



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 (4)

Le mardi 30 avril 1996 — N° 12

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 mardi 30 avril 1996

Table des matières

Documents déposés	1
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	
Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)	1
Virage à droite au feu rouge	4
Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)	8
Autres sujets	9
Adoption de l'ensemble des crédits	10

Intervenants

M. Camille Laurin, président

M. Jacques Brassard

M. Robert Middlemiss

M. François Gendron

M. Gérard R. Morin

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits relevant du ministre d'État à la Métropole. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 30 avril 1996

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures une minute)

Le Président (M. Laurin): Est-ce que je pourrais demander aux assistants de prendre leur place, s'il vous plaît, en particulier le député de Duplessis?

Est-ce que les membres de la commission pourraient prendre leur place, s'il vous plaît, en particulier le député de Duplessis?

La Secrétaire: M. le député de Duplessis a été remplacé. Il n'est pas membre.

Le Président (M. Laurin): Ah! Il n'est pas membre?

La Secrétaire: Il n'est pas membre aujourd'hui. Il a été remplacé pour la métropole, aujourd'hui.

Le Président (M. Laurin): Bien! Comme nous avons quorum, je déclare la séance ouverte et je rappelle le mandat de la commission qui est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, et, par la suite, à 10 heures, d'étudier l'élément 5 du programme 2 du Conseil exécutif pour l'année financière 1996-1997.

Mme la secrétaire, avez-vous des remplacements à nous annoncer?

La Secrétaire: Oui. Mme Bélanger est remplacée par Mme Frulla (Marguerite-Bourgeois); M. Landry (Bonaventure) est remplacé par M. Boulerice (Sainte-Marie—Saint-Jacques); M. Perron (Duplessis) est remplacé par M. Campeau (Crémazie); et M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

Le Président (M. Laurin): Merci. Dans l'étude des crédits du ministère des Transports, nous en étions arrivés au programme 2, dont l'étude n'avait pas été terminée. Et je pense que c'est le député de Pontiac qui avait la parole.

M. Brassard: M. le Président, si vous me permettez!

Le Président (M. Laurin): Oui.

M. Brassard: Avant, M. le Président, si vous me permettez, j'ai toute une série de documents à déposer...

Le Président (M. Laurin): Ah! Parfait!

M. Brassard: ...qui ont été demandés au cours des séances antérieures.

Le Président (M. Laurin): Très bien.

M. Brassard: Alors, je signale d'abord, concernant la signalisation bilingue à Beaconsfield, une lettre que j'adressais au président d'Alliance Québec; la liste des prix unitaires pour la préparation des contrats d'enrobés bitumineux; le diagramme d'écoulement de la circulation; la quantité d'enrobés à l'amiante; cinquième document, c'est la copie de l'entente stratégique d'amélioration routière avec le gouvernement fédéral; six, le transport adapté, c'est la répartition des subventions par organisme; sept, état de la situation du contrôle routier dans l'Est du Québec; et, huit, c'est la programmation des travaux routiers par axe d'intervention et par direction générale.

Documents déposés

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre. Je redonne la parole au député de Pontiac.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport

Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Vu qu'il nous reste seulement une heure, M. le Président, j'aimerais certainement aborder le transfert de la voirie locale aux municipalités. On apprend dans les crédits que l'enveloppe est de 20 000 000 \$. Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer combien du 20 000 000 \$ est le budget discrétionnaire du ministre? Il semble qu'il ait indiqué, l'autre jour, pour des projets spéciaux comme il y avait déjà dans l'entente, qu'il y a un budget discrétionnaire pour des cas d'urgence. Est-ce qu'on pourrait nous donner la ventilation du 20 000 000 \$?

M. Brassard: Sur le 20 000 000 \$, là, il y en a 5 000 000 \$ qui sont des parachèvements, donc c'est-à-dire des engagements pris l'an passé et qui comportent une partie de la subvention pour cette année, donc travaux à parachever ou déjà complétés, mais la subvention étalée sur deux ans. Il y avait 5 000 000 \$, il reste 15 000 000 \$. Il y a 12 000 000 \$ qui seront répartis parmi les députés et un 3 000 000 \$ qui est une enveloppe pour des travaux... des projets spéciaux à travers le Québec. Donc, 20 000 000 \$, 5 000 000 \$, 12 000 000 \$, 3 000 000 \$. Voilà.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des parachèvements?

M. Brassard: Je l'ai pas ici, je l'ai pas ici, mais, ça, on peut..

M. Middlemiss: On pourrait la faire parvenir à la commission?

M. Brassard: Oui, oui, on peut l'avoir.

M. Middlemiss: O.K. M. le Président, lorsque le transfert du réseau routier a été fait, ça a été fait suite à...

M. Brassard: On l'a, M. le Président. Excusez-moi, M. le député, on l'a, finalement, les parachèvements pour 5 000 000 \$. Ça concerne: la municipalité de Val-des-Monts, à Papineau; la paroisse de Saint-Isidore de Châteauguay, Melocheville, Salaberry-Soulanges, ville de Châteauguay; Pointe-aux-Outardes, dans le Saguenay; et ville de Montréal, c'est Anjou et LaFontaine, pour le boulevard Henri-Bourassa, 5 000 000 \$.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Ouest, je préférerais qu'ils finissent là-dessus, là.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est... pour faire un peu l'historique, M. le Président, au moment où le gouvernement du Québec a transféré le réseau routier aux municipalités, il y avait trois volets du programme: il y avait la prise en charge, qui inclut l'entretien l'été et l'hiver, et une somme de l'ordre de 88 000 000 \$ avait été transférée pour cette responsabilité, et les sommes auxquelles chaque municipalité avait droit étaient basées sur l'état du réseau routier; il y avait un facteur de niveau de la taxe foncière, la richesse...

M. Brassard: L'indice de richesse.

M. Middlemiss: Oui, l'indice de richesse. Et on indiquait qu'au bout de cinq ans on aurait une réévaluation de l'état du réseau routier et, à ce moment-là, vu que, si le facteur... le réseau routier s'améliore, le facteur s'améliorerait et, à ce moment-là, il pourrait y avoir une réduction des sommes d'argent transmises. Et c'était la même chose, M. le Président, pour l'amélioration du réseau routier. C'était basé sur deux critères: le nombre de kilomètres et l'état du réseau routier.

Maintenant qu'on a réduit de 50 000 000 \$ à 20 000 000 \$, est-ce que c'est parce qu'on a fait un nouveau relevé de l'état du réseau routier? Ou est-ce qu'on a réduit le nombre de kilomètres que les municipalités sont obligées d'améliorer? Pour qu'on puisse... qu'on réduise de 50 000 000 \$ à 20 000 000 \$, «c'est-à-dire» basé sur le fait que l'état du réseau routier s'est amélioré ou est-ce qu'on a réduit le nombre de kilomètres dont les municipalités sont responsables?

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

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

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

M. Middlemiss: Donc, ça a été une décision arbitraire.

M. Brassard: C'est une décision budgétaire, et, encore une fois, M. le Président, je répète qu'on aurait pu, si on avait décidé d'appliquer pleinement et intégralement le plan d'action du gouvernement précédent, indiquer, dans les crédits, à ce poste-là, zéro. Zéro!

Encore une fois, je reviens là-dessus, quand le transfert de ces 30 000 et quelques kilomètres de routes de niveau tertiaire, routes rurales, a été fait aux municipalités, il y avait un plan d'action qui avait été mis au point par le gouvernement libéral précédent et ça a pris la forme d'une programmation de trois programmes, de trois programmes, essentiellement: un premier programme qui était le programme de prise en charge. On vient d'y faire allusion; c'était autour de 90 000 000 \$. Ça, c'était réparti à travers les municipalités du Québec pour les aider à prendre en charge ce réseau, en tenant compte de leur indice de richesse. C'est, en quelque sorte, un système de péréquation, hein. Là, subventionner les municipalités, en fonction de leur indice de richesse, pour leur permettre de prendre en charge ce réseau.

• (9 h 10) •

Il y avait un deuxième programme, qui est le programme concernant la réfection des ponts et des ponceaux, parce qu'on en transférait aussi un grand nombre aux municipalités. Le gouvernement précédent avait mis en place un programme pour réparer ces ponceaux étant donné qu'on les cédait aux municipalités. Puis il y avait un troisième programme, qui était géré, comme on le sait, par les députés, le programme d'amélioration du réseau municipal, qui était de 50 000 000 \$, et les députés examinaient les demandes des municipalités et proposaient au ministre une répartition des subventions de cette enveloppe aux députés.

Ces trois programmes-là... prenons le cas de la prise en charge, le programme de péréquation. Le C.T., le décret du Conseil du trésor 1993 est de trois ans. Les normes d'application sont de cinq ans. La lettre du ministre, à l'époque, des Affaires municipales parle de cinq ans. Donc, manifestement, la volonté du gouvernement précédent pour ce qui est de la prise en charge, le programme de péréquation, manifestement, il y avait une intention avouée, affichée. On peut la vérifier dans des documents, ça s'étale sur cinq ans. C'est pour ça qu'il n'y a rien de changé cette année à ce programme-là. Le programme concernant les ponts et les structures, on prévoyait 9 000 000 \$. Le C.T. est de trois ans. Mais, je dirais, les critères du programme portent sur quatre ans, indiquent quatre ans. Le programme au ministère, on indique quatre ans. C'est ce qui fait que, cette année, c'est la quatrième année. On n'y a pas touché. On n'y a pas touché. Autrement dit, on respecte

le plan d'action original, celui du gouvernement précédent.

Le programme d'amélioration du réseau municipal, 50 000 000 \$; le C.T. trois ans; les normes d'application, trois ans. Je sais, encore une fois, tantôt, là, le député de Pontiac va de nouveau tenir un discours qu'il tient depuis longtemps: Oui, mais c'était dans l'intention de revoir ou de réviser... Je n'ai aucun document, aucun document, émanant ni du Conseil du trésor ni du ministère, qui m'indique clairement que l'intention du gouvernement précédent quant au programme d'amélioration du réseau municipal était de le prolonger au-delà des trois ans prévus dans le C.T. Aucune indication, sauf certains énoncés ou déclarations de députés, mais après la perte du pouvoir, après l'élection générale, de sorte que, si on suivait le plan d'action du gouvernement précédent comme on le fait concernant la prise en charge et le programme sur les ponts et les structures, ce serait zéro cette année. On avait prévu que ça prenait fin cette année.

Mais, encore une fois, je répète, comme je l'ai dit à l'interpellation, les députés, de tous côtés, des deux bords, hein, m'ont fait comprendre, ont fait aussi comprendre à mes prédécesseurs, entre autres, M. Campeau, que ce serait peut-être un peu trop brutal, là, que de réduire à néant, de supprimer carrément ce programme-là. Il faudrait peut-être prévoir une transition. Et aussi bien M. Campeau, qui m'a précédé, que moi-même, nous avons acquiescé à cette requête qui nous apparaissait tout à fait pertinente, convenable, acceptable dans les circonstances. C'est pourquoi on a quand même prévu 20 000 000 \$ à ce chapitre. Encore une fois, ça aurait pu être zéro, si on avait suivi intégralement le plan libéral.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait déposer ce plan? Il dit qu'il n'y a aucun écrit, il n'y a rien qui dit que c'était pour... Il y avait une volonté du gouvernement. Est-ce qu'il y a un plan qui dit directement? Et, lorsqu'on parle des ponts aux quatre ans, là, ça, c'était une période de réflexion. On était censés mettre sur pied un comité technique qui ferait l'analyse et, à la suite des quatre ans, déciderait, là, pour les ponts compliqués, dispendieux, ce qu'on ferait avec ça.

Donc, j'aimerais que le ministre nous dépose ça. Et est-ce que, au bout de cinq ans... D'abord, avec sa conclusion, ça veut dire qu'au bout de cinq ans le volet 1, la prise en charge, ça, là, ça va être encore à la bonne volonté du ministre de décider de prolonger ou non? Et, si c'est le cas, là, je veux l'inviter à lire à la page 33: «Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort fiscal et à la richesse foncière uniformisée seront fixés pour une période de cinq ans. Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec des représentants de l'Union des

municipalités du Québec — l'UMQ — ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec — l'UMRCQ.»

C'est ça, là. Donc, ne commencez pas à nous dire que, parce que c'est cinq ans, au bout de cinq ans, c'est fini. C'était la même chose, M. le Président. C'est ça qui a été négocié et discuté, parce que ça a été négocié, ça. Ça n'a pas été mis dans les airs. Les unions ont négocié ça, et c'est eux qui avaient un comité technique. Et ceux qui vous entourent le savent fort bien, fort bien. Et la raison pour laquelle l'amélioration a été sur trois ans, c'était pour aider les municipalités à mieux planifier, parce qu'elles font des budgets triennaux. C'était dans ce sens-là.

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

M. Brassard: M. le Président, moi, je m'appuie sur des documents officiels, le décret du Conseil du trésor en date du 4 mai 1993.

M. Middlemiss: Le numéro?

M. Brassard: Le numéro 1829-77...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...qui parle de trois ans quant aux normes d'application. Je m'appuie également sur les normes d'application qui ont été rendues publiques en 1993, au moment où on a mis en oeuvre ces programmes. Quant à la prise en charge, je m'appuie également sur une lettre de M. Ryan, ministre des Affaires municipales à l'époque.

Vous citez le document qui a été rendu public, le document qui comporte les normes d'application, et ce que vous citez, ça porte sur le premier programme, le programme de prise en charge. Oui, le programme de prise en charge! Je vous mets au défi, moi, de me citer des textes, des documents officiels relatifs au programme d'amélioration du réseau municipal. Il n'y en a pas. On n'en a pas trouvé. Il n'y en a pas. C'était prévu pour trois ans, puis c'est tout ce qu'on a trouvé comme document officiel. L'intention, je ne veux pas mettre en doute — grands dieux! jamais — je ne veux pas mettre en doute les intentions ni les motivations du député de Pontiac. Non, ça ne serait pas parlementaire. Il faut prendre la parole du député, mais c'est justement, il s'agit de parole. C'est uniquement la parole. Il n'y a pas de texte. Il n'y a pas de document. C'est la parole du député.

● (9 h 20) ●

Quant à la concertation à mettre en place au bout de cinq ans, oui, c'est clair qu'au bout de cinq ans... surtout, le plus important programme, c'est le programme de péréquation. C'est ça, le plus important programme. C'est cette enveloppe-là qui est répartie en tenant compte de l'indice de richesse, en tenant compte de l'étendue du réseau. Bon. Ce programme-là, on va

sans doute en discuter, oui, avec les unions municipales quand viendra l'échéance de cinq ans, un peu avant, on discutera avec eux pour voir si, en le supprimant, voir quels sont les impacts que ça va avoir particulièrement sur des petites municipalités qui n'ont pas une très grande richesse foncière, qui n'ont pas des revenus fiscaux considérables puis qui, en même temps, très souvent, ça arrive, ça, dans bien de nos régions, ont un réseau étendu, hein. On voit ça particulièrement en Abitibi, chez nous, des petites municipalités. Ils n'ont pas beaucoup de revenus, mais elles se sont vu transférer un grand réseau parce qu'elles ont un grand territoire. Alors, là, est-ce qu'on discutera avec les partenaires, nos partenaires, pour voir s'il faut remanier, remodeler, réviser le programme, en concevoir un autre pour, justement, tenir compte de cette dimension? Mais, pour le moment, on n'est pas rendu là puisque ce programme s'applique encore.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Ouest.

Virage à droite au feu rouge

M. Gendron: Oui, M. le Président. J'ai toujours pensé que, lors de l'étude des crédits, c'était une occasion privilégiée, ou un lieu privilégié, pour débattre de certaines grandes orientations du ministère concerné.

M. Middlemiss: Je l'ai fait...

M. Gendron: Jeudi, je sais, j'ai été ici en partie, puis je pense que... c'est parce que l'orientation que je veux questionner, M. le critique, se rapporte justement au programme 2. J'ai toujours pensé qu'il fallait fouiller davantage le fait qu'au Québec — en tout cas, jusqu'à nouvel ordre, et je n'ai jamais su pourquoi puis c'est là-dessus que je veux poser quelques questions au ministre des Transports — on n'ait pas permis ou qu'on ne donne toujours pas la possibilité, pour des conducteurs de véhicule automobile, de pouvoir tourner, sur un feu clignotant rouge, sur la droite.

J'ai bien de la difficulté à comprendre ce qui anime et motive le ministère des Transports à ne pas permettre quelque chose qui, selon toute vraisemblance, pour, en tout cas, plus que des profanes, parce que, moi, c'est une question que j'ai fouillée un peu puis c'est une question sur laquelle j'ai eu passablement d'éclairage, il y a, à coup sûr, des avantages écologiques importants dans une société où, de plus en plus, on produit du gaz carbonique grand V, où, de plus en plus, on a des incidences dues au gaz, dues à l'effet de serre, réchauffement de la planète et les conséquences que ça implique. J'ai eu l'occasion, d'ailleurs, dans le débat sur l'énergie que j'ai fait avec la table de consultation sur l'énergie, puis mon collègue Serge, également, était présent à plusieurs consultations, c'est revenu à plusieurs reprises d'avoir des gestes d'État qui permettraient de réduire les émanations de gaz carbonique. Donc, les

avantages écologiques, il me semble qu'ils seraient facilement prouvables.

Un deuxième élément sur lequel j'ai insisté, c'est toute la question de la fluidité du transport ou de la circulation. Quand on aura des occasions, il me semble, d'accélérer ce qui peut l'être facilement, avec une réduction des coûts économiques, j'ai bien de la misère, encore là, à comprendre ce qui peut animer un ministère à ne pas être sensible à cette réalité-là et à convenir qu'il n'y a pas de logique à ne pas ouvrir cette perspective que, sur un feu rouge, à droite, tu responsabilises le conducteur ou la conductrice, et ces personnes-là prendront la décision, eux-mêmes et elles-mêmes, de tourner sur la droite. Et à combien de reprises j'étais sur un feu de circulation en situation d'arrêt puis je disais combien c'est illogique, comment ça n'a pas de bon sens, puis je le réalisais moi-même, pourquoi ne me laisse-t-on pas tourner sur la droite et que, moi-même, j'assume la responsabilité de la décision que je prends? Puis, les trois-quarts du temps, évidemment, j'attends, j'attends, il n'y a pas un chat qui m'obstrue le passage, mais, au Québec, pour des raisons que j'ignore, on ne permet pas de tourner à droite sur un feu rouge.

Troisième élément qui devrait être apprécié également — là, on se rappelle que je fais valoir des arguments écologiques, je fais valoir des arguments de fluidité de la circulation — il y a également tout ce que j'appelle la valeur économique: moins de consommation de carburant, donc moins de dépenses pour l'utilisateur, parce que, multipliez ça sur base annuelle puis sur base d'années, toutes ces pertes de temps sur un feu rouge, avec un moteur à circulation lente, donc plus dommageable sur l'environnement, plus dommageable sur le moteur lui-même, parce que tout le monde sait qu'une voiture qui tourne au ralenti s'use davantage que lorsqu'elle tourne à vitesse dite moyenne.

Et il y a aussi un autre facteur qui est important, c'est l'harmonisation, de plus en plus. On connaît les Québécois, les Québécois sont des gens qui, eux, sont constamment ouverts sur le monde, sont constamment à l'extérieur, sont constamment en sortie de toutes parts, donc c'est des gens qui voyagent... et qu'on pense juste à l'Ontario, la voisine, pour des raisons d'harmonisation, ça serait pas mal plus logique d'être harmonisé là-dessus parce que, des fois, on est frontaliers. Moi, dans l'espace de quelques secondes, je peux être en Ontario ou dans mon comté, ça dépend ce que je décide, parce que la frontière, dans la partie nord de mon comté, il y a une rivière, et, d'un côté, c'est le Québec, de l'autre côté, c'est l'Ontario. Même chose pour toute la question de Rouyn-Noranda, Témiscamingue. On est limitrophes sur toute la ligne. À ce que je sache, l'Ontario permet le virage à droite. Les États américains, je n'ai pas fait le décompte, mais je sais qu'il y a plusieurs États américains qui permettent... Je sais que c'est supérieur à la moitié. Et, pour des Québécois, comme vous le savez, qui sont la moitié du temps, en tout cas un bon nombre, en Floride, à coup sûr, je sais qu'en Floride on permet le virage à droite, ça, je suis certain de ce que j'affirme

pour l'avoir vécu moi-même. Et, comme il y a plusieurs Québécois qui vont là, il y aurait au moins une logique d'harmonisation.

Et je pourrais poursuivre la réflexion parce que, je vous le dis, M. le ministre, je l'ai faite, j'ai eu l'occasion de me documenter un peu là-dessus via la bibliothèque, parce que j'ai fait venir un certain nombre d'éléments de recherche, et j'ai lu, j'ai relu, et j'ai hâte de vous entendre. Et ce n'est pas personnel. Ce n'est pas contre mon ministre des Transports. À coup sûr, je souhaiterais au moins qu'il y ait quelqu'un — et, moi, je dis que ça serait tellement simple de donner ordre que c'est par là qu'on veut regarder ça — et j'aimerais ça avoir le retour des arguments du ministère des Transports. Parce que, si un ministre prenait l'initiative, je suis convaincu que vous allez plaire à bien des écologistes, avec raison, vous allez plaire à un grand nombre de conducteurs automobiles, vous allez contribuer à moins gaspiller ce qu'on appelle des pertes de temps inutiles et toute la notion plus-value économique qu'il y a là-dedans, et on va s'harmoniser avec des gens qui sont habitués de sortir de l'île. Alors, je ne vois pas ce qui fait qu'on ne prend pas cette décision-là.

Et j'aurais une autre question, tantôt, qui est liée à un même anachronisme d'un autre secteur. Il me semble qu'il serait temps de faire une recherche fouillée, de la documenter, de l'argumenter, mais dans la perspective de dire qu'on doit être aux valeurs de 1996 sur certains éléments. Et, moi, je pense que la capacité de tourner à droite sur un feu rouge, le moment est venu d'ouvrir de nouvelles perspectives.

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

• (9 h 30) •

M. Brassard: D'abord, ce n'est pas un dossier récent. C'est un vieux dossier et c'est un vieux débat qui revient de façon récurrente. Or, le député d'Abitibi-Ouest le remet sur la table, dans le débat. Disons d'abord que c'est un phénomène exclusif à l'Amérique anglo-saxonne, c'est-à-dire dans les provinces canadiennes et la plupart des États américains, sauf à New York. Partout ailleurs dans le monde, ça ne se pratique pas. C'est vraiment particulier à l'Amérique anglo-saxonne, anglophone.

C'est évident que, quand vous soulevez le problème et que vous relancez ce débat-là, c'est clair que les intervenants gouvernementaux, face à un dossier comme celui-là et à un débat de cette nature-là, ont fait faire des études. Pas uniquement les intervenants gouvernementaux, mais également, je pense à l'Association québécoise du transport et des routes, l'AQTR, qui est l'organisme qui regroupe à peu près tout ce qui gravite autour de la recherche en matière de transport. Ils ont fait faire une étude en 1987 par une firme, et le résultat de l'étude, étude, d'ailleurs, qui a été revue, remise à jour par la Société de l'assurance automobile du Québec en 1992 — et on pourrait d'ailleurs déposer de nouveau cette étude, la rendre disponible aux membres de la commission, l'étude de la SAAQ de 1992, peut-être que

celle de 1987 de l'AQTR est aussi disponible, mais là, comme c'est une organisation privée, je ne veux pas trop m'avancer, mais, pour ce qui est de l'étude de la SAAQ il n'y a pas de problème...

Et toutes les études démontrent, d'une part, que le virage à droite sur feu rouge n'a pas les impacts positifs extraordinaires qu'on évoque — et vous les avez vous-même évoqués, là — c'est-à-dire la fluidité de la circulation, en particulier, les économies d'énergie. C'est les deux grandes raisons qui sont invoquées. C'est la fluidité de la circulation et l'économie d'énergie.

Selon l'étude de l'AQTR, 1987, reconfirmée par celle de la SAAQ en 1992, les impacts positifs ne sont pas si considérables que ça. Pourquoi? D'abord, pour ce qui est de la fluidité de circulation, dans beaucoup de cas, dans la très grande majorité des cas, comme on est en zone urbaine, évidemment, donc, beaucoup de circulation, il arrive que les files d'attente empêchent, dans une très grande proportion, de pratiquer, de recourir à cette pratique. Donc, ça n'a pas un impact considérable sur la fluidité de circulation, d'une part.

D'autre part, ce que l'étude démontrait aussi, c'est que l'économie d'essence, l'économie d'énergie n'est pas si considérable que cela, sur l'ensemble du Québec. Donc, il y a peut-être des gains, là, des gains, mais des gains qui ne sont pas énormes. Il y en a sans doute un peu. On ne dit pas que les impacts ne sont pas positifs, mais ils ne sont pas considérables par rapport aux impacts négatifs. Parce que, pourquoi ce n'est jamais arrivé? C'est essentiellement pour des raisons de sécurité. Les études démontrent, et la réalité aussi démontre qu'il y a une augmentation, il y aurait une augmentation, ça entraînerait une augmentation substantielle, l'étude dit, de 44 % des blessures chez les piétons et de 58 % de blessures chez les cyclistes. Donc, ce n'est pas chez les automobilistes, c'est chez les piétons qui traversent la route. C'est ce que l'étude confirmait. Ça a été fait par la firme DeLuc.

Et la SAAQ a remis à jour cette étude, arrive aux mêmes conclusions: sur le plan de la sécurité, ce n'est pas souhaitable. Ce n'est pas souhaitable. C'est d'ailleurs cette conclusion-là à laquelle arrivent l'ensemble des pays dans le monde, sauf les États-Unis et un certain nombre de provinces canadiennes.

Par conséquent... Bon, c'est pour ces raisons-là, tout en admettant que c'est toujours un sujet controversé, mais qui ne fait pas consensus, mais, pour des raisons essentiellement de sécurité, la mesure n'a jamais été retenue au Québec.

M. Gendron: Oui. Très rapidement, en tout cas, personnellement moi, encore là, je répète que je n'ai aucun trouble avec le ministre des Transports, mon collègue, mais j'en ai avec ce qui vient d'être affirmé sur le plan des données statistiques, parce que, en gros, ce qu'on dit, il n'y a pas d'impact positif... parce qu'il y en a, mais ce n'est pas considérable.

M. Brassard: Il y en a peu. Il y en a peu.

M. Gendron: Non, non. Je le sais, mais ça revient au même.

M. Brassard: Je n'ai pas dit qu'il n'y en avait pas. Il y en a peu.

M. Gendron: Non, non. Je reprends vos propos intégralement. Vous dites: Il y en a peu. Donc, il n'y a pas d'impact positif... parce que ce n'est pas considérable. Elle en a peu. Moi, je prétends qu'à coup sûr, sur la consommation de l'essence, c'est très significatif. Donc, c'est un avantage important pour le consommateur. Ça regarde... Ça dépend...

M. Brassard: C'est une moyenne de trois litres et demi d'économie d'essence par automobile par année.

M. Gendron: Bien, avec... Oui, mais multipliez...

M. Brassard: Trois litres et demi par année...

M. Gendron: Vous connaissez le parc automobile. Multipliez le parc automobile, par automobile, ça fait passablement de CO₂ dans l'atmosphère, ça fait passablement de réchauffement de la planète puis ça fait passablement d'inconvénients négatifs au niveau de l'environnement, qui est une valeur qui progresse de plus en plus.

Deuxième impact, je connais beaucoup de points d'arrêt où on pourrait tourner à droite où il y a zéro piéton potentiel. Et j'aimerais bien ça avoir cette statistique-là, et je suis convaincu qu'il y a des centaines et des centaines de points d'arrêt où il y a impossibilité d'avoir piétons, puis on ne permet pas plus le virage à droite.

Alors, c'est ce que j'appelle toujours des analyses dans des grands ensembles qui ne tiennent pas compte pantoute de la réalité du grand Québec étendu. Parce que, là, on me revient en plein centre-ville aux heures de pointe, autant pour les sorties de bureau — c'est probablement là qu'on a fait l'étude — qu'en temps normal ou... Le samedi, moi, le virage à droite, il n'y a pas grand piétons. Puis le dimanche, puis après les heures de pointe, de sortie de bureau, de 18 heures à minuit, le soir, c'est quoi, la fluidité du monde puis les piétons?

Puis, de toute façon, je termine là-dessus, l'autre affaire, c'est toujours le même concept, globalement, de ne pas permettre à des gens de prendre une responsabilité personnelle. Moi, je suis un défenseur, de temps en temps, que des individus ont le droit de prendre une responsabilité personnelle... puis laissez-moi l'assumer. C'est une expression, évidemment: laissez-moi l'assumer, la responsabilité personnelle!

Dernier point, au niveau de ce que vous appelez les impacts plutôt négatifs, ils sont liés à un secteur, vous avez raison: la sécurité. Ça, je n'en disconviens pas, mais il me semble qu'il y aurait... Bien, ce n'est pas rien, encore là, si on le regarde... Bon, on a fait trois, quatre enquêtes dans les grands centres, puis je

reste. Il n'y a pas un chat, il n'y a pas de monde, mais ça ne fait rien, s'il y a un feu rouge, tu vas attendre, tu ne tourneras pas à droite sur un feu rouge même s'il n'y a pas un chat puis qu'il n'y a aucun danger puis qu'il n'y aurait pas de problème. Alors, je trouve que c'est trop global.

Dernier point, quand on me dit: «Ce n'est qu'un phénomène anglo-saxon», j'ai de la misère à voir le péché. Tu sais, j'ai de la misère à voir le péché là-dedans, en disant: Bien, ça, c'est juste aux États-Unis puis ailleurs.

M. Brassard: Je n'ai pas dit que c'était un péché, j'ai fait un constat.

M. Gendron: Non, non. M. le ministre, je vous répète ce que...

M. Brassard: Je vous dis qu'ailleurs dans le monde ça ne se fait pas.

M. Gendron: Bien, et puis! Ce n'est pas un critère de référence, parce que je sais qu'il y a pas mal d'affaires...

M. Brassard: Non, mais c'est une réalité que je mets sur la table, tout simplement.

Le Président (M. Laurin): M. le ministre. Est-ce que vous avez terminé?

M. Gendron: Oui.

Le Président (M. Laurin): Bon! M. le ministre.

M. Brassard: Oui. D'abord, la très grande majorité des feux de circulation, ça se retrouve en zone urbanisée, 90 %, ça se retrouve en zone urbanisée. Par conséquent, les remarques sur la sécurité des piétons puis des cyclistes, là, ça vaut pour la très grande majorité des situations.

Deuxièmement, je comprends votre propos, hein! C'est encore une fois l'opposition au mur-à-mur. Mais, en matière de conduite automobile, c'est peut-être un domaine où le mur-à-mur est requis parce que ça risque de créer de la confusion dans la conduite automobile si vous faites... si vous avez une diversité de règles sur le territoire. Et un conducteur abitibien pourrait bien être habitué à virer à droite sur un feu de circulation à Val-d'Or ou à Senneterre — je ne sais pas s'il y en a à Senneterre — mais, s'il s'en va à Montréal, parce qu'il y a un réflexe qui s'est installé chez lui, s'il s'en va à Montréal, il va avoir tendance à maintenir sa pratique.

M. Gendron: Je vous dis que je vais en Ontario puis je n'ai pas le problème. Alors, pourquoi, pourquoi en Ontario, là, je serais correct de faire la distinction puis là je ne serais plus capable de la faire en ville? Voyons donc!

M. Brassard: En Ontario, c'est partout, c'est sur tout le territoire.

M. Middlemiss: M. le Président, j'avais l'intention, moi, vu qu'on va ouvrir le Code de la sécurité routière, j'avais l'intention de le soulever, ça. Je dois vous dire qu'en 1976 ou 1977 j'étais conseiller de la ville d'Aylmer. On avait passé une résolution demandant au gouvernement du Québec de permettre des virages à droite sur un feu rouge, parce que, dans la ville de Buckingham, à ce moment-là, au Québec, ça se faisait. Je vous dis que, dans l'Outaouais, où il y a 25 000 Québécois qui travaillent en Ontario, traversent à tous les jours, vont à Ottawa, ils font un virage à droite à tous les jours et ils reviennent au Québec. Et je me demande, les statistiques, est-ce que, dans l'Outaouais québécois, il y a plus d'infractions, de gens qui tournent à droite sur un feu rouge? Est-ce qu'il y a plus d'accidents? Donc, il me semble...

Et j'étais pour suggérer, moi, au ministre, en ouvrant le Code de la sécurité routière, pourquoi ne pas prendre une région-pilote, comme l'Outaouais, où, chaque jour, il y a au moins 25 000 sur une population de 400 000 qui le font puis reviennent? Et, pour les intersections où il y a beaucoup de piétons ou de cyclistes, bien, on met une flèche verte et, à ce moment-là, il n'y a pas de virage à droite qui est permis. Il y a toutes sortes de façons de le faire. Bien, moi, je ne vois pas pourquoi que... Est-ce que vous osez dire que les Québécois n'ont pas atteint cette maturité, qu'on ne peut pas faire cette distinction-là? Tu sais, j'espère que ce n'est pas ça, parce qu'on l'a fait dans l'Outaouais. Et pourquoi pas?

Et les économies, je suis convaincu, moi, comme le disait le député d'Abitibi-Ouest, que ça soit en fin de semaine, que ça soit les heures hors pointe, même ici, à Québec, des fois, j'arrive à un feu rouge, moi, puis j'attends là une minute et demie, il n'y a aucune auto qui passe. Donc, à ce moment-là, je me dis: Pourquoi pas? Et la ville de New York, ils ne l'ont pas; c'est à cause du volume de circulation des piétons. Ils ne l'ont pas, je comprends. On pourrait faire la même chose.

• (9 h 40) •

Parce que j'avais l'intention de le soulever vu qu'on va ouvrir le Code de la sécurité routière, on pourrait avoir un bon débat. Qu'on choisisse un projet-pilote, puis je pense que l'Outaouais, à cause du nombre de personnes qui changent de province chaque jour, deux fois par jour, et ils vont travailler là, conduisent en Ontario comme des Ontariens, selon la loi, puis ils reviennent au Québec le soir et conduisent comme des Québécois, en obéissant aux lois.

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

M. Brassard: M. le Président, je trouve que le député de Pontiac est très convaincu, peut-être même qu'il est très convaincant. Mais comment se fait-il qu'il a été au gouvernement pendant neuf ans et ministre des

Transports pendant deux ans puis qu'il ne l'a pas appliqué? Pourtant, lui, extraordinairement convaincu, vient de le démontrer. Il doit avoir des raisons. Il n'a pas réussi à convaincre son gouvernement. Il n'a même pas réussi, en étant titulaire des Transports pendant deux ans, à appliquer cette mesure-là. Alors, là, il y a quelque chose, là. Il y a sûrement des motifs sérieux.

M. Middlemiss: On n'aime pas le message, on attaque le messenger, hein, M. le Président? On n'aime pas le message, on attaque le messenger.

M. Brassard: Non, ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: C'est très malheureux, là.

M. Brassard: Non, non, ce n'est pas partisan, mon affaire.

M. Middlemiss: Malheureux. On n'aime pas... Bien non. Aie!

M. Brassard: C'est simplement, encore une fois, je rappelle une réalité. Si vous ne l'avez pas fait, c'est parce qu'il y avait des bonnes raisons. C'est ça que je dis.

M. Gendron: ...ça, je n'ai jamais été ministre des Transports.

M. Middlemiss: M. le Président, c'est juste pour vous dire...

M. Brassard: Peut-être. Non. Sauf que...

M. Middlemiss: Le même rapport existait.

M. Brassard: ...ça veut dire que ce n'est pas si simple que ça. C'est ça que ça signifie.

M. Middlemiss: M. le ministre, le même rapport existait. Je n'étais pas d'accord avec ce rapport, je dois vous le dire, personnellement, mais il y avait d'autres de nos collègues. Et, à un moment donné, on l'a discuté, ça. On voulait, puis... Là, je vous le dis, je vous le dis en toute honnêteté, on ouvre le Code de la sécurité routière, pourquoi ne pas en profiter puis aller voir dans la réalité, là, pas juste des statistiques, dans la réalité des choses? Qu'on le fasse et, si ça ne fonctionne pas, si le rapport a raison, les statistiques ont raison, qu'on l'oublie, qu'on ne procède pas plus loin. Il me semble qu'on est assez responsables, au Québec, pour être capables de conduire comme les Ontariens puis les Américains. On le fait. On va tous en Floride ou dans les États. On le fait. Comment ça se fait qu'on ne pourrait pas le faire chez nous?

M. Brassard: Je n'ai pas d'objections, moi, M. le Président, à ce qu'on reprenne le débat. Je n'ai pas

d'objections à ce qu'on réexamine cette question. On pourra d'ailleurs le faire dans le cadre du débat qui aura lieu sur des amendements substantiels que je compte d'ailleurs apporter au Code de la sécurité routière. Ça pourra être une très belle occasion de refaire ce débat-là sur le virage à droite aux feux de circulation, mais d'autres aussi. Il y a un débat à faire également sur le port du casque pour les cyclistes. Ça aussi, c'est controversé. Ça pourra se faire aussi à cette occasion-là.

Autrement dit, je ne suis pas opposé, moi, à reprendre le débat. Mais je vous dis qu'il faut faire preuve de prudence là-dedans parce qu'il y a quand même des études... Vous dites... les statistiques. Bien, les statistiques, ça porte sur des blessures, ça porte sur des personnes. Derrière les statistiques, il y a des personnes. Quand on affirme dans une étude sérieuse que ça risque d'augmenter le nombre de piétons blessés et le nombre de cyclistes blessés, c'est sûr que c'est des statistiques, 44 %, 50 %; c'est des statistiques. Mais, quand on écarte les statistiques, on arrive à des personnes, à des enfants, à des adolescents blessés, souvent gravement. Alors, je pense que, dans ces circonstances et face à une telle réalité, il faut, oui... Refaisons le débat, reprenons la discussion, mais faisons-le avec beaucoup de prudence et en examinant bien la problématique sous tous ses angles puis en prenant bien soin de dégager des consensus.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Dubuc.

Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)

M. Morin (Dubuc): Merci, M. le Président. Moi, je voudrais revenir sur le transfert du réseau local. Parce que le député a davantage parlé de l'histoire, mais, moi, je voudrais surtout parler de ce qui s'en vient puis de ce qui ne s'en vient pas, forcément.

Je crois avoir compris, à moins que j'aie mal saisi, lorsqu'on a parlé, tout à l'heure, des parachèvements... Le ministre... Je crois avoir compris qu'il a dit qu'il s'agissait d'un certain nombre de projets qui avaient été engagés ou commencés l'an passé et qui doivent être parachevés, pour 5 000 000 \$. Si c'est ce que le ministre a dit, j'ai de la difficulté à saisir ça, parce que, à mon sens, lorsqu'on parle de parachèvements pour 5 000 000 \$, on doit faire référence à des projets qui ont été entamés, qui ont été débutés avant le transfert du réseau, soit en 1991, parce que, après ça, je ne vois pas en quoi le ministre pourrait se réserver un montant de 5 000 000 \$ pour des parachèvements pour des dossiers qui ont été commencés l'an passé.

Il faut obligatoirement que la liste que vous avez, lorsqu'on parle de parachèvements, qu'il s'agisse de dossiers ou de projets commencés avant le transfert. Et quand j'ai entendu le nom, boulevard Henri-Bourassa, je ne vois pas ce que ça vient faire dans le dossier du transfert du réseau routier. Voilà une première question.

Je vais poser la deuxième tout de suite. On sait qu'avec 12 000 000 \$ plus 3 000 000 \$ discrétionnaires au ministre pour des projets dits urgents en particulier... 15 000 000 \$, c'est moins du tiers de ce dont nous pouvions profiter au cours des trois dernières années. Tout à l'heure, le ministre a dit qu'il avait fait ça pour éviter la coupure trop brutale, mais vous conviendrez que ce n'est pas non plus en douceur. Alors, comme 12 000 000 \$, pour l'ensemble des municipalités concernées, ça peut mettre les députés dans des situations très difficiles pour partager, mettons, ce que nous avons à faire du temps où j'étais dans l'opposition, mettons, environ 500 000 \$ par année, là, ce serait environ 150 000 \$ pour une vingtaine de municipalités. Imaginez ce que ça peut vouloir dire.

Donc, je repose la question au ministre. Considérant que le programme de prise en charge en a encore pour deux ans, considérant que, dans deux ans, nous serons probablement en situation de réforme de la fiscalité municipale, le ministre ne pense-t-il pas qu'il eût été fort à propos de maintenir le programme d'amélioration pour deux ans? Qu'il l'aurait fait arrimer avec la fin du programme de prise en charge et une éventuelle réforme de la fiscalité municipale?

Donc, deux ans, considérant, évidemment, les montants fort réduits, mais, quand même, deux ans, ça aurait permis aux députés et aux municipalités de planifier. Ce que le député n'aurait pas pu octroyer aux municipalités cette année, il aurait pu quand même dire: Voici, on peut recevoir tel projet, mais payable seulement dans deux ans. Ça aurait permis la brisure beaucoup plus en douceur que ce que ça l'est à l'heure actuelle.

Donc, à ce moment-là, je fais rappel au ministre d'abord d'expliquer les parachèvements...

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

M. Morin (Dubuc): Oui.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que vous pourriez abréger parce qu'il y a encore d'autres questions. Le temps passe.

M. Morin (Dubuc): Oui, j'ai vu ça. Vous avez... D'ailleurs, quand j'écoute, je trouve que le temps passe encore beaucoup plus vite que quand on parle. C'est évident.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Alors, des explications sur le parachèvement et, bien, les intentions, si le ministre est en mesure de nous les avouer immédiatement ou, à moins qu'il réserve une surprise un peu plus tard. C'est toujours bienvenu même si ça nous fait attendre un peu.

M. Brassard: Sur les parachèvements, très brièvement, il s'agit essentiellement de projets qui ont été

initiés à partir de l'enveloppe du ministre. Je n'ai pas l'année. Je ne sais pas quand. Je ne sais pas si c'est l'an passé ou il y a deux ans. C'est le cas, entre autres, du boulevard Henri-Bourassa, à Montréal. C'est à partir de l'enveloppe du ministre. C'était 10 000 000 \$ à l'époque. Là, vous le savez, c'est réduit à 3 000 000 \$. Ça, c'est pour les parachèvements.

Pour l'autre volet de la question, qui est intéressant. C'est vrai que ce n'est peut-être pas... Vous avez sans doute raison sur les termes, ce n'est pas une rupture brutale, mais ce n'est peut-être pas non plus une transition en douceur. Ha, ha, ha! J'en conviens volontiers, mais, encore une fois, je vous rappelle dans quelle perspective ça se situe. Le ministère des Transports a été tenu de contribuer à l'effort de redressement des finances publiques pour 260 000 000 \$ de compressions... sur la moitié de son budget seulement, à peu près, puisque l'autre moitié, il y en a une moitié, presque 1 000 000 000 \$, qui est incompressible. Alors, c'est un effort considérable et, forcément, ça se répercute aussi sur des programmes comme le programme d'amélioration du réseau municipal.

● (9 h 50) ●

L'an prochain, on va être sans doute aussi aux prises avec des commandes ou des demandes du Trésor, je ne sais pas de quel ordre, mais ça me surprendrait... Vous savez fort bien que l'opération qu'on a enclenchée ne s'étale pas juste sur un an.

Cependant, je conviens avec vous que votre suggestion est pertinente, celle qui consiste à dire qu'il y a 12 000 000 \$ cette année. Si on pouvait donner l'engagement au député que, l'an prochain, il y aura une enveloppe de même grandeur, ça pourrait permettre au député de jouer sur deux ans. C'est pas bête. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui que j'acquiesce à cette requête, mais je pense que ça mérite d'être examiné, d'être regardé, et on pourra, à ce moment-là, vous informer de ma réflexion ultérieurement. Ce n'est pas une idée stupide.

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

Autres sujets

M. Middlemiss: Oui, M. le Président, vu que le temps avance et qu'il y avait d'autres... Je voulais juste mentionner au ministre que, dans le cas de la sécurité routière, le port du casque de vélo, ça aussi, c'était une suggestion que j'aurais demandé de faire au moment où on va ouvrir le Code de la sécurité routière, ainsi que le virage à droite.

Il y avait toute l'autre, aussi... Est-ce que ça va être le temps aussi de regarder l'abolition des cours de conduite? Je ne veux pas élaborer, je pense qu'on aura peut-être le temps à ce moment-là de le faire. Et est-ce que le ministre a l'intention d'avoir, veut prendre l'engagement d'avoir des consultations générales sur le Code de la sécurité routière?

Ceci étant dit, est-ce que je peux continuer? Après ça, je voudrais être certain de parler de... L'autre, c'est qu'on a parlé de protocole d'entente avec le gouvernement fédéral. Il y en a un dans l'Outaouais où il reste 90 000 000 \$ à dépenser, une entente qui a été signée en 1972, qui a été reconduite en 1978, et dont les grands projets... On parle de l'autoroute 50, je pense qu'il reste un petit bout de l'autoroute 50, il y a l'axe McConnel—Laramée, il y a le boulevard La Vérendrye, il y a l'autoroute 5, il y a le boulevard Cité des jeunes. Qu'avons-nous cette année dans la programmation pour l'Outaouais dans l'entente Québec-Canada?

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

M. Brassard: Oui. D'abord, sur la première question, les amendements au Code de la sécurité routière sont suffisamment substantiels pour exiger une consultation. Est-ce qu'elle sera générale ou particulière, avec une bonne liste? Je ne pourrais pas vous le dire aujourd'hui, mais c'est clair que c'est tellement substantiel qu'on doit permettre à un bon nombre d'intervenants qui s'intéressent à toutes ces questions-là de pouvoir venir témoigner en commission.

(Consultation)

M. Brassard: Bien, alors, il y a un solde à recevoir de 1 129 000 \$, donc il y a une facture à recevoir de 1 129 000 \$. Il n'y a pas de projet cette année dans le cadre... L'enveloppe qui reste est plus importante que ce que vous évoquiez, c'est de 180 000 000 \$, 50-50, il n'y a pas de projet cette année, et le fédéral nous a avisés, a avisé le gouvernement québécois, non pas...

M. Middlemiss: Il y a 3 400 000 \$ de disponibles par année.

M. Brassard: ...par écrit... avec retour de 3 000 000 \$ disponibles par année, maximum.

M. Middlemiss: C'est ça, oui. D'accord, je parlais de 90 000 000 \$.

M. Brassard: La part québécoise, la part du Québec. D'accord.

M. Middlemiss: Je parlais de ce qu'il y avait dans l'enveloppe fédérale. Donc, est-ce que c'est le hasard, M. le Président? J'ai eu ma programmation, moi, jeudi dernier, et j'ai vu un projet où, l'an passé, on avait indiqué qu'on dépenserait 2 000 000 \$ pour l'élargissement de la route 148, pour 2 000 000 \$. Ça n'a pas été fait. Cette année, on va en faire pour 150 000 \$. Et, ensuite, je vois que, dans l'enveloppe de l'entente fédérale, cette année, il n'y a rien qui va être fait. J'espère que c'est juste le hasard que, dans l'Outaouais, tu sais, il n'y a pas d'investissement. J'espère que c'est juste le hasard et que ce n'est pas le fait des choix de la population de l'Outaouais.

M. Brassard: Oui. Bien, on va faire l'appel d'offres cette année pour ce qui est de la 148...

M. Middlemiss: Oui, mais regardez. C'était dans... L'an passé, là...

M. Brassard: ...pour l'ensemble du tronçon.

M. Middlemiss: Bien oui. L'an passé, on avait pour 2 000 000 \$ de travaux. On ne l'a pas fait, puis, cette année, on revient encore. C'est des annonces, là. Tu sais, il me semble, avec des enveloppes fermées, puis je vous l'ai dit: On a laissé 20 000 000 \$, 20 000 000 \$ qui n'ont pas été dépensés. Pourquoi? Techniquement, c'était prêt. Pourquoi on ne l'a pas fait? Ça, c'est des choses, là, des questions auxquelles on devrait avoir des réponses.

Le Président (M. Laurin): Une réponse brève, M. le ministre.

M. Brassard: Réponse brève. Ça ne faisait pas partie de l'entente, ça. Ce projet-là ne faisait pas partie de l'entente. Bon.

M. Middlemiss: Non, non, non, du tout, du tout. Non, non.

M. Brassard: Alors, cette année, il y aura appel d'offres pour l'ensemble du tronçon.

M. Middlemiss: On va dépenser 150 000 \$ pour un projet qui était censé être fait l'an passé à 2 000 000 \$!

M. Brassard: Oui, mais, une fois le contrat accordé, ça va se faire.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre. Le temps imparti à la discussion des crédits du ministère des Transports étant écoulé, le moment est maintenant arrivé de soumettre à l'approbation des membres de la commission les divers programmes qui ont fait l'objet de nos études. Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le programme 3, Gestion interne et soutien, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Middlemiss: Adopté sur division.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le programme 4, Commission des transports du Québec, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le programme 5, Transports maritime et aérien, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le programme 6, Transport scolaire, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports est adopté?

M. Middlemiss: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Eh bien, ceci met fin à l'étude des crédits du ministère des Transports, et, dans quelques instants, nous procéderons à l'étude de l'élément 5 du programme 2, sous la responsabilité du ministère de la Métropole. Nous allons suspendre durant cinq minutes.

(Fin de la séance à 9 h 58)