 20 000 000 \$. Parce que, déjà, on est en demande. Et je me dis, dans ce contexte-là, il me semble qu'on devrait s'assurer de faire les projets qui sont jugés nécessaires et qui sont prêts à être exécutés. Si celui-là n'est pas tout à fait prêt, ça veut dire qu'on pourrait préparer les plans et, l'an prochain, au début de l'année, le faire. C'est dans ce contexte-là. Est-ce que c'est possible ou non? Peut-être que, sur le plan technique, ce n'est pas possible, et ça, je le comprends... qu'il peut y avoir des possibilités. C'est pour ça que j'ai posé la question.

M. Brassard: Dans ces nouveaux projets de développement ou ces nouvelles initiatives, les projets qu'on a retenus, si on les a retenus, c'est parce qu'ils peuvent être initiés cette année. C'est clair que, compte tenu de l'ampleur de ces projets-là, c'est un peu comme tous les autres projets en matière de développement, ça n'arrive à peu près jamais que ce genre de projets là se réalisent en une seule année, ça s'étale toujours sur plus d'un exercice financier. Alors donc, les projets qu'on a retenus cette année comme nouvelles initiatives, si on les a retenus, c'est parce qu'on a l'assurance que l'appel d'offres peut se faire cette année, le contrat peut s'accorder et l'entreprise qui obtient le contrat est en mesure de dépenser, donc de commencer les travaux et de dépenser un certain montant. C'est clair qu'on va s'assurer que ça va se produire, que ça va arriver, que les dépenses vont se faire. On va s'assurer que, donc,

les appels d'offres, les contrats soient accordés dans les délais qu'on a prévus, de telle sorte que les sommes qu'on a prévu dépenser soient dépensées, pour ne pas qu'on se retrouve... Forcément, j'accepte votre raisonnement.

M. Middlemiss: Merci.

M. Brassard: Non, mais, votre raisonnement est correct. On vient de parler pendant pas mal de temps de l'insuffisance des ressources qu'on a, dont on dispose, qu'il en faudrait plus, qu'il en faudrait pas mal plus, alors, c'est évident que, comme les ressources sont rares, on va faire en sorte cette année, surtout cette année, que l'argent qui est disponible et qui est prévu pour ça, bien, on le dépense et qu'on ne se retrouve pas, à la fin de l'année, parce qu'on a mal programmé, on a mal planifié dans le temps, avec des crédits périmés substantiels. Votre façon de voir les choses, moi, je la partage. Et je vais m'assurer, comme ministre... Et puis je pense que les hauts fonctionnaires sont conscients de ça. On constate la rareté des ressources, l'insuffisance des ressources. Bien, il va falloir au moins qu'on fasse tous les efforts requis pour dépenser les rares ressources dont on dispose et que, pour toutes sortes de raisons, on ne se retrouve pas à la fin de l'année, à la fin de l'exercice, avec des crédits périmés. Voilà. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le même sujet, Mme la députée de Matapédia.

M. Brassard: Et il y a beaucoup de monde qui nous entend, là, bien, j'espère que le message est clair.

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

Mme Doyer: Oui, merci Mme la Présidente. Et je suis aussi secrétaire régionale pour le Bas-Saint-Laurent, alors, bien sûr que je vais faire du renforcement positif dans le sens que les sommes qui ont été dégagées pour les trois prochaines années vont être effectivement dépensées pour aller de montée Industrielle, rue du Père-Nouvel, jusqu'à Saint-Anaclet. Et j'en profite pour dire oui, mais il va falloir aussi continuer, parce que le dossier de la 20, M. Middlemiss, il est ici, il est plein de résolutions d'une bonne partie des municipalités du Bas-Saint-Laurent, de mon comté, de Matane, de la Table des préfets, des chambres de commerce de partout dans le Bas-Saint-Laurent.

Alors, il y a, à un moment donné, bien sûr, 140 000 000 \$, de Cacouna à Bic, jusqu'à Mont-Joli... En tout cas, ça prendrait 140 000 000 \$ de Cacouna à Bic, de Rimouski à Mont-Joli, 40 000 000 \$, en tout cas, c'est une estimation approximative, mais de Cacouna à Mont-Joli, 180 000 000 \$. Alors, bien sûr que, dans l'état actuel des choses, on ne peut pas tout faire en même temps. Alors, chez nous, on a eu comme la sagesse de dire: Là où il y a davantage de navetage, d'aller-retour, c'est entre Rimouski et Mont-Joli. Ça fait

qu'on a fortement suggéré à notre ministre des Transports d'y aller, d'y aller, mais... En tout cas, moi, ce que je veux, c'est que ça n'arrête pas à Saint-Anaclet, que ça continue dans un délai le plus court possible, compte tenu...

Vous avez dit que, cette année, vous réduisez, compte tenu qu'on veut arriver à un déficit zéro des dépenses courantes, et tout ça. On le comprend, on l'accepte. On reconnaît l'effort intéressant de se rendre jusqu'à Saint-Anaclet d'ici trois ans. Mais, moi, comme députée de Matapédia, comme secrétaire du Bas-Saint-Laurent, je tiens à ce que ça se rende à Mont-Joli, et pour toutes sortes de raisons, économiques surtout. On a l'aéroport régional à Mont-Joli. Alors, on a des difficultés économiques aussi. On va à l'Université du Québec à Rimouski, au CEGEP, il y a vraiment... C'est majeur, c'est important, et je tiens à le dire. Aussi, si vous permettez, Mme la Présidente, peut-être sur un autre sujet...

La Présidente (Mme Bélanger): Non...

Mme Doyer: C'est un petit peu lié à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...malheureusement, il est 18 heures.

Mme Doyer: Non? Bien, en tout cas...

La Présidente (Mme Bélanger): Et l'ordre de la Chambre...

Mme Doyer: Et, demain, je reviendrai...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, si il vous plaît!

Mme Doyer: C'est ça. Demain, je reviendrai...

La Présidente (Mme Bélanger): L'ordre de la Chambre est de terminer à 18 heures.

Mme Doyer: O.K

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, malheureusement, nous avons une heure de retard. Alors, s'il y a consentement, on peut la reprendre ce soir. Vous ne pouvez pas? Alors, il n'y a pas de consentement. Alors, la commission ..

M. Brassard: Il y a une heure qu'on essaiera de reprendre à un moment donné. Je n'ai pas d'objection.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission ajourne ses travaux...

• (18 heures) •

M. Brassard: Mais je voudrais quand même signaler, juste pour terminer, Mme la Présidente, suite aux propos de Mme la députée, que je suis d'accord avec elle que...

Une voix: On ne peut pas tout faire.

M. Brassard: Mais, dans la mesure des moyens qui seront mis à notre disposition dans les années ultérieures, je conviens avec elle que son argumentation à caractère économique se tient et est tout à fait acceptable. Je le comprends très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures, pour le programme 1 du Développement régional.

(Fin de la séance à 18 h 1)

