



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

#### Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Audition du sous-ministre des Transports conformément  
à la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres  
et des dirigeants d'organismes publics (1)**

**Le jeudi 19 septembre 1996 — N° 27**

**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 jeudi 19 septembre 1996

## Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Guy Breton, Vérificateur général	1
Exposé du sous-ministre, M. Yvan Demers	2
Discussion générale	6
Réduction du budget d'amélioration du réseau routier local	6
Dessaisissement du fédéral en matière portuaire, aéroportuaire et ferroviaire	9
Réseau Québec Central	14
Coûts des dommages causés par les inondations de juillet	17
Charges permises sur les routes	18
Réfection des ponts municipaux	20
Construction de chaussées en béton de ciment	21
Organisation du 20e Congrès mondial de la route	21
Gestion de l'usine de signalisation	23
Transfert de l'entretien des ponts aux municipalités	26
Nécessité d'améliorer la signalisation routière	29
Vente de terrains et bâtiments excédentaires	31
Prolongement de l'autoroute 73	33
Projet de levée des servitudes de non-accès de l'autoroute 40, à Repentigny	34
Signalisation à l'entrée est de Val-d'Or	35
Transfert des aéroports fédéraux aux municipalités	36

## Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Robert Middlemiss  
M. Gabriel-Yvan Gagnon  
M. Gérard R. Morin  
M. André Pelletier  
M. Léandre Dion  
M. Robert Thérien  
M. Normand Poulin  
Mme Danielle Doyer  
M. Michel Rivard

- \* M. Liguori Hinse, ministre des Transports
- \* M. Henri Desmeules, idem
- \* M. Jean-Pierre Tremblay, idem
- \* M. Yvon Tourigny, idem
- \* M. Luc Crépeault, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 19 septembre 1996

**Audition du sous-ministre des Transports conformément  
à la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics**

*(Quatorze heures sept minutes)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je déclare ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements.

La commission est réunie afin d'entendre le sous-ministre des Transports, en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui. M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'aimerais rappeler les règles de l'audition. La séance va débiter par les remarques préliminaires. Nous entendrons ensuite le sous-ministre des Transports pour une durée de 20 minutes, puis, s'il y a lieu, les membres de la commission qui désirent formuler des remarques préliminaires, en respectant l'alternance, évidemment.

Une période d'échanges avec le sous-ministre des Transports suivra les remarques préliminaires jusqu'à 18 heures et, si nécessaire, le mardi 24 septembre 1996, de 14 heures à 18 heures, à la salle 1.38 de l'édifice Pamphile-Le May.

Peut-être, dans un premier temps, on pourra entendre M. le Vérificateur général.

Alors, les groupes parlementaires disposeront d'un temps de parole égal en respectant l'alternance, et le temps de parole inutilisé par un groupe parlementaire sera disponible pour l'autre groupe parlementaire. Le temps de réponse du sous-ministre des Transports sera imputé au temps de parole du représentant du groupe parlementaire qui pose la question.

Alors, je demanderais à M. le Vérificateur s'il veut bien nous faire quelques remarques préliminaires.

**Remarques préliminaires**

**M. Guy Breton, Vérificateur général**

**M. Breton (Guy):** D'accord. Alors, madame, messieurs. Plusieurs événements ont fortement marqué le ministère au cours des dernières années et ont influé sur ses façons de faire.

Il y a d'abord eu la dévolution du réseau routier local, en 1993, qui a entraîné que 33 000 km de routes ont été remis aux municipalités. Au même moment, une réorganisation administrative d'importance a créé quatre directions générales territoriales qui allaient désormais

assumer plusieurs responsabilités auparavant centralisées. Par conséquent, on a dû procéder à une nouvelle distribution des responsabilités et à une dispersion du savoir-faire.

Des coupures de postes et des réductions de budget ont obligé le ministère à répondre aux exigences de sa mission avec moins de ressources. En outre, une préoccupation plus grande quant à la sécurité a amené le ministère, de concert avec la SAAQ, à rédiger la politique de sécurité dans les transports. Cette politique définit les orientations et les priorités afin de réduire le nombre et la gravité des accidents. Le ministère est en voie de se doter d'un plan d'action pour concrétiser cette politique.

• (14 h 10) •

L'état du réseau routier et les contraintes budgétaires constituent des défis de taille pour le ministère quand ils ont une incidence importante sur la réalisation de sa mission. Des documents du ministère mentionnent les constats suivants quant à l'état du réseau routier: les ponts et les routes du réseau supérieur ont été construits il y a plus de 30 ans en moyenne; 24 % du réseau est déficient quant au confort de roulement et 47 % présente une imperfection géométrique, notamment quant à la largeur des accotements; 10 % des ponts sont jugés faibles par rapport aux charges permises; la valeur des dommages occasionnés par les accidents de la route atteint en moyenne près de 3 000 000 000 \$ par année. Le ministère doit donc composer avec ces réalités et trouver des façons de maintenir des infrastructures de transport sécuritaires et performantes.

Au cours des dernières années, nos vérifications ont couvert des secteurs importants du ministère soit en raison des ressources qu'ils accaparent ou de leur incidence sur la mission du ministère. C'est ainsi que, depuis 1993, nous avons traité du processus de planification des investissements et de programmation des projets relatifs au réseau routier, des opérations d'arpentage, de la gestion des immeubles excédentaires du ministère, du contrôle du transport routier, de la sécurité du réseau routier et de la gestion des chaussées.

Ces vérifications ont permis de faire des recommandations au ministère. Permettez-moi d'en rappeler quelques-unes. Au terme de notre vérification de 1992-1993, nous avons recommandé au ministère d'obtenir des données suffisantes et d'utiliser des outils appropriés afin de permettre la planification adéquate de ses investissements dans le réseau routier. Nous lui avons aussi recommandé de prendre les mesures nécessaires pour réaliser les projets planifiés.

En matière d'arpentage, nous avons recommandé d'envisager l'utilisation de technologies de pointe et de s'assurer que l'organisation du travail favorise

l'économie. Une autre recommandation visait la révision de la gestion des immeubles excédentaires.

En 1995-1996, nous avons effectué un suivi de ces recommandations et nous avons constaté que le ministère a pris des mesures pour obtenir les données nécessaires à la planification. En outre, il dispose maintenant des outils permettant de déterminer les investissements requis pour l'atteinte des objectifs qu'il se fixe. Toutefois, le ministère éprouve toujours des difficultés à respecter sa programmation pluriannuelle de base et plusieurs projets prioritaires inscrits à la planification annuelle ne sont pas réalisés.

Le ministère a déterminé les mesures à mettre en place pour effectuer ses opérations d'arpentage de façon plus économique. Il lui reste toutefois à procéder à l'implantation de ces correctifs. Il a également commencé à élaborer des moyens pour améliorer la gestion des immeubles excédentaires et pour disposer de ceux qu'il ne prévoit pas utiliser.

Notre vérification de la sécurité du réseau routier en 1994-1995 nous a amenés à recommander au ministère de mettre en place un plan d'action afin d'atteindre les objectifs de la politique de sécurité dans les transports. De plus, nous lui avons suggéré de corriger les éléments d'insécurité du réseau routier et, à tout le moins, d'éviter d'y ajouter des éléments non sécuritaires.

Les principales recommandations que nous avons faites à cet égard se rapportaient aux obstacles en bordure de la chaussée, au marquage des chaussées, à l'éclairage, à l'élimination de l'ornierage et au pavage des accotements aux endroits les plus dangereux. Nous avons aussi demandé de s'assurer que la signalisation routière de l'ensemble du réseau québécois soit adéquate et conforme aux normes.

En ce qui a trait à la gestion des chaussées, nous avons recommandé au ministère, dans notre rapport du printemps de 1996, de se doter d'un système de gestion de chaussées afin de donner à ses interventions un rendement optimal, de se procurer des données complètes et fiables et de mieux déterminer les besoins d'intervention sur les chaussées. D'autres recommandations touchaient les études que le ministère devrait faire avant de réaliser des interventions majeures et les analyses coûts-avantages qui lui donneraient l'assurance que ses investissements permettent un rendement maximal. Nous avons aussi préconisé un meilleur entretien des chaussées en insistant sur les systèmes de drainage, sur le scellement des fissures et sur l'entretien des chaussées en béton de ciment.

Le 3 septembre dernier, la commission du budget et de l'administration a procédé à l'examen de mon rapport pour l'année 1995-1996 et elle a soulevé des commentaires, notamment au sujet de la planification et de la programmation des travaux sur le réseau routier et de l'évaluation des interventions sur le réseau. Certains sujets ont d'ailleurs été portés à l'attention de cette commission par la lettre que le président de la commission du budget et de l'administration vous a fait parvenir le 5 septembre, Mme la Présidente.

Cet intérêt des parlementaires pour les sujets que mes rapports abordent est encourageant, et le fait qu'on désire en effectuer un suivi témoigne du souci des parlementaires pour l'amélioration de la gestion.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le président... Vérificateur, c'est-à-dire.

Alors, je demanderai maintenant à M. le vice- le sous-ministre des Transports de bien vouloir faire ses remarques préliminaires. Je dors, ce matin.

#### Exposé du sous-ministre, M. Yvan Demers

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, je vous remercie de me donner l'occasion d'exposer le point de vue du ministère des Transports devant cette commission parlementaire.

J'aimerais tout d'abord vous présenter les collaborateurs qui m'assistent dans la gestion du ministère et qui, plus immédiatement, m'ont aidé dans la préparation de cette présentation.

À ma droite, M. Jean-Pierre Tremblay, directeur général adjoint aux infrastructures; à ma gauche, mon adjoint, M. Gilles Roussy; le secrétaire du ministère, M. Pierre Perron; et les sous-ministres adjoints, qui sont ici présents: M. Luc Crépeault, sous-ministre adjoint pour l'ouest du Québec; M. Henri Desmeules, directeur général par intérim pour Québec; M. Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint pour Montréal; M. Jean Mercier, sous-ministre adjoint au service à la gestion; M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint à la planification et à la technologie. M. Alain Vallières, qui est également sous-ministre adjoint pour la région est du Québec, ne peut malheureusement être ici cet après-midi. Un certain nombre de directeurs et d'autres collaborateurs pourront également m'assister tout au long de cette audition.

J'aimerais tout d'abord esquisser un portrait rapide de l'importance des transports dans l'économie du Québec et situer brièvement le contexte dans lequel le ministère des Transports doit jouer son rôle.

D'instinct, on imagine bien que le transport conditionne les échanges économiques qui se produisent quotidiennement, autant à l'intérieur du Québec qu'avec des partenaires situés principalement dans le reste du Canada et aux États-Unis. Certains paramètres clés viennent appuyer cette perception intuitive à l'effet que la présence d'infrastructures et de systèmes de transport fiables, efficaces et concurrentiels constitue une condition essentielle à la valorisation des ressources économiques d'un pays. On estimait, en 1994, à plus de 250 000 le nombre de salariés dans le secteur des transports et des activités connexes. Par ailleurs, selon l'enquête de Statistique Canada de 1992, les dépenses en transport des ménages québécois représentaient 17 % des dépenses totales de consommation courante.

La mission du ministère des Transports consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés,

fiables et sécuritaires qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions et qui s'harmonisent avec les préoccupations d'aménagement du territoire et d'environnement.

Nos choix stratégiques découlant de notre mission sont les suivants: stimuler le développement socio-économique de chacune des régions du Québec en assurant la présence de services adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises; assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et des équipements de transport; développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises avec un souci du respect de l'environnement; orienter la recherche et le développement technologique vers les besoins prioritaires liés à la mission du ministère; associer et soutenir le personnel et valoriser sa contribution à l'amélioration de la performance de l'organisation.

Quant à nos valeurs de gestion, elles font référence à la qualité, à l'intégrité, à la solidarité et au partenariat. Particulièrement, sur cette question des valeurs, le ministère a fait des efforts marqués qui donnent des résultats.

● (14 h 20) ●

Les activités du ministère sont regroupées dans six grands programmes budgétaires que vous connaissez bien. Je me contenterai de les nommer et de situer leur importance budgétaire. Le programme 1, Systèmes de transports terrestres, 282 700 000 \$; le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, 801 000 000 \$, plus 75 000 000 \$, évidemment, qui a été attribué lors du dernier discours du budget; le programme 3, Gestion interne et soutien, 83 200 000 \$; le programme 4, Commission des transports, 9 100 000 \$; le programme 5, Transports maritime et aérien, 47 200 000 \$, et le programme 6, Transport scolaire, 443 500 000 \$.

Comme vous le savez, le ministère a procédé, il y a trois ans, à une restructuration majeure de son organisation, qui a produit la configuration toujours en vigueur aujourd'hui. On y retrouve donc quatre directions générales territoriales placées chacune sous la responsabilité d'un sous-ministre adjoint. Ces quatre grandes unités se répartissent en 15 directions territoriales de qui relèvent l'ensemble des activités opérationnelles touchant le réseau routier et la plupart des autres modes de transport.

Pour une meilleure desserte du territoire et une communication accrue avec les clientèles, ces directions chapeautent des centres et des sous-centres de services. Deux autres directions générales regroupent les activités de portée plus générale et agissent à la fois en soutien aux directions générales territoriales et en conseil à l'autorité du ministère: la Direction générale de la planification et de la technologie est vouée plus spécialement aux activités de planification, de conception, de politique, d'encadrement de même que d'expertises techniques dans divers aspects des transports; la Direction générale des services à la gestion assume la bonne

marche des grands systèmes relatifs aux ressources: ressources humaines, matérielles, financières, informationnelles et communicationnelles. Cette réorganisation découlait de la démarche de gestion stratégique entreprise en 1990, de la dévolution de la voirie locale vers les municipalités en 1993 et du respect des objectifs du gouvernement en matière de réduction d'effectifs. Elle s'est traduite par une diminution de 1 385 postes réguliers, dont près de 360 postes d'encadrement et 1 250 postes saisonniers.

Au chapitre des postes d'encadrement, il s'agit d'une réduction de plus de 40 %. Il faut rappeler que, en 1974, le ministère des Transports comptait plus de 12 000 employés permanents et entre 7 000 et 8 000 employés occasionnels, alors qu'il comprend aujourd'hui 5 652 postes permanents et 1 342 occasionnels à temps complet. Le taux d'encadrement a été ramené à un ratio de un pour 10 à un pour 15. La réorganisation s'est traduite par une amélioration des relations avec nos divers partenaires, par une prise en charge accrue des responsabilités par les employés sur le territoire et par un meilleur positionnement du ministère face aux nouvelles technologies.

J'aimerais vous énumérer brièvement quelques-unes de nos grandes priorités. La première de celles-ci est l'élaboration des plans de transport. Dans le but de partager avec ses partenaires une vision commune des transports et d'arrêter avec eux des stratégies d'intervention, le ministère a entrepris l'élaboration de plans de transport régionaux. Ceux-ci visent une planification intégrée des systèmes et des infrastructures de transport des personnes et des marchandises ainsi qu'une meilleure prise en compte de l'interaction entre les transports, l'aménagement du territoire, le développement économique des régions et l'environnement.

Les plans de transport facilitent l'harmonisation et la priorisation des interventions. L'information qui se dégage de la démarche d'élaboration d'un plan de transport sert également d'éclairage pour les décisions nécessaires à plus court terme. Depuis 1992, le ministère a initié l'élaboration de neuf plans de transport. Ceux des régions de Montréal, de Québec, de l'Outaouais, de la Côte-Nord, des Laurentides sont en voie de réalisation ou de finalisation alors que ceux des régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Côte-Nord et de l'Estrie sont en phase de démarrage. Le ministère entend également développer un plan de transport national qui intégrera des orientations pour chacun des modes de transport.

Comme deuxième priorité, je veux mentionner notre souci, au ministère, d'améliorer la qualité de la gestion du réseau routier. Le ministre Jacques Brassard a évoqué devant vous, lors de l'étude des crédits, les contraintes qui s'exercent sur les ressources financières affectées au réseau routier. Ces ressources demeurent insuffisantes en dépit de l'ajout annoncé dans le dernier budget. C'est pourquoi le ministère dirige davantage ses interventions vers l'entretien et la réfection du patrimoine routier, vers la sécurité des aménagements et vers

l'amélioration de la fluidité de la circulation plutôt que vers le développement du réseau.

Pour la période quinquennale 1996-2001, le ministère s'est fixé pour objectif le maintien de la qualité du réseau routier, soit la stabilité, la qualité de roulement des chaussées, l'optimisation de la vie utile des ouvrages par un entretien préventif judicieux, une contribution significative à l'amélioration du bilan routier par la réhabilitation des secteurs à risque et l'utilisation optimale des infrastructures existantes.

Au confluent des préoccupations de planification, de sécurité routière et de conservation des infrastructures, le ministère a entrepris une démarche visant une meilleure gestion des corridors routiers, principalement par le contrôle accru des accès. Il s'avère en effet que 2 500 km du réseau routier supérieur ont perdu leur fonctionnalité initiale, et ce phénomène est encore plus criant dans les agglomérations urbaines. Cette opération est effectuée en concertation avec les municipalités locales et régionales qui sont incitées à prendre en compte les préoccupations du ministère dans leur gestion de l'aménagement du territoire. Un lien plus étroit sera établi, nous le souhaitons, entre l'affectation des zones bordant le réseau routier, l'émission du permis de construction par les municipalités et la délivrance par le ministère du permis d'accès au réseau routier.

Le ministère a entrepris également depuis 1994 de développer un système de gestion de chaussée afin de remédier aux lacunes identifiées à ce titre. Le système vise l'élaboration d'une stratégie pluriannuelle optimale des interventions sur le réseau routier. La base du système repose sur les données techniques en regard de l'uni, de la fissuration, de la dégradation, de l'ornierage, du trafic, etc., et des données historiques sur les interventions et sur l'évolution dans le temps de l'état de la chaussée. Le plan d'action est en marche depuis l'automne 1994 et, selon l'échéancier fixé, l'implantation du nouveau système de gestion est prévue pour la fin de l'exercice 1996-1997 et le suivant.

L'amélioration de la qualité est une valeur fondamentale de gestion et donne lieu à des actions tangibles de la part du ministère dans les opérations qu'il réalise ou qu'il fait réaliser. Le ministère a fait des pas de géant depuis les quatre ou cinq dernières années en termes d'acquisition d'expertise, de la mise au point de nouveaux matériaux, particulièrement dans le domaine des mélanges bitumineux. D'ailleurs, le Laboratoire des chaussées et le Service de la conception des structures ont été certifiés par le Bureau de normalisation du Québec à la norme ISO 9002. Pour accroître la qualité des ouvrages réalisés pour le compte du ministère, les entrepreneurs sont davantage responsabilisés lors de la réalisation des travaux. Entre autres, nous exigeons, à partir du premier avril 1997, des entrepreneurs exploitant une centrale d'enrobage bitumineux que celle-ci soit accréditée selon la norme d'assurance-qualité ISO 9002.

En matière de financement de nos interventions, nous devons examiner des solutions nouvelles. La création d'un fonds de conservation et d'amélioration du

réseau routier annoncée dans le dernier budget et mise en application par la suite ouvre des perspectives intéressantes à cet égard.

Conformément à son plan stratégique 1994-1997, le ministère a décidé d'accroître la productivité de la recherche en privilégiant le transfert technologique. En ce sens, il a mis sur pied, récemment, le Centre québécois de transfert de technologie routière. Ce Centre a pour mission de s'assurer que les nouvelles technologies, les résultats de recherche et le savoir-faire développé dans le domaine routier soient intégrés dans ses opérations. Ceci permettra un transfert de connaissance et de technologie entre les directions du ministère, les municipalités et divers intervenants des secteurs parapublics et privés. Le Centre étant membre du Réseau mondial d'échanges, dont le secrétariat se trouve à Montréal depuis septembre dernier, peut ainsi servir de liaison entre le ministère et les autres centres de transfert technologique à travers le monde.

La sécurité routière est également une priorité constante et majeure au ministère. Après le dépôt en 1995 d'un bilan routier fort encourageant, dont nous pourrions parler plus abondamment, selon le choix de la commission, le ministère a dévoilé, en avril 1995, une politique intégrée de sécurité routière. Cette première, à l'initiative du ministère, a été réalisée conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec et en consultation étroite avec les intervenants externes les plus concernés tels les corps policiers, les associations de transport et les municipalités. La politique vise à améliorer de 25 % le bilan routier d'ici l'an 2000, ce qui veut dire une réduction du nombre de décès à 750 ou moins et de blessés graves à 5 000 ou moins. À cet égard, nous sommes à compléter la mise en place d'un système de données sur la localisation des accidents de même qu'un processus plus perfectionné d'analyse des sites d'accidents. Ces actions prioritaires sont accompagnées d'une gamme d'activités dont un programme de formation en sécurité et une politique de suivi et de traitement des rapports des coroners qui a été révisée récemment.

Comme priorité dans les domaines complémentaires au réseau routier, nous visons une meilleure intégration des modes de transport collectif. Nous examinons actuellement un projet d'intégration des différents modes de transport collectif nous permettant d'améliorer l'efficacité des différents services de transport sur le territoire par une meilleure gestion des équipements disponibles. Outre une meilleure gestion du transport des personnes, l'intégration des modes vise également à rapprocher le citoyen de la prise de décision, c'est-à-dire donner aux régions les outils nécessaires pour planifier et organiser les services de transport sur leur territoire.

C'est également une priorité au ministère que de faire valoir les intérêts du Québec en regard des politiques fédérales en matière de transport. Nos champs d'intervention et nos façons de faire sont déjà remises en question par des décisions récentes du gouvernement fédéral qui viennent modifier le contexte dans lequel le

ministère devra se positionner parmi les autres partenaires du transport et planifier les transports sur son territoire. Le gouvernement fédéral a entrepris une vaste réforme de son programme maritime. De nombreux ports seront transférés ou abandonnés. Les armateurs naviguant sur le Saint-Laurent et le Saguenay devront désormais payer des frais pour les services de la Garde côtière. L'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent pourrait même être dévolue à une entité commerciale. Tous ces changements augmenteront les coûts pour l'industrie, et le ministère sera directement affecté via les opérations de la Société des traversiers du Québec.

● (14 h 30) ●

Par ailleurs, la loi fédérale modifie la procédure d'abandon des lignes ferroviaires. Elle force les gouvernements à décider, dans un délai très court, d'acquiescer les lignes que les compagnies ferroviaires veulent abandonner s'ils veulent en empêcher le démantèlement. Elle fixe cependant le coût d'achat à la valeur nette de la récupération.

L'autorité fédérale ayant décidé de se retirer du domaine des infrastructures, le gouvernement du Québec devra, dans les plus brefs délais, arrêter une politique sur le maintien de certaines infrastructures ferroviaires essentielles à son développement économique.

Finalement, dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, le gouvernement fédéral procède depuis quelques années à un vaste exercice de désengagement devant mener soit à la remise à des intérêts locaux de la gestion des aéroports les plus importants ou à un transfert complet de propriété, préférablement à des municipalités pour ce qui est des aéroports régionaux et locaux. Toutes ces décisions du gouvernement fédéral sont susceptibles d'influencer l'avenir du transport aérien au Québec et d'avoir des impacts directs sur les actions du ministère.

Une autre de nos grandes priorités est d'améliorer la qualité de nos relations avec nos partenaires et avec les citoyens. L'approche à développer avec les clientèles et les partenaires est cruciale dans l'amélioration du processus de gestion et dans la mise en place des changements commandés par la conjoncture. Le ministère a voulu démontrer sa volonté de se rapprocher de ses clientèles quand il a mis son pied dans chacune des directions territoriales un service de liaison avec les partenaires et les usagers dont le rôle est d'établir et de maintenir des relations harmonieuses avec les usagers, les partenaires et avec les organismes de transport. En ce sens, l'élaboration des plans de transport, dans plusieurs régions du Québec, témoigne bien de notre désir d'agir en concertation avec le milieu. De même, le ministère a accru considérablement sa présence au sein des tables de concertation sur le développement régional et les tables réunissant les partenaires municipaux à l'échelle du Québec. Finalement, nos relations avec notre clientèle et nos partenaires sont appuyées depuis peu par un mécanisme de gestion des plaintes que nous avons mis en vigueur le 1er avril dernier. Nous avons

établi cet outil dans un souci d'améliorer la qualité des services offerts aux citoyens.

Enfin, Mme la Présidente, nous ne ménagons aucun effort pour améliorer notre productivité et nous utilisons divers moyens pour y arriver. L'un des ajustements importants amenés par les contraintes budgétaires est la réduction des dépenses de fonctionnement. Le ministère en avait alors fait état lors de l'étude des crédits. Des économies de près de 35 000 000 \$ ont été dégagées à même les dépenses touchant les traitements réguliers et occasionnels, les loyers, les ateliers mécaniques, etc.

Dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, le nombre de jours perdus en accidents du travail et en maladies professionnelles a diminué de façon considérable depuis quelques années. Nous y sommes allés d'expériences innovatrices dans l'utilisation de notre main-d'oeuvre. Dans les dernières années nous avons offert, avec l'accord du médecin traitant, à des employés rendus inaptes à exécuter leurs mandats habituels suite à un accident une affectation temporaire à des tâches pouvant être accomplies malgré leurs limitations fonctionnelles. En 1995, 2 200 jours de travail ont ainsi été récupérés, ce qui représente une économie d'environ 700 000 \$.

Dans le cadre de l'entente sur l'organisation du travail dans la fonction publique, le ministère, en collaboration avec les différents syndicats d'employés, a mis en place un comité ministériel sur l'organisation du travail que l'on appelle le CMOT pour explorer de nouvelles avenues en matière de relations de travail et de gestion des ressources afin de dispenser des services de qualité à meilleur coût.

Plusieurs dossiers ont fait l'objet de réflexions par les membres du CMOT. Toutefois, j'attire votre attention sur trois dossiers majeurs en cours: un mécanisme de cueillette et de traitement des suggestions; une démarche d'analyse relative à la question de la sous-traitance; l'élaboration de nouveaux aménagements de temps de travail dans le but de réduire les coûts reliés aux heures supplémentaires et à la durée de la semaine de travail. Ces deux derniers dossiers font présentement l'objet de discussions avancées avec nos partenaires syndicaux et devraient conduire, à court terme, nous l'espérons, à des ententes permettant d'atteindre nos objectifs d'économies.

Enfin, je vous informe qu'une étude menée depuis février 1996 en concertation avec des représentants des employés du Centre de signalisation de Québec conclut à la faisabilité et à la rentabilité de la conversion de l'usine de fabrication de panneaux en unité autonome de services. La gestion du parc d'équipement et des ateliers mécaniques a été identifiée comme deuxième candidate pour devenir une unité autonome de services. Le rapport du groupe de travail a été déposé en juin dernier. Nous avons mis en marche le processus de transformation de ces deux services en unités autonomes de services. Des économies appréciables en découleront.

En conclusion, Mme la Présidente, gérer, c'est prévoir. L'évolution actuelle de l'économie et de la société exige des gestionnaires d'organismes publics comme des sociétés privées qu'ils planifient leurs actions du présent et du futur immédiat en fonction d'une appréciation correcte de ce que leur réserve l'avenir. C'est pourquoi, dans un domaine aussi changeant que le transport, il est essentiel que nous fassions la lecture la plus adéquate possible de l'évolution de notre environnement.

Dans une approche prospective, nous avons amorcé au ministère, depuis un certain temps, une démarche de repositionnement stratégique envers nos partenaires et nos clientèles. Avant de statuer sur les formes de prestation de services qu'il sera appelé à fournir, le ministère se devait d'évaluer les changements structurels de ses clientèles comme le vieillissement, le dépeuplement des régions, la vitalité de certaines industries du transport, les exigences de soutien aux exportations, etc., et les effets du nouvel environnement de marché, tels la déréglementation, l'ALENA, l'entente de commerce interprovincial, etc. J'ai donc mandaté, il y a plus d'un an, une petite équipe multidisciplinaire pour effectuer une réflexion sur les orientations fondamentales que nous pourrions proposer pour disposer des services mieux ciblés aux citoyens de toutes les régions. Les domaines suivants ont été explorés: l'identification de réseaux stratégiques dans chacun des modes de façon à gérer plus efficacement les déplacements ayant une portée nationale; des hypothèses de partage de responsabilités avec des partenaires tant industriels qu'institutionnels ou municipaux; des formes d'organisation plus efficaces et simplifiées et plus près des besoins des citoyens; de nouvelles façons de concevoir le financement des infrastructures et des réseaux de transport qui suscitent la responsabilisation; l'application de mesures de gestion de l'offre et de la demande qui optimisent l'utilisation des moyens de transport. Le rapport final devrait apporter un éclairage important dans notre démarche de conciliation des contraintes budgétaires et des services de transport essentiels, le tout dans le cadre d'une réflexion à l'échelle gouvernementale sur l'organisation des services gouvernementaux.

Impliqué dans un ensemble de réflexions stratégiques et dans la recherche de solutions concrètes pour ces interventions de demain, le ministère des Transports veut également contribuer activement au sommet économique prévu à l'automne 1996. Nous avons préparé à cet égard un fascicule d'information sur les transports à l'intention des participants à la conférence socioéconomique et à la commission itinérante sur la fiscalité et le financement des services publics.

Gérer, c'est également décider et agir le plus rapidement possible lorsque la situation l'exige. C'est ce que nous avons dû faire au cours de l'été suite aux dégâts occasionnés par les pluies abondantes des 19 et 20 juillet dernier. Notre rôle a consisté non seulement à la remise en état des infrastructures de transport dont nous sommes responsables, mais également au rétablissement d'une accessibilité à des territoires sinistrés dans

le cadre de notre participation au comité interministériel des mesures d'urgence. Je tiens, à cet égard, à souligner le travail exemplaire réalisé par nos équipes. Finalement, le sinistre lui-même et l'obligation d'agir rapidement dans une situation d'urgence nous procurent un enseignement important sur des éléments que nous devons prendre en considération dans notre action régulière de façon à améliorer encore davantage la performance de nos interventions.

Voilà, Mme la Présidente, comment se présentent les principales préoccupations du ministère et les enjeux auxquels il aura à faire face au cours des prochains mois. Vous voyez également qu'il nous reste encore beaucoup de travail à accomplir. J'ai, cependant, la certitude que nous progressons rapidement. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Demers. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires du côté des membres de la commission ou on passe au questionnement? M. le député de Pontiac.

**M. Middleniss:** Si l'on veut, Mme la Présidente, je pense que, au lieu de faire des remarques préliminaires, on peut obtenir plus de renseignements à poser des questions et, du moins, moi, personnellement, je préférerais poser des questions que de faire des remarques préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Allez-y, M. le député de Pontiac, vous avez la parole.

### Discussion générale

**M. Middleniss:** Merci, Mme la Présidente. Je remercie le sous-ministre et son équipe de leur présence ici, aujourd'hui, ainsi que le Vérificateur général dans le but de, peut-être, démystifier et d'améliorer, si possible — je pense que c'est possible — la gestion du ministère des Transports.

### Réduction du budget d'amélioration du réseau routier local

Dans un premier temps, je pense qu'on a tous parlé des changements qui sont arrivés au ministère des Transports depuis le 1er avril 1993: dans un premier temps, le transfert du réseau routier aux municipalités qui a, par le fait même, réduit le besoin du personnel du ministère des Transports et aussi qui nous a permis de faire une réorganisation dans le but d'avoir plus de présence en région et qui devrait permettre de mieux refléter les besoins et peut-être d'accélérer l'exécution des travaux.

• (14 h 40) •

Ça fait déjà trois ans que nous avons transféré le réseau routier. Dans un premier temps, un an après les trois ans, le budget d'amélioration du réseau routier, un budget de l'ordre de 60 000 000 \$, est maintenant rendu, cette année, à 12 000 000 \$. Est-ce que le

sous-ministre peut m'indiquer — parce qu'on a entendu dire et le gouvernement nous indiquait que la raison pour laquelle on a réduit ça, c'est que le gouvernement précédent avait établi dans le temps que ce serait un programme qui durerait seulement trois ans — s'il y a une directive qui a été faite à cet effet-là et quand cette décision a été prise?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Demers.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Je vais essayer de brosser, pour l'ensemble du programme de subventions, les...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ma question est très spécifique. C'est l'amélioration...

**M. Demers (Yvan):** Sur l'amélioration?

**M. Middlemiss:** La prise en charge, ça, c'est cinq ans. Il reste encore une autre année. Les ponts, j'y viendrai après. Donc, c'est celui-là. À quel moment? Quelle directive? Qui a décidé que ça durait seulement trois ans? C'est ça.

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, il y a une décision qui avait été prise en 1993, par C.T., pour une période de trois ans, quant aux normes d'application du programme. Les trois ans étant terminés, une nouvelle décision était nécessaire, et cette décision-là a été prise pour permettre, si vous voulez, l'application du programme de subventions à partir de l'année 1996-1997 avec une réduction, c'est-à-dire un montant qui a été porté à 20 000 000 \$ pour l'année 1996-1997.

**M. Middlemiss:** Donc, Mme la Présidente, le sous-ministre m'indique qu'on a changé les normes. Le programme d'amélioration du réseau routier demeurerait, sauf que, après trois ans, on révisait les normes. Et quelles normes ont été révisées...

**M. Demers (Yvan):** Les normes de...

**M. Middlemiss:** ...pour permettre de réduire de 60 000 000 \$ à 20 000 000 \$?

**M. Demers (Yvan):** Les normes s'appliquaient, au départ, pour trois ans, tel que la décision avait été prise au début. Donc, c'était une décision qui durait trois ans et qui se devait d'être reconsidérée par le gouvernement au bout des trois années, ce qui a été fait. Et le gouvernement a décidé de porter le montant affecté à l'enveloppe d'amélioration à 20 000 000 \$ à partir de l'exercice 1996-1997.

**M. Middlemiss:** Et la période, ça a été reconduit pour combien de temps? Un an? Trois ans? Quatre ans?

**M. Demers (Yvan):** Pour un an.

**M. Middlemiss:** Un an seulement. Si je ne me trompe pas, le programme d'amélioration était basé sur les critères de l'état du réseau routier au moment où on l'a transféré, et il me semblait que c'était de l'ordre de, grosso modo, 1 000 \$ le kilomètre, mais dépendant de l'état du réseau au moment où on l'a transféré. Et, donc, à ce moment-là, c'est ces normes qui pourraient changer, qui pourraient déterminer que, au lieu de 50 000 000 \$ ou 60 000 000 \$, c'est 20 000 000 \$. Est-ce qu'on a fait une évaluation de l'amélioration du réseau routier avant de prendre cette décision-là?

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, j'aimerais faire une petite distinction par rapport à ce que le député a mentionné. C'est que le programme de prise en charge était, lui, basé sur une évaluation non pas de la qualité du réseau au moment où le transfert a été fait, mais sur une évaluation d'un indice relatif de difficulté d'une municipalité à l'autre pour rechercher une équité dans le quantum de subventions versées pour la prise en charge. Ce n'était pas une évaluation de qualité, c'était une évaluation d'un coefficient de difficulté d'entretien, et les montants de subvention pour la prise en charge versés à chacune des municipalités étaient basés sur ces évaluations là de coefficient relatif de difficulté et aussi de la richesse relative de chacune des municipalités.

Pour ce qui est du programme d'amélioration, le montant de l'enveloppe de 50 000 000 \$, au départ, du programme avait été fixé à partir des montants que versait le ministère des Transports à l'époque où il avait la responsabilité de ce réseau-là. Le gouvernement, dans son obligation, je dirais, de comprimer ses dépenses, a dû, du côté du budget du ministère des Transports, baisser les budgets du ministère des Transports, comme il a abaissé les budgets de l'ensemble des ministères, et il a pris la décision, pour ce qui est du budget d'amélioration, d'imposer une baisse de ce côté-là, du côté de l'amélioration, et non pas du côté des budgets de prise en charge.

Alors, c'est la même logique qui a été suivie, c'est-à-dire que, au départ, le budget affecté à l'amélioration était basé sur les dépenses que le ministère effectuait sur ce type de réseau là, et un raisonnement un peu similaire a été tenu pour fixer le nouveau montant pour la prochaine période de trois ans compte tenu que les budgets d'amélioration du réseau qui appartient au ministère ont également dû subir une baisse, une diminution.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, l'indice d'entretien, je peux vous le lire que ça... pour la prise en charge, qui est l'autre programme de cinq ans. Ça dit que, au bout de cinq ans, on regardera de nouveau l'indice d'entretien. Dans le cas de l'amélioration, ça aussi faisait partie des normes, des modalités pour établir le montant, et, donc, en d'autres mots, on a passé, on n'a pas refait pour établir l'indice qu'on appelle l'indice d'entretien du réseau transféré.

**M. Demers (Yvan):** Non, pour la prise en charge, il avait été convenu avec les unions que les montants versés demeureraient fixes pour une période de cinq ans. Ils ne variaient qu'en fonction de la variation du nombre de kilomètres. Si le kilométrage dans une municipalité augmente, l'enveloppe augmente. S'il diminue, elle diminue. Mais il n'y a pas d'indexation. Ça, ça a été convenu comme ça pendant cinq ans. Il n'avait pas été non plus convenu qu'il y aurait, au bout de la période de cinq ans, une nouvelle évaluation de l'indice de difficulté d'entretien.

**M. Middlemiss:** J'aimerais lire... La voirie locale, à la page 33, on dit: «La compensation pour la prise en charge du réseau local. Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien à l'indice d'entretien, à l'effort fiscal, à la richesse foncière uniformisée seront fixés pour une période de cinq ans. Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec, l'UMQ, ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.»

Donc, à ce moment-là, c'était très défini. C'est défini, là. On va le faire. Ça, ça va être fait au bout de cinq ans. Si on regarde dans le programme d'aide à l'amélioration, aussi, l'indice d'entretien du réseau transféré faisait partie des normes. C'était basé sur ça. Les montants qui étaient donnés à chaque municipalité, c'était le nombre de kilomètres et aussi l'indice de l'entretien. Donc, on a changé. Là, ce que vous me dites, M. le sous-ministre, c'est que ça a été basé seulement sur... Le gouvernement voulait avoir des coupures. Il a dit: On a coupé, et, vous autres, le ministère des Transports, on vous coupe tant de millions. Donc, ce qu'il reste pour l'amélioration du réseau routier, c'est ce qu'on peut vous donner dans ce contexte-là et ce n'est pas basé sur la même formule ou les mêmes études qui avaient été faites lorsque ça a été initié.

**M. Demers (Yvan):** Il faut...

**M. Middlemiss:** L'indice ne compte plus. En d'autres mots, l'indice ne compte plus dans le domaine de l'amélioration.

**M. Demers (Yvan):** Non. Mme la Présidente, les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien avaient été fixés à partir d'un indice d'entretien, à partir de la richesse foncière uniformisée des municipalités et à partir d'un effort fiscal maximal au-delà duquel le gouvernement ne voulait pas aller, et ce système-là avait été convenu entre les municipalités et le gouvernement pour une période de cinq ans, et c'est toujours ce qui marche, ce qui fonctionne actuellement, en ce qui concerne la compensation pour la prise en charge du réseau local. Cet indice-là ne valait que pour la prise en charge. Il ne valait pas pour le programme d'amélioration du réseau local.

● (14 h 50) ●

**M. Middlemiss:** M. le Président, je demanderai au sous-ministre de regarder, à la page 34, le programme d'aide à l'amélioration du réseau local: «Le ministre délégué aux Transports fera connaître, pour chaque circonscription électorale, l'enveloppe budgétaire qui lui sera allouée annuellement. Cette enveloppe sera déterminée en fonction de l'ensemble du réseau local de niveaux 1 et 2, des kilomètres déjà à la charge des municipalités et des kilomètres transférés le 1er avril 1993 et de l'indice d'entretien du réseau transféré.»

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Middlemiss:** Il me semble que ça faisait partie, aussi, de l'amélioration, si je sais lire.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Je dirais, les éléments qui servaient ou qui servent encore à la répartition de l'enveloppe... Un de ces éléments-là, c'est effectivement l'indice d'entretien, mais le niveau de l'enveloppe fixé pour le programme d'amélioration du réseau routier n'avait pas de rapport direct avec l'indice d'entretien, mais était plutôt en rapport avec le niveau de l'enveloppe que le ministère affectait à ce type de réseau là pour l'amélioration.

**M. Middlemiss:** M. le Président, n'est-il pas normal de croire... Lorsqu'on met un indice d'entretien du réseau et que, après nombre d'années, on dépense des sous pour l'améliorer, cet indice-là, c'est la seule variable, dans tout ça, qui pourrait justifier de réduire l'enveloppe. Il me semble que, si on a pris la peine d'identifier l'indice comme étant un facteur important dans la distribution des sommes qui étaient disponibles, à ce moment-là, pourquoi on l'a mis? Et, si, aujourd'hui, on nous dit que ce n'était pas important, moi, je croyais que c'était la façon pour le gouvernement, à un moment donné, de faire une évaluation du réseau routier et de dire: Regarde, après 10 ans, ou 15 ans, ou 20 ans, nous avons dépensé tant de millions de dollars et on a amélioré le réseau. Donc, à ce moment-là, l'indice de l'état du réseau ne justifie pas ou n'exige pas qu'on investisse autant. Il me semble que c'était un peu ça, parce que, est-ce que ce n'est pas ça qu'on va faire sur le programme de cinq ans? Si on a tellement amélioré le réseau que l'indice d'entretien s'est amélioré, on va réduire les sommes d'argent. Il me semblait que c'était pour ça qu'on s'était donné ces équations-là.

**M. Demers (Yvan):** M. le Président, je répète que le montant qu'a déterminé, en 1993, le gouvernement comme étant l'enveloppe affectée à l'amélioration du réseau municipal a été basé sur l'enveloppe qu'affectait lui-même le gouvernement sur ce type de réseau là au moment où il l'avait, et nous savons tous, je pense, que cette enveloppe-là ne correspondait pas nécessairement à un besoin, je dirais, idéal. S'il avait fallu affecter à ce type de réseau les montants d'argent réellement nécessaires pour, disons, remettre tout ce réseau-là

complètement selon les normes les plus modernes, ce n'est pas 50 000 000 \$ qu'il aurait fallu mettre, mais des centaines et des centaines de millions. Donc, le gouvernement avait décidé de baser l'enveloppe affectée au réseau sur ce qu'il mettait.

Faisons l'hypothèse qu'il n'y ait pas eu de décentralisation de la voirie locale en 1993 et que le gouvernement est toujours responsable de cette portion du réseau, c'est-à-dire le réseau municipal qui a été transféré. Face aux compressions budgétaires nécessaires, sur lesquelles le gouvernement a dû prendre des décisions, peut-on penser que l'enveloppe qui était affectée en 1993 n'aurait pas également subi une certaine diminution, puisque le reste du réseau qui est resté sous la juridiction du ministère a dû subir une certaine compression? C'est la logique qui a été suivie. C'est que le quantum ou le montant total de l'enveloppe affectée à l'amélioration a été, dans la récente décision, décidé dans la même logique qu'en 1993, c'est-à-dire basé sur l'enveloppe que le gouvernement mettait à l'époque quand il avait la responsabilité de ce réseau.

**M. Middlemiss:** M. le Président, est-ce que la logique... En 1992-1993, si on se souvient bien, au moment des premières discussions, on parlait d'une enveloppe de l'ordre de 115 000 000 \$ qui a fini par une enveloppe de 150 100 000 \$. Ça coûtait peut-être au ministère quelque 200 000 000 \$ pour faire le même travail. On l'a transférée aux municipalités en disant: Nous croyons que vous allez être capables d'exécuter ces travaux-là à moins cher que nous autres. Vous allez être capables de décider où mettre les priorités. Et on leur a transférée. On s'est engagé vis-à-vis des municipalités à leur transférer des sous. Qu'on ait gardé le réseau comme gouvernement et qu'on ait décidé d'investir moins, ça, c'était notre décision, mais la décision qui a été prise en 1993, c'est de transférer un réseau aux municipalités avec une enveloppe budgétaire. Nulle part on n'a dit: Ça va durer trois ans, quatre ans, cinq ans. On a dit: Il y a des normes qu'on va réviser. On pourra réviser au bout de cinq ans. À ce moment-là, donc, la décision qui a été prise, ce n'est pas la même logique qu'en 1993, d'après moi. C'est que, en 1993, on a dit: On vous transfère le réseau routier. Nous croyons que, nous autres, ça nous coûte quelque 200 000 000 \$. Nous croyons que vous pouvez le faire pour 150 100 000 \$, et voici la façon dont on va diviser le 150 100 000 \$. La prise en charge, on a travaillé sur une formule, l'amélioration aussi, et ensuite il y a les ponts qu'on pourra toucher tantôt. Mais c'est ça qui était la logique.

Si je crois bien et si j'interprète bien les paroles du sous-ministre, Mme la Présidente, c'est que tout ça, les changements qui ont eu lieu, c'est parce qu'il y avait à faire des coupures pour rencontrer les budgets. Est-ce que j'ai raison? Et, si j'ai raison, bien, je vais arrêter ma discussion ici. On ne dira pas que c'est parce que l'ancien gouvernement avait décidé que ça durerait rien que trois ans.

**M. Demers (Yvan):** Bien, évidemment, c'est...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il reste 30 secondes pour la réponse.

**M. Demers (Yvan):** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il reste 30 secondes pour la réponse.

**M. Demers (Yvan):** Il reste 30 secondes pour la réponse. Alors, comme je l'ai mentionné au début, c'est que la décision qui avait été prise en 1993 l'avait été pour une période de trois ans. Au bout de trois ans, le gouvernement avait à prendre une nouvelle décision et il l'a prise.

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

#### Dessaisissement du fédéral en matière portuaire, aéroportuaire et ferroviaire

**M. Gagnon:** M. le sous-ministre, dans votre propos introductif, vous avez abordé l'élaboration des plans de transport pour diverses régions, dont celle de la Côte-Nord. J'aimerais connaître quelle directive ou quelle orientation le ministère donne aux municipalités en regard de la politique de dessaisissement du fédéral en matière portuaire et aéroportuaire. Dans l'immédiat, il y a des orientations qui doivent être prises, et, toujours en regard de l'élaboration du plan de transport, il faut quand même observer que, en parallèle, on peut observer la dégradation du réseau routier et, dans certains cas — et vous avez abordé ce sujet-là aussi — les pluies des 19 et 20 juillet qui ont apporté certaines difficultés, entre autres l'aggravation de... Je pense à la route 385 à laquelle était déjà jumelée une pression sur ce chemin-là due au camionnage. Moi, j'aimerais savoir quel genre de mesures sont prises dans l'immédiat pour s'occuper de ces difficultés-là, concurremment à l'élaboration du plan de transport.

● (15 heures) ●

**M. Demers (Yvan):** Bon. En regard de la politique fédérale, par rapport aux ports industriels et commerciaux, nos orientations générales, dans le moment, c'est d'essayer de baliser le processus de transition afin d'assurer le maintien d'un réseau qui demeure fonctionnel et compétitif. Nous essayons de déterminer quelles sont les infrastructures qui sont d'importance stratégique pour le Québec et pour les régions et nous essayons d'assister, du moins sur le plan technique, les municipalités qui ont à traiter avec le fédéral dans de telles situations.

Je demanderais aussi à M. Hinse, qui est responsable de ce dossier-là, peut-être d'ajouter certaines informations additionnelles.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Bonjour. Dans le domaine portuaire, il faut dire que la politique du fédéral n'est pas arrêtée complètement. C'est une politique; on attend qu'elle fasse loi au mois de décembre prochain. Donc, c'est en pleine évolution. Les ports doivent actuellement prendre une décision, à savoir s'ils peuvent se qualifier comme autorité portuaire canadienne ou autorité portuaire locale. Les indices que nous avons, c'est que Montréal et Québec sont des ports qui seront qualifiés d'autorité portuaire canadienne, APC. Les autres ports, comme Baie-Comeau, Sept-Îles, d'autres ports importants, commerciaux, examinent actuellement — Trois-Rivières en est le cas aussi — la possibilité, à savoir: Est-ce qu'il y a plus d'avantages à être considéré comme une autorité portuaire canadienne ou une autorité portuaire locale? Le Saguenay est actif; Sept-Îles également examine la situation. Alors, tous les ports, actuellement, sont à examiner un petit peu leur situation par rapport à l'évolution du dossier fédéral, qui n'est pas arrêté.

Dans le contexte de la Garde côtière, le recouvrement des coûts de la Garde côtière, c'est-à-dire que la Garde côtière veut recouvrer des coûts dans le domaine du dragage, dans le domaine du déglacage, dans le domaine des aides à la navigation, le ministre a fait une conférence de presse, a rallié l'industrie autour de lui sur le danger que ça pouvait avoir sur, je dirais, la position des ports du Québec par rapport aux ports américains en particulier. Là-dessus, je pense que ça a eu un certain écho, puisque Transports Canada et Pêches et Océans ont décidé de mener une étude de coûts-bénéfices. Un consultant est en tournée canadienne actuellement pour savoir si le niveau de recouvrement des coûts de la Garde côtière ne viendra pas, je dirais, mettre les ports du Canada, les ports du Saint-Laurent dans une position non concurrentielle par rapport aux ports américains en particulier.

Alors, les indications au niveau des plans de transport, c'est une situation qui évolue. Avec les municipalités, je pense que la direction territoriale suit le dossier. Centralement, nous suivons le dossier par rapport au gouvernement fédéral et, au fur et à mesure qu'on a de l'information, on la transmet aux municipalités.

On est plus avancés dans le domaine aéroportuaire. La politique de Transports Canada est connue; l'orientation du gouvernement du Québec est connue aussi. Ça a été diffusé à l'ensemble des municipalités, l'orientation, et chaque municipalité travaille actuellement dans le cadre d'un décret d'exception, qui est donné par les Affaires municipales, à négocier les termes et conditions d'un transfert des infrastructures aéroportuaires dans leur milieu. Une fois que ces conditions de négociation là seront terminées, Québec se réserve toujours le droit d'examiner la situation et d'avoir un deuxième décret pour autoriser le transfert. Alors, ça, c'est, en gros, la situation. Je ne sais pas si ça répond.

**M. Demers (Yvan):** En complément de réponse et très rapidement, pour ce qui est de la confection des

plans de transport, je voudrais souligner aux députés que le plan de transport de la Côte-Nord est réalisé en étroite collaboration avec le CRD de la Côte-Nord et que des consultations sont également prévues avec les MRC, avec les municipalités et avec les intervenants du milieu, que ce soient des intervenants touristiques ou industriels, et avec, évidemment, les transporteurs de marchandises, que ce soient les transporteurs terrestres ou les responsables des autorités portuaires.

**M. Gagnon:** J'étais au courant de ça. Moi, ce qui me préoccupait, c'était beaucoup plus... On annonce l'élaboration d'un plan de transport et, concurrentement, on fait face à une politique de dessaisissement de certaines infrastructures. On va se retrouver à l'occasion devant des faits accomplis. Là, je me demandais quelles directives le ministère donnait, comment il agissait dans ces circonstances-là. C'est pour ça que j'abordais ça dans le premier volet de la question que je vous avais soulevée.

Le second, toujours en regard de l'élaboration du plan de transport, il y a des infrastructures qui étaient, avant les pluies des 19 et 20 juillet, déjà dégradées — je pense plus particulièrement à la 385 — eu égard aussi à la pression faite sur le réseau par le camionnage lourd, pour le transport du bois en longueur. Quelles mesures sont prises dans l'immédiat pour corriger la situation? Je causais en fin de semaine dernière avec un courtier d'assurances qui m'informait que des compagnies d'assurances s'approprient à refuser de couvrir, dans les primes habituelles, les usagers de cette route-là pour leur fixer des primes qui, on s'y attend, seront exorbitantes, compte tenu de l'état du réseau. Là, je me demandais, moi... Si on attend les conclusions d'un tel plan, je trouve qu'on se nuit.

**M. Demers (Yvan):** Le ministère n'attendra pas les conclusions du plan avant d'agir. En fait, les programmations normales du ministère continuent. Le ministère n'a pas arrêté ses investissements parce qu'il fait un plan de transport. Il y a évidemment des secteurs qui, suite aux événements des 19 et 20 juillet, ont été malmenés. Nous avons essayé de rétablir — et nous l'avons fait, je pense, le plus rapidement possible — les liens. Ça a été fait, dans plusieurs endroits, de façon temporaire. Il est évident qu'il faut apporter des correctifs permanents, et ça, ça va se faire très rapidement, dans les... Notre objectif, c'est d'essayer de faire en sorte qu'avant les neiges la majeure partie des effets du déluge, des pluies des 19 et 20 juillet, en ce qui concerne les infrastructures qui relèvent du ministère des Transports, soit derrière nous. Je ne peux vous assurer que ça va être vrai dans la totalité des cas, mais ça va être vrai dans une très large mesure.

Nous avons confié très rapidement, immédiatement après les événements, des mandats à des firmes privées de génie pour préparer des plans et devis pour, je dirais, replacer, sur une base permanente, les infrastructures qui avaient été endommagées. La plupart de

ces firmes-là ont terminé leur mandat et des contrats de construction seront — c'est même déjà débuté — à partir de maintenant et dans les semaines qui viennent, octroyés pour pouvoir remettre, de façon permanente, telles qu'elles étaient auparavant, avant les pluies, les infrastructures dans leur état.

**M. Gagnon:** Ça m'inquiète quand vous dites: Telles qu'elles étaient avant les pluies, parce qu'il y avait déjà plusieurs représentations qui avaient été faites...

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Gagnon:** ...sur l'état du réseau. Les pluies des 19 et 20 sont venues aggraver, dans certaines cas, la situation. Surtout dans des segments de routes, des grands segments, où il y avait absence d'accotement, les pluies n'ont pas amélioré les choses, bien au contraire.

**M. Demers (Yvan):** En les refaisant, c'est évident qu'on les remet aux normes. On ne les remet pas nécessairement dans... Si la section de route qui est partie par les pluies doit être refaite et qu'au moment où c'est parti l'accotement n'était pas assez large, on va certainement la reconstruire, dans ces parties-là, selon les normes. Il y a même certains endroits — le sous-ministre adjoint me faisait mentionner ça, je ne me souviens plus de l'endroit — où il y avait une amélioration de prévue précisément à l'endroit où c'est arrivé, où la section de route est partie. Alors, on va reconstruire selon le projet que l'on avait prévu à cet endroit-là.

Evidemment, il y a une question de s'entendre sur le partage des coûts avec le gouvernement fédéral. Selon les normes du programme fédéral, le fédéral paie pour remettre dans l'état où c'était avant. Alors... Mais, ça, c'est normal, on accepte ça, et le gouvernement du Québec va payer la différence pour apporter l'amélioration qui devait être apportée.

**M. Middlemiss:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Morin (Dubuc):** Mme la Présidente, voulez-vous que je vous pose une question, moi, sur la procédure?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

● (15 h 10) ●

**M. Morin (Dubuc):** Considérant que M. Middlemiss avait attaqué le volet du réseau local transféré, est-ce qu'il y a lieu d'y aller comme ça ou bien il y aurait lieu de vider un sujet? Moi, j'aurais bien... Parce que j'aurais aimé aborder la question des lots transférés, mais... Parce qu'il y a l'alternance et je comprends que vous voudrez avoir le droit de parole. Si on y va... Je vais avoir l'air un petit peu déphasé, à la fin, si je reviens avec les lots transférés. Alors, je voudrais savoir

la façon dont vous avez l'intention de conduire les travaux pour qu'on puisse y aller de façon un peu cohérente, dossier par dossier, si c'est possible.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Comme je l'ai expliqué au début, c'est 20 minutes et il doit y avoir alternance: 20 minutes du côté de l'opposition et 20 minutes du côté ministériel et, dans le 20 minutes... Les réponses du sous-ministre entrent dans le 20 minutes. Mais j'aimerais aussi rappeler aux membres de la commission que le mandat de la commission est de questionner la gestion et l'administration du ministère. Alors, disons que, depuis le début de la commission, on a peut-être dérogé un peu à ce mandat. Alors, j'aimerais demander aux membres de bien vouloir s'en tenir au mandat de la commission.

**Une voix:** Madame...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant.

**M. Morin (Dubuc):** Ça ne répond pas à ma question si on procède par dossier ou si... Ça ne répond pas à ma question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Par contre, on peut, si vous voulez, si vous allez dans un sujet... Bon, moi, j'ai la liste des gens qui ont demandé la parole. Normalement, j'y vais dans l'ordre. Après le député de Saguenay, c'est supposé être le député de Bertrand. Après le député de Bertrand, c'est supposé être le député de Saint-Hyacinthe et, après, le député de Dubuc, s'il n'y a pas de... du côté de l'opposition.

Alors, est-ce que je dois... Moi, je ne sais pas quel sujet, quelle question vous voulez poser au sous-ministre, alors j'ai de la difficulté à vous suivre, à savoir si vous voulez poser des questions sur le même sujet que le député de Pontiac ou si je dois aller en alternance et chacun pose des questions à sa guise.

**M. Pelletier:** L'alternance se fait 20 minutes par 20 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Pelletier:** Est-ce que j'avais compris que les membres de l'opposition avaient déjà pris leurs 20 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais non... Bien, un premier 20 minutes, oui.

**M. Pelletier:** Oui. Donc, nous, on peut faire 20 minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, oui.

**M. Pelletier:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là, vous autres, si vous voulez, le 20 minutes, le diviser avec un autre collègue, on peut faire ça comme ça aussi.

**M. Pelletier:** Mais mon collègue... Tu n'avais pas fait 20 minutes, toi, là. En d'autres mots...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous avez fini, M. le député de Saguenay?

**M. Gagnon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez fini. Alors, là, je pourrais donner la parole au député de Saint-Hyacinthe, qui a demandé la parole après le député de Saguenay, pour finir le 20 minutes.

**M. Dion:** Ce n'est pas sur le même sujet.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, là, j'ai de la misère à savoir... Je ne peux pas juger du sujet que vous voulez aborder.

**M. Dion:** Sur la procédure, Mme la Présidente.

**Une voix:** Vous pouvez nous le demander. On va vous...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, là. On va parler un à un.

**M. Dion:** Mme la Présidente, je suggérerais que... Au moment de donner la parole, est-ce que ce serait possible de demander si c'est sur le même sujet? À ce moment-là, ça nous permettrait, nous autres, de voir... bien, si on parle du même sujet, s'il y en a d'autres qui ont des questions à poser sur le même sujet, de laisser finir le sujet pour permettre de peut-être... autant au sous-ministre, de pouvoir nous donner un portrait complet de la situation et, nous, de pouvoir aller au fond aussi de nos questions, si ce n'est pas trop difficile.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, moi, une fois qu'un député a fini de parler, je peux demander: Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le même sujet?

**M. Pelletier:** Moi, j'ai des questions sur le même sujet qui avait été commencé par mon collègue.

**M. Thérien:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Thérien:** ...c'est 20 minutes en alternance. Je suis convaincu que les gens du ministère, dans une même journée, abordent plusieurs sujets. Ils sont aptes à changer de sujet. Ça, j'imagine que, le lundi, ce n'est pas les bateaux et, le mardi, la voie ferrée. Ça fait que,

si quelqu'un aborde un sujet, nous, on peut décider prioritairement, parce que peut-être qu'il va manquer de temps, d'aborder un autre sujet. On testera justement leur polyvalence et leur habilité à répondre.

**M. Pelletier:** Le même sujet qui était sur la table, Mme la Présidente.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le même sujet?

**M. Pelletier:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous allez compter dans le 20 minutes de l'opposition... du ministériel.

**M. Pelletier:** Du gouvernement. Merci, Mme la Présidente. Sur le même sujet qui concerne les effets de l'abandon du gouvernement fédéral dans le transport ferroviaire. Depuis quelques années, le gouvernement fédéral abandonne le transport ferroviaire en région et ça a comme conséquence... Et l'abandon ne se fait pas systématiquement, dire, un matin: Abitibi-Témiscamingue, on arrête. Il abandonne ça d'une manière silencieuse en n'effectuant plus de service.

Et j'arrive avec une question. En Abitibi-Témiscamingue, le gouvernement fédéral n'a pas arrêté le transport ferroviaire, sauf qu'au lieu de réparer la voie ferrée il réduit la vitesse à 15 km à l'heure. Donc, il n'y a plus personne qui utilise le service et ça a l'effet, cet abandon du fédéral dans le transport ferroviaire, de transformer tranquillement, sans que personne ne s'en rende compte, le transport lourd. Chez nous, M. le sous-ministre, le transport lourd, c'est du minerai et c'est du bois en longueur. Donc, c'est très lourd et ça a pour effet de briser systématiquement notre réseau routier dont le taux de dégradation est accentué par le trafic lourd puis par le climat. Est-ce que, devant cet abandon du transport ferroviaire par le gouvernement fédéral, nous autres, on a des mesures appropriées pour faire face à la situation, là? Le transport qui était ferroviaire, il devient sur la route. Il coûte des millions. On refait les routes toutes les années. Depuis deux ans que le gouvernement fédéral a abandonné le transport ferroviaire en région, est-ce que nous autres... À date, tout s'en vient sur le routier, tout est chargé au Québec, puis j'ai l'impression que personne ne s'en rend compte.

**M. Demers (Yvan):** M. le député, vous avez tout à fait raison qu'il s'agit là d'une question importante qui a des conséquences importantes, des conséquences négatives importantes sur le réseau routier. À chaque fois qu'une ligne de chemin de fer est abandonnée et qu'il y a un transfert du chemin de fer vers la route, c'est évident que le réseau routier est sollicité, c'est évident que ça coûte plus cher en coûts d'entretien, c'est évident que

c'est également, je dirais, un élément additionnel d'insécurité sur le réseau routier.

Alors, la position du ministère, c'est, bien sûr, de souhaiter que les chemins de fer qui sont abandonnés par les compagnies actuelles soient pris en charge par des promoteurs privés, l'entreprise privée au Québec. Le ministère est tout à fait disposé et souhaite que ça se fasse de cette façon-là et le ministère est disposé à supporter, sur le plan technique, sur le plan des analyses, tout promoteur ou tout groupe qui est intéressé à faire vivre une ligne privée.

**M. Pelletier:** Au niveau ferroviaire, dans le moment, l'expérience, là, du moins je parle pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, ce n'est pas le cas. L'entreprise privée trouve meilleur compte de transférer son transport lourd — entre autres, je pense au minerai parce que c'est très, très lourd — dans le secteur routier, et ça, ça a un effet complètement désastreux, là, non seulement sur le coût de la réparation, mais au niveau de la sécurité. On était habitué que le minerai s'en venait sur une «track», puis ce n'était pas trop dangereux au niveau du transport routier. Mais, là, le chemin de fer est transporté dans la route, puis, au niveau sécurité, on a l'impression d'avoir toujours le train dans la face, mais là c'est un train avec des pneus.

**M. Demers (Yvan):** Ce qu'on cherche à faire, c'est d'intéresser les promoteurs à faire vivre ces lignes-là, mais il n'est pas dans les orientations du ministère, actuellement, de s'impliquer financièrement dans de tels projets.

**M. Pelletier:** Mais est-ce que le ministère, sans s'impliquer financièrement... Est-ce qu'au niveau des normes, je pense, juste de pesanteur, là... Le transport ferroviaire a été transporté au cours des deux dernières années dans le transport routier. Moi, je n'ai pas de balance nulle part qui vérifie ce transport-là. La seule manière dont je vois que ça a un effet terrible, c'est que la route se défait toutes les années.

**M. Demers (Yvan):** Oui, mais là vous parlez... La question que le député aborde, c'est la question des charges sur les camions, les charges permises, les charges légales permises sur le réseau...

**M. Pelletier:** On a transporté le chemin de fer dans la route, puis là on a les mêmes normes.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Bien, on a... Les normes n'ont pas...

**M. Pelletier:** Les normes n'ont pas changé, mais le transport a doublé puis triplé.

**M. Demers (Yvan):** Vous avez raison, le transport augmente, mais les normes n'ont pas changé. À chaque fois que l'on augmente les charges légales

permises, on sollicite davantage le réseau routier. C'est des coûts additionnels. Alors, il faut y aller, dans ce domaine-là, avec extrêmement de prudence.

• (15 h 20) •

**M. Pelletier:** Ce que je veux souligner en dernier là-dessus, M. le sous-ministre, c'est que tous ceux qui faisaient le transport lourd, qui partent du ferroviaire et s'en viennent dans le routier, comme les normes n'ont pas évolué, la conséquence du transfert du ferroviaire au routier n'est pas perçue vis-à-vis de ceux qui font le transport, n'est pas... la conséquence n'est pas difficile, il n'y a pas de contrainte. La contrainte n'est pas plus difficile qu'avant, lorsqu'ils étaient dans le ferroviaire. Donc, ils vont continuer aussi longtemps qu'on va réparer le chemin.

**M. Demers (Yvan):** Mais, nous, au ministère, évidemment, on essaie de contraindre tant qu'on peut et les transporteurs essaient de nous inciter à ouvrir de plus en plus vers des charges plus lourdes.

**M. Pelletier:** Je vais vous dire qu'à ma connaissance, d'une manière opérationnelle, permanente, il n'y a même pas de balance dans la région pour vérifier la capacité. Il y en a dans les temps de dégel, mais dans le moment, au moment où je vous parle, il n'y en a pas en permanence. Donc, comment pouvoir savoir si c'est trop lourd ou pas? On le voit juste parce que le pavage vient avec des ronds dans le milieu.

**M. Demers (Yvan):** Bon, vous touchez, évidemment, toute la question du transport routier — je ne veux pas lancer la balle à la SAAQ, le contrôle du transport routier relève de la SAAQ — mais, de façon, je dirais, peut-être plus positive, je vous dirais que c'est une question qui préoccupe beaucoup le ministre des Transports, qui préoccupe aussi le ministère des Transports. Nous avons entrepris, avec la SAAQ et la Commission des transports, une démarche qui vise à se donner un système, je dirais, beaucoup plus intégré et beaucoup plus cohérent concernant toute la gestion du transport, à partir de l'entrée dans l'industrie du transport, en passant par le suivi du dossier transporteurs, jusqu'à, je dirais, le cas échéant, la sanction, s'il y a des...

**M. Pelletier:** C'est un cas...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est...

**M. Pelletier:** Est-ce que le 20 minutes est fini?

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...le 20 minutes est fini. Vous reviendrez pour un autre 10 minutes...

**M. Pelletier:** Je reviendrai. C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...tout à l'heure.

**M. Pelletier:** Merci.

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

**M. Thérien:** Merci, Mme la Présidente. Juste avant de parler de la question sur la gestion, je veux juste rappeler au député de Val-d'Or que, s'il n'est pas satisfait des...

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'Abitibi-Est.

**M. Thérien:** ...d'Abitibi-Est, excusez-moi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, M. le député de Bertrand, c'est une commission...

**M. Thérien:** Non, non. Je veux juste...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...apolitique

**M. Thérien:** Oui, oui. D'ailleurs...

**M. Pelletier:** Monsieur...

**M. Thérien:** ...c'est très apolitique, c'est pour rendre service à la commission.

**M. Pelletier:** Si tu n'as pas de question à poser...

**M. Thérien:** Je ne pose pas de question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît! S'il vous plaît!

**M. Pelletier:** ...passe la place aux autres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Thérien:** Je veux juste souligner...

**M. Pelletier:** Si tu ne sais pas quoi dire, laisse les autres poser des questions.

**Une voix:** Parfait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Thérien:** Je veux juste souligner aux membres de la commission que si...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adressez-vous à la présidente, alors l'autre n'aura pas à rouspéter.

**M. Thérien:** Mme la Présidente, je veux juste vous signaler, particulièrement, que, si les normes sont insatisfaisantes, il y a des gens qui sont au

gouvernement, ils peuvent les changer. Ça, je pense que c'est un droit légitime des parlementaires de changer les normes...

**M. Pelletier:** Je posais des questions pour les connaître.

**M. Thérien:** ...lorsqu'on voit que les normes détruisent les routes puis que c'est les citoyens qui paient. C'est au gouvernement à les changer si c'est insatisfaisant. Je veux juste souligner ça. Je vais laisser quelques minutes, justement, à mon collègue et je reviens.

**M. Pelletier:** Tu n'avais pas de question.

**M. Poulin:** Oui, il en avait. Il me confie le temps.

**M. Thérien:** Oui.

**M. Poulin:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Voulez-vous, s'il vous plaît, vous adresser à la présidente? Alors, il n'y aura pas de petits mots gentils qui vont se dire entre membres de la commission.

**M. Poulin:** Oui, madame.

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

**M. Poulin:** Oui, Mme la Présidente. J'aimerais savoir, Mme la Présidente, sur la politique des projets de promoteurs privés, au ministère, dans le domaine ferroviaire...

**Une voix:** Oui.

**M. Poulin:** ...vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait du support qui pouvait être adressé à l'entreprise. J'aimerais savoir les formes de support qui peuvent être adressées aux entreprises qui veulent réaliser un projet semblable.

**M. Demers (Yvan):** Je vais laisser M. Hinse répondre à ça. Il a été intimement mêlé à ce dossier-là depuis le début.

#### Réseau Québec Central

**M. Poulin:** Et j'aimerais savoir si c'est sous forme d'aide technique, monétaire. Est-ce qu'on a identifié des réseaux qui seraient potentiellement rentables au Québec? Je sais que, entre autres dans ma région, par exemple, dans la région Chaudière-Appalaches et une partie de l'Estrie, il y a Marco Express qui se bat, on va dire, à établir un réseau actuellement, un réseau privé,

et elle rencontre toutes les difficultés du monde à transiger avec les propriétaires de chemin de fer. J'aimerais qu'on me situe dans tout ce domaine-là. On en parle, on dit qu'il y a de l'aide, mais est-ce qu'il y a une faisabilité? Est-ce qu'il y a une rentabilité à ce que des promoteurs privés puissent réaliser leurs projets?

**M. Hinse (Liguori):** Dans le cas du Québec Central en particulier, là, puisque c'est de votre secteur, il y a eu une aide technique fournie par le ministère, dont des experts techniques qui ont supporté la démarche avec M. Giguère, de Marco Express, et puis il y a eu une aide financière. On a supporté l'étude financière avec lui; on l'a supporté également par des avocats à l'intérieur du ministère, parce qu'il y a un imbroglio assez particulier dans le Québec Central. Le Québec Central est une ancienne corporation dont le CP est locataire pour un bail de 999 ans. Le CP veut se défaire de ce bail-là, veut vendre les infrastructures, mais ne peut pas les vendre parce que obligé par bail. C'était assez compliqué.

Finalement, ce que j'en sais, c'est que les actionnaires de Québec Central, si ce n'est pas fait, sont sur la voie de vendre le Québec Central à CP. Et, partant de là, ce serait plus facile pour M. Giguère, de Marco Express, de négocier avec un seul, qui serait CP, pour l'achat de l'infrastructure ainsi que tout ce qui va avec. Alors, on est en étroite collaboration pour supporter Marco Express là-dedans. Le Québec Central est important à conserver et, lui, en a fait une étude serrée, puis il en a conclu une rentabilité.

**M. Poulin:** Vous me dites que le Québec Central est, à ce moment, prêt à vendre au CP. C'est certain que s'il y a un promoteur dans le décor, puis si le Québec Central trouve son prix, puis, par la suite, le CP négocie avec le promoteur, à un moment donné, est-ce qu'on va atteindre un niveau de rentabilité à vouloir démarrer un projet semblable? Vous ne m'avez pas signifié si le gouvernement ou s'il y a des politiques, au gouvernement du Québec, qui permettraient, on va dire, d'aider un promoteur privé à acquérir un réseau de voies privé. On mentionne qu'il y a énormément de coûts pour le transport qui est dévié vers les voies terrestres. Ça fait que, à ce moment-là, est-ce qu'il y a une politique, on va dire, de programme pour venir en aide à supporter le promoteur qui voudrait démarrer des projets semblables?

**M. Hinse (Liguori):** Il n'y a pas de programme normé, il n'y a pas de programme automatique, excepté que tout dossier est étudié à son mérite par le gouvernement. Alors, s'il y a un intérêt pour le gouvernement à s'impliquer financièrement, la décision sera prise à ce moment-là.

**M. Poulin:** Mme la Présidente, je ne sais pas, moi, est-ce qu'il y a des études d'abord pour mettre en place un programme normé qui pourrait venir en aide à

ces différents promoteurs privés? Parce que, actuellement, je ne sais pas combien il y a de kilomètres de voie ferrée dans l'ensemble du Québec qui sont en train de s'abandonner. Est-ce que ça va être des regrets dans 10, dans 15, dans 20 ans d'ici pour revenir à bâtir ces réseaux-là? Est-ce qu'il y a des orientations qui ont été étudiées, auprès du ministère, pour évaluer toutes les conséquences de ça puis pouvoir voir si, dans le futur, on ne pourrait pas y bâtir un programme pour venir en aide, protéger à tout le moins les acquis qu'on a actuellement?

**M. Demers (Yvan):** Il n'y a pas, Mme la Présidente, de programme normé. Nous ne travaillons pas non plus, actuellement, à mettre sur pied un programme normé. Par ailleurs, comme l'a mentionné M. Hinse, chacun des dossiers est étudié à son mérite.

**M. Poulin:** Est-ce qu'il existe des promoteurs privés d'abord qui, actuellement... Non. Est-ce qu'il existe des réseaux privés actuellement au Québec ou si on en parle beaucoup, mais c'est simplement, on va dire, en hypothèse, au moment où on se parle?

**M. Demers (Yvan):** Oui, il y a la ligne La Malbaie—Québec qui est opérée par un promoteur privé et qui fonctionne.

**M. Poulin:** Est-ce que ça fait longtemps que ça fonctionne?

**M. Demers (Yvan):** Ça fait deux ans.

**M. Poulin:** Est-ce qu'elle est aidée par le gouvernement? Est-ce qu'elle a eu des aides quelconques pour pouvoir se rentabiliser?

**M. Hinse (Liguori):** Aide technique et aide financière. Au plan des études.

**M. Poulin:** Aide financière, vous voulez dire...

**M. Hinse (Liguori):** Au plan des études.

**M. Demers (Yvan):** ...au plan des études.

**M. Hinse (Liguori):** Et aide technique. Mais un autre réseau très important, c'est celui d'Alcan, au Saguenay. Alcan possède son propre réseau privé. Il fonctionne très bien, est très rentable. Tellement que, même avec le désastre connu dans la région, ils ont perdu 20 km de voie, puis ils ont décidé de reconstruire parce que c'est beaucoup plus rentable d'opérer par chemin de fer que d'opérer par camion.

**M. Poulin:** Vous savez que ce n'est pas tous des réseaux comme Alcan qui se situent dans les régions du Québec. Si je parle pour la Beauce ou, je ne sais pas, la Gaspésie ou la région de l'Estrie, c'est un ensemble de

PME, bien souvent, qui servent ces entreprises-là. C'est pour ça, je pense, que, moi, je chercherais à ce qu'il y ait peut-être des orientations pour venir en aide aux promoteurs privés pour, à tout le moins, préserver. on va dire, ces voies de chemin de fer.

● (15 h 30) ●

**M. Demers (Yvan):** Mais, comme il a été mentionné, l'orientation que privilégie le ministère, le gouvernement, c'est de favoriser et d'aider, d'abord sur le plan technique, les entreprises privées qui voudraient opérer un chemin de fer. Par ailleurs, chaque dossier est examiné à son mérite. L'orientation est là, chaque dossier est étudié à son mérite.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le député de Bertrand ou...

**M. Middlemiss:** Juste une petite qui continue dans le même sujet. Dans l'élaboration des plans de transport qu'on fait un peu partout à travers le Québec, est-ce que le ministère identifie des endroits où ça serait avantageux...

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Middlemiss:** ...qu'on revienne aux voies ferrées? Et, donc, à ce moment-là, ça pourrait identifier les lignes qu'on voudrait ressusciter pour aider à enlever un peu des charges sur le réseau routier. Ça existe?

**M. Demers (Yvan):** Tout à fait. Dans le processus de plan de transport, l'ensemble des équipements de transport qu'on retrouve sur un territoire est examiné, est qualifié et, de cette façon, les besoins sont identifiés.

**M. Poulin:** Combien de kilomètres ont été abandonnés actuellement de voies ferrées et combien environ, en pourcentage, peut-être pas en termes de chiffres exacts, là, vous pensez qu'il y aurait lieu, on va dire, de maintenir le réseau en place? Et je crois, là, puis j'aimerais que vous me le confirmiez, que le réseau de Marco Express ou l'ancien réseau du Québec Central, on m'a dit, est un des réseaux qui a été ni plus ni moins considéré comme étant un réseau qui pourrait être protégé et rentable dans le futur. J'ai deux, trois petites questions dans une, là. De un, combien de réseaux ont été abandonnés? Quel pourcentage des réseaux abandonnés on peut penser qu'il y aurait avantage à conserver pour protéger soit nos routes et également aider à nos entreprises? Et, troisièmement... Et, également, vous devez avoir, on va dire, des cartes auprès du ministère des Transports. Est-ce qu'il est possible d'avoir, bon, on va dire, une copie des réseaux qui ont été jugés comme étant développables pour l'ensemble du Québec?

**M. Demers (Yvan):** Bon, je n'ai pas le chiffre exact, mais on me dit qu'il y aurait entre 700 et 800 km.

**M. Poulin:** D'abandon?

**M. Demers (Yvan):** D'abandon. O.K. C'est 700, environ, là, au cours des dernières années, mais, depuis 15 ans, c'est 2 600 km de voies ferrées qui ont été abandonnés au Québec. Ça représente à peu près le tiers du réseau au Québec, qu'il y avait au Québec il y a 15 ans, qui appartient à CN et à CP. Quel pourcentage de cela pourrait être viabilisé? C'est un peu ce que vous dites?

**M. Poulin:** Oui.

**M. Demers (Yvan):** Dans la nouvelle loi, CN et CP devront déposer un plan de rationalisation, et c'est à partir de la connaissance de ce plan-là que nous pourrions faire les analyses un peu plus poussées pour savoir ce qui pourrait être rentabilisé. Mais ça ne répond pas, je pense, complètement à votre question sur ce qui...

**M. Poulin:** O.K. Mais, dans les 700 km, actuellement, qui ont été abandonnés, est-ce qu'il y a un pourcentage élevé de ces voies-là qui peuvent être viabilisées?

**M. Demers (Yvan):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Quand c'est décrété abandonné, c'est qu'il n'y a vraiment plus de viabilité pour un promoteur, parce que les expéditeurs ont souvent quitté et ont souvent utilisé d'autres moyens de transport. Ce qu'il s'agit de faire, c'est de le prendre avant l'abandon parce que, une fois abandonné, c'est que les rails sont enlevés. Le ballast est enlevé. Donc, quand c'est décrété abandonné, on essaie de revitaliser ces voies-là par des pistes cyclables ou des corridors récréotouristiques. L'important, c'est de le prendre avant qu'il soit abandonné.

Alors, le CN, par exemple, la nouvelle loi va leur imposer de donner un plan de rationalisation des voies qu'eux ne considèrent pas rentables, mais non abandonnées. Et c'est là qu'il y a de l'intérêt pour un promoteur privé de considérer ces sections-là, de voir, lui, dans une gestion plus serrée, comment il pourrait procéder pour garder ça rentable.

**M. Poulin:** Est-ce que vous me dites que, actuellement, le réseau, l'entreprise Marco Express, n'est pas viable? Est-ce que je peux en conclure ça? Parce que c'est un réseau actuellement abandonné.

**M. Hinse (Liguori):** Il est abandonné, mais le CP a convenu d'un décret pour ne pas enlever les voies.

**M. Poulin:** Mais il est abandonné au niveau du transport?

**M. Hinse (Liguori):** Au niveau de Transports Canada, la corporation Transports Canada, le conseil

national des transports l'a décrété abandonné. CP n'a pas enlevé les voies, n'a pas enlevé le ballast, et c'est ça qui est important. Parce que, une fois les voies enlevées et le ballast enlevé, il n'y a plus un promoteur privé qui peut revitaliser ça.

**M. Poulin:** Est-ce que, dans vos études, il est viable, ce réseau-là?

**M. Hinse (Liguori):** L'étude que M. Marco a faite, oui, dans sa perspective d'opération à lui, lui a le sentiment que c'est un réseau viable. Alors, évidemment qu'il doit être supporté par la communauté des expéditeurs de la Beauce, les gens doivent utiliser ce chemin de fer là, et lui a la conviction d'aller attirer l'ensemble des expéditeurs de la Beauce, faire un rassemblement des produits et expédier ça sur les marchés américains. C'est sa conclusion.

**M. Poulin:** Mais vous, si je comprends bien, vous n'avez pas fait l'analyse des réseaux abandonnés jusqu'à maintenant, s'il y en a qui sont récupérables dans l'ensemble du Québec. Si on vous parle d'une carte qui pourrait être déposée, sur les 800 km, lesquels pourraient être revitalisés ou en tout cas remis en fonction, ça n'a pas été fait au ministère?

**M. Hinse (Liguori):** Ça a été fait. Des 800 km dont on parle, il n'y en a pas un, kilomètre, qui peut être remis en service. Alors, le réseau Québec Central n'étant pas compris là-dedans, comprenons-nous.

**M. Poulin:** Donc, il n'en reste qu'un, c'est celui du Québec Central.

**M. Hinse (Liguori):** Le réseau Québec Central, pour nous, est un réseau qui peut être opéré demain matin. Le CNCP doit déposer son plan de rationalisation. Eux, ils ont l'intention de poursuivre la rationalisation, et on sait, là-dedans, qu'il y a des embranchements qui pourraient être repris par des CFIL.

**M. Poulin:** Mais là vous me dites qu'il y a 2 600 km qui ont été abandonnés.

**M. Hinse (Liguori):** Depuis 15 ans.

**M. Poulin:** Dans ce 2 600 km là, il n'y a plus rien qui est récupérable. Ce qui pourrait nous être annoncé par les compagnies de chemin de fer, CNCP, c'est ça qui pourrait être préservable, si on veut, dans une viabilité.

**M. Hinse (Liguori):** Exact.

**M. Poulin:** Donc, ce 2 600 km là, oublions ça. C'est à peu près ça que vous êtes en train de conclure, au moment où on se parle, sauf pour ce qui est de la

partie Québec Central où il y a eu des études particulières qui ne concernent pas, on va dire, le CNCP.

**M. Hinse (Liguori):** C'est juste.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il reste du temps?

**Une voix:** Quelques minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Quelques minutes, ça veut dire quoi?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente.

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

#### Coûts des dommages causés par les inondations de juillet

**M. Middlemiss:** Oui, peut-être pour continuer un peu, suite au déluge au Saguenay—Lac-Saint-Jean, on a parlé tantôt de travaux. Est-ce qu'on peut avoir... Combien de kilomètres de route ont été réellement affectés, dans un premier temps, et quels sont les estimés des coûts pour remettre tout ça en ordre?

**M. Demers (Yvan):** Je vais trouver le nombre de kilomètres. Je peux vous dire que, au niveau des coûts, l'estimation des coûts, et qui se maintient depuis un bon moment, donc on peut présumer que c'est assez précis, sous réserve, évidemment, des prix que nous obtiendrons aux soumissions qui peuvent varier par rapport à nos estimations, le coût des dommages est évalué à 26 500 000 \$ pour évidemment le réseau qui relève du ministère des Transports.

Ça représente combien de kilomètres? Je n'ai pas le nombre de kilomètres. On pourrait vous l'obtenir.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**M. Demers (Yvan):** Mais c'est parce que c'est... Je dois vous dire que c'est beaucoup de petits endroits, beaucoup de courtes sections, parfois, c'est aussi des...

(Consultation)

**M. Demers (Yvan):** Évidemment, il y a la route 381, elle, qui est au sud de La Baie vers Ferland-et-Boileau, qui a été endommagée sur plusieurs kilomètres et qui est, à toutes fins pratiques, complètement disparue. Pour le reste, c'est des dommages à une multitude d'endroits par petites sections de 100 m, 200 m, 300 m. C'est ce genre de dommages là. Par ailleurs, il faut dire qu'il y a des endroits où, même si la distance est courte, les dommages sont quand même considérables. J'ai vu

un endroit d'environ 400 m, c'est un remblai d'une couple de centaines de pieds de hauteur avec un énorme tuyau dans le fond de la coulée. Alors, c'est des dommages considérables. Les dommages sont évalués à 26 500 000 \$.

● (15 h 40) ●

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, dans des routes qui ont été endommagées, est-ce qu'il y en avait, de ces routes-là, où on avait prévu faire des travaux cette année?

**M. Demers (Yvan):** Il y en avait très peu, mais il y en avait un peu. Le montant, on l'avait évalué également, environ 500 000 \$ à 600 000 \$ aux endroits où...

**M. Middlemiss:** Tantôt, Mme la Présidente, vous avez mentionné que, si, par hasard, vous vouliez élargir les accotements, et ainsi de suite, le fédéral ne voulait pas payer nécessairement ça, parce que réellement le programme, c'est un programme de remplacement.

**M. Demers (Yvan):** C'est un programme de remise en état selon les conditions qui existaient auparavant. Ce n'est pas un programme qui vise à améliorer l'infrastructure qui était là, mais à la remettre dans l'état où elle était avant l'événement.

**M. Middlemiss:** D'accord. Mme la Présidente, est-ce qu'on a une idée de quel pourcentage du 26 500 000 \$ va être payé par le fédéral?

**M. Demers (Yvan):** Oui.

(Consultation)

**M. Demers (Yvan):** Sur le 26 500 000 \$, le fédéral paierait environ 90 % de 24 500 000 \$.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Demers (Yvan):** Donc, il y aurait des améliorations à différents endroits de l'ordre de 2 000 000 \$ non payables par le fédéral et la balance, à peu près 24 500 000 \$, payable à 90 % par le gouvernement fédéral.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le député de Saint-Hyacinthe.

#### Charges permises sur les routes

**M. Dion:** Oui, Mme la Présidente, on a eu tout à l'heure un échange très intéressant sur toute la question des chemins de fer et l'abandon du chemin de fer. Je voudrais revenir sur cette question-là parce que c'est sûr que ça sous-tend un tas de décisions. Du point de vue où vous êtes placé, M. le sous-ministre, Mme la Présidente, j'aimerais avoir un peu plus de précisions

sur les données qu'il est possible d'avoir sur la question des normes de charges pour les transports lourds, parce qu'on a parlé beaucoup de rentabilisation des voies ferrées. C'est certain que, si la permissivité est très, très haute, très, très large dans le transport lourd sur les routes, il est très difficile de rentabiliser une voie ferrée. C'est sûr que, si les normes au Québec étaient comparables à ce qu'il y a en Ontario ou dans le Vermont pour ce qui est du transport lourd, peut-être qu'il y a des voies ferrées qui aujourd'hui ne sont pas rentables et le deviendraient.

Alors, ma question est la suivante: Est-ce qu'on a actuellement des tableaux comparatifs des normes de charges par essieu, et tout ça — je sais que c'est très complexe — des normes de charges permises pour le transport lourd au Québec par rapport au Vermont, par rapport aux autres États limitrophes, par rapport à l'Ontario, au Nouveau-Brunswick, et tout ça? Est-ce qu'on a actuellement ces données-là?

**M. Demers (Yvan):** Bien sûr que nous avons toutes ces données-là. Comme vous dites, c'est quand même assez complexe parce que c'est variable en fonction de chacune des configurations de camions. On peut dire, grosso modo, que les normes de charges permises au Canada sont plus élevées qu'aux États-Unis. Par ailleurs, au Canada, il y a à peu près uniformisation. Je dis à peu près parce qu'il y a quand même des variables, mais les charges légales permises au Québec sont, à peu de chose près, semblables à ce qui existe en Ontario, à ce qui existe au Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas un hasard si c'est comme ça, parce qu'il en va un peu de la compétitivité des entreprises, alors chacun se surveillant un peu, chacun essayant de s'adapter un peu à ce que le voisin peut faire. Par ailleurs, aux États-Unis, la politique quant à l'établissement des charges permises fait que c'est un cran plus bas qu'au Canada.

**M. Dion:** Ce serait ça qui explique que beaucoup de compagnies possèdent des entrepôts pour le chargement et l'allègement ou le renforcement des charges, des entrepôts qui sont à la limite des frontières américaines, ce qui fait que, quand on arrive au Québec, on peut charger davantage...

**M. Demers (Yvan):** C'est exact.

**M. Dion:** ...et, alors qu'on arrive aux États-Unis, là il faut décharger parce que... C'est pour ça qu'il y a ces entrepôts-là.

**M. Demers (Yvan):** C'est exact.

**M. Dion:** Avez-vous déjà fait une évaluation de ce que ça représente en coûts pour l'entretien des routes québécoises, cette différence de normes?

**M. Demers (Yvan):** C'est extrêmement complexe à faire et ça n'a pas été fait.

**M. Dion:** Parce qu'on sait que, un gros camion, ça vaut 40 000 voitures, il semblerait...

**M. Demers (Yvan):** Oui, oui.

**M. Dion:** ...et, si la charge est encore plus lourde, ça vaut peut-être plus que 40 000 voitures. Et on sait qu'au Québec on a un climat excessivement difficile. Alors...

**M. Demers (Yvan):** Mais ça dépend aussi... Le dommage causé aux routes, là, est beaucoup fonction de la configuration des essieux, parce qu'il peut y avoir des types de configuration qui font que, même si le camion est énorme, il peut être moins dommageable à la route que certains véhicules plus petits, mais dont la charge est concentrée sur un nombre d'essieux plus restreint. Alors, il y a quand même toute la question de la répartition des charges aussi sur les essieux qui fait que c'est plus ou moins dommageable aux routes.

**M. Dion:** C'est sûr que c'est tellement complexe qu'une chatte n'y retrouverait pas ses petits probablement, mais, quand même, est-ce que c'est possible d'avoir ces données-là?

**M. Demers (Yvan):** Oui, on peut certainement vous fournir tout ce qui existe ici, au Québec, comme normes et également ce qui existe ailleurs en termes de...

**M. Dion:** Parce que c'est sûr qu'il y a... J'imagine qu'il doit y avoir une réflexion qui se mène là-dessus, parce que, autant on peut trouver ça fort sympathique d'avoir une belle piste cyclable qui passe en plein bois là où il y avait une voie ferrée autrefois, mais, si on utilisait les montants d'argent qui seraient économisés si ces voies ferrées là étaient en fonction, faisaient le transport lourd, les montants d'argent qui seraient économisés sur l'entretien des routes nous permettraient peut-être de cribler le Québec de pistes cyclables à moindre frais que ce que ça nous coûte présentement. Alors, j'apprécierais que ces données-là nous soient fournies.

**M. Demers (Yvan):** Oui, je voudrais mentionner, Mme la Présidente, au député, également, qu'au Québec nous avons quand même innové dans ce domaine-là pour essayer, je dirais, de contenir les dommages aux routes, dans le sens que vous avons instauré, au Québec, ce qu'on appelle un réseau de camionnage, et ça, c'est un élément extrêmement important, qui est unique en Amérique du Nord, qui fait en sorte que, sur l'ensemble du territoire du Québec, un réseau complet de camionnage a été identifié, la signalisation a été installée et le transport lourd circule sur ce réseau-là. Ça a pour avantage, d'une part, de protéger le reste du réseau sur lequel le transport lourd n'est pas permis. C'est particulièrement avantageux pour le réseau des

municipalités qui a été remis par le gouvernement en 1993. C'est aussi avantageux pour le ministère des Transports dans le sens que ça facilite le contrôle, ça va faciliter le contrôle parce qu'on pourra effectuer du contrôle vraiment là où circule le transport lourd. Ça va aussi faciliter nos choix de priorités dans les investissements à faire sur le réseau routier. C'est que, sur le réseau de camionnage, normalement, nous devrions favoriser des investissements qui font en sorte que le réseau va être plus en mesure de supporter ces charges, et ça protège, comme je l'ai mentionné, le réseau routier des municipalités aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Dion:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Le ministère des Transports, vous construisez, vous réparez, vous entretenez les routes, mais la surveillance de ces routes et la surveillance au niveau du poids, entre autres, ce n'est pas le ministère des Transports?

**M. Demers (Yvan):** C'est la Société de l'assurance automobile.

**M. Pelletier:** C'est la Société de l'assurance automobile. Est-ce que c'est le ministère des Transports qui fixe les normes de pesanteur?

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Pelletier:** Et ils sont surveillés par la SAAQ?

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Pelletier:** Moi, je voudrais tomber dans le transport aérien. Est-ce qu'il y a d'autres choses à ce sujet-là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon?

**M. Pelletier:** J'aimerais continuer sur un autre sujet, qui est le transport aérien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Matapédia, est-ce que c'est sur le même sujet?

**Mme Doyer:** Non, c'est un sujet tout autre, les ponts.

**M. Pelletier:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est à votre tour.

● (15 h 50) ●

### Réfection des ponts municipaux

**Mme Doyer:** Les ponts? Bon, moi, c'est parce que, vous savez, Mme la Présidente, M. le sous-ministre, que, dans mon comté, dans le Bas-Saint-Laurent, mais surtout dans mon comté, il y a beaucoup de ponts de toutes sortes. À chaque année, j'ai des représentations de conseils municipaux, de maires qui veulent faire réparer les ponts. Je me souviens qu'il y avait eu une bataille épique pour le pont de Saint-Benoit-Labre, les citoyens s'étaient... ils voulaient le détruire, je crois, puis le remplacer par un pont neuf. Puis j'ai actuellement des représentations pour un pont qui se trouve à Routhierville.

Alors, il y a la question des ponts patrimoniaux, mais il y a aussi toute la question de la régionalisation, de la décentralisation des budgets pour les ponts. Alors, comment est-ce qu'on va faire, à un moment donné, pour... Je sais que les choix ne sont pas faciles, mais, nous, dans notre programmation, on fait ce que j'appelle la ronne de lait. À la direction régionale, on regarde la programmation avec les fonctionnaires. Mais comment est-ce qu'on fait pour... Parce que, des fois, c'est urgent. J'ai un pont dans une des municipalités de mon comté, la municipalité veut faire une bonne gestion, elle voudrait fermer deux routes, puis là elle visait à le refaire au complet. Ça coûte 300 000 \$ et quelques. Mais là on dit: Bon, on va mettre une petite somme de rien, la municipalité, une petite somme de rien, puis la députée, une petite somme de rien; et ça fait une petite réparation de rien, puis les gros problèmes continuent. Alors, moi... Ha, ha, ha! Je vois des gens sourire.

Alors, on essaie d'avoir des réparations qui dureraient au moins, je ne le sais pas, moi, cinq ans, 10 ans, qui feraient en sorte qu'on pourrait fermer peut-être deux routes. Mais, moi, j'ai des camions qui passent avec du bois, puis qui brisent aussi. Il y a la question de la sécurité des gens, des usagers de toutes sortes qui passent par ce pont-là. Alors, à un moment donné, on veut, je ne sais pas, redresser la route, faire quelque chose, avoir une courbe un peu moins dangereuse, faire quelque chose de qualité au niveau des travaux. Je sais que ma question est large, mais, dans le fond, là, c'est ça, c'est quasiment... Puis je connais les contraintes financières aussi.

**M. Demers (Yvan):** En fait, votre question est large, en effet, puis elle...

**Mme Doyer:** Précise en même temps.

**M. Demers (Yvan):** ...déborde aussi de la stricte considération du programme de réfection des ponts, mais aussi elle s'adresse au Programme d'aide à l'amélioration du réseau local. Alors, écoutez, le budget affecté à la réfection des ponts municipaux est 9 000 000 \$ et le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, comme on l'a mentionné tantôt, est de

20 000 000 \$. Bon, évidemment, on ne peut en faire que pour 9 000 000 \$. Alors, on essaie de fonctionner à partir des priorités qui sont identifiées.

**Mme Doyer:** Mais les ponts patrimoniaux, M. le sous-ministre, il n'y a rien, ça rentre là-dedans aussi? C'est à partir de quel budget, là? J'avoue mon ignorance. Mais, tant qu'à... Moi, je vais avoir une bataille épique de l'ensemble de mes concitoyens, autant de la municipalité concernée, Routhierville, ce n'est pas beaucoup de monde, que de la MRC, je suis sûre qu'elle va se mettre de la partie. Alors, on va faire une deuxième bataille.

**M. Demers (Yvan):** Bien, en fait, les ponts patrimoniaux, là, vous parlez des ponts couverts, au fond, les ponts...

**Mme Doyer:** Oui, les ponts couverts, le pont couvert de Routhierville, entre autres.

**M. Demers (Yvan):** C'est ça. Alors, lorsque ces ponts-là sont situés sur du réseau qui relève de la municipalité, bien, c'est les municipalités qui doivent s'en occuper. Si c'est le réseau du ministère, bien, c'est le ministère, mais...

**Mme Doyer:** Il y a à peu près 10, 20 personnes à la municipalité.

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**Mme Doyer:** J'ai fait campagne, j'ai vu deux chevreuils, deux personnes, en 1994.

**M. Demers (Yvan):** Par ailleurs, les ponts... Je ne sais pas, celui dont vous parlez, là, j'ignore exactement...

**Mme Doyer:** C'est près de Sainte-Florence.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Mais les ponts couverts, généralement quand même, on s'en occupe parce qu'ils sont considérés comme des ponts complexes.

**Mme Doyer:** C'est beau. Donc, on n'a pas assez de budget pour la réfection des ponts.

**M. Demers (Yvan):** Bien, oui, en tout cas, je pense que oui. Vous avez raison.

**Mme Doyer:** Merci.

**M. Demers (Yvan):** Vous avez raison.

**Mme Doyer:** Je suis de cet avis aussi.

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

### Construction de chaussées en béton de ciment

**M. Rivard:** Merci, Mme la Présidente. On sait que Ciment St-Laurent a annoncé la fermeture de l'usine de Beauport, qui va entraîner la perte de 200 emplois. Dans les négociations que M. Landry a tenues avec les dirigeants... Naturellement, la cause de fermeture, ce n'est pas un caprice de la compagnie, c'est qu'il y a de moins en moins de béton qui se vend. Et on nous faisait part, entre autres, que, s'il y avait plus d'autoroutes en béton de ciment qu'en asphalte, naturellement, la situation de l'usine aurait été différente.

Est-ce que, M. le sous-ministre, il y a des études qui ont été faites au ministère qui démontrent... C'est sûr que la durabilité du béton de ciment, ça, c'est clair, mais on parle des coûts qui seraient probablement prohibitifs et incomparables avec les coûts de l'asphalte, même si on doit refaire l'asphalte plus souvent. Est-ce que des études existent?

**M. Demers (Yvan):** Il y a des études qui ont été faites sur le sujet à la fois, je dirais, à l'extérieur du ministère par d'autres administrations; il y a des études qui ont été faites par des associations aussi qui s'intéressent à la construction des routes en béton de ciment, notamment par l'Association canadienne du ciment Portland; il y a des analyses qui ont été faites également par le ministère des Transports.

Ce n'est pas une question qui date de ce matin, la question de savoir si le ministère doit ou va construire des routes en béton de ciment par rapport à des routes en asphalte. Il y a au Québec de la place pour la construction de routes en béton de ciment, mais à certaines conditions. Disons que, de façon générale, une route en béton de ciment coûte plus cher, le coût de construction initial. Par ailleurs, c'est vrai qu'elle a une durée de vie plus longue. Mais il y a toutes sortes de facteurs à considérer, ce qui fait que, finalement, nous ne croyons pas, au ministère, que ce serait une politique sage de se lancer dans la construction de routes de béton de ciment à la grandeur du territoire du Québec.

Nous nous sommes donné une orientation à cet égard qui vise à encadrer un peu l'action du ministère en regard de la construction et de la conservation des chaussées en béton de ciment. Nous avons déjà, au Québec, des routes en béton de ciment qui existent, particulièrement dans la région de Montréal. Il y a un petit tronçon dans la région de Québec qui est un petit bout de l'autoroute Henri-IV nord. Alors, la politique que nous nous sommes donnée, d'abord en ce qui concerne, je dirais, la réhabilitation et l'entretien des routes en béton de ciment, c'est que, lorsqu'elle est en béton de ciment, le principe de base, c'est que nous allons la réparer en béton de ciment à moins que, suite à une analyse technique, il soit démontré que ce n'est pas une solution viable, que ce n'est pas, sur le plan technique, une bonne solution. Donc, au départ, c'est...

Pour ce qui est de la construction, les balises que nous nous sommes données, c'est que, lorsqu'il y aura

des constructions d'autoroutes — parce que, comme vous le savez, les constructions d'autoroutes ne sont pas en nombre énorme actuellement au Québec — sur les endroits où on retrouve des volumes de circulation qui sont importants, qui sont de l'ordre de 35 000 ou 40 000 véhicules par jour et plus, à ce moment-là, nous allons favoriser la construction de routes en béton de ciment. Donc, on va retrouver ça surtout dans la grande région de Montréal.

Évidemment, nous utilisons aussi du béton de ciment pour des équipements autres que les routes, je pense aux ponts. Nous utilisons quand même des quantités assez appréciables, à chaque année, de béton de ciment. J'ai ici des statistiques: en cinq ans, nous avons utilisé, pour les ponts, 120 000 m<sup>3</sup> de béton de ciment, un peu partout au Québec; pour les routes, environ 20 000 m<sup>3</sup> au cours des cinq dernières années. C'est là un peu la situation et c'est un peu là l'orientation qu'on s'est donnée.

Il y a évidemment, au point de vue... Il y a des avantages et des inconvénients pour chacun des types de route. Par exemple, à chaque fois... Il est vrai que, pour les routes en béton de ciment, on intervient moins souvent. Par contre, quand on intervient, le temps de réparation peut être plus long. Donc, les inconvénients causés au public voyageur sont plus grands. Or, il y a toutes sortes d'éléments comme ça qu'il faut considérer avant de prendre la décision.

**M. Rivard:** Si je comprends bien, dans un contexte économique actuel où on n'a pas grand projets de nouvelles autoroutes, on ne peut pas penser que, du jour au lendemain, la politique du gouvernement va faire en sorte que l'industrie du ciment va redevenir ce qu'elle pouvait être il y a une dizaine d'années, pour les raisons que vous venez de me donner.

Mme la Présidente, est-ce que je peux poser une autre question sur un autre sujet?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, oui, allez-y, M. le député de Limoilou.

### Organisation du 20e Congrès mondial de la route

**M. Rivard:** M. le sous-ministre, dans le rapport du Vérificateur, on parle de l'organisation du 20e Congrès mondial de la route. Est-ce que je me souviens bien que c'était le contrat que l'ex-ministre des transports, M. Côté, avait réussi à obtenir pour Québec, puis que finalement il a été démenagé à Montréal parce que le Centre des congrès ne pouvait être prêt pour la tenue de cet événement? Est-ce qu'on parle du même congrès, premièrement? C'est ça?

**M. Demers (Yvan):** Oui, M. le député. Mme la Présidente, c'est effectivement le congrès qu'avait sollicité M. Côté, l'ex-ministre des Transports, au congrès de Bruxelles, en 1987.

● (16 heures) ●

**M. Rivard:** Et c'est ce congrès-là qui avait été déplacé vers Montréal parce que le Centre des congrès de Québec n'était pas prêt. O.K.

**M. Demers (Yvan):** Voilà. Le congrès avait été octroyé à Québec en 1991, mais les gens de l'association mondiale des routes sont venus à Québec et ont indiqué aux organisateurs que Québec n'était pas à ce moment-là équipée pour recevoir un congrès de l'ordre de 3 000 quelques cents délégués.

**M. Rivard:** O.K. Alors, ça situe bien le congrès. Maintenant, pour ce qui est des commentaires du Vérificateur général, je vous reporte à la page 8 de son rapport, lorsqu'il dit: À partir du résultat des enquêtes menées par la direction de la vérification interne du ministère des Transports et par le Contrôleur des finances, nous avons mentionné des anomalies observées dans l'administration des sommes nécessaires à l'organisation du congrès. En effet, les affaires du congrès n'étaient pas soumises à un cadre administratif adéquat et certaines personnes, principalement le directeur général de l'époque, n'avaient pas le souci de la rigueur et de l'économie, de sorte que le congrès a assumé des dépenses abusives et non conformes aux règles. Par la suite, cependant, le ministère nous a informés qu'il a pris la situation en main et qu'il a corrigé les lacunes portées à son attention.

J'ai déjà entendu dire du ministère que ce congrès fut un grand succès. Est-ce que vous avez une étude qui démontre les retombées économiques de ce congrès et également l'impact financier? Est-ce que c'est un congrès qui a été déficitaire parce que, bien sûr, le coût pour venir à ce congrès, ils n'ont pas couvert tous les frais? Est-ce que je pourrais avoir une réponse à ces deux questions: les retombées et si ce congrès a été rentable?

**M. Demers (Yvan):** Oui. Bien, c'est le congrès qui s'est tenu à Montréal en septembre 1995 et dont j'ai eu l'honneur d'assumer la présidence à partir de ma nomination comme sous-ministre, c'est-à-dire en novembre 1994.

Effectivement, c'est un congrès qui a été un franc succès. Nous avons accueilli 2 700 congressistes et 650 accompagnateurs. Quarante-quatre ministres des Transports ont participé à ce congrès. Cent treize pays étaient représentés. Sur le plan financier, ça a été aussi un succès. Nous avons fermé les livres du congrès avec un surplus de 1 200 000 \$, 1 300 000 \$. Le gouvernement du Québec avait versé 1 000 000 \$ pour l'organisation du congrès. Alors, nous avons retourné au fonds consolidé le 1 000 000 \$ qui avait été versé.

Maintenant, l'Office des congrès... Est-ce que c'est l'Office ou c'est un organisme qui s'occupe du tourisme, à Montréal? Je ne me souviens plus exactement du nom. L'Office du tourisme, je crois, a fait une étude sur les retombées économiques de ce congrès. Alors, il est indiqué que les recettes fiscales, toutes

catégories confondues, ont rapporté au gouvernement du Canada 1 800 000 \$ et, au gouvernement du Québec, 2 000 000 \$, et 600 000 \$ pour les municipalités du Québec, dont 270 000 \$ pour la ville de Montréal. On y indiquait qu'il y avait un total de 300 emplois-année qui ont été créés et plus de 7 800 000 \$ ont été versés en salaires.

Au fond, il y a tout lieu de se réjouir. C'est qu'en plus, je dirais, de placer le Québec, et particulièrement le ministère des Transports du Québec, bien en évidence sur la scène mondiale dans le domaine des routes le congrès a été un franc succès.

**M. Rivard:** Écoutez, je m'en réjouis. Toutefois, j'essaie de décoder ce que le Vérificateur général a voulu dire en faisant allusion...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...M. le député de Limoilou, parce que le 20 minutes de ce côté-ci est terminé, là.

**M. Rivard:** Alors, je dois compléter ici? Ça termine?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est déjà terminé, mais vous pouvez compléter votre question.

**M. Rivard:** O.K. Alors, moi, comme je vous dis, je m'interroge sur le... Parce que normalement le Vérificateur est là pour nous montrer les points qui ne sont pas conformes...

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Rivard:** ...et on fait part de l'absence de rigueur et d'économie, mais on dit que la situation a été corrigée par après. Alors, quand même, il faut se réjouir que malgré ça, ces lacunes, le congrès fut un grand succès au point de vue économique.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Est-ce que, Mme la Présidente, je peux répondre au...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le sous-ministre, répondez à la question.

**M. Demers (Yvan):** Merci. Alors, lorsque le ministre m'a demandé d'assumer la présidence du 20e congrès, en novembre 1994, à ce moment-là il m'a également informé d'une vérification qui avait été faite par le Vérificateur général et aussi par le Service de vérification interne du ministère. Effectivement, il était noté, à ce moment, l'absence, je dirais, de certains mécanismes très spécifiques de suivi pour s'assurer d'une gestion budgétaire rigoureuse.

Alors, nous avons désigné... j'ai désigné un nouveau directeur général et nous avons mis en place toute une série de mécanismes, de mesures pour s'assurer d'une gestion budgétaire plus rigoureuse. Des

instruments de contrôle ont été implantés. Nous nous sommes donné des règlements internes. Nous avons appliqué des règles de gestion financière du gouvernement à ce congrès. C'était une société qui avait été formée et qui n'était pas nécessairement liée aux règles du gouvernement. Alors, au fond, nous avons replacé la gestion de ce congrès-là sur ses rails, selon les règles de l'art.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le sous-ministre.

**Une voix:** Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Breton, vous avez des commentaires à apporter sur la question-réponse?

**M. Breton (Guy):** Oui, c'est une précision technique pour rappeler que ce n'est pas le Vérificateur général qui avait fait la vérification, mais nous avions pris les résultats des travaux de la vérification interne et du Contrôleur des finances que nous avons cités.

**Une voix:** Ça va.

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

#### Gestion de l'usine de signalisation

**M. Thérien:** Mme la Présidente, nous avons appris, depuis deux ans, que, malheureusement, les coupures budgétaires ont fait en sorte que le ministère des Transports dispose de moins de deniers et les besoins sont aussi grands. Donc, j'imagine que la philosophie, c'est de dépenser mieux le peu d'argent qu'on a.

Il y a une question, ici, il y a un point que j'aimerais qu'on vérifie, où je pense qu'une dépense du ministère peut poser interrogation, c'est, entre autres — je commence par un, on en verra d'autres après — l'usine de signalisation. Vous avez mentionné tantôt le centre de gestion autonome. En fait, l'usine est devenue un centre de gestion autonome. Ça, M. le sous-ministre, ça veut dire quand même que le fonds de gestion autonome... mais c'est le ministère des Transports... S'il y a un manque, c'est le ministère des Transports qui comble le manque ou qui absorbe les coûts. Je vais y aller avec cette première question là.

La gestion autonome, en fait, c'est une façon d'administrer différemment, mais ça appartient encore au ministère des Transports. C'est bien ça?

**M. Demers (Yvan):** Oui. Une unité autonome de services, c'est, au fond, le mot le dit, une unité qui devient autonome, mais qui, quand même, est liée au sous-ministre d'une organisation, dans le sens qu'elle conclut avec le sous-ministre d'un ministère une entente de gestion, où des objectifs très clairs de

rentabilité sont fixés et où les règles de gestion sont également fixées.

**M. Thérien:** Bon.

**M. Demers (Yvan):** Et c'est une unité qui fonctionne un peu sur le même principe qu'une entreprise privée, dans le sens que tous ses coûts sont pris en compte, y inclus ses coûts indirects d'espace, par exemple, de chauffage et de tout ce qu'on peut penser, et qui facture ses clients pour les services qu'elle rend.

**M. Thérien:** Bon, c'est justement ça, on continue dans l'analyse pour voir si, justement, le ministère des Transports fait bien de garder cette unité de gestion autonome. On sait que la superficie de l'atelier est de 5 042 m<sup>2</sup>; la superficie de bureau à l'étage, 1 100 m<sup>2</sup>; que vous payez 780 000 \$ de loyer à la SIQ. On sait que c'est un très gros édifice avec beaucoup d'équipement. Il y a huit personnes qui y travaillent, plus un magasinier, un directeur et une secrétaire. Là-dessus, on s'entend. On paie à peu près 140 000 \$ de taxe municipale. Comme vous le disiez tantôt — c'est là le problème et je vais peut-être expliquer ça — chaque DT a un budget d'opération. À chaque fois qu'ils ont besoin de signalisation, ils font appel à l'unité de gestion et l'unité de gestion charge un coût, c'est-à-dire déduit un coût à la DT. On s'entend là-dessus? C'est comme ça que ça fonctionne?

**M. Demers (Yvan):** Bien, charge un coût et...

**M. Thérien:** C'est-à-dire un coût pour le service rendu.

**M. Demers (Yvan):** Voilà.

**M. Thérien:** Sauf que... Est-ce que le coût est gonflé? Est-ce que le coût est compétitif à l'entreprise privée pour... Parce que c'est des vases communicants, ça. Pour faire vivre l'unité de gestion, selon nos informations, le coût qui est comptabilisé à la DT pourrait être beaucoup moindre si c'était l'entreprise privée. On va y aller sur le service après, mais, juste à ça... Est-ce que le coût est compétitif à l'entreprise privée?

**M. Demers (Yvan):** Ça fait partie des conditions pour l'établissement d'une unité autonome de services. Et nous avons mis les choses très claires avec nos employés, avec notre CMOT, comité ministériel d'organisation du travail, dans le sens que nous étions disposés à discuter avec eux de prestation de services et nous étions disposés à, je dirais, partager avec eux l'objectif de maintenir les emplois, de conserver les emplois à la condition que, sur une base de rentabilité, sur une base comparative par rapport au coût de l'entreprise privée, on était en mesure de fournir les services. Et...

● (16 h 10) ●

**M. Thérien:** Est-ce qu'on peut avoir le coût justement qui est chargé? À chaque fois qu'une DT utilise un panneau de signalisation, là, c'est le coût. Parce que, là, c'est le ministère qui charge au ministère. Moi, quand l'employé du ministère, pour garder sa job, dit: On va essayer d'être rentable, ça ne m'impressionne pas tellement. Ce qui m'impressionne, c'est le coût. Est-ce qu'on peut avoir... Est-ce que la commission peut avoir le coût au niveau de... justement qui est chargé à chacune des DT pour les pièces qui sont vendues? Si on voit qu'une pièce est vendue tel prix pour faire vivre justement ça, puis qu'à l'entreprise privée c'est beaucoup moindre, ça veut dire que c'est de l'argent qui est enlevé sur nos routes. C'est de l'argent qui est enlevé au bénéfice des citoyens. Est-ce qu'on peut avoir ça, pour le bénéfice de la... Bien, peut-être pas aujourd'hui.

**M. Demers (Yvan):** Oui, c'est ça. Je n'ai peut-être pas ça aujourd'hui, mais, oui, il n'y a pas de problème.

**M. Thérien:** Vous vous engagez à fournir ces coûts-là?

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Thérien:** Parfait.

**M. Demers (Yvan):** En fait, on pourrait vous fournir l'analyse qui a été faite, je pense, qui a amené la décision de mettre sur pied cette unité autonome de gestion.

**M. Thérien:** Non. La décision, ça, je...

**M. Demers (Yvan):** Non, non. Ce que je dis, M. le député, c'est que je suis disposé à vous fournir une copie de l'étude qui nous a amenés à prendre la décision de mettre sur pied une unité autonome de services.

**M. Thérien:** O.K. Parfait. Moi, ce n'est pas l'étude que je veux avoir, c'est... Elle est en opération, l'usine, là?

**M. Demers (Yvan):** Non, non, elle n'est pas... Actuellement...

**M. Thérien:** Bien, elle va l'être bientôt.

**M. Demers (Yvan):** Elle va l'être bientôt. La décision a été prise de mettre sur pied une unité autonome. Le travail qui est en train de se faire, ça pourrait ne pas se réaliser. La décision a été prise de le faire. Le travail qui se fait actuellement, c'est que le gestionnaire désigné comme étant responsable est en train de préparer avec son équipe une entente, un projet d'entente de gestion dans laquelle le sous-ministre et cette unité-là vont prendre un engagement

quant aux objectifs à rencontrer, les objectifs de rentabilité à rencontrer.

**M. Thérien:** Mais vous me comprenez bien, M. le sous-ministre, c'est de savoir si l'unité va charger un coût où le citoyen ne sera pas privé parce que ça va être trop cher. Mais on va continuer, on va arriver peut-être à une conclusion, ma conclusion, qui demeure à être vérifiée, que ça va coûter très cher.

Savez-vous aussi — vous le savez sûrement — qu'au niveau des délais que... J'imagine que les gens qui sont dans les DT ou dans les régions souhaitent avoir, lorsqu'ils font une commande, le panneau le plus rapidement possible quand on parle de sécurité. Savez-vous que le délai est long et, pour déjouer ça, les gens de la DT... Parce qu'ils ont le privilège, selon les normes administratives, de commander moins de 2 000 \$ à l'entreprise privée. Ça se fait, là. Au moment où on se parle, ça se fait. Ils ne commandent pas ici, à l'usine, mais ils commandent tout ce qui est 2 000 \$ et moins parce qu'ils savent qu'ils vont avoir le panneau trois jours ou quatre jours après, puis, au ministère, ils vont l'avoir deux mois, puis trois mois après.

Présentement, on se retrouve avec des gens qui veulent garder leur job, c'est-à-dire que c'est le gouvernement qui va payer le gouvernement à des prix qu'on pense gonflés, puis entre-temps, par souci d'efficacité, le gestionnaire de la DT, à 2 000 \$ et moins, il est autorisé à le faire, puis il le fait en toute légalité. Êtes-vous au courant de cette situation-là? Donc, il se dépense deux fois des cennes...

**M. Demers (Yvan):** Je n'étais pas au courant de cette situation-là particulière. Maintenant...

**M. Thérien:** On peut vous donner les noms des DT.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Mais, quand même, l'analyse qui a été faite, qui nous a menés à cette décision-là, nous est apparue correcte. Comme je vous disais tantôt, le projet d'entente de gestion qui va nous être soumis va vraiment nous indiquer de façon très concrète, et c'est là que nous aurons des détails comme, par exemple, les taux sur les différentes pièces qui sont chargées aux DT. C'est là que nous pourrions vraiment prendre une décision finale.

**M. Thérien:** On pourra analyser ça. Est-ce vrai aussi que le bâtiment appartient à la Société immobilière du Québec?

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Thérien:** C'est-à-dire qu'on paie le loyer 780 000 \$. Est-ce vrai que la Société immobilière veut récupérer l'usine parce qu'elle n'est pas conforme aux normes? Elle voudrait jeter l'usine à terre pour vendre le terrain, qui vaut 4 000 000 \$.

**M. Demers (Yvan):** Moi, je n'ai pas eu vent de ça.

**M. Thérien:** Est-ce que vous allez vérifier ça?

**M. Demers (Yvan):** Je vais demander à M. Desmeules, qui est le sous-ministre adjoint responsable de tout — j'appelle ça le campus — le terrain où se trouve notamment l'usine de signalisation. Il va peut-être vous donner des détails plus précis sur votre question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Desmeules.

**M. Desmeules (Henri):** Mme la Présidente, c'est vrai que l'usine de signalisation est située à un carrefour intéressant. Ça, on ne se le cache pas. Par contre, au moment où on se parle, l'usine, la bâtisse comme telle, est utilisée et par l'usine de signalisation et par un service, deux services complets de la DT au deuxième étage.

**M. Thérien:** Qui est sur la côte, là, qui est sur...

**M. Desmeules (Henri):** Non, non, non. Au deuxième étage...

**M. Thérien:** Au deuxième étage. O.K.

**M. Desmeules (Henri):** ...de la même bâtisse, et aussi une partie du premier étage. Donc, presque le tiers des bureaux administratifs du premier étage sont utilisés par le service des projets. Le deuxième étage est utilisé et par le service des projets et par le service du support à la gestion qui ne font pas partie, comme tels, de l'unité autonome de services prévue à mettre en place.

**M. Thérien:** O.K. Est-ce que l'édifice répond aux normes?

**M. Desmeules (Henri):** Actuellement, l'édifice répond aux normes, oui. Je n'ai pas d'indication à l'effet que l'édifice ne répond pas aux normes en termes de ventilation, en termes de sécurité des employés.

**M. Thérien:** Écoutez, mon information peut être erronée, là. Ce n'est pas l'information qu'on a, mais ça demeure... Ça peut se vérifier, j'imagine.

**M. Desmeules (Henri):** On peut vérifier.

**M. Demers (Yvan):** Nous allons vérifier.

**M. Thérien:** M. le sous-ministre, la lenteur, vous ne vous êtes jamais posé de question? Parce que c'est l'efficacité qu'on vise, surtout en voirie. On peut opérer seulement, lorsqu'on parle de travaux de voirie, trois ou quatre mois par année. La lenteur de cette usine-là à disposer des commandes et le stockage... Il y a énormément... Il y a plus d'un million de stockage.

Puis, même dans les DT, exemple, il y a beaucoup de stockage qui ne sert pas. Donc, c'est de la capitalisation. Puis, on se retrouve dans l'exemple suivant qu'ils ont énormément de panneaux de détour à droite dangereux, puis, lorsqu'ils en ont besoin à gauche, là ils n'en ont pas mais il y a un stockage de droite. L'entreprise privée, on peut commander à la pièce beaucoup plus facilement. On a un stockage, là, au point de vue financier, de plus de 1 000 000 \$ et ça coûte énormément d'argent à maintenir ça, énormément d'argent à maintenir ça.

Je ne veux pas influencer votre décision à venir, là, mais on est tous des gestionnaires et on en veut tous plus dans la voirie. Et, là, je pense qu'on a un panier percé. On a évalué, nous, la nouvelle unité de gestion qui ferait un déficit minimal de 500 000 \$ à 2 000 000 \$. Parce que c'est le vase communicant. Conserver huit emplois, bien, on va trouver les chiffres. C'est le ministère qui paie le ministère. Mais la lenteur, là... Êtes-vous au courant de la lenteur?

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, soyez assurée que nous ne mettrons pas d'unité autonome de services en fonction si nous n'avons pas la preuve et la certitude qu'elle pourra opérer sur une base rentable.

**M. Thérien:** C'est pour ça. Puis, je prends votre parole. Je vous connais assez pour dire que je me fie à votre parole, sauf que ça nous prend les prix d'un panneau.

**M. Demers (Yvan):** Oui, oui.

**M. Thérien:** Parce que, si le ministère paie son propre panneau plus cher que l'entreprise privée, c'est sûr que le budget va arriver, là, et...

**M. Demers (Yvan):** Aussi, c'est que le problème que vous avez mentionné, par exemple, de niveaux d'inventaires qui peut-être sont trop élevés — je pense que oui, dans l'analyse, ça indiquait que c'était trop élevé — bien, une unité autonome de services qui va fonctionner sur un principe de rentabilité ne pourra plus, si elle veut rencontrer ses objectifs de rentabilité, maintenir des niveaux d'inventaires trop élevés. Elle devra fonctionner sur un principe de rentabilité.

**M. Thérien:** Puis le stockage est grand là, mais il est grand aussi dans les DT. Il y a du stock un peu partout qui ne sert pas...

**M. Demers (Yvan):** Possible.

**M. Thérien:** ...et qui se transforme, parce que vous achetez en grosse quantité. Je peux même vous dire les quantités que vous achetez en pieds carrés, là, de panneaux. Vous achetez énormément pour avoir les bons prix.

• (16 h 20) •

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Thérien:** Sauf que, quand on n'a pas à supporter ça parce que le gouvernement... Ma dernière interrogation, l'entreprise privée qui jouit de la concurrence normale, puis des prix, puis tout ça, je ne sais pas pourquoi... Le ministère fait faire une étude, puis je me fie à vous là-dessus, d'ailleurs, mais, à moins que ça ne soit une économie, je ne vois pas pourquoi... Parce qu'il y a cinq ou six compagnies, là. Il n'y a pas de monopole, il n'y a pas de cartel. Je ne vois absolument pas pourquoi le ministère veut garder ça, quand la SIQ ferait au moins 4 000 000 \$ sur son terrain, qu'on m'a dit ce matin. Il est évalué à environ 4 000 000 \$. La bâtisse, c'est à vérifier si elle est conforme aux normes. On me dit que non. Ça fait que pourquoi mettre une unité de gestion? On veut garder le travail, on ne veut pas mettre au rancart 11 employés syndiqués. Moi, je préférerais avoir de l'asphalte sur mes routes, dans mes chemins ruraux que de conserver ça.

**M. Demers (Yvan):** Actuellement, cette unité-là est équipée d'outillage...

**M. Thérien:** Incroyable.

**M. Demers (Yvan):** ...très moderne...

**M. Thérien:** Oui.

**M. Demers (Yvan):** ...avec une capacité de production assez importante, avec de l'équipement qui a été acheté depuis un certain nombre d'années, qui est sans doute payé, quand on examine les règles comptables de dépréciation, et, au fond, qui peut, à notre point de vue et jusqu'à preuve du contraire, être utilisé à profit pour les contribuables du Québec.

**M. Thérien:** Mais vous savez qu'une machine, ça ne fonctionne pas tout seul. Souvent la machine est performante, mais c'est toute la gestion... Mais, là, vous nous dites que vous allez analyser ça. On va avoir, à la commission, les coûts que le ministère paie ses propres panneaux. Est-ce que vous nous dites que vous allez informer la commission par le biais du ministre, informer la commission, si vous opérez votre unité de gestion autonome?

**M. Demers (Yvan):** Certainement. Ça va me faire plaisir. C'est même mon devoir d'informer la commission.

**M. Thérien:** Moi, Mme la Présidente, j'ai d'autres... Pas ce coup-ci parce que ce serait plus long d'aborder une autre affaire de gestion. Mais on reviendra.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il reste cinq minutes.

**M. Thérien:** Donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous n'avez pas assez de cinq minutes?

#### Transfert de l'entretien des ponts aux municipalités

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, pour revenir au transfert du réseau routier, il y avait aussi le transfert des ponts. Et on avait... Dans le contexte des ponts complexes, on avait eu un moratoire d'au moins quatre ans. Je crois qu'on était censé continuer le comité technique qui existait entre les Affaires municipales, le ministère des Transports et les deux unions, pour tenter de trouver une façon de remettre ces ponts aux municipalités. Est-ce que, dans un premier temps, le comité technique a continué d'échanger après le transfert du 1er avril 1993? Et où en sommes-nous rendus dans l'évaluation et la décision de transférer les ponts qu'on jugeait les ponts complexes?

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, effectivement, tel qu'il avait été prévu, le comité a continué à travailler, continuellement, à un rythme très régulier. Des réunions se sont tenues entre les représentants du ministère et les représentants des deux unions municipales. Le représentant du ministère, au niveau de ce comité, est M. Tremblay. Probablement qu'il serait préférable de demander à M. Tremblay de faire le point. Il était là; il est en mesure de nous donner la nature exacte de l'état d'avancement des travaux au niveau de ce comité.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Tremblay.

**M. Tremblay (Jean-Pierre):** Mme la Présidente. Alors, le comité a travaillé de façon assez régulière, avec des rencontres tous les deux ou trois mois environ, avec les unions municipales pour discuter du sujet. Le ministère a proposé, il y a deux ans environ, en 1994, de retravailler la notion de pont complexe, pour voir avec les municipalités dans quelle mesure certains ponts pouvaient être plus complexes pour des petites municipalités qui n'ont pas la capacité technique de faire l'entretien de ces ponts-là, et aussi la capacité monétaire, évidemment. Alors, le ministère avait fait une proposition d'extensionner la notion de pont complexe et, le ministère, d'assumer à sa charge un certain nombre de ponts supplémentaires. Cette proposition-là a obtenu un certain assentiment des unions municipales. Mais les unions ne sont pas d'accord sur les modalités de versement des argents ou sur la façon dont le ministère ou les municipalités pourraient travailler sur le plan technique, l'UMQ souhaitant que ce soient les municipalités qui le fassent et l'UMRCQ souhaitant que ce soient les MRC qui le fassent. Alors, il y a des divergences d'opinions sur ce dossier-là.

Le dossier a continué à évoluer et, il y a environ un an, le ministère a mis sur la table une proposition différente qui est actuellement en discussion avec les

unions pour être capable de prendre une position, on espère, dans les prochains mois, à l'effet que le ministère assumerait l'inspection et l'évaluation de tous les ouvrages. Le ministère ferait l'inspection des structures. Faisant l'inspection des structures, ça élimine le problème de complexité technique parce que le ministère assumerait la charge technique d'évaluation des ponts. Le ministère donnerait aux municipalités un état de leurs ponts et leur dirait: Voici dans quel état est votre pont. Vous devriez intervenir dans un an, dans deux ans, dans trois ans, dans cinq ans. Vous devriez faire tel genre de travaux. Et c'est la municipalité qui aurait la responsabilité de planifier l'exécution des travaux, compte tenu de l'expertise que le ministère lui donne.

Cette expertise technique là, le ministère la fournirait pour l'ensemble des ponts. C'est cette proposition-là qui est actuellement l'objet de discussions avec les unions municipales pour arriver, on espère, à un projet d'entente dans quelques mois.

**M. Middlemiss:** Donc, Mme la Présidente, si je comprends bien, la période de quatre ans arrive à la fin et vous croyez avoir réussi à négocier une entente acceptable. Maintenant, est-ce qu'il va y avoir un programme financier, d'aide financière? Parce que ces ponts-là étaient complexes, techniques, mais aussi dispendieux. Est-ce qu'il va y avoir une enveloppe budgétaire pour aider ces municipalités-là à exécuter les travaux?

**M. Demers (Yvan):** Ça fait partie des décisions qu'a à prendre le gouvernement dans les mois qui viennent.

**M. Middlemiss:** Donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Dernière question.

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. Oui. Est-ce qu'on a une idée des coûts? Par exemple, dans tout ça, est-ce qu'on est en train d'évaluer quel serait l'impact financier aux municipalités pour exécuter ces travaux-là, pour rendre les ponts sécuritaires? C'est un problème assez difficile. En tout cas... C'est ma dernière question, je reviendrai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Demers.

**M. Demers (Yvan):** Actuellement, le ministère octroie aux municipalités un montant de 9 000 000 \$ pour les ponts municipaux non complexes et a une enveloppe de 5 000 000 \$ pour les ponts complexes. Alors, jusqu'à nouvel ordre, cette enveloppe-là est toujours là, est toujours valable.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il va y avoir des argents à un moment donné pour des nouveaux ponts?

**M. Middlemiss:** Donc, le 5 000 000 \$ présentement est administré, est dépensé par le ministère des Transports, toutefois?

**M. Demers (Yvan):** Oui, parce qu'à l'époque le ministère avait convenu de s'occuper des ponts complexes.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'il est adéquat annuellement pour exécuter les travaux nécessaires?

**M. Demers (Yvan):** De façon générale, oui, puisqu'il correspondait, à peu de chose près, aux sommes que le ministère affectait à ce type de ponts quand il les avait sous sa responsabilité.

**M. Middlemiss:** Bien.

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

**M. Gagnon:** Mon questionnement est aussi sur le même sujet, concernant les ponts. Je comprends que l'orientation du ministère, celle qui est privilégiée, celle qui est soumise à l'union municipale, c'est que l'inspection, l'évaluation des ouvrages serait du ressort du ministère, tout le volet de l'expertise technique étant de votre ressort. Ça soulève à ce moment-là tout le questionnement, le niveau de participation financier du ministère dans ces ouvrages-là.

Dans cette foulée-là, au niveau de la participation financière, est-ce qu'il y a des études qui ont été conduites chez vous qui permettraient d'indiquer quel serait... comment on pourrait associer, et si ça peut être avantageux, comment on pourrait associer l'entreprise privée à la gestion d'infrastructures qui sont de la responsabilité publique?

• (16 h 30) •

**M. Demers (Yvan):** En fait, l'entreprise privée est largement associée à la réalisation des travaux parce que, au fond, le ministère, à la proposition, ferait l'inspection des ponts, indiquerait l'état du pont, indiquerait les travaux à faire, mais il appartiendra à la municipalité d'engager les firmes privées pour la confection des plans et devis et d'engager des entrepreneurs, également, pour réaliser les travaux.

**M. Gagnon:** Quant à...

**M. Demers (Yvan):** La nuance — et je pense que c'est une nuance importante — de la proposition du ministère, c'est qu'en assumant la responsabilité de l'inspection le ministère lève un peu l'hypothèque soulevée par les municipalités, à l'effet de leur incapacité, sur le plan technique, à s'occuper de choses complexes comme celles-là. Alors, le ministère, ayant l'expertise et assumant l'inspection, il n'y en a plus de ponts complexes, au fond, pour les municipalités, à partir du moment où c'est le ministère qui assume l'inspection. Et

c'est d'autant plus intéressant que, pour le transport lourd dans certains cas, pour les permis spéciaux... Vous savez que le ministre est appelé régulièrement à accorder certains permis spéciaux, et les permis spéciaux sont accordés à partir d'une analyse qui est faite des circuits. Alors, vous vous imaginez le nombre de municipalités, sur un long parcours, qu'un transporteur aurait à consulter pour s'assurer qu'il a un permis. Alors, le ministre pourrait, de cette façon-là, plus facilement, donner une évaluation, avoir une bonne évaluation de la possibilité d'un certain tracé pour du transport lourd, au point de vue des structures.

**M. Gagnon:** Quand j'ai posé ma question, de façon plus précise, ce que j'avais à l'idée, lorsque je parle d'associer l'entreprise privée, je pensais aussi à d'autres modes de financement qui pourraient être envisagés pour ces structures-là. Est-ce qu'on peut envisager le retour au péage? Est-ce que c'est quelque chose que vous analysez? Il y a cet aspect-là auquel je pense.

Il y a le volet, aussi, de confier, comme il se fait à certains endroits en Europe, à l'entreprise privée, des sections ou des infrastructures. Est-ce que c'est quelque chose que vous préconisez ou que vous regardez? Est-ce qu'il y a eu des études qui ont été faites là-dessus? Dans l'affirmative, est-ce qu'on pourrait en avoir copie?

**M. Demers (Yvan):** Oui, bon, ce que vous soulevez, la question que vous soulevez, c'est la question du financement du réseau routier. Mais, à ce moment-là, c'est davantage le réseau routier qui est vraiment sous la responsabilité du ministère des Transports, et non les réseaux municipaux, les ponts municipaux. Je pense que tout le monde a convenu de l'insuffisance de fonds sur le réseau routier. Il y a nécessité — le gouvernement a posé un geste précis dans le dernier discours du budget — de créer, de mettre sur pied un fond dédié au réseau routier. Alors, se pose toute la question du financement. Oui, nous examinons différentes hypothèses, plusieurs hypothèses, qui vont certainement déboucher sur des recommandations au ministre quant aux diverses façons dont pourrait être financé le fonds qui a été créé par le gouvernement lors du dernier budget.

**M. Gagnon:** À ce moment-ci, si, pour la construction ou l'entretien d'une structure qui existe ou qui pourrait être aménagée, le milieu, par l'entreprise privée ou par les municipalités, décidait ou manifestait le désir de participer à de telles études, est-ce que le ministre serait ouvert à favoriser la conclusion d'une démarche semblable?

**M. Demers (Yvan):** J'ai un peu de difficulté à saisir, de façon précise...

**M. Gagnon:** Si des municipalités et des industries d'une région indiquaient que, pour la construction

d'un pont, elles seraient prêtes à mettre la main dans leurs poches pour regarder si c'est faisable, si c'est rentable, est-ce que le ministère serait prêt à faire un bout avec les gens du milieu?

**M. Demers (Yvan):** Ah, bien, le ministère est toujours prêt à examiner n'importe quelle proposition qui pourrait venir du milieu. Ça dépend de la proposition. Ça n'engage pas sur les conclusions puis les suites. Quelqu'un qui s'amène au ministère puis qui dit: J'ai une proposition à vous faire, on est toujours très ouvert à le recevoir puis à l'écouter.

**M. Gagnon:** Est-ce que les études qui ont été faites dans le domaine de la gestion des infrastructures routières ou des ponts, qui ont été conduites par le ministère, seraient accessibles aussi?

**M. Demers (Yvan):** Dans le moment, il y a beaucoup de travail qui se fait actuellement au ministère et qui porte sur toutes sortes d'hypothèses de financement. Je ne crois pas qu'à ce stade-ci ces études-là puissent être... Elles sont encore du ressort, je dirais, de... Elles sont des documents de travail qui ne sont pas finalisés et qui n'ont pas fait l'objet de décision de la part du ministre et du gouvernement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Dion:** Oui, Mme la Présidente. Sur la même question des ponts complexes, des structures complexes et pas complexes, et tout ça, c'est une situation... La dévolution des ponts aux municipalités, d'une part, et, d'autre part, le rôle que le ministère assume, un rôle de support technique et aussi d'encadrement technique sur le terrain, c'est encore perçu de façon très confuse, ce qui fait qu'on a toutes sortes de représentations qui nous arrivent, et j'aimerais comprendre un peu mieux comment ça fonctionne. Actuellement, les gens sur le terrain ont l'impression qu'étant donné que le ministère assume l'inspection et que, probablement, à l'occasion, il aide aussi, avec certaines subventions, à faire certaines réparations mineures, les gens ont la perception qu'à partir du moment où il s'agit d'une structure complexe, le pont appartient toujours au ministère, même s'il s'agit d'un pont qui dessert un chemin municipal, c'est-à-dire une rue de ville. Qu'est-ce qui nous permet de savoir à qui appartient ce pont et qui en est responsable?

**M. Demers (Yvan):** En 1993, les ponts qui se trouvaient sur le réseau municipal ont été, par la loi, transférés aux municipalités. Pour une catégorie des ponts qui se trouvaient sur le réseau municipal et qui ont été considérés comme appartenant à la catégorie «structure complexe», le gouvernement a convenu de s'en occuper jusqu'au 1er avril 1997. Mais elles sont quand même de la responsabilité des... elles appartiennent aux municipalités.

**M. Dion:** Alors, en pratique, un pont qui est en état avancé de détérioration en 1993, encore plus à l'automne 1996, qu'est-ce qui arrive avec ce pont-là au 1er avril 1997? On le ferme? On en fait un pont d'Avignon?

**M. Demers (Yvan):** Selon la loi, il appartient aux municipalités. Maintenant, le ministère continue, jusqu'au 1er avril 1997, à s'en occuper selon les responsabilités qu'il... c'est-à-dire à faire l'inspection et même à faire comme si le pont lui appartenait. C'est ce qui fait actuellement l'objet de discussion avec les deux unions, ce qui va arriver, de façon précise, au 1er avril 1997. Alors, nous devons déboucher sur une décision et une entente avec le monde municipal quant à ces structures. C'est en discussion actuellement.

**M. Dion:** Donc, au niveau de l'ensemble du Québec, il n'y a pas de décision de prise quant au sort qui sera réservé à ces structures complexes?

**M. Demers (Yvan):** C'est exact. Le ministre, M. Brassard, rencontre l'exécutif des deux unions municipales à la fin du mois et, bon, les discussions devraient se poursuivre, mais dans le but de cheminer le plus rapidement possible vers une entente.

● (16 h 40) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Dion:** Merci beaucoup. J'aurais une autre question mais c'est un autre sujet.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que c'est sur le même sujet, M. le député d'Abitibi-Est? Non.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est moi qui préside. Est-ce que vous savez ça? Oui.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'aimerais que vous me laissiez questionner le fonctionnement de la commission. Alors, M. le député de Saint-Hyacinthe.

#### Nécessité d'améliorer la signalisation routière

**M. Dion:** Merci, Mme la Présidente. Une autre question. On en a parlé tout à l'heure mais je pense que j'aurais besoin de plus d'information. C'est toute la question de la signalisation routière. Évidemment, j'aimerais ça pouvoir... J'aime toujours ça envoyer des louanges et puis encenser le plus possible. C'est toujours tellement agréable. Mais, sur la question de la signalisation routière, je fais partie de ceux qui sont profondément insatisfaits. Et on est deux ou trois pour vous

dire... un euphémisme pour dire qu'il y en a plusieurs. Parce que, de façon générale, la signalisation routière, au Québec, elle est excellente pour les gens qui savent exactement où ils vont, mais les autres qui ne connaissent pas trop la région ont un peu de misère.

Vous savez, quand on s'en va sur un chemin où on nous indique une direction, Saint-je-ne-sais-pas-trop-qui, et qu'on arrive à un chemin qui se termine par un T, donc sur un chemin transversal, où on n'a aucune indication dans quelle direction tourner, on est un peu embêté. Et c'est une situation généralisée... c'est-à-dire généralisée, c'est peut-être exagéré, mais c'est une situation qu'on vit assez régulièrement.

Mais j'ai un problème plus grave. C'est que je me demande... J'aimerais comprendre comment fonctionnent les décisions pour en arriver à dire qu'à tel endroit on met telle affiche plutôt que telle autre.

Alors, ma première question serait: Quel est l'ordre des objectifs que l'on vise quand on établit des critères? C'est quoi, les objectifs de la signalisation au ministère qui président à l'établissement des critères ou des normes?

**M. Demers (Yvan):** Évidemment, les objectifs de la signalisation, c'est de permettre à ceux qui utilisent le réseau routier de pouvoir, le plus facilement possible, se rendre d'un point à un autre de façon sécuritaire. Ce n'est pas une définition que j'ai trouvée dans mes livres, mais c'est celle qui m'apparaît simplement comme étant normale. Les gens circulent sur notre réseau, ont une destination, vont d'un point à l'autre, alors, le mandat que nous avons en matière de signalisation, c'est de les aider, de faire en sorte qu'ils puissent, avec les indications qu'on leur fournit, se rendre d'un point à un autre de façon sécuritaire. Donc, il y a une signalisation d'acheminement, de destination où on indique que tel endroit est tout droit ou à droite; il y a une signalisation de prescription où on dit aux gens: Vous ne pouvez pas faire ceci, vous ne pouvez pas faire cela; une signalisation de travaux pour indiquer aux gens qu'ils arrivent près de zones de travaux; nous avons implanté une signalisation touristique qui aide les gens à mieux cheminer vers des destinations touristiques particulières; nous avons implanté récemment une signalisation de services sur les autoroutes qui permet aux gens de savoir d'avance quel type de services ils peuvent trouver aux échangeurs des autoroutes en termes d'hébergement, d'essence, d'approvisionnement en carburant et de restauration. Bon, évidemment, j'exclus d'autres éléments de signalisation que sont le marquage au sol, que sont les signaux lumineux, etc. Je ne sais pas si ça...

**M. Dion:** Oui. Pour compléter, parce que la question qui vient après, c'est: C'est quoi, les principales normes, donc, qui président à la décision de mettre telle ou telle affiche?

**M. Demers (Yvan):** Oui, en matière d'indications, c'est évidemment d'indiquer sur le grand réseau

les pôles d'attraction importants. Par exemple, quand je quitte — je le prends comme exemple — Québec, ce qu'on m'indique, c'est des grandes destinations: on m'indique Montréal, on m'indique Saint-Georges, parce que c'est l'extrémité sud d'un centre important dans la Beauce, et on m'indique, vers l'est, Rivière-du-Loup, parce que c'est une destination qui est éloignée et qui est connue. Ce qu'on indique également, c'est la ville qui suit la ville où nous sommes. Si je quitte Drummondville et que je m'en vais vers Sherbrooke, bien, c'est L'Avenir, puis... Alors, c'est de cette façon-là qu'on... Bon.

**M. Dion:** Alors, dans ce contexte-là, je vais vous exposer un problème concret, qui n'est probablement pas unique, mais enfin. Si vous vous en venez de Montréal en direction de Québec et que vous arrivez passé le Richelieu, vous avez une affiche le long de l'autoroute qui est marquée: Grande Allée, Saint-Jean-Baptiste.

Alors, l'affiche qui indique Grande Allée, Saint-Jean-Baptiste... Je ne sais pas depuis combien de temps elle est là, peut-être depuis 20 ans, depuis un an, je ne le sais pas. Ce que je sais, par exemple, c'est que Grande Allée, c'est exact comme indication. Ça indique une route qui est Grande Allée.

Probablement qu'il n'y a personne dans la salle ici qui sait ce que c'est, Grande Allée, où c'est placé. En tout cas, il n'y a personne qui cherche à aller sur Grande Allée. En fait, c'est l'ancienne autoroute qu'il y avait et qui conduisait à la raffinerie de sucre de Saint-Hilaire. Elle s'appelle comme ça, mais ça ne dit rien à personne. Donc, ça n'aide personne à atteindre un objectif particulier.

Par contre, au même endroit, c'est la sortie principale pour aller à Saint-Damase, qui est un village industriel relativement important, quelque chose comme 4 000 habitants avec des industries importantes, du transport lourd, et tout ça, et la seule sortie qui leur reste pratiquement, pour se rendre à Saint-Damase, c'est cette sortie-là et ils doivent passer par une route qui passe entre Saint-Hilaire et Saint-Jean-Baptiste pour se rendre à Saint-Damase. La sortie en question donne donc accès à Saint-Hilaire, à Saint-Jean-Baptiste et, si on passe entre les deux, à Saint-Damase. Or, il n'y a aucune indication pour savoir comment faire pour aller à Saint-Damase. Si on arrive de Montréal, c'est excessivement compliqué.

Je pourrais vous donner un autre exemple, parce que c'est des exemples concrets qui illustrent pourquoi j'ai posé mes questions. L'autre exemple est le suivant: quand on s'en va vers Montréal et qu'on arrive à la hauteur de la 116, qui est à quelques kilomètres avant Saint-Hyacinthe, c'est indiqué la sortie pour Granby. Sans doute qu'on peut aller à Granby en tournant à Sainte-Rosalie, et tout ça, mais en aucun endroit ce n'est indiqué Saint-Hyacinthe. Or, c'est la sortie principale pour avoir accès directement au centre-ville de Saint-Hyacinthe. Mais la sortie centre-ville est indiquée trois

sorties plus loin, ce qui fait que, quand on sort à la sortie centre-ville, on sort aux Galeries de Saint-Hyacinthe, qui est un centre commercial important mais qui est aussi un filtre qui empêche les gens de se rendre au centre-ville.

Donc, je pense qu'on a deux impacts économiques que je voudrais mentionner. J'ai posé la question des objectifs parce que, en tête, moi, j'avais aussi, je vous le dis bien franchement, la préoccupation que la signalisation a un effet économique, que ce soit sur le tourisme ou sur l'industrie. Alors, sur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de...

**M. Dion:** C'est parce que je veux centrer ma question pour avoir une réponse précise.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais je veux vous dire une chose, M. le député de Saint-Hyacinthe, c'est que vous avez quelques secondes pour régler votre cas de comté!

**M. Dion:** Alors, étant donné l'importance de l'impact économique, je voudrais savoir, moi, jusqu'à quel point ce facteur-là est pris en compte quand on décide d'imposer telle ou telle norme ou de prendre telle ou telle décision. C'est la dynamique que je voudrais connaître.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Demers, est-ce que vous pouvez régler le cas de comté du député de Saint-Hyacinthe?

• (16 h 50) •

**M. Demers (Yvan):** Oui. Je voudrais vous dire deux choses. Sur le cas particulier, évidemment, c'est très difficile de... Je suis bien disposé à faire relever le dossier puis à examiner cette question.

De façon plus globale, et je pense que c'était le but de votre intervention, je dois vous dire que nous sommes conscients qu'il y a de l'insatisfaction face à la signalisation. Nous avons, à cet égard, effectué, en 1993 et 1994, une consultation auprès de nombreux organismes québécois qui sont concernés par la signalisation afin de connaître un peu mieux, je dirais, les besoins des usagers et les récriminations à l'endroit de notre signalisation et d'essayer de cerner les problèmes. Nous avons rencontré, à titre d'exemple, l'AQTR, des clubs automobiles, les camionneurs, les unions municipales, etc.

Ce qui est ressorti de ça, évidemment, c'est toute une série, quand même, je dirais, de plaintes. Je ne vous les énumérerai pas au complet, mais on nous demande d'améliorer la signalisation des limites de territoires; on nous demande de mieux adapter nos normes aux besoins de municipalités; d'améliorer la lisibilité des messages; de grossir nos inscriptions; de réviser nos normes de signalisation pour les bureaux d'information touristique, etc. Nous avons pris bonne note de tout ceci. Nous avons confié un mandat à une firme, qui est actuellement

à l'oeuvre, pour, à partir, je dirais, de correctifs que nous avons élaborés, essayer de faire un test-pilote, sur papier, pour voir ce que ça pourrait donner et ce que ça pourrait coûter. Nous espérons avoir, pour le printemps 1997, sur papier, un plan global révisé de ce que pourrait être la nouvelle signalisation de cheminement. Évidemment, nous connaissons également les coûts et, à partir de là, nous verrons quelle sorte de plan de mise en place sur le terrain on peut se donner. Je vous dirais que nous sommes conscients qu'il y a de l'insatisfaction face à notre signalisation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Demers.

**M. Dion:** Et que l'aspect économique sera pris en compte.

**M. Demers (Yvan):** Et que l'aspect économique sera pris en compte.

**M. Dion:** Merci, M. Demers.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Saint-Hyacinthe.

#### Vente de terrains et bâtiments excédentaires

Moi, j'ai une petite question aussi à poser. J'ai le droit, hein, je suppose. Étant donné que je me fais guider ma présidence, je pourrais peut-être me donner un droit de parole aussi. Et comme le député de Bertrand a dit ce matin que le ministère pouvait répondre à diverses questions et changer de sujet sans que cela ne les embête trop, moi, ce serait les immeubles que le ministère possède suite au transfert de 33 000 km de route du réseau municipal aux municipalités. J'aimerais savoir si le ministère s'est fixé des objectifs quant aux immeubles qu'il possède et dont il n'a plus besoin.

**M. Demers (Yvan):** Mme la Présidente, est-ce que je pourrais vous demander si, quand vous parlez d'immeubles, vous parlez des bâtisses ou vous parlez des bâtisses et des terrains, et de tout?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je vais parler des terrains après, là, je parle des bâtisses, parce que je sais qu'il y en a, dans le territoire de Mégantic, en trop, qui sont à vendre...

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...qui sont supposés... inutilisés mais on n'a pas parlé de les vendre encore. Je me demande ce que vous allez faire avec des bâtisses dont vous n'avez plus besoin.

**M. Demers (Yvan):** Ces bâtisses-là appartiennent à la SIQ. Les bâtisses dont nous n'avons plus

besoin, évidemment, nous en faisons part à la SIQ et nous avons à payer le loyer pendant un certain temps. Et, par la suite, c'est la SIQ qui doit se départir ou utiliser cette bâtisse-là selon ses besoins puisqu'elle en est la propriétaire. Alors, ce n'est pas le ministère qui dispose des bâtisses, c'est la Société immobilière du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah bon! Mais le ministère possède aussi des terrains, supposément...

**M. Demers (Yvan):** Oui, le ministère possède des terrains.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...qui sont évalués à 200 000 000 \$...

**M. Demers (Yvan):** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...qu'il n'utilise pas non plus et il y a des emprises de route qui sont non construites et dont le nombre et la valeur seraient non connus du ministère.

Alors, est-ce que ces terrains-là et ces emprises-là, le ministère en a le contrôle, il contrôle l'utilisation ou si n'importe qui peut se servir de ces terrains-là sans que le ministère sache ce qu'on en fait?

**M. Demers (Yvan):** Le ministère est propriétaire d'un nombre assez important de terrains dits excédentaires et le ministre des Finances, dans le discours du budget 1995-1996, a fixé au ministère des Transports des objectifs de vente de terrains. Le ministre des Finances donnait au ministère des Transports un objectif de vendre pour 20 000 000 \$ de terrains en 1995-1996.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour 20 000 000 \$ alors qu'il y en a 200 000 000 \$, supposément, d'excédentaires.

**M. Demers (Yvan):** Le chiffre de 200 000 000 \$, je dois vous dire qu'il ne vient pas du ministère des Transports.

Nous avons fait un inventaire exhaustif de tous les terrains dont la valeur est supérieure à 5 000 \$ et la valeur de tous les terrains que possède le ministère dont la valeur est supérieure à 5 000 \$ est de 95 000 000 \$. Pour ce qui est des terrains de moins de 5 000 \$ de valeur, c'est de l'ordre de 15 000 000 \$ à 20 000 000 \$.

Donc, ce serait plus proche de 110 000 000 \$ à 115 000 000 \$ que de 200 000 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que c'est parce que vous avez évalué les terrains à la baisse ou parce que vous n'en avez pas...

**M. Demers (Yvan):** Non. Nous avons procédé, au cours de l'été 1995, à une évaluation exhaustive de tous les terrains que nous possédions à la valeur municipale, à

l'évaluation municipale. Évidemment, l'année 1995 n'était pas nécessairement l'année la plus propice pour vendre des terrains. Alors, nous n'avons pas, effectivement, rencontré l'objectif de vente de terrains de 20 000 000 \$. Nous avons vendu, en 1995-1996, pour 4 300 000 \$ de terrains. Cette année, nous sommes rendus à près de 4 000 000 \$, à date, pour un total, depuis le 1er avril 1995, de 8 000 000 \$. Cette année, en 1996-1997, nous devrions nous situer quelque part entre 5 000 000 \$ et 10 000 000 \$. C'est difficile de donner un chiffre très précis.

Maintenant, nous, nous avons entrepris, pour faciliter la vente de ces terrains-là, des discussions également avec le Conseil du trésor dans le but de faire alléger la réglementation qui régit toute cette question de disposition de terrains excédentaires. Il y a toute une procédure actuellement qui ne facilite pas la vente. Il faut offrir les terrains aux autres ministères...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que la politique du gouvernement n'est pas de les offrir aux municipalités d'abord?

**M. Demers (Yvan):** C'est de les offrir aux municipalités d'abord. Souvent, les municipalités nous disent: Oui, oui, oui, on va les prendre. Le gouvernement peut céder gratuitement aux municipalités des terrains pour certaines fins précises, qui sont des fins routières, des fins de loisirs ou d'espaces verts. Par ailleurs, le gouvernement ne peut pas céder gratuitement des terrains à une municipalité qui voudrait, avec ces terrains-là, faire du développement domiciliaire.

Alors, nous sommes, avec le Conseil du trésor, à revoir l'ensemble de toutes ces règles-là pour faire en sorte que le gouvernement puisse vendre plus rapidement et obtenir aussi plus de valeur pour ses terrains.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. Breton.

**M. Breton (Guy):** Si vous le permettez. Pour le 200 000 000 \$ auquel vous référez, madame, et qui était dans notre rapport, à ce moment, le seul organisme qui avait une idée du montant, c'était le ministère des Affaires municipales, qui avait une liste qui totalisait 196 000 000 \$. À ce moment, le ministère n'avait pas encore de chiffres, n'avait pas encore participé à cette étude qu'il a faite et qui lui permet de dire qu'il y en a plutôt 110 000 000 \$ ou 120 000 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Alors, est-ce qu'il va y avoir des mesures précises de prises pour... Parce qu'on sait que le ministère a de moins en moins de budget pour construire des routes et, si vous avez 120 000 000 \$... Moi, si j'avais 120 000 000 \$ dans mon comté pour améliorer mon réseau routier alors qu'on a des terrains qui ne servent à rien puis qu'on n'en connaît pas l'utilisation, il me semble que... Dans

mon comté et dans d'autres comtés. Je pense que 120 000 000 \$ de réfection de routes, c'est important. Et ça, c'est des argents qui dorment là puis qu'on n'en connaît pas l'utilisation.

Alors, est-ce qu'il y a des mesures qui vont être prises dans les plus brefs délais pour...

**M. Demers (Yvan):** Oui. En fait, je pense qu'une avenue fort intéressante, c'est la révision de la réglementation actuelle qui nous oblige, notamment, à passer d'abord par les municipalités avec très peu de précisions quant aux délais accordés à la municipalité pour donner des réponses. Alors, c'est un processus qui est très long et qui ne favorise pas la vente rapide. Alors, il faut réviser tout ceci.

● (17 heures) ●

La même chose pour les terrains qui sont en zone agricole. Il y a actuellement une procédure qui est lourde et que nous voulons faire alléger et qui permettrait de procéder plus rapidement. Je dois dire que nous avons, au cours de 1995 et 1996, quand même fait des efforts dans le cadre de la réglementation actuelle. Nous avons fait passer beaucoup d'avis publics dans les journaux à l'effet... Nous avons posé des pancartes un peu partout sur les terrains, mais ça n'a pas donné les résultats escomptés. Alors, vous avez raison, il y a une valeur intéressante à récupérer, et c'est notre intention d'y mettre les efforts requis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que je pourrais savoir ce que vous avez l'intention de faire avec les emprises des routes qui ne sont pas construites et qui ne seront pas construites avant des décennies, probablement, et peut-être...

**M. Demers (Yvan):** Sur la lancée de l'inventaire que nous avons fait des terrains excédentaires, nous sommes à compléter un inventaire des emprises aussi. Il y a un certain nombre d'emprises que le ministère a acquises au fil des ans pour construire des routes qui, à date, n'ont pas été construites.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Et qu'il n'est pas prévu de construire pour les années à venir.

**M. Demers (Yvan):** Et qu'il n'est pas prévu de construire. Il faudra prendre des décisions à cet égard. C'est quand même des décisions qui sont de conséquence. Il y a des emprises qui ont été acquises et pour lesquelles on ne prévoit pas, dans un avenir immédiat, la construction de route, mais dont il serait peut-être mal indiqué de se départir quand on veut, quand même, avoir une vision un peu plus à long terme et quand on sait qu'il est extrêmement et qu'il va devenir de plus en plus difficile d'acquérir des corridors. Alors, il va y avoir quand même un examen. Là où, de façon certaine, il n'est pas dans les intentions ni même souhaitable de construire des routes, on va s'en départir. Là où il y a des chances que, pour l'avenir, ça puisse servir, même

s'il n'y a pas de planification dans les trois, quatre prochaines années, je pense qu'il serait plus prudent de songer à conserver. Alors, c'est ce genre d'exercice là qui est en train de se faire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. M. le député de Beauce-Sud.

**M. Poulin:** Beauce-Nord, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Beauce-Nord. Excusez-moi.

**M. Poulin:** Oui, Mme la Présidente. Je reviens un petit peu en arrière, sur la signalisation. Tantôt, vous avez mentionné que vous indiquiez des éléments à la sortie de Québec, etc. Je pose la question suivante: Pour quelle raison la direction USA vers le Maine n'est pas indiquée à l'entrée de l'autoroute 73? Est-ce que c'est parce que ça n'a jamais été demandé? Est-ce qu'il y a des critères particuliers ?

**M. Demers (Yvan):** C'est une bonne question. Je n'ai pas de réponse particulière. Je sais que, quand même, l'autoroute de la Beauce, tout près de Québec, c'est quand même... la distance est quand même bonne avant la frontière américaine. Alors, habituellement, on signale la direction des États-Unis à des endroits stratégiques, mais c'est peut-être...

**M. Poulin:** O.K.

**M. Demers (Yvan):** Je prends bonne note de la question.

**M. Poulin:** Pour poursuivre, pour deux raisons, moi, je souhaiterais que ça soit écrit. Pour commencer, on aimerait, on va dire, que les gens viennent voir la Beauce. C'est une belle région.

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Poulin:** Et, deuxièmement, ça augmenterait le trafic de notre autoroute pour pouvoir la poursuivre jusqu'à Saint-Georges. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

### Prolongement de l'autoroute 73

**M. Poulin:** Je continue avec cette question-là d'autoroute. L'autoroute 73, je ne sais pas si vous le savez... Probablement que vous avez été envahi, on va dire, de résolutions de conseils, d'organismes qui ont établi un consensus pour un prolongement. Ce consensus-là, c'est tout dernièrement. C'est dans les dernières semaines que les municipalités, les chambres de commerce, les groupements économiques se sont unis

ensemble pour qu'il y ait continuité. Vous savez que, actuellement, elle est stoppée à Saint-Joseph-de-Beauce, et on veut la rendre jusqu'à Saint-Georges et, également, on veut améliorer la voie de la 108 qui continue vers l'Estrie, qui irait prendre l'autoroute pour s'en aller vers les États-Unis.

J'aimerais savoir, moi, si, au ministère, on a actuellement des argents qui ont été consacrés à des études, parce que je pense que c'est des décisions qui avaient été arrêtées lors du dernier sommet socioéconomique qui avait été tenu en 1991 ou 1992, si ma mémoire est bonne. Et j'aimerais savoir s'il y a des... On a enlevé des droits d'expropriation des gens où l'autoroute était censée de passer. Est-ce que c'est tout à recommencer, ça, ou si on peut facilement reprendre ces droits d'expropriation là pour poursuivre le tracé qui a été établi vers Saint-Georges?

**M. Demers (Yvan):** Bon. Effectivement, comme vous l'avez mentionné, le ministre, M. Brassard, a reçu, depuis quelque temps, plusieurs résolutions en provenance de différentes municipalités de la Beauce pour appuyer le prolongement de l'autoroute 73. Je sais aussi que le maire de Saint-Georges a demandé une rencontre avec M. Brassard, avec le ministre. Je sais, pour en avoir échangé un peu avec le cabinet du ministre, que le ministre entend donner suite à cette demande de rencontre bientôt. Alors, bon, évidemment, nous allons fournir au ministre un état de dossier. Il y a quand même des choses qui ont été faites en regard du prolongement de l'autoroute de la Beauce. À date, il y a quand même une étude d'avant-projet. Il y a eu une étude préliminaire d'environnement, mais l'étude d'impact comme telle n'a pas été réalisée. Alors, nous allons présenter au ministre un état de dossier, tel que ça se présente actuellement.

**M. Poulin:** O.K. Mais est-ce qu'il y a des budgets de consacrés à la réalisation du prolongement de l'autoroute en Beauce, actuellement, à votre ministère ou s'il n'y a aucun budget qui est consacré, que ce soit pour une étude d'impact, que ce soit pour une étude technique, que ce soit pour les droits d'expropriation, etc.?

**M. Demers (Yvan):** Non, au moment où on se parle, il n'y a pas de budget de consacré à des études pour l'autoroute de la Beauce.

**M. Poulin:** Donc, c'est quelque chose à venir, si on veut, suite aux rencontres qui auront lieu avec les gens du milieu et le ministère. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va.

**Une voix:** Six minutes.

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

**Projet de levée des servitudes de non-accès  
de l'autoroute 40, à Repentigny**

**M. Middlemiss:** D'accord, Mme la Présidente. On parlait de terrains excédentaires. Ça m'amène à des non-accès, à la levée de non-accès. Je pense qu'on a touché à ça. Est-ce que la directive qui existait déjà dans le passé sur la levée des non-accès existe encore, si on juge à propos que les propriétaires de terrains riverains pourraient obtenir une plus-value pour leur terrain? Est-ce que cette directive-là existe encore, qu'on doit charger à ces gens-là... On leur fait établir une valeur...

**M. Demers (Yvan):** Oui, ça existe encore.

**M. Middlemiss:** ...et on leur demande si on est pour l'ouvrir, mais ça va leur coûter tant.

**M. Demers (Yvan):** Oui, il y a encore une directive qui existe, qui implique une récupération lors de la levée de non-accès.

**M. Middlemiss:** Dans ce contexte-là, est-ce que, du fait qu'on a levé le non-accès à l'intersection de l'autoroute 40 et de la 341 pour l'accès à l'école Félix-Leclerc, on a récupéré des propriétaires riverains les montants qu'on avait estimés pour la levée de ce non-accès?

**M. Demers (Yvan):** Je vais demander au sous-ministre adjoint responsable de ce territoire-là, M. Tourigny, de répondre à votre question.

**M. Tourigny (Yvon):** Mme la Présidente, la 341 est une route à caractère régional. Alors, on se rappelle que, dans la politique de levée de non-accès, quand il s'agit d'une intersection de réseau à caractère régional, il n'y a pas, à proprement parler, d'achat de non-accès libéré, puisqu'il s'agit d'interventions qui vont servir à l'utilisation régionale du réseau. Alors, c'est dans cet esprit-là qu'il n'y en a pas eu sur la 341.

**M. Middlemiss:** Est-ce que, dans ce dossier-là, à un certain moment, le ministère n'avait pas indiqué qu'il y avait une valeur, peut-être, de l'ordre de 3 000 000 \$ ou 4 000 000 \$?

• (17 h 10) •

**M. Tourigny (Yvon):** Le ministère avait indiqué qu'il y avait une valeur, effectivement, à l'époque où il y avait une proposition sur la table où il s'agissait de faire un chemin strictement local pour les fins de Repentigny. On se rappellera que l'évolution de ce dossier a amené un prolongement de la 341 jusqu'à la route 138, ce qui fait en sorte que l'on a une continuité à caractère régional.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, il me semble que, si je lis bien la correspondance que j'ai ici, ça dit: Projet de levée des servitudes de non-accès de la A-40 et construction du prolongement de la route 341

entre la route A-40 et la route 138. Et c'est dans ce contexte-là qu'on avait obtenu et qu'on indiquait qu'il y avait, le fait de le lever... On l'a levé le non-accès, là. Que ce soit pour la 341, les conséquences sont les mêmes. Le fait qu'on a levé le non-accès, on a ouvert, et ça veut dire que les terrains qui étaient enclavés avant devenaient des terrains qui avaient une plus-valeur. Est-ce que ce n'est pas ça, la directive?

**M. Tourigny (Yvon):** La directive ne concerne pas la levée d'accès de l'ensemble des non-accès, elle concerne spécifiquement la levée de non-accès pour des fins privées. Alors, dans le cas de la 341, qui est une route à caractère régional, la levée de non-accès est pour des fins publiques, dans le but de l'usage public régional de la 341.

**M. Middlemiss:** Donc, le ministère a changé d'avis? Parce que, en 1993, dans une lettre adressée au maire de la ville de Repentigny, on lui indiquait exactement ce que je viens de vous dire et qu'il y avait des sommes pour la levée du non-accès parce que les gens qui avaient les terrains qui étaient enclavés, qui auraient eu seulement un accès à partir de la 138, qui n'en auraient pas eu à la A-40, ça leur a donné une plus-valeur. Donc, pourquoi une directive? C'est que, si le fait de lever le non-accès a donné une plus-valeur, qu'importe si c'est une route régionale ou une route locale, le principe de donner une plus-valeur est là.

**M. Tourigny (Yvon):** Mme la Présidente, je pense que le député a raison. Dans la correspondance, il fait référence à des demandes de la municipalité dans le but d'ouvrir un certain tronçon de route qui n'avait pas de desserte régionale, mais qui correspondait à une desserte locale pour un développement local sise à proximité d'une nouvelle école et qui rejoignait une rue de la municipalité de Repentigny. Or, le projet qui est sur la table actuellement, c'est un projet de finalité de la route régionale jusqu'à la 138 de manière à développer un lien d'accès pour quelques municipalités du secteur.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, il ne me reste plus de temps, sauf que je crois encore... Ou bien on s'est trompé en 1993 parce que, pour moi, ça faisait partie du projet de relier la 138 à l'autoroute 40, et, à ce moment-là, il fallait faire la levée du non-accès. Et, si je comprends bien, avec la 341, c'est exactement ça que nous sommes en train de faire: on rejoint la 341 à la 138. Et, si on a eu un changement, j'aimerais bien savoir, moi, si... et me donner la correspondance qui a démontré que... Les opinions émises avant septembre 1994, disons le 14 ou le 15 septembre 1994, comment ça se fait qu'elles ont changé?

**M. Demers (Yvan):** D'accord, M. le député.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député d'Abitibi-Est.

### Signalisation à l'entrée est de Val-d'Or

**M. Pelletier:** Mme la Présidente, j'ai une question. Je vais l'imager à partir d'un exemple local. J'imagine que c'est comme ça dans toutes les villes. Ça concerne la signalisation dans l'entrée de la ville de Val-d'Or, dans l'entrée est, côté Montréal, la signalisation au niveau des limites de vitesse. Dans le secteur mentionné — c'est un secteur qui est dans les limites de la ville, qui est sous la responsabilité de la Sûreté municipale — la ville, et ça, depuis plusieurs années, demande à modifier à la baisse la limite de vitesse, et le ministère des Transports n'y donne pas suite, premièrement, parce que la route 117 appartient au ministère des Transports. Comment est géré ce genre de situation là, pas seulement à Val-d'Or, mais dans le reste du Québec, où c'est la municipalité, c'est le territoire d'une ville, où la sécurité est sous la juridiction de la Sûreté municipale, mais c'est le ministère des Transports qui décide des limites et il ne veut pas, dans ce cas-là bien précis, changer la limite?

**M. Demers (Yvan):** On me dit que la route 117, à cet endroit-là... D'abord, la route 117, c'est une route de transit, et la demande porte sur un tronçon qui mène à une voie de contournement qui a été construite, justement, pour favoriser la circulation de transit. Alors, au fond, c'est que cette position-là du ministère vise, je dirais, à respecter la vocation de la route qui est une vocation de circulation de transit.

**M. Pelletier:** Sauf qu'elle est dans un secteur urbain. Le tronçon où la municipalité demande...

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Pelletier:** ...avec insistance de réduire la limite est dans un secteur commercial, n'est pas dans un secteur comme une voie de contournement.

**M. Demers (Yvan):** Je vais demander à M. Crépeault. Il connaît le territoire beaucoup mieux que moi.

**M. Pelletier:** Oui.

**M. Demers (Yvan):** Il pourra peut-être vous donner les explications précises, et je vous reviendrai sur le...

**M. Pelletier:** O.K. Vous me reviendrez sur le principe qui fait que la municipalité n'a pas de pouvoir sur la réglementation des limites de vitesse dans sa municipalité.

**M. Crépeault (Luc):** D'abord, c'est un secteur, à l'entrée de Val-d'Or, d'environ un demi-kilomètre, et, effectivement, quand on a construit la voie de contournement nord de Val-d'Or, en 1984, le périmètre urbain avait été défini en fonction de l'époque et des prévisions

de contournement pour éviter aux gens de passer dans le centre-ville de Val d'Or. C'est ça qui a été fait. À l'époque, aussi, l'Auberge des Gouverneurs, qui est située du côté sud de la route, était là, et, effectivement, il y a une partie qui est plus à caractère, disons, semi-urbain non pas parce que c'est sur le territoire de la ville — la ville est très grande comme surface, comme territoire — mais en fonction des occupations, autant à gauche qu'à droite, de la route. Et, effectivement, il y a un secteur industriel côté nord, et, côté sud, il y a principalement l'Auberge des Gouverneurs, sans commerce de l'autre côté. Et la justification, la raison de départ est un problème dit de sécurité routière, et, dans ces cas-là, ce que l'on fait, c'est une analyse de sécurité routière avec la formule établie partout en province et dans plusieurs États américains, dite étude de radar, avec un 85 percentiles, selon le principe qu'il y a 85 % de gens honnêtes qui respectent la sécurité et qui se promènent à une vitesse dite raisonnable. Au moment où on se parle, c'est peut-être encore la seule méthode qu'on a trouvée. On aimerait la bonifier, en trouver d'autres, mais c'est encore la méthode de base qui est utilisée, et de façon nord-américaine.

● (17 h 20) ●

Maintenant, dans le cas précis, il y a eu une étude de sécurité dont la limite de vitesse était un élément, et la majorité des problèmes de sécurité étaient à la sortie de l'Auberge des Gouverneurs, et, à cet endroit-là, il y a eu un ou deux accidents, et ça rentre un peu dans le cadre de la démarche qu'on fait avec les villes et les MRC de gestion du corridor routier. Il y a une forte influence entre l'aménagement du territoire et la sécurité, et, dans ce cadre-là, chaque cas est étudié, je pense, au mérite, mais on ne voulait pas non plus rendre, au moment où on parle, la route 117 avec un rouleur — puis en conservant sa vocation de transit — d'un demi-kilomètre ou un peu moins et, après ça, tomber sur la voie de contournement où c'est plus rapide comme transit. Et on est toujours en balan entre ce qu'on vient de construire en 84, si on veut avoir une bonne fluidité pour les gens qui... On sait que, en Abitibi, les distances sont énormes entre les villes. Il y a à peu près une heure, 110 km entre Rouyn et Val-d'Or. C'est des grandes distances, et, si on arrive à chaque endroit et qu'on a beaucoup de limitations de vitesse à 50 km/h, on vient de réduire beaucoup les facilités de transport, et ce n'est pas toujours avantageux pour le grand public, toujours moduler ça de l'aspect sécurité. Ça fait que, dans cet esprit-là, le cas va être regardé spécifiquement avec la ville de Val-d'Or pour essayer d'améliorer la sécurité, oui, sans être au détriment de la vocation de la route. Et c'est l'équilibre qui est souvent dur à faire.

**M. Pelletier:** Donc, on pourra peut-être suggérer qu'il y ait une graduation dans la modulation de la limite de vitesse. On part, on est en pleine forêt. Donc, la limite maximale est, disons, 90 km/h. On pourrait peut-être la diminuer tranquillement et non y aller de 90 à 50. En gros, ce que je comprends, c'est que vous allez

étudier ce problème-là, et, moi, je souhaite qu'on arrive à une solution en respectant aussi la demande de la ville qui est sur la table depuis plusieurs années.

**M. Crépeault (Luc):** Oui. Parce que vous comprenez que, quand on prend la décision d'investir dans une voie de contournement comme Val-d'Or, on ne peut pas, quasiment 12 ans après, dire: On s'est trompé de périmètre et on va le rallonger d'un demi-kilomètre. Reprendre le tracé, c'est très... Quand on prend une décision, c'est très engageant pour le futur, pour la vocation de la route, et c'est ça qui est difficile dans notre situation actuelle.

**M. Pelletier:** Sauf qu'il faut s'ajuster aux événements quotidiens, dans le sens que, depuis 12 ans, il s'est construit plein de commerces le long du petit tronçon dont on parle, ce qui fait que la sécurité routière s'est aggravée, dans le sens qu'il y a, à l'occasion, des accidents. Je termine là, lorsque vous me dites que le dossier est en réévaluation. D'accord?

#### Transfert des aéroports fédéraux aux municipalités

J'aurais une dernière question sur un autre sujet. Tantôt, on a fleuré, on a discuté un petit peu des coûts énormes qu'amène sur le réseau routier l'abandon du gouvernement fédéral des voies ferrées. Je ne veux pas nécessairement revenir là-dessus, mais tout simplement revenir sur un autre dossier qui est pareil. Le gouvernement fédéral se retire aussi du transport aérien en région, et ma question là-dessus est la suivante: Là aussi, on peut s'attendre à des coûts importants pour quelqu'un, si ce n'est la municipalité qui va hériter de l'aéroport abandonné par le fédéral ou... En d'autres mots, M. le sous-ministre, ma question va être plus précise: Le fédéral abandonne un aéroport, le remet à une municipalité, si cette municipalité-là doit encourir des millions de dépenses d'immobilisation dans les prochaines années, est-ce que, nous, au gouvernement du Québec, on intervient pour essayer de sauver les pots cassés?

**M. Demers (Yvan):** Le gouvernement du Québec a établi sa position là-dedans, et c'est la suivante: c'est que le gouvernement n'entend pas prendre la relève du gouvernement fédéral et n'investira pas dans les infrastructures ni n'épongera des déficits d'exploitation tant que la dévolution des aéroports fédéraux ne sera pas accompagnée d'un transfert de pouvoir réglementaire, de pouvoir législatif et de pouvoir fiscal. Ça va dans la logique même des choses. Toutefois, le gouvernement ne s'oppose pas nécessairement au transfert d'un équipement du fédéral vers les municipalités, mais à une certaine condition, et cette condition-là, c'est que les municipalités qui sont d'accord pour se faire transférer des équipements doivent faire la preuve qu'elles ont la capacité financière d'assumer les coûts d'opération. Et c'est dans ce sens-là que... Et il faut également — et,

nous, le ministère des Transports du Québec, on est vigilant sur ce point-là — que les infrastructures, quand elles sont transférées, soient en bon état, de telle sorte qu'elles ne génèrent pas, deux ou trois ans après le transfert, des coûts énormes de réparation ou de réfection.

Alors, c'est la raison pour laquelle le gouvernement a fixé, par décret, ces règles-là. C'est qu'une municipalité qui veut entamer des discussions avec le fédéral doit d'abord en faire la demande au gouvernement. Par décret, le gouvernement, lui, donne l'autorisation d'engager des pourparlers, des discussions avec le fédéral et lui donne les règles, et ces règles-là sont, entre autres, de s'assurer que les infrastructures sont en bon état et de s'assurer qu'elle aura la capacité financière de les entretenir, de telle sorte qu'elle ne reviendra pas, dans quelques années, auprès du gouvernement du Québec pour chercher des fonds pour financer ces opérations. C'est là la position.

**M. Gagnon:** Sur le même sujet.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur le même sujet, M. le député de Saguenay.

**M. Gagnon:** Oui. La question précédente qui a été posée rejoint un peu la préoccupation que j'avais exprimée dans une question au tout début. Est-ce que vous avez l'assurance que les municipalités qui participent à des discussions avec le fédéral ont les autorisations nécessaires et ont l'encadrement que vous indiquez là? Cette préoccupation-là est autant au niveau des infrastructures aéroportuaires que pour les infrastructures portuaires.

**M. Demers (Yvan):** Oui, lorsqu'il s'agit de municipalités, c'est le cas. Actuellement, dans les aéroports, ce qu'on a vu à date, ce sont les municipalités qui ont entamé les discussions avec le gouvernement. Elles doivent venir chercher l'autorisation au gouvernement du Québec. C'est la même chose dans les quais lorsqu'il s'agit de municipalités. Il pourrait s'agir de groupes autres que les municipalités. Ils n'ont pas nécessairement à venir au gouvernement. Le gouvernement ne peut pas les obliger à venir chercher des autorisations.

**M. Gagnon:** Comme ça, vous avez la conviction que les municipalités ont procédé de cette façon-là? C'est obligatoire?

**M. Demers (Yvan):** C'est obligatoire.

**M. Hinse (Liguori):** D'obtenir un décret d'exception.

**M. Gagnon:** Je sais que c'est obligatoire, mais je pense que, dans les faits, il y a des discussions qui ont cours entre le fédéral et des autorités municipales par-delà les décrets qu'on peut penser pouvoir émettre.

**M. Hinse (Liguori):** Bien, s'il y avait des cas connus, on pourrait prévenir ces municipalités-là, puisqu'elles ne pourront pas signer officiellement, avec le fédéral, le transfert éventuel tant et aussi longtemps que l'observation et l'analyse ne seront pas faites par Québec.

**M. Gagnon:** Merci.

**M. Pelletier:** J'aurais une question, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente, M. le sous-ministre, toujours en fonction du dossier du transfert des aéroports fédéraux aux municipalités. Ça implique assez souvent des grandes étendues de terrain. Par exemple, à Val-d'Or, il y a tous les terrains aéroportuaires, mais, en dehors de cette zone-là, il y a une grande étendue de terrain de très bonne qualité. Le gouvernement fédéral fait valoir à la municipalité qu'elle pourra développer un parc industriel ou n'importe quoi avec ces terrains-là qui ont une belle valeur, mais, moi, j'étais sous l'impression que, comme ces terrains-là ont été donnés par le gouvernement du Québec au ministère des Transports fédéral pour des fins aéroportuaires, le transfert de cette propriété-là à la municipalité... Normalement, ces terrains-là reviennent à celui qui les a donnés, soit le gouvernement du Québec. Est-ce que vous comprenez ma question?

**M. Demers (Yvan):** Je comprends très bien la question.

**M. Hinse (Liguori):** Je pense que la municipalité ne pourra pas se départir indûment de ces terrains-là. Il y a une question de zonage pour l'atterrissage des avions. Donc, ils vont devoir respecter le zonage des avions pour leur propre aéroport. Maintenant, c'est évident que, s'ils veulent viabiliser l'aéroport, ils devront trouver des fonctions connexes au niveau de ces terrains-là pour alimenter l'aéroport. Si c'est un parc industriel pour utiliser les pistes, éventuellement, le transport par avion ou des choses du genre, bien, peut-être que ça va de soi...

**M. Pelletier:** Mais ma question était: Comme le gouvernement du Québec a — je ne sais pas comment ça s'appelle — donné, loué ces terrains-là au ministère des Transports fédéral, il y a 40 ans, pour des fins aéroportuaires, est-ce que ces terrains-là ne reviennent pas au Québec s'ils changent de vocation?

**M. Demers (Yvan):** On va vérifier ça, M. le député.

• (17 h 30) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, si vous me permettez, nous avons prévu une séance de travail

pour 18 heures et nous avons eu une information des ministériels que, à 18 heures, ça serait assez difficile de rester pour la séance de travail. Alors, s'il y a consentement on pourrait peut-être, étant donné qu'on va faire revenir le sous-ministre des Transports la semaine prochaine, mardi... Je pense qu'il y a encore beaucoup de questionnement à faire. Alors, s'il y a consentement, on suspendrait les travaux de l'audience du sous-ministre pour faire notre séance de travail. Alors, est-ce qu'il y a consentement?

**Des voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a consentement. Alors, on vous remercie et on vous attend la semaine prochaine, mardi, à 14 heures. Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps de libérer la salle.

*(Fin de la séance à 17 h 31)*

