



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mardi 27 avril 1999 — N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 27 avril 1999

Table des matières

Centre de gestion de l'équipement roulant	1
Rôle de fournisseur auprès de ministères et organismes publics	1
Document déposé	1
Dette accumulée du Fonds	1
Période d'amortissement des achats de véhicules	2
Dette accumulée du Fonds (suite)	2
Rôle de fournisseur auprès de ministères et organismes publics (suite)	3
Société des traversiers du Québec (STQ) (suite)	
Utilisation du traversier Félix-Antoine-Savard	4
Discussion générale	
Projet de construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse	9
Démantèlement du tronçon ferroviaire Harlaka—Saint-Romuald	10
Normes de sécurité des compagnies de chemin de fer d'intérêt local	12
Programme de soutien aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local	14
Compagnie de chemin de fer du Nord	16
Déclaration du ministre concernant le dossier aéroportuaire de la métropole	16
Amélioration des voies d'accès à l'aéroport de Dorval	18
Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun (suite)	19
Niveau des crédits affectés au transport en commun	21
Construction de stations de métro à Laval	24
Partage des responsabilités en matière de transport en commun dans la région de Montréal	24
Tronçon de la route 277 dans les comtés de Bellechasse et de Lévis	25
Plan de transport de l'agglomération de Québec	27
Prolongement de la voie préférentielle d'autobus sur le territoire de Kahnawake	29
Prolongement de l'autoroute 30	31
Zones exclusives de remorquage à Montréal	34
Coût de la formation des chauffeurs de taxi	34
Identification des priorités dans la MRC de Papineau	35
Prolongement de l'autoroute 50	36
Implantation de postes de péage sur les autoroutes	37
Plan de transport de l'agglomération de Québec (suite)	37
Réfection de la route 389	39
Demande de tarif réduit à la STCUM pour les étudiants	40
Niveau des crédits affectés au transport adapté	42
Plan de transport de la Montérégie	44
Circulation de véhicules agricoles sur les chemins publics	44
Construction de la Route verte	45
Travaux d'entretien de l'aéroport de L'Isle-aux-Grues	46
Attribution aux municipalités de responsabilités en matière de voirie	47
Recommandations du rapport Bédard sur les finances et la fiscalité locales	48
Travaux de voirie sur le boulevard Pierre-Ouellet, à Baie-Comeau	49
Contournement des villages de Longue-Rive et de Sainte-Anne-de-Portneuf	50
Réfection de l'échangeur Taschereau, sur la Rive-Sud de Montréal	51
Travaux routiers projetés en Montérégie	53

Table des matières (suite)

Période d'émission des appels d'offres pour les travaux de voirie	54
Date des travaux de marquage des chaussées	55
Entretien des chaussées	56
Dossier de l'amiante-asphalte	57
Travaux sur la route 257 à Saint-Adrien-de-Ham	58
Travaux sur la route 161 entre Ham-Nord et Saints-Martyrs-Canadiens	58
Projet de voie de contournement de la ville de Danville	59
Gestion de l'emprise ferroviaire Tring-Jonction—Lac-Mégantic	60
Adoption de l'ensemble des crédits	61
Conclusions	61

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette
 M. Jacques Baril
 M. Yvan Bordeleau
 M. Robert Middlemiss
 M. Michel Côté
 M. Gabriel-Yvan Gagnon
 M. Serge Deslières
 M. André Pelletier
 M. Roger Bertrand
 M. Claude Boucher
 M. Michel Després
 M. Jean-Marc Fournier
 M. Norman MacMillan
 M. Réal Gauvin
 Mme Fatima Houda-Pepin
 M. Yvon Vallières
 Mme Diane Leblanc
 M. Russell Williams

- * M. Gérard Brichau, ministère des Transports
- * M. Jacques Pelletier, idem
- * M. Paul Saint-Jacques, idem
- * M. Gordon Smith, idem
- * M. André Trudeau, idem
- * M. Henri Desmeules, idem
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * M. Liguori Hinse, STQ
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 27 avril 1999

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance ouverte. La commission des transports et de l'environnement est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1999-2000.

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

Le Secrétaire: Il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue de nouveau aux membres de la commission, et en particulier au ministre des Transports ainsi qu'au ministre délégué aux Transports.

Centre de gestion de l'équipement roulant

M. Chevette: Étant donné que les remarques préliminaires ont été faites de part et d'autre, on avait étudié la SAAQ, on a étudié la CTQ, on a étudié la Société des traversiers du Québec, il restait un programme, si ma mémoire est fidèle, c'était CGER. Si vous aviez des questions, avant d'entreprendre le ministère des Transports en général.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Rôle de fournisseur auprès de ministères et organismes publics

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Exactement, je voulais commencer ce matin par, justement, le CGER. Dans les rapports budgétaires de cette année, on mentionne... Je veux juste vous lire l'extrait, et je voudrais avoir certaines clarifications: «Le Fonds de gestion de l'équipement roulant est affecté depuis le 1er avril 1998 au financement des activités du Centre de gestion de l'équipement roulant. L'objectif premier de cette unité autonome de service est d'assurer la gestion intégrée du parc de matériel roulant du ministère. À moyen terme, elle vise en outre à devenir le fournisseur choisi par les organismes publics du Québec pour assurer les services de gestion de leur parc de véhicules et d'équipements.»

Ensuite, à l'autre paragraphe, on mentionne: «Pour l'exercice financier 1999-2000, le Fonds présente un budget équilibré de 41 000 000 \$, financé essentiellement par des revenus de 39 200 000 \$ provenant du ministère. Un budget d'immobilisations de 14 900 000 \$ est également prévu afin de procéder au renouvellement du parc de matériel roulant du ministère.»

Ce que j'aurais aimé savoir, c'est... On mentionne ici, dans le texte dont j'ai fait état, qu'à moyen terme il y a un objectif, au Fonds, d'être le fournisseur choisi des organismes publics du Québec, et j'aimerais savoir où ça en est rendu actuellement. Est-ce que le CGER s'occupe essentiellement ou exclusivement du matériel roulant du ministère? Sinon, quelles sont les ententes au niveau d'être fournisseur pour d'autres organismes publics du gouvernement du Québec?

M. Chevette: Merci. Je voudrais demander à M. Gérard Brichau, qui est notre spécialiste, notre directeur, de vous dépeindre exactement la réalité d'aujourd'hui. M. Brichau, Gérard.

M. Brichau (Gérard): Alors, quand on parle de fournisseur choisi, il est clair qu'on parle d'une compétition ouverte. Il ne s'agit pas d'un monopole. Et nous offrons des services non seulement à l'intérieur du ministère des Transports, mais également aux autres ministères et organismes qui souhaitent faire affaire avec le CGER et qui souhaitent prendre des ententes avec nous pour la fourniture d'équipements, incluant l'entretien, les réparations et la fourniture des services reliés à la gestion du parc.

Actuellement, nous avons 91 ententes présentement, dont 65 avec le ministère des Transports, et la balance avec d'autres ministères et organismes publics.

Document déposé

M. Chevette: Est-ce qu'on pourrait déposer à la commission la liste, le nombre et avec qui?

M. Bordeleau: S'il vous plaît. Et peut-être juste nous indiquer, en dehors du ministère... des ententes qui sont à l'intérieur du ministère, quelles sont les autres ententes avec d'autres organismes. Il y en a six, sept, d'après ce que je peux voir.

M. Brichau (Gérard): Nous avons: ministère de la Culture et des Communications, ministère de la Sécurité publique, ministère de la Santé et des Services sociaux, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Sûreté du Québec, ministère des Ressources naturelles, Régie des alcools, des courses et des jeux, Société de financement agricole et Régie des assurances agricoles du Québec.

Dette accumulée du Fonds

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, ce Fonds-là existe depuis le 1er avril 1998, selon les informations qu'on a au

budget. J'aimerais savoir, actuellement, quelle est la dette accumulée du Fonds?

M. Chevette: Les investissements pour l'année en cours sont de 13 700 000 \$; et la dette accumulée, est-ce que vous pouvez la donner?

M. Brichau (Gérard): 13 700 000 \$. Nous avons payé actuellement 1 300 000 \$, donc il y a un montant à financer de 12 400 000 \$.

Période d'amortissement des achats de véhicules

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, pour le ministère des Transports, vous amortissez l'achat des camions et des autos sur quelle période?

M. Brichau (Gérard): Alors, chaque type d'équipement a ce qu'on appelle une durée de vie économique; c'est un document, également, qu'on pourrait déposer. La vie économique pour les camionnettes, en moyenne, c'est cinq ans. D'autres types de camionnettes, ça peut aller à six ans parce qu'on utilise des moteurs diesels. Si on parle de nos camions six roues, on parle d'une dizaine d'années; si on parle de nos camions 10 roues, on parle de 14 ans; si on parle d'autres équipements, telles les niveleuses, on va parler de 17 ans. Alors, chaque type d'équipement est calculé pour atteindre une vie économique avant que les réparations deviennent excessives.

Dette accumulée du Fonds (suite)

M. Bordeleau: O.K. Vous avez mentionné tout à l'heure que la dette accumulée était de 13 000 000 \$. Vous avez remboursé 1 000 000 \$, c'est ça? Ça, c'est pour la période d'avril 1998 à avril 1999. C'est exact?

M. Brichau (Gérard): Oui.

M. Bordeleau: Pour l'année qui vient, les prévisions sont de 14 900 000 \$. C'est ça?

M. Brichau (Gérard): 14 900 000 \$.

M. Chevette: 14 900 000 \$.

M. Bordeleau: Pour l'année qui vient.

M. Chevette: L'accumulation.

M. Bordeleau: Mais vous allez investir combien, en 1999-2000?

M. Chevette: On investit combien? C'est 1 300 000 \$?

M. Brichau (Gérard): S'il vous plaît?
• (9 h 40) •

M. Chevette: Pour l'année en cours, quelles sont les immobilisations?

M. Brichau (Gérard): Pour l'année en cours, on est en cours de contrat. Donc, on visait une quinzaine de millions. Maintenant, dépendant des montants des contrats adjugés...

M. Bordeleau: D'accord. C'est des prévisions; je suis d'accord là-dessus.

M. Brichau (Gérard): C'est ça.

M. Bordeleau: Alors, vous prévoyez 14 000 000 \$, en gros, pour l'année qui vient. Votre remboursement, cette année, va être de combien? Si vous dépensez 14 000 000 \$, avec la dette accumulée de 13 000 000 \$ l'an passé, on est rendu à 27 000 000 \$. Et vous allez payer combien?

M. Brichau (Gérard): On vise un remboursement, sur la partie du capital, de 2 000 000 \$.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire qu'à la fin de 1999-2000 on aura une dette d'à peu près 25 000 000 \$.

M. Brichau (Gérard): Oui. À peu près, oui.

M. Chevette: Environ de.

M. Brichau (Gérard): Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est exact que ce genre de dépense là, avant la création du Fonds, était imputé directement au budget de l'année en cours, quand on achetait du matériel roulant?

M. Brichau (Gérard): Bien, c'est-à-dire qu'avant ça on achetait, puis on payait comptant.

M. Bordeleau: C'est ça que je mentionne.

M. Chevette: C'était compris dans les crédits du ministère, effectivement.

M. Bordeleau: Alors, là, au fond, ce qui arrive, c'est qu'on se trouve à s'endetter, à l'intérieur de ce Fonds-là. Après deux ans d'opération, on aura une dette d'à peu près 25 000 000 \$, qu'on aura à payer éventuellement, dans les années qui viennent, plutôt que de l'avoir imputé directement au budget, comme ça se faisait dans les années passées.

M. Brichau (Gérard): Oui. C'est-à-dire que le principe, c'est qu'on amortit la valeur des acquisitions, et la valeur de la dette ne dépasse jamais la valeur du parc qui est entre les mains du Centre de gestion.

M. Bordeleau: Non, je comprends. Je comprends que c'est une autre façon de fonctionner.

M. Brichau (Gérard): C'est une autre dynamique.

M. Chevette: Mais ça fait partie intégrante de toute la réforme comptable. Ce n'est pas seulement aux Transports. Dans toute la réforme comptable, au niveau des immobilisations, tout ce qui est amortissable sur une période de cinq, de six, de 10 ans, etc., c'est admis dans les nouvelles règles comptables qui ont été rendues publiques.

M. Bordeleau: Quand on dit que le gouvernement arrive à un déficit zéro, mettons, dans ce cas-là, ce 25 000 000 \$ là, on en a tenu compte dans l'ensemble des opérations financières du gouvernement, de sorte qu'on a tenu compte de ça, comme on aura tenu compte du Fonds de conservation, par exemple, du réseau routier, pour conclure qu'on arrive à un déficit zéro, ou si c'est en dehors des opérations comptables du gouvernement?

M. Chevette: Les nouvelles règles comptables sont appliquées dans l'ensemble des ministères du gouvernement. À chaque année, on prévoit les crédits, nous, en fonction de l'amortissement qu'on doit prévoir. Et on suit à la trace et à la lettre toutes les nouvelles règles comptables qui sont admissibles.

Quant au déficit, est-ce qu'on a tenu compte... Moi, je ne suis pas un spécialiste, je ne suis pas ministre des Finances non plus, mais la comptabilité gouvernementale est en fonction des nouvelles règles comptables. Par exemple, si on achète un camion — je vous donne un exemple — 40 000 \$, s'il est sur cinq ans, on a les crédits disponibles pour les cinq ans. Chaque année, ça revient en fonction de ce qu'on doit rembourser comme montant.

M. Bordeleau: O.K. Mais, si on fait un portrait, mettons, aujourd'hui, je comprends que le montant qui est effectivement payé à chaque année, lui, il va paraître dans les opérations du budget du gouvernement. La dette qui est à payer, est-ce qu'elle est incluse dans les documents budgétaires du gouvernement? Le 25 000 000 \$, là. Parce que, si vous dépensiez, mettons...

M. Chevette: La dette globale consolidée, sûrement. Mais, seulement, il y a une durée de vie à cela. Au lieu de faire ce qu'on a déjà fait: on bâtissait des édifices, puis on payait des intérêts toute notre vie; l'édifice était démolit, puis on n'avait pas encore commencé à payer le capital. Dans les nouvelles règles comptables, on a des échéances au niveau du remboursement des intérêts et du capital. C'est de même que ça fonctionne maintenant. Donc, on sait qu'à l'échéance, quand un camion a une durée de vie économique normale, bien, il est payé; on s'organise pour qu'il soit payé à l'échéance. Exactement comme quand vous faites un emprunt bancaire. Vous empruntez sur une maison pour 15 ans; si vous faites votre budget, vous devez figurer qu'à chaque année pendant 15 ans vous avez à remettre tant. C'est ce qu'on fait. Je sais ce que vous cherchez à dire. Vous cherchez à nous dire, là: Auriez-vous atteint le

déficit zéro si vous n'aviez pas les nouvelles règles comptables? C'est un peu ça que vous nous posez comme question.

M. Bordeleau: Non, mais, l'autre élément, quand vous dites que le gouvernement précédent n'a pas atteint le déficit zéro, c'est que, quand il payait comptant l'achat d'un équipement, il le payait puis il l'imputait au budget. Il faut quand même nuancer, à ce moment-là, ce genre de jugement là.

M. Chevette: Non. Ou bien on retardait puis on avait des équipements tout à fait désuets sur la route, ou bien on faisait comme vous faisiez: on prévoyait 4 000 000 000 \$ de déficit puis on en faisait 6 000 000 000 \$. Nous autres, on préfère cette formule-là.

M. Bordeleau: Par contre, quand le gouvernement payait comptant, il ne payait pas des intérêts aussi. Il sauvait ça. Quand le gouvernement payait comptant, il ne payait pas d'intérêts, non plus.

M. Chevette: Non, mais, quand on faisait un déficit de 2 000 000 000 \$ de plus, à 8 %, ça fait juste 160 000 000 \$ d'intérêts à payer pour l'année suivante, sans remettre de capital!

M. Bordeleau: Mais, là, en deux ans, vous allez avoir une dette de 25 000 000 \$ qui va être créée.

M. Chevette: À l'échéance du camion, par exemple, il sera payé.

M. Bordeleau: Oui, oui. Je ne dis pas qu'il ne sera pas payé à l'échéance de la vie du camion. Moi, ça va pour... M. le Président.

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

Rôle de fournisseur auprès de ministères et organismes publics (suite)

M. Middlemiss: Vous avez mentionné qu'il y avait d'autres ministères et d'autres organismes. Ces organismes et ces ministères, avant, qui s'occupait de l'entretien de leurs automobiles, de leurs camions? Est-ce que ça a créé un certain problème en région? C'était l'entreprise privée, je présume, qui s'occupait de faire cet entretien. Aujourd'hui, est-ce que ça a affecté l'entreprise privée en région qui faisait déjà cet entretien-là?

M. Chevette: M. Brichau.

M. Brichau (Gérard): Il y a deux choses. Premièrement, quand on prend en charge les véhicules d'autres ministères ou d'autres organismes, c'est sur la même formule que celle du ministère. Donc, c'est avec un financement puis un amortissement sur les véhicules. Ça,

c'est le premier point. Le deuxième point, nous également, en région, on impartit une partie des travaux qu'on fait. Donc, ça ne veut pas dire que, parce qu'on a pris en charge des véhicules d'autres ministères, on ne fait plus affaire avec l'entreprise privée. On fait affaire avec l'entreprise privée à deux niveaux, soit pour certains travaux de sous-traitance directement, soit pour l'achat des pièces qui servent à l'entretien et à la réparation.

M. Chevette: Mais, à votre connaissance, la question...

M. Middlemiss: Oui, sur le net-net, là, est-ce que, les entreprises privées en région, elles sont perdantes? Oui ou non? Est-ce qu'on a les chiffres?

M. Chevette: Est-ce que, les surplus de travaux à l'entreprise privée... Vous n'avez pas les chiffres?

Une voix: ...

M. Chevette: Je sais que, dans certaines régions, par exemple, comme l'Abitibi, que le député de Pontiac connaît sans doute, il y avait une entente entre les ministères avant même qu'on ait ce Fonds-là. Pour éviter les mises à pied, par exemple, au ministère des Transports, la Faune, le ministère des Ressources naturelles, ils faisaient affaire directement... Au niveau de la CAR, ils avaient conçu un programme qui évitait des mises à pied. Ça vient de là, cette idée-là. Ça vient de la région de l'Abitibi.

Donc, on ne peut pas vous fournir de chiffres, ce matin, de l'impact sur l'entreprise privée de la prise en charge par le ministère des Transports, à la suite des ententes entre les autres ministères, mais on pourrait vous en donner plus tard, faire une certaine compilation et vous en donner.

M. Middlemiss: Oui, parce que je pense que c'est tout à fait normal qu'on ne fasse pas de compétition, surtout en région, où on a des gens qui donnent des services. Et peut-être que leur existence, des fois, dépend du fait que le gouvernement va leur donner un peu de travail, parce que le travail local n'est pas tellement élevé. Donc, il me semble qu'on ne devrait certainement pas faire de la concurrence. C'était une de nos préoccupations au moment où on a passé ce projet de loi, et je voudrais m'assurer que ce n'est pas ça qui survient. Qu'on ait une bonne gestion...

M. Chevette: Mais il n'y a pas d'automatisme. Ça ne donne pas plus. On n'a pas engagé des mécaniciens additionnels, au ministère des Transports. Parce qu'on s'occupe d'une flotte, ce n'est pas nécessairement qu'on répare ou qu'on entretient, ça peut être aussi par sous-traitement avec l'entreprise privée, mais la flotte comme telle dépend du ministère des Transports.

M. Middlemiss: On voulait certainement rentabiliser les opérations du ministère. Sans ça...

M. Chevette: Je suis convaincu que le député de Pontiac, d'autre part, ne serait pas fâché qu'on épargne des dépenses au niveau étatique en posant certains gestes.
• (9 h 50) •

M. Middlemiss: Je suis totalement d'accord, sauf qu'il me semble que, surtout vous, vous avez été ministre des Régions, vous devriez être assez sensible, à savoir l'importance de l'entreprise privée, des fois, en région, qui, elle, elle existe, puis elle n'existera pas si le gouvernement n'est pas là des fois pour lui donner une partie. Donc, c'est ça, ma préoccupation, pour qu'on puisse réussir à mieux faire avec moins d'argent et qu'on ne crée pas des faillites ou une disparition de services disponibles en région. Je suis totalement d'accord.

M. Chevette: Je partage votre point de vue sur le faire-faire. Surtout à des prix plus que compétitifs, il n'y a pas de problème. Mais on me dit que, même auparavant, le ministère des Transports effectuait beaucoup d'entretien, et gratuitement, pour les autres ministères, ce qui faussait peut-être les chiffres comptables, justement. On va faire des compilations puis on va vous les faire parvenir.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Chevette: D'accord?

M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie, je pense que vous aviez un intérêt particulier pour la Société des traversiers du Québec.

Société des traversiers du Québec (STQ) (suite)

Utilisation du traversier Félix-Antoine-Savard

M. Côté (La Peltrie): Oui, M. le Président. Je vous remercie. Alors, suite aux séances que nous avons tenues la semaine dernière, pas plus tard que samedi, en date du samedi 24 avril, il y a eu un article qui est paru dans le journal *Les Affaires*, avec un titre qui est assez percutant: *Un cahemard de 37 000 000 \$ pour la Société des traversiers du Québec*. Alors, c'est concernant le Félix-Antoine-Savard, un contrat qui avait été donné en 1996 à la Davie et qui a été livré en automne 1997. Bon. Ce bateau devait être un bateau polyvalent, qui avait pour mission de remplacer les autres bateaux qui devaient aller en réparation, ou autre. Donc, suite au lancement, il semble qu'il y a plusieurs problèmes qui ont été constatés. Bon.

Et j'en cite quelques-uns. Entre autres, là, à la traverse Tadoussac, il brise son hélice au cours d'une procédure d'amarrage, à l'île-aux-Coudres, c'est le quai qui est trop haut pour le bateau, ou le bateau est plus haut, pardon, que le quai, à Matane, Baie-Comeau, Godbout, bien, là, en haute mer, il semble y avoir des problèmes, et même, on dit qu'il sort des bulles sur le pont quand ça bouge trop. Alors, il y a des travaux qui ont été effectués

sur le bateau par la suite, pour environ 3 000 000 \$. Et aussi, à la traverse de Lévis, il semble que les essais n'ont pas été plus concluants, même qu'il aurait failli partir avec une partie du quai, à un moment donné, que «lorsqu'il accoste au quai, toute la bâtisse tremble», lance un préposé de la traverse.

Alors, j'aimerais, moi, peut-être, relativement à cet article, à cette information, qu'on nous informe davantage sur l'utilisation de ce bateau qui semble apporter beaucoup de problèmes. Alors, pour le bénéfice des usagers et aussi des membres de la commission, j'aimerais avoir un peu plus d'information sur ces problèmes-là.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. J'ai pris connaissance de cet article dans le journal *Les Affaires* du 24 avril 1999, de Mme Cathy Noël, et je trouve toujours désolant qu'il y ait toujours quelqu'un quelque part qui essaie de rapetisser, de démolir l'initiative québécoise. Et, si on se fie à l'article qui a paru dans le journal *Les Affaires*, il me semble que la journaliste aurait dû fouiller un peu plus son dossier, parce qu'il y a un paquet d'affirmations, plusieurs affirmations dans cet article-là qui sont fausses. Parce que, d'abord, l'article laissait sous-entendre que ce serait le gouvernement qui aurait imposé ce nouveau traversier à la Société des traversiers. Pourtant, au milieu des années quatre-vingt, même, la Société des traversiers demandait — c'était prévu dans son plan de renouvellement de la flotte — sollicitait la possibilité d'avoir un traversier ou un bateau de remplacement. Parce que, quand un bateau qui était utilisé à différents endroits avait un bris et devait aller en cale sèche, il n'y avait pas d'alternative, ils étaient obligés d'en prendre un d'une traverse qui était un peu moins achalandée — mais tu créais des ennuis là — et de l'envoyer boucher un trou où il en manquait un.

Donc, même dans son plan, dans le rapport d'activité de 1992-1993, il était dénoncé qu'il y avait justement un manque d'un bateau de remplacement. Et, dans le projet de renouvellement de la flotte, la Société des traversiers, le 3 juin 1993, faisait mention, encore une fois, de la nécessité d'avoir un bateau de remplacement. Et on demandait un bateau polyvalent, puisque c'est vrai qu'il n'y avait pas... Ce traversier-là, Félix-Antoine-Savard, n'a pas été construit pour faire la navette entre une traverse bien précise. On le dit, ils voulaient avoir un bateau polyvalent qui pouvait s'adapter à toutes les conditions des quais. Et c'est évident, quand on demande qu'un bateau, la confection soit faite pour s'adapter à un peu tous les quais, toutes les situations, bien, il ne peut être parfait nulle part. Ça, c'est un principe de base qui est tout à fait compréhensible, je crois. Donc, le Félix-Antoine-Savard a été construit, a été livré à la Société des traversiers en octobre 1997.

Après la construction, oui, effectivement, il y a eu des problèmes. Suite à la construction, il y a eu des problèmes que la Société des traversiers a fait réparer. Entre autres, on parle de la vibration du moteur. Bon.

C'est un problème de conception, et la Société des traversiers n'a rien à voir avec ça. Et on a amené le bateau en cale sèche pour installer, entre le moteur et le plancher, des isolants, et on me dit que ça a diminué de 75 %, déjà, le bruit.

Maintenant, il y a eu un autre problème parce que l'hélice a accroché le fond, à Baie-Sainte-Catherine, et ça aurait tordu l'arbre de commande. Et on va réparer cet objet très précieux pour un navire, entre autres, et on espère bien que le 25 % qui reste sera corrigé. Mais, ces défauts, c'est des défauts de construction qui sont payés par le constructeur. Donc, la Société des traversiers n'a pas à payer pour ces réparations-là.

Dans l'article, on fait mention également qu'il y a eu des problèmes avec le pont, parce que ça lève à des places, là, les tuiles, le ciment, ou je ne sais pas quoi. Encore une fois, c'est un problème avec le sous-traitant, qui a repris son ouvrage à ses frais. Donc, la Société n'a pas non plus à défrayer les coûts pour réparer le pont.

Les coûts que la Société a eu à verser, ça a été pour adapter le Félix-Antoine-Savard à la traverse Matane-Godbout à cause du temps. On a fait installer, oui, des crochets ou des chaînes pour attacher les véhicules par mauvais temps; on a fait installer une cafétéria, et également des sièges plus confortables. Tout cela a coûté environ 300 000 \$. On est loin du 3 000 000 \$ auquel la journaliste du journal *Les Affaires* fait référence.

Dans le 3 000 000 \$, la journaliste a dû probablement additionner les coûts qui ont été payés par le fabricant et le sous-traitant pour faire les adaptations d'usage. Donc, comme on peut voir, cet article-là était, pour moi, plus croche que l'arbre du moteur qui commandait l'hélice. Mais, de toute façon, aussi, ce navire avait été confectionné selon des normes reconnues internationalement puis selon les normes canadiennes de sécurité des navires. Donc, ça n'a pas été fait à peu près.

Et je pourrais vous dire que, quand on parle que c'est un éléphant blanc, depuis — le bateau a été livré en octobre 1997 — et sur deux saisons, avec l'an passé, la première saison, et celle qu'on prévoit cette année, avec juste l'utilisation qu'on va en faire, la Société des traversiers, déjà, va économiser... Des estimés, là: l'an passé, elle a économisé 941 000 \$, tout près de 1 000 000 \$, dans la saison; sinon, il aurait fallu qu'elle loue un bateau d'un fournisseur, d'une compagnie privée. Et, avec les prévisions de remplacement pour cet été, entre autres, soit à Matane où il sera en service à deux reprises, là, bien, ça va être tout près d'un autre 1 000 000 \$ que la Société des traversiers va économiser.

Donc, le Félix-Antoine-Savard, ce n'est un cauchemar pour personne, c'est un traversier dont la Société avait besoin. Et, imaginez-vous, dans deux ans, déjà, là, puis avec les problèmes qu'on reconnaît que nous avons eu à vivre, on a quand même économisé 2 000 000 \$. Donc, je pense qu'avec le temps l'investissement du 37 000 000 \$ va être largement compensé par le service qui va avoir été apporté.

Un autre point que je vous sou mets. Quand, à Baie-Sainte-Catherine, le traversier, l'hélice a, je ne sais pas si

on dit «accroché le fond», mais, en tout cas, la Société des traversiers avait fait faire une évaluation par un spécialiste pour évaluer les fonds marins. Et, encore là, il y a eu une erreur: les fonds marins n'avaient pas été évalués à leur juste niveau, et le bateau avait été construit en fonction, justement, de l'utilisation de la traverse à Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac, et c'est là qu'il y a eu un bris. Et, encore là, pour le bris qui a été effectué là, c'est l'assurance du professionnel qui va indemniser, qui va se charger des frais encourus par ce bris-là.

Donc, pour terminer, vous pouvez voir que, si la journaliste avait fouillé un peu plus, si elle s'était adressée aux bonnes personnes, bien, peut-être qu'elle aurait modifié un peu son article.

M. Côté (La Peltre): M. le ministre, on dit aussi dans l'article que le bateau n'est pas fait pour les vagues en haute mer, ou encore à marée haute, si vous voulez, et des longues traversées. Donc, lorsque la marée est basse, il accroche le fond, puis lorsque la marée est haute, ça ne semble pas aller trop bien. Alors, est-ce que ça limite son usage, au fond? Parce que, lorsqu'on sait que, la marée, elle baisse et elle monte deux fois par jour, est-ce que c'est corrigé, ou ce n'est pas exactement ce qui est dit dans l'article?

M. Baril (Arthabaska): Je vais laisser répondre M. Hinse sur ces détails plus pointus, M. Hinse qui le président-directeur de la Société des traversiers du Québec.

• (10 heures) •

M. Hinse (Liguori): Alors, le Félix-Antoine-Savard a été utilisé tout l'été dernier à Matane, alors qu'il n'avait pas été prévu d'être utilisé dans ce corridor-là. La Garde côtière, service de la sécurité, nous a donné toutes les autorisations. La seule limite qu'on a, c'est lorsque les vagues dépassent 3 m et plus. C'est la contrainte que la sécurité de la Garde côtière nous donne, de ne pas opérer. Mais l'instruction qui est donnée en tout temps, que ce soit un navire certifié à l'année longue ou pour quelques mois, c'est toujours le capitaine qui est maître de la décision.

Or, l'été dernier, à Matane, on a seulement fait un arrêt à deux occasions à cause de la mer. En tout temps, ce navire-là a traversé Matane—Baie-Comeau—Godbout en toute sécurité. Les gens étaient très à l'aise, c'est un bateau qui prend très bien la mer, très bien conçu. Il n'avait pas été construit pour là, mais on l'a utilisé là et, comme M. le ministre a dit, ça nous a permis d'éviter la location d'un navire qui nous aurait coûté presque 1 000 000 \$. Alors, c'est un usage qui a été fait qui n'était pas prévu, c'est un usage qu'on a fait avec le Félix-Antoine.

Pour ce qui est de la marée basse, on parle ici d'extrême marée basse, comme on vit dans les hautes mers. On vit aussi des marées très, très basses. Et la difficulté qu'on a à Tadoussac, c'est une erreur d'un professionnel, lorsqu'il a pris le profil du roc à Tadoussac, il n'a pas suivi les règles de l'art pour rendre ce profil-là, et il s'avère qu'on a des pics de roc qui font surface, par rapport au profil que, lui, il avait établi. Alors, ce qu'il

faut faire pour exercer en marée très basse, il faut aller couper ces pics de roc là, ce qu'on va s'approprier à faire cette année. Le bris qu'on a eu l'été dernier sera couvert vraisemblablement par l'assurance de ce professionnel. Alors, évidemment, c'est une difficulté temporaire, mais c'est un navire qui va pouvoir être utilisé en tout temps, éventuellement, à Tadoussac.

M. Baril (Arthabaska): Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: J'aimerais aller du côté du transport ferroviaire...

M. Middlemiss: Sur le traversier...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Pontiac. Alors, est-ce qu'il y a d'autres questions? C'est parce que, là...

M. Middlemiss: ...oui, sur le traversier.

Le Président (M. Lachance): ...sur le traversier?

M. Middlemiss: Oui, oui.

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

M. Middlemiss: M. le ministre, vous avez indiqué que tous les coupables ont payé pour les réparations au traversier, puis l'ingénieur va payer pour faire couper le roc. Maintenant, pendant que le traversier n'était pas disponible, vous avez été obligé de le remplacer? Combien ça vous a coûté, et qui va payer cette facture?

M. Baril (Arthabaska): Il n'a pas été remplacé lorsqu'il n'était pas disponible. Il y a eu ici, entre autres à la traverse de Québec-Lévis, il aurait pu remplacer... C'est quel bateau qui était brisé? L'Alphonse-Desjardins était brisé. Il aurait pu remplacer l'Alphonse-Desjardins, mais il était en cale sèche, le Félix-Antoine Savard était en cale sèche pour réparer les vibrations de moteur. Donc, lorsqu'il n'a pas été utilisé, il n'y a pas eu de location pour remplacer le Félix-Antoine-Savard. Et je voulais juste corriger, je ne pense pas... L'assurance du professionnel, ce n'est pas elle qui va payer pour couper le roc, elle va payer pour réparer le bateau.

M. Middlemiss: L'assurance du professionnel... Si j'ai bien compris, on a dit que vraisemblablement l'assurance du professionnel paierait pour couper les pics de roc. Ceux qui ont construit le traversier ont fait les réparations qui étaient nécessaires, à leurs propres coûts, mais il n'y a eu aucune perte. En d'autres mots, tout le temps que le traversier n'était pas disponible, vous n'avez jamais été obligé de louer un autre traversier pour le remplacer?

M. Baril (Arthabaska): Non.

M. Middlemiss: Maintenant, vu que c'était un traversier qui était censé être... De quel terme on se servait?

M. Baril (Arthabaska): Polyvalent.

M. Middlemiss: Polyvalent. Pourquoi on n'a pas inclus dans les normes: un traversier qui pourrait être facilement opéré à Matane? Il me semble que, s'il est polyvalent... Est-ce que «polyvalent» voulait dire seulement entre Québec et Montréal? Il me semble qu'il y a eu certainement un manque, là, qu'on a pas... On aurait dû, pour un traversier polyvalent, s'assurer qu'il était polyvalent.

Le Président (M. Lachance): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Dès la conception du navire, au moment du détail des plans de conception, la Société avait écrit dans le devis la phrase suivante, que j'aimerais peut-être vous lire, qui situe un petit peu le type de contraintes qu'on a avec un polyvalent. On dit ceci dans le devis: «Étant donné la diversité des zones d'opération et la variété des installations portuaires existantes, un ordre de priorité devrait être établi pour les différents services mentionnés précédemment. La conception du navire sera optimisée pour les services prioritaires, et certains compromis pourront être adoptés pour desservir les autres traverses.»

C'est évident, quand on connaît, à chaque port, des conditions de marées, de glace et de vent, c'est sûr qu'on ne peut pas construire un navire qui va, comme on dit en bon français, fitter parfaitement partout. Alors, il y a des compromis à faire. Normalement, ce navire-là opère sans aucune difficulté à Tadoussac et peut remplacer très bien le navire qui est en opération à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon. S'il y avait un bris de navire à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, par exemple, le Félix-Antoine pourrait très bien desservir. Donc, c'est ces deux priorités là qu'on a. Il n'avait pas été conçu pour des eaux intérieures 1, qu'on appelle. Un petit peu plus loin que Tadoussac. On a fait l'adaptation, à 200 000 \$. La Garde côtière l'a certifié, et ça nous permet d'opérer pendant toute la saison d'été. Donc, on pense que c'est un navire qui est extrêmement utile pour la Société. Si on n'avait pas ça actuellement, là, on serait en très grande difficulté, très grande difficulté.

M. Middlemiss: Bien. Si la conception avait pu prévoir ça et si les travaux avaient été bien faits la première fois... Je n'ai rien contre un traversier polyvalent, mais il semble qu'il y a eu des erreurs de parcours soit dans la conception, soit dans la construction. Et, si on appelle quelque chose «polyvalent», il semble qu'on devrait tenter d'avoir ça pour servir tous les besoins qu'on a, comme traversier.

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, M. le député, c'est à l'usage qu'on a découvert des corrections qui devaient être effectuées, et on les a fait effectuer. Dans les plans et devis qui avaient été confectionnés pour ce navire, ils avaient été préparés pour justement... On le dit: C'est un navire qui devait être utilisé à différents endroits. Donc, on ne pouvait pas le rendre propice pour chacun de ces endroits-là, puisqu'il devait être utilisé un peu partout où c'était nécessaire. Mais, je le répète, c'est à l'usage qu'on a vu qu'il y avait des corrections à faire, et c'est les fournisseurs qui ont réparé volontairement, sans hésitation, qui ont apporté les correctifs nécessaires.

Donc, si la Société des traversiers avait dit: On a besoin d'un traversier pour Matane—Godbout, bien, c'est évident que le bateau aurait été confectionné uniquement pour la traverse de Matane—Godbout, mais peut-être que, par la suite, il aurait été moins utilisable à d'autres traverses.

M. Middlemiss: La question, M. le Président, je l'ai dit, on accepte que ce soit quelque chose de polyvalent. Donc, polyvalent, ça veut dire qu'il aurait pu être...

M. Chevette: Adaptable.

M. Middlemiss: ...partout, de a à z, pour tous nos besoins. C'est ça que je dis. Premièrement, qui a fait la conception et qui l'a construit, ce traversier-là?

M. Baril (Arthabaska): Le bateau a été construit au chantier de Lévis. Maintenant, qui a fait la conception, les plans? Je ne sais pas.

M. Hinse (Liguori): La conception a été faite chez MIL Davie.

M. Middlemiss: Et MIL Davie a fait la conception et la construction?

M. Hinse (Liguori): La construction.

• (10 h 10) •

M. Chevette: Mais, le vrai titre, ça devrait être: Sans Antoine-Savard, ce serait un cauchemar!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Oui, sur le même sujet.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: À quel moment ce bateau-là a été lancé, Antoine-Savard?

M. Baril (Arthabaska): Le 20 octobre 1997.

M. Bordeleau: 1997?

M. Baril (Arthabaska): Oui.

M. Bordeleau: On parlait des différentes réparations qui ont été apportées. Le bateau a été retiré durant combien de temps, durant toute cette période-là pour ces diverses réparations?

M. Baril (Arthabaska): Il a été retiré seulement que l'hiver dernier pour faire les correctifs pour, entre autres, le moteur, empêcher les vibrations et, en même temps, réparer le plancher, les tuiles qu'ils veulent mettre sur le plancher.

M. Bordeleau: Il a été retiré pour tout l'hiver?

M. Baril (Arthabaska): Il n'était pas en service en hiver. Donc, on a profité du fait qu'il n'était pas en service pour faire les correctifs nécessaires. Il n'a pas été retiré, il n'était pas en service.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est un bateau qui ne sera pas en service tous les hivers?

M. Baril (Arthabaska): Il va l'être selon les besoins. On ne peut pas présumer quand est-ce qu'un autre bateau, à Tadoussac ou à d'autres endroits, va avoir un bris ou va avoir besoin d'aller en cale sèche. On ne peut pas prévoir. C'est notre dépanneur, comme M. le ministre dit. C'est un dépanneur, ça fait qu'il va où besoin est. Et là il va passer une partie de l'été à Matane—Godbout. Et on va économiser, cette année... Voyez-vous, du 15 au 30 mai, il est allé à Matane, 147 000 \$ et, du 23 juin au 20 août, il sera encore à Matane, et on économisera 805 000 \$. C'est pour ça qu'on disait que ça fait pratiquement 1 000 000 \$, seulement cette année, qu'on va économiser.

M. Bordeleau: C'est une économie par rapport à de la location que vous auriez été obligé de faire, c'est ça?

M. Baril (Arthabaska): Ça, c'est par rapport à la location d'un autre navire d'une entreprise privée.

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

M. Bordeleau: Non, sur un autre sujet.

Le Président (M. Lachance): Voici, j'ai une demande concernant le même sujet. Est-ce que c'est M. le député de Saguenay? Allez-y, M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Je suis content d'entendre les explications qui ont été fournies par le président et le ministre concernant le traversier polyvalent. Mais, moi, je voudrais m'assurer que les difficultés qui ont été connues pour le Félix-Antoine-Savard ne se répètent pas non plus pour les deux autres traversiers, pour lesquels des travaux importants ont été

faits au fil des récentes années. J'indique ça parce que je suis un usager régulier de cette traverse, et il arrive à l'occasion que des hommes de pont causent des difficultés qui sont rencontrées par les navires.

Et ce qu'on lisait dans l'article du journal *Les Affaires*... On se préoccupe des coûts, mais aussi on se soucie que le service offert soit bien dispensé selon les indications que l'on donne. Ce qu'on entend souvent, c'est que le navire n'opère pas parce qu'il est trop gros, parce qu'il accroche le fond. C'est des choses qui ont été soulevées tantôt. Mais, moi, mon souci, c'est beaucoup plus quelles mesures sont prises pour qu'on assure que le service que l'on dit offrir est effectivement dispensé. Et, jeudi le 22, on sort de la commission parlementaire ici, et je descends, je retourne dans le comté. Vers 21 h 30, quand je prends le bateau, d'abord, comme d'autres, je suis resté sur le quai parce qu'il y a beaucoup de trafic. Tout ça pour indiquer qu'il est nécessaire d'avoir des traversiers additionnels et que la décision qui a été prise est correcte là-dessus. Et, sur le traversier, c'est là qu'on entend des commentaires d'hommes de pont disant que le bateau, cette journée-là, ça faisait depuis 19 heures que le second navire n'était pas en opération puis qu'on prévoyait que, pour les prochains jours, ça allait être la même chose, toujours en lien avec les marées.

Moi, mon souci, c'est: est-ce qu'on est certain que le service que l'on dit offrir va être effectivement dispensé?

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez. D'abord, comme on vous disait, c'est durant une période des hautes marées...

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): ...deux heures, à peu près, qu'on me dit, une période de deux heures où on ne peut l'utiliser, à cause du niveau de l'eau, bien entendu. C'est ce qu'on va corriger dans les plus brefs délais. Vous comprendrez que ça prend des permis pour aller fouiller dans l'eau. On va corriger ça. Mais la volonté de la Société des traversiers, c'est de vraiment donner un service, et, juste le fait qu'on avait augmenté les heures de service à la traverse de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, ça a répondu à un besoin... Le besoin était là, et la Société des traversiers y a répondu. Et nous avons reçu des lettres de félicitations pour l'initiative qu'on avait prise de, au lieu de laisser attendre les camions, entre autres... Parce que, la semaine passée, M. Hinse a dit qu'il y a entre 750 et 800 camions par jour qui passent à la traverse de Tadoussac. Ça fait du véhicule lourd pas mal!

En plus, la Société des traversiers a émis un communiqué informant la population que, par périodes, de telle heure à telle heure, le traversier ne pourrait pas être utilisé, pour les raisons que vous connaissez. Donc, on prend tous les moyens pour donner un bon service, et, aussitôt que l'on pourra aplanir les caps rocheux, bien, le problème va être résolu à la traverse de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine.

M. Gagnon: O.K. Mais ce que vous me dites, c'est que les problèmes sont circonscrits au Félix-Antoine-Savard. Ça ne se répète pas pour les deux autres traversiers qui ont été agrandis?

M. Baril (Arthabaska): Non, il n'y a pas de problème pour les autres.

M. Gagnon: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): J'avais cru comprendre, M. le député de Saguenay, que c'était un pont que vous désiriez avoir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Bien, si vous me permettez, là, je vais faire le pont avec votre question, parce que, à mettre 8 500 000 \$ par année, par la Société des traversiers...

M. Chevette: M. le Président, c'est de votre faute.

Le Président (M. Lachance): Oui, oui. Je ne veux pas vous entraîner dans un débat. M. le député de l'Acadie.

M. Gagnon: Ha, ha, ha! Plus les sous qu'il faut mettre pour le Félix-Antoine-Savard, plus les coûts que ça représente pour les usagers. L'exemple que je donnais l'autre jour... Pour les industriels, certains estiment que ça leur revient à 250 \$ par traverse, le temps d'attente.

M. Chevette: Vous n'auriez pas besoin de ça.

M. Gagnon: Non, mais je trouve que l'ouverture est belle.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Pour plaider, oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau : Oui. Merci.

M. Baril (Arthabaska): Juste pour compléter, pour leur montrer que la Société des traversiers donne un service qui est quand même bien acceptable, elle a gagné un prix du tourisme, voyez-vous, à cause des services que la Société rend, je dirais, pour avantager le tourisme de chacune des traverses qu'elle dessert. Donc, il faut dire que la Société fait tout en son possible pour desservir le monde et rendre à l'économie de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie... C'est une lettre, ici, du ministre du Tourisme, délégué au Tourisme, Maxime Arseneau: Grand prix du tourisme québécois, et je vous en félicite. Ça veut dire qu'on n'a pas juste des problèmes; on

apporte des solutions. Nous avons des félicitations. Nous allons essayer de continuer à améliorer le service.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Oui, Merci, M. le Président. Nous aussi, M. le Président, on reçoit de la correspondance, mais la correspondance qu'on reçoit, nous autres, ce n'est pas toujours du même ordre.

M. Baril (Arthabaska): Non, vous avez bien raison. Le soleil ne luit pas tous les jours non plus.

Discussion générale

Projet de construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse

M. Bordeleau: Je voudrais juste aborder quelques dossiers au niveau du transport ferroviaire. Il y a quelques mois, je pense, vous avez rencontré les gens du projet du train à haute vitesse, le projet Lynx. J'aimerais savoir quel est un peu l'avancement de ce dossier-là, où en est le gouvernement. Je crois que le consortium qui fait la promotion de ce dossier-là vous a rencontré, a rencontré le ministre des Finances, a rencontré aussi possiblement le premier ministre. Il y a eu un certain nombre de rencontres pour exposer l'ensemble du projet.

• (10 h 20) •

C'est un projet évidemment ambitieux. Selon les informations qu'on nous a fournies, c'est un projet qui pourrait quand même s'avérer assez intéressant au niveau de la rentabilité à long terme. Au niveau de l'implication des différents gouvernements, bien, évidemment, ça implique les gouvernements de l'Ontario, du Québec et le gouvernement fédéral. Il y a une phase qui est la phase, au fond, de faisabilité, les études de faisabilité qui doivent être entreprises, qui nécessitent une implication des trois niveaux de gouvernement. Selon des informations que j'ai reçues, le montant de la phase de faisabilité serait absorbé à moitié par le gouvernement fédéral et l'autre moitié par les gouvernements de l'Ontario et du Québec conjointement. Alors, le groupe en question, je pense, bon, a fait des représentations auprès des différents gouvernements, attend la réaction des gouvernements. Et j'aimerais savoir, dans le cas du gouvernement du Québec, où en est le dossier et à quoi on peut s'attendre par rapport à ce dossier-là pour les prochains mois.

M. Chevette: Oui. J'ai personnellement et effectivement rencontré les promoteurs du groupe Lynx qui nous présentent un projet fort ambitieux, comme vous dites. Les présentations ont été faites à tous les niveaux gouvernementaux jusqu'à date. C'est un projet qui demande dès le départ une participation financière, uniquement au niveau de l'étude de faisabilité, de

102 000 000 \$, partagée 50-50 entre les gouvernements et le privé, comme vous l'avez mentionné, effectivement.

Nous avons fait faire une étude technique des données fournies par le groupe de promoteurs. Nous avons établi notre position de questionnement, mais nous avons convenu entre gouvernements de nous parler le 13 mai prochain, à la Conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports. Nous rencontrerons le ministre de l'Ontario des Transports et nous essaierons de parler également au ministre fédéral des Transports pour voir s'ils font les mêmes analyses que nous, s'ils ont les mêmes questionnements que nous, si on doit donner suite à cette première phase, qui est quand même très importante comme première phase, en termes de déboursés, vous le savez comme moi. C'est un projet de plusieurs milliards de dollars, qui se situe sur une dizaine d'années, 10, 12 ans, dont la première phase serait Ottawa—Toronto, si ma mémoire est fidèle. Après ça, on passe par Montréal via Québec, qui... Il faut qu'on étudie davantage les répercussions sur les autres modes de transport ici. Déjà, on a de la difficulté, vous le savez, avec, par exemple, l'aéroport de Québec quant à la clientèle. On sait qu'on veut baisser même... Vous vous rappelez qu'on veut baisser la qualité du type d'avions qui transigent vers Québec. On a beaucoup de questionnements. On a des analyses à finaliser.

Mais je dois vous dire que c'est un projet extrêmement emballant dans sa présentation, parce que ça crée des dizaines et des milliers d'emplois un peu partout sur le territoire. Il y a des sommes assez phénoménales au niveau de l'expropriation. Si ma mémoire est fidèle, c'est tout près de 700 000 000 \$, l'expropriation, ou dans les alentours de 700 000 000 \$. Il y a l'analyse des sols qu'il faut faire de façon très sérieuse, puisque, dans les terrains argileux, les trains de cette vitesse-là... C'est la technologie française qui est empruntée, en l'occurrence. Donc, il faut... On n'a pas tout à fait fini nos devoirs, mais, moi, je suis mandaté par le Conseil des ministres et le comité ministériel du développement économique pour faire la concertation entre les deux autres paliers de gouvernement avant de rendre publique quelque position que ce soit, au niveau du Québec.

M. Bordeleau: Le 13 mai, la consultation se fera avec l'Ontario et le gouvernement fédéral, c'est ce que je comprends?

M. Chevette: Oui. M. Collenette et M. Clément.

Démantèlement du tronçon ferroviaire Harlaka—Saint-Romuald

M. Bordeleau: O.K. Un autre dossier au niveau du transport ferroviaire, c'est un tronçon qui relie Harlaka à Saint-Romuald. On a reçu de la documentation à ce sujet-là, et une lettre a été envoyée au premier ministre en date du 26 mars 1999. Je vais juste lire quelques extraits, ça va situer un peu la problématique. On dit: «En avril prochain débutera le démantèlement de la voie ferrée qui

relie la gare et la traverse de Lévis de même que le chantier maritime Industries Davie inc. au reste du réseau ferroviaire québécois. Il s'agit du tronçon ferroviaire Harlaka—Saint-Romuald qui traverse la municipalité de Lévis en longeant la majeure partie de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en face de Québec, sur une distance de 14 km.»

Un peu plus loin, on mentionne: «Le 22 février 1998, le ministre fédéral des Transports, David Collenette, a autorisé le Canadien National à démanteler la voie ferrée du tronçon Harlaka—Saint-Romuald. Cette décision fut prise malgré des investissements faits en 1984 à la gare de Lévis par les trois paliers de gouvernement. Le gouvernement du Québec a toujours maintenu son désaccord face à l'abandon de cette voie ferrée, notamment lors des audiences tenues sur le sujet par l'Office national des transports, en 1991. Les membres du comité pour le maintien et l'utilisation accrue du rail croient fermement que le tronçon Harlaka—Saint-Romuald offre toujours un excellent potentiel de développement du transport ferroviaire dans la région de la capitale. Cette ligne de chemin de fer est fin prête pour reprendre son rôle de première importance dans l'activité économique de la région de Québec.»

On mentionne qu'on ouvrirait, par la conservation de cette ligne-là, ainsi la porte au développement d'un service passagers de train régional dont la gare de Lévis serait la plaque tournante. On mentionne également que le tronçon Harlaka—Saint-Romuald offre de surcroît la possibilité d'augmenter la fréquentation de la traverse Lévis—Québec grâce à l'exploitation d'un service de transport léger sur rail, et on mentionne que l'abandon du tronçon ferroviaire Harlaka—Saint-Romuald représente un frein de plus à la relance du chantier maritime Davie inc. La lettre est adressée au premier ministre: «M. le premier ministre, nous réclamons une intervention urgente de votre part, avec la collaboration de la ministre des Affaires municipales et de la Métropole et du ministre des Transports, afin d'éviter que la région de la capitale perde ce bien stratégique favorable au développement durable.»

Alors, j'aimerais savoir, M. le ministre, qu'est-ce qu'il advient de ces représentations-là et quelle est la position du ministère des Transports par rapport à ce dossier.

M. Baril (Arthabaska): Est-ce qu'on peut savoir le nom du signataire?

M. Bordeleau: MM. Richard Couture et Simon Arbour.

M. Baril (Arthabaska): Au nom de qui?

M. Bordeleau: Pardon?

M. Baril (Arthabaska): En leur nom personnel ou au nom d'un groupe?

M. Bordeleau: Non, non, au nom du comité Coalition pour le maintien et l'utilisation accrue du rail.

C'est une lettre qui a été adressée au premier ministre en date du 26 mars 1999.

M. Baril (Arthabaska): Bon, O.K. En tout cas, pour vous informer, c'est que la ville de Lévis a un projet, elle, d'utilisation du fonds de terres pour un parc linéaire, entre autres, ils veulent faire une piste cyclable. Ils ont d'autres projets d'investissement aussi autour de ça. C'est un projet qui est très avancé, le ministère des Transports a terminé, je pense, les négociations avec le CN. Il y a un accord de principe sur l'acquisition du tracé, et nous allons préparer un bail, que nous allons louer, le tracé, à la ville de Lévis, puis c'est un bail emphytéotique. Donc, le ministère des Transports se préserve la propriété du tracé. Et, s'il y a plus de détails techniques, bien, j'aimerais que M. Pelletier puisse compléter.

M. Pelletier (Jacques): Ce qu'il est important de comprendre, c'est qu'à chaque fois...

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

M. Pelletier (Jacques): Pardon?

Le Président (M. Lachance): ...est-ce que vous voudriez bien vous identifier, avec votre fonction?

M. Pelletier (Jacques): Jacques Pelletier. Je suis directeur de la mobilité à Transports Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci. Allez-y.

M. Pelletier (Jacques): Alors, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à partir du moment où une des deux grosses compagnies ferroviaires qui opèrent au Québec, soit le Canadien National et maintenant Saint-Laurent & Hudson, veut mettre fin à un réseau d'exploitation ferroviaire, elle est tenue, en vertu d'une ordonnance qui a été émise par l'Office des transports, après qu'il y ait eu décision de mettre fin à l'exploitation, d'offrir au gouvernement du Québec la possibilité d'acheter, à des coûts moindres, ces réseaux-là.

Nous, on reprend ces réseaux-là et on se pose deux questions fondamentales. La première question, c'est de savoir: Est-ce que, économiquement parlant, on doit maintenir le réseau de façon ferroviaire, est-ce qu'on doit maintenir ce tronçon-là pour l'utilisation du transport de marchandises ou du transport de personnes? Si la réponse est oui, on peut, à ce moment-là, acquérir et maintenir le réseau comme tel, tout en essayant de trouver un promoteur pour pouvoir opérer ledit réseau. Si la réponse est non, économiquement parlant, ce n'est pas quelque chose qui est viable à court terme. À ce moment-là, on va vers les utilisateurs et on leur demande: Est-ce que vous avez des projets, est-ce que vous avez des programmes pour l'utilisation de ce circuit-là? Et la ville de Lévis nous informe qu'elle a déjà commencé, depuis un certain temps, la création de son parc linéaire, où elle a déjà investi des argents, qu'elle veut effectivement continuer à le faire et que le tronçon Harlaka lui est requis.

Alors, nous, avec cette information-là, on est entré en contact avec les propriétaires et on leur a dit notre intention d'acheter ce tronçon-là. Les négociations ont eu lieu, et nous sommes actuellement au stade de la signature du protocole d'entente avec le CN.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on doit conclure, d'après ce que vous dites, que l'étude, au fond, de l'utilisation pour le transport de passagers ou de marchandises, vous l'avez faite, que vous avez conclu que ce n'était pas rentable actuellement et que ces représentations-là n'auront aucun...

• (10 h 30) •

M. Pelletier (Jacques): Compte tenu déjà qu'il y a un circuit qui est utilisé actuellement par ce qu'on appelle l'Ultratrain, qui dessert, à ce moment-là, jusqu'à Saint-Charles et ces environs-là. Alors, le potentiel véritable n'était pas important.

M. Bordeleau: Puis, l'existence d'un lien ferroviaire pour le développement du chantier maritime Davie? Dans la même documentation, on mentionne que ça serait probablement un des seuls chantiers maritimes qui n'a pas de lien ferroviaire direct. Est-ce que ça ne peut pas avoir un effet sur, éventuellement, le développement économique de cette entreprise?

M. Pelletier (Jacques): Disons que ce n'était pas, lorsqu'on l'a regardé, significatif par rapport à même un développement potentiel de l'utilisation du chemin de fer. Il faut prendre pour acquis que nous sommes quand même assez près d'un réseau qui existe déjà puis qui peut être facilement accessible, tandis que le tronçon qui est présent actuellement, là, je ne pense pas qu'il va offrir véritablement des effets positifs au niveau économique.

M. Baril (Arthabaska): Nous avons analysé, comme M. Pelletier le dit, différentes alternatives, mais, comme on l'a dit, le milieu, la ville de Lévis, entre autres, a un gros projet d'investissement et y tient beaucoup pour faire son parc linéaire, qui fait partie de la Route verte, en passant, qui est une continuité de la Route verte. Donc, nous avons convenu qu'on avantagerait la ville de Lévis pour qu'elle puisse développer son projet, concrétiser son projet.

M. Chevrete: Mais on en garde la propriété foncière puis on ne démolit pas l'emprise, de sorte que, si jamais, un jour, ça devenait un élément indispensable de développement économique, on y reviendrait.

M. Bordeleau: Le chemin de fer comme tel, est-ce qu'il va être démolé, lui?

M. Chevrete: Les rails vont être enlevés, certain.

M. Baril (Arthabaska): Les rails vont être enlevés, certain. Les rails vont être enlevés, mais on ne brisera pas l'infrastructure, là, les fondations.

Normes de sécurité des compagnies de chemin de fer d'intérêt local

M. Bordeleau: Juste sur la question des compagnies de chemin de fer privées au Québec, une question plutôt générale: Il y a combien d'entreprises privées actuellement au Québec qui exploitent des tronçons ferroviaires?

M. Chevette: Il y a une dizaine de CFIL, qu'on appelle, de compagnies de chemin de fer.

M. Pelletier (Jacques): Au Saguenay, par exemple, on a un secteur privé qui est la propriété d'Arvida, c'est-à-dire de la compagnie d'aluminium ALCAN.

M. Chevette: Il y a eu quelques lois privées. Vous vous rappellerez, par exemple, de Saint-Félix-de-Valois aller jusqu'à Lavaltrie, acheté par un particulier. Des petits embranchements à une voie nationale.

M. Pelletier (Jacques): On a le CFIL du Nord, par exemple, qui est immense, qui monte en Abitibi. On a à peu près 1 700 km sous la responsabilité de chemins de fer à intérêt local, mais on en a de tout petits, comme on en a de plus grands.

M. Chevette: Mais il y a une reprise du ferroviaire au Québec.

M. Pelletier (Jacques): Énorme.

M. Chevette: C'est très intéressant, ce qui se vit présentement, il y a beaucoup de compagnies privées qui veulent développer. Il y a des projets. Naturellement, il faut en analyser la rentabilité, mais c'est intéressant, la volonté d'utiliser le ferroviaire présentement. Puis, moi, je me réjouis du fait qu'il y a véritablement un engouement présentement pour développer au maximum ce moyen de transport, et on les appuie beaucoup. Vous avez vu, au niveau du budget même, on a 19 000 000 \$ pour essayer de soutenir des projets, précisément pour les prochaines années.

M. Bordeleau: 18 000 000 \$ sur quatre ans ou cinq ans?

M. Chevette: 19 000 000 \$ sur cinq ans. C'est quatre ans ou cinq ans?

Une voix: Cinq ans.

M. Chevette: 19 000 000 \$ sur cinq ans. On a déjà des projets sur la table.

M. Bordeleau: Bon. La multiplication de ces compagnies-là puis, quand même, l'étendue — on parle de 1 700 km, actuellement, qui sont opérés par des compagnies privées — ça amène peut-être un autre

problème, et j'aimerais juste avoir des éclaircissements là-dessus. Actuellement, on n'a pas eu de malheurs, de tragédies, d'accidents, ou rien, mais, au niveau de la sécurité, c'est des compagnies différentes, là, quelles sont les normes de sécurité? Qui gère ça? Et quel est le rôle du ministère à ce niveau-là pour s'assurer que, dans ce réseau-là, il y aura une certaine uniformité au niveau des exigences, des normes de sécurité, pour ne pas qu'on se retrouve à un moment donné avec un accident qu'on déplorera, mais qu'il sera malheureusement trop tard à ce moment-là?

Quand c'était une compagnie, bien, on faisait affaire avec une compagnie, bon, les normes étaient appliquées d'une façon générale partout, mais là on multiplie le nombre de compagnies qui sont impliquées. Il y en a qui sont probablement plus importantes que d'autres, dans les entreprises qui existent présentement, et comment on s'assure d'une certaine uniformité au niveau des exigences en termes de sécurité?

M. Chevette: Je vais demander à M. Pelletier de vous répondre.

M. Pelletier (Jacques): D'abord, il y a une loi sur les chemins de fer au Québec. À l'intérieur de cette loi-là, il y a un règlement sur la sécurité des chemins de fer. Il y a deux types de sécurité qui sont importants. Un premier type, ça a trait à l'inspection des wagons comme telle. Alors, c'est toute la notion de vérifier si les systèmes de freinage et autres... On a des équipes au ministère des Transports, à l'intérieur de la Direction de la sécurité, qui ont ça comme mandat, de vérifier ces wagons-là, et on a aussi actuellement, étant donné le manque de ressources, des contrats avec Transports Canada pour compléter l'ensemble des autres inspections que l'on ne peut faire.

Il y a également toute la surveillance en fonction de normes qui sont des normes, là, attribuées à toute l'industrie. Peu importe que tu sois l'industrie CN, ou CP, ou Saint-Laurent & Hudson, ou CFIL, il y a des normes qui sont établies de façon nord-américaine et qui ont pour objet de voir à la sécurité sur le fer, sur le réseau comme tel, et ces normes-là se doivent d'être appliquées par chacune des compagnies. Il y a des inspections qui sont faites également pour s'assurer que, ça, c'est en conformité. Alors, là-dessus, je pense que le Québec prend de plus en plus charge de ses responsabilités à ce niveau-là et se structure en conséquence.

Et, pour ce qui est de la période de transition, que l'on pourrait appeler, on a une collaboration à contrat avec soit Transports Canada, par exemple, qui fait de l'inspection au niveau des wagons.

M. Bordeleau: Vous avez combien d'inspecteurs actuellement au ministère?

M. Pelletier (Jacques): Trois, actuellement.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire qu'il doit y avoir beaucoup de contrats avec Transports Canada, je suppose, pour s'assurer présentement des...

M. Pelletier (Jacques): Oui.

M. Bordeleau: Trois inspecteurs pour l'ensemble des compagnies...

M. Pelletier (Jacques): Alors, on me dit qu'on couvre les 1 700 km, mais c'est à contrat avec Transports Canada, au fur et à mesure des besoins. Mais c'est bien sûr que c'est un secteur que l'on est en train de prendre en charge de plus en plus depuis quelques années.

M. Bordeleau: Les montants qui sont dédiés, disons, à l'inspection comme telle au niveau du ministère des Transports... Et je suppose que, quand vous établissez des contrats avec Transports Canada, vous payez en conséquence Transports Canada pour le travail qu'ils effectuent, mais c'est quoi, les budgets au niveau du ministère des Transports pour l'inspection de ces compagnies et des équipements?

M. Pelletier (Jacques): Alors, on parle de contrats, environ, de 20 000 \$ par année, plus nos trois effectifs qui sont voués pleinement à ça. Donc, ça veut dire quelque chose, peut-être, là, d'une inspection de... Peut-être un 150 000 \$ au global.

M. Bordeleau: Ça me paraît très peu, hein? 1 700 km et combien de compagnies? Dix-sept compagnies différentes que vous avez...

M. Pelletier (Jacques): Une dizaine de compagnies différentes.

M. Bordeleau: Une dizaine de compagnies, 1 700 km actuellement sous le contrôle d'entreprises privées, et puis à peu près 150 000 \$ de budget pour assurer les inspections nécessaires à la sécurité. On voit, dans un autre domaine, là, toute la problématique du contrôle routier...

M. Pelletier (Jacques): On prend quand même pour acquis que, nous, on fait du contrôle pour s'assurer que les normes sont respectées, mais les compagnies, en tant que tel, ont des sommes importantes pour la sécurité.

M. Bordeleau: Je comprends. Je comprends, mais, si on regarde dans le contrôle routier, là, il y a quand même beaucoup d'investissements de la part du gouvernement, et on prend aussi pour acquis que les compagnies qui font du transport routier respectent les normes et s'assurent que leur équipement est en bon ordre, et il faut quand même investir beaucoup pour s'assurer qu'il n'y a pas de problèmes. Et on voit, quand il y a des failles de ce côté-là, les conséquences qui peuvent survenir.

Et quand vous me dites, actuellement, là, 150 000 \$ consacrés soit en contrats avec le gouvernement fédéral ou payés directement par le ministère des Transports pour s'assurer que tout le réseau ferroviaire à

travers le Québec opéré actuellement par des entreprises privées est sécuritaire, j'ai l'impression qu'il y a des problèmes là. Ce n'est pas évident que ça va convaincre la population qu'il n'y a pas de problèmes de ce côté-là.

• (10 h 40) •

M. Pelletier (Jacques): Ce que je pourrais rajouter à cette information-là, c'est que, en plus de la collaboration qu'on a des compagnies, il faut prendre pour acquis aussi que toute la notion des traverses à niveau, tout ce qui concerne la jonction, tout ça, c'est dans un budget à part, c'est un autre montant d'argent, où on investit tout près de 1 000 000 \$ par année pour nous assurer que ces traverses à niveau là, qu'il y a des liens entre les territoires municipaux et puis que les chemins de fer puissent être adéquats, puissent être conformes. Et, même, on augmente le niveau de sécurité en mettant, dépendant du nombre de véhicules qui passent, des barrières ou des signaux plus précis, ou autres. Alors, ce n'est pas juste une notion de sécurité via les wagons, via le réseau, c'est toute la notion de la sécurité, via le passage des véhicules, qui est... Et ça, à l'intérieur de ça, il y a quand même un budget beaucoup plus substantiel que l'on voue à cette partie-là.

M. Bordeleau: Ça, ça relève de votre Direction aussi?

M. Pelletier (Jacques): Ce secteur-là, au niveau des traverses de chemin de fer, relève de mon secteur, parce que souvent c'est de l'aménagement d'infrastructures.

M. Bordeleau: Quand vous dites que le budget est plus élevé à ce niveau-là, il est de combien?

M. Pelletier (Jacques): Pardon?

M. Bordeleau: Quand vous dites que le budget est plus élevé à ce niveau-là, il est de combien?

M. Pelletier (Jacques): Il est d'environ 1 000 000 \$. 900 000 \$, l'année dernière.

M. Bordeleau: Pour les traverses?

M. Pelletier (Jacques): Pour les traverses, la sécurité aux traverses à niveau. Et là, souvent, c'est des réaménagements, c'est des aménagements supplémentaires. Il y a des secteurs qui se sont développés plus que d'autres, alors on doit s'ajuster au fur et à mesure de ces démarches-là.

Le Président (M. Lachance): Le député de Portneuf m'a signalé son intention d'intervenir. Je crois que c'est sur un autre sujet. Est-ce que, concernant les chemins de fer, il y a... Pour ne pas qu'on fasse trop de va-et-vient, est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté... Ça serait au tour du côté ministériel. M. le député de Saguenay.

**Programme de soutien aux compagnies
de chemin de fer d'intérêt local**

M. Gagnon: Oui. Concernant le programme de soutien aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local, le 19 000 000 \$ qui est prévu sur cinq ans, dans votre propos introductif la semaine dernière, vous indiquiez que «ce programme vise essentiellement la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires — et vous aviez ajouté aussi — de même que la réalisation d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal». Sur ce volet-là, moi, ce qui me préoccupe, ce que je voudrais savoir, c'est quels sont les critères qui vous guident dans la sélection des projets? Plus spécifiquement, ce que j'ai à l'idée, la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau a un projet sur les tables à dessin depuis quelque temps pour faire un bout de chemin entre le port de mer de Baie-Comeau jusqu'au parc industriel; est-ce que ce programme-là peut englober un projet semblable?

M. Chevette: Oui, mais on est à bâtir les critères, ce n'est pas finalisé complètement. Mais ça fait partie précisément des analyses, puis je pense bien qu'il y aura des critères qui vont encadrer tout cela. Mais, à l'oeil, ce que vous me dites, c'est couvrable, oui.

M. Gagnon: Moi, ce qu'il m'intéresserait de savoir: est-ce qu'une société comme SOPOR, qui avait été créée par le gouvernement en 1977-1978... Est-ce qu'elle serait admissible à ce programme-là? Et le type de... parce que ça a un lien avec l'intermodalité, à ce moment-là, pour...

M. Chevette: On l'a mis...

M. Gagnon: Vous l'avez mis dedans.

M. Chevette: Dans mon exposé de départ, je l'ai mis précisément parce qu'on vise à couvrir ce genre de projet là. Et, à ce qu'on sache, on m'informe que la compagnie dont vous soulignez le nom est déjà en contact avec le ministère.

M. Gagnon: O.K. Et le programme va être bâti quand? Vous êtes en train de le compléter? Pourquoi...

M. Chevette: Je n'ai pas compris le début.

M. Gagnon: Vous indiquiez tantôt que les critères sont en élaboration.

M. Chevette: Oui.

M. Gagnon: Vous pensez avoir complété ça quand?

M. Chevette: Ah, d'ici juin?

Une voix: ...

M. Chevette: D'ici un mois, environ.

M. Gagnon: Parce qu'une enveloppe de 19 000 000 \$...

M. Chevette: Ce n'est pas gros.

M. Gagnon: ...ce n'est pas gros. Sur cinq ans, en plus...

M. Chevette: Non, sauf qu'on peut véritablement soutenir des projets, des montages financiers. Il y a des petits tronçons. C'est sûr que, si on avait... Je donne un exemple. Si on avait le projet de la Beauce, par exemple, Québec Central, c'est clair que ça gobe l'ensemble d'une année. Mais c'est quand même pas archinombreux, les projets qu'il y a. Sauf qu'on se donne cinq ans... Si c'était un projet par année, par exemple, déjà ce serait beaucoup, parce qu'un projet qui demanderait la participation financière de 1 000 000 \$, 2 000 000 \$ ou 3 000 000 \$ du gouvernement puis qui engendre des immobilisations de 15 000 000 \$, ou quelque chose du genre, c'est quelque chose sur le plan économique, parce que, après, les retombées directes d'après et indirectes en valent... Le prix en vaut la chandelle.

M. Gagnon: C'est beau. Merci.

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

M. Chevette: Il n'y avait rien avant. Il n'y avait aucun programme de soutien pour ces montages financiers là.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Rapidement, dans le même sens que les questions de mon collègue. On sait que Salaberry-de-Valleyfield possède le seul port municipal au Québec, et ils ont plusieurs projets, là, avec des compagnies privées qui ont besoin d'intermodal pour investir au port et pour le transport de leurs marchandises. Alors, dans le même genre de question, est-ce que ce genre de projet là serait acceptable dans le programme?

M. Pelletier (Jacques): Il faut comprendre que, en plus de la réhabilitation d'infrastructures, en plus de comprendre que ce qu'il faut faire, c'est de nous assurer de la sécurité, il y a aussi la capacité d'investir dans ce qu'on appelle des aires de transbordement, des zones de transbordement, et, à partir de là, c'est l'élément où, nous, on veut favoriser l'intermodalité entre la route et le ferroviaire.

Les objectifs autour desquels on tourne actuellement dans le programme, c'est évidemment toute la notion d'économie, autant pour l'industrie du routier que l'industrie du ferroviaire. Je pense que, ça, c'est très

important. C'est la sauvegarde du patrimoine aussi. Le réseau routier, la surcharge qu'on a sur le réseau, si on est capable de faire du transfert modal... C'est aussi toute la sécurité des personnes qui sont sur... et le développement des régions, évidemment. Alors, tous les éléments qui viennent à l'intérieur de ces programmes-là, on les reçoit.

Dans le passé, sans que ces éléments-là soient écrits, que le programme soit adopté, et autres, on a travaillé sur beaucoup de dossiers ad hoc et on en a réglé plusieurs, que ce soit avec le chemin de fer de la Gaspésie, que ce soit... Il y a différents chemins de fer avec lesquels on a décidé de se mettre en marche et de donner des argent, notamment au niveau de la sécurité, parce qu'il y a des infrastructures, des ponts qui étaient faibles et puis qu'il a fallu renforcer le plus rapidement possible parce que ça empêchait la circulation sur le réseau. Alors, on est intervenu à l'intérieur de ce dossier.

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, une question de chemins de fer, toujours?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Toujours question de chemins de fer. M. le ministre, une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, qui a des distances assez énormes, lorsqu'on part de Grand-Mère pour s'en venir chez nous, vous comprendrez que la décision du gouvernement fédéral de se retirer des chemins de fer a fait en sorte que notre région en mange tout un coup. En fait, lorsqu'ils se sont retirés, ils ont laissé le chemin de fer dans un état on ne peut plus piteux. Les ponts tombent, puis c'est vraiment dans un état délabré...

M. Chevette: De décrépitude.

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...ce qui fait en sorte que, au niveau de l'économie, c'est désastreux. Au niveau de l'économie, M. le ministre des Transports, ça a un effet direct sur les transports. C'est qu'on a une voie ferrée qui suit la route, il n'y a pratiquement rien qui passe sur la voie ferrée, puis tout le chemin, il est plein de camions de transport lourd. Je parle du minerai, entre autres. Est-ce qu'il n'y a pas une possibilité qu'en tant que ministre des Transports il y ait une entente, une négociation, une demande pour que, si le fédéral abandonne le chemin de fer, au moins qu'il l'abandonne dans un état raisonnable, un peu comme il a fait avec les aéroports?

M. Chevette: Quand ils abandonnent, ils abandonnent, et ils demandent l'autorisation du fédéral, dans un premier temps, pour la désaffectation. S'ils obtiennent l'autorisation, ils doivent l'offrir... La vraie procédure, ils l'offrent d'abord en priorité au gouvernement du Québec. Si on n'est pas preneur, là ils vont soit aux municipalités... Et, si ça ne fonctionne pas au niveau des corps publics, là ils s'en vont directement au privé. Ils ont ce privilège-là. Je pense que c'est une négociation, à ce moment-là.

Ce que vous dites, c'est qu'on ne peut pas automatiquement, dans une loi ou dans un règlement, prévoir les modalités. Moi aussi, ça me fait mal au cœur de voir, par exemple, que je suis obligé de donner un chèque de 1 000 000 \$ pour acheter un bout de voie ferrée pour faire une piste cyclable, par exemple, alors qu'on se rappelle tous comment ils ont acquis ces choses-là. Ils ont acquis le fonds de terre pour une valeur symbolique, si ce n'est gratuitement, et ils ont utilisé à outrance ces lignes-là et, par la suite, bien, ils se retirent.

C'est pour ça que, quand on peut soutenir, nous, une entreprise privée... Parce que c'est un peu ça qu'on fait dans les circonstances. Il n'y avait pas de programme antérieurement, et, aujourd'hui, bien, devant la remontée ou l'engouement, dans l'entreprise privée, de se servir précisément de ce moyen de transport, bien, ça nous sourit, parce que, comme on le disait tantôt, l'entretien de nos routes, le camionnage lourd, le climat que l'on a font en sorte que, si de plus en plus on emprunte les voies ferrées pour le transport lourd des marchandises, automatiquement, notre patrimoine routier s'en ressent. C'est à l'avantage de toute la collectivité. C'est un peu pour ça qu'on a soutenu la création de ce programme-là.

• (10 h 50) •

M. Pelletier (Abitibi-Est): Mais, M. le ministre, c'est sûr que le 19 000 000 \$... Ce n'était pas notre domaine, les chemins de fer, jusqu'à tout récemment, donc que le gouvernement du Québec, il investisse un premier 19 000 000 \$, je trouve ça tout à fait parfait, superbe, parce qu'on était devant zéro, rien, mais est-ce qu'il n'y aurait pas moyen... Parce que le 19 000 000 \$, je vais vous dire, là, on en aurait besoin au complet chez nous. Donc, vous voyez la problématique, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'essayer d'avoir un programme... M. le ministre, comme le gouvernement fédéral s'est occupé des chemins de fer pendant 125 ans, il n'y aurait pas moyen d'améliorer le 19 000 000 \$ avec une entente, avec un budget qui viendrait de la part du fédéral?

M. Chevette: Bien, c'est-à-dire que, si vous avez un projet bien au-delà de 19 000 000 \$, si vous m'arrivez avec un projet de 100 000 000 \$ ou de 200 000 000 \$, le projet est recevable pareil. Ce n'est peut-être pas dans ce programme-là, mais on regardera le montage financier avec d'autres programmes. Ça pourrait être le programme FAIRE, par exemple, dépendant de l'envergure du projet. Ça pourrait être via Investissement-Québec. Ça pourrait être via la Société générale de financement. Ça pourrait être la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ça pourrait être le Fonds de solidarité à qui on fait appel. Il y a une foule de programmes pour faire un montage financier, mais c'est clair que le 19 000 000 \$, c'était... Ne nous le cachons pas, l'idée nous est venue de bâtir le programme quand on a travaillé sur Québec Central puis qu'on n'avait pas d'argent. On s'est dit: Bon, bien, pourquoi ne pas avoir un programme pour aider ces petits projets? Mais, des grands projets d'envergure, ça dépasse nettement une institution. Vous le savez très, très bien, quand on arrive avec un projet de très grande envergure,

on va nécessairement faire un montage financier, soit avec les différents fonds existants ou les différents ministères.

Compagnie de chemin de fer du Nord

M. Pelletier (Abitibi-Est): Est-ce que le programme actuel s'applique également au CFIL d'Abitibi-Témiscamingue?

M. Chevette: Au CFIL, vous dites?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui.

M. Chevette: Le CFIL du Nord, il a une particularité, on me dit que ça relève du fédéral.

M. Pelletier (Jacques): Le CFIL du Nord est fait en vertu d'une réglementation fédérale. C'est le seul chemin de fer à intérêt local qui est encore propriété du Canadien National et puis qui est sous législation du fédéral. Ça n'empêche pas, parce que, dans le programme, on n'a quand même pas de délimitations dépendant de la juridiction légale qui appuie le chemin de fer. Ce que je peux vous dire, c'est que, au niveau de CFIL du Nord, il est très suivi par nous, parce que c'est l'élément de compensation que l'on a pour desservir toute l'Abitibi, dépendant... Si on avait un problème routier, par exemple, un bris ou n'importe, il n'y a plus rien, alors, à ce niveau-là, nous, on suit de très, très proche ce dossier-là.

Ce que je peux vous dire, c'est que le Canadien National, c'est une des artères qu'il veut conserver, parce que c'est celle-là qui est la plus payante au moment où on se parle, par rapport à l'ensemble du réseau où il n'y a pas ces grandes lignes, là, O.K.? Alors, c'est pour ça que, au moment où on se parle, on surveille de proche. Et, advenant le cas où ils vont donner un signal à l'effet de dire qu'ils veulent se retirer, à ce moment-là on va s'impliquer de façon beaucoup plus active. Mais, pour l'instant, ils nous donnent toujours l'information à l'effet de dire que c'est une desserte, que c'est un CFIL qu'ils veulent conserver et qu'ils veulent maintenir opérationnel.

Ce que je voudrais rajouter aussi, si vous me permettez, c'est qu'il y a une démarche, actuellement, d'identification de besoins, à partir des expéditeurs versus les offreurs de services en matière de transport. Alors, il y a un comité qui a été créé où on demande aux expéditeurs d'identifier leurs besoins de transport, et, évidemment, si les besoins de matières correspondent plus à du transport en vrac ou correspondent plus à du transport ferroviaire, on va essayer de voir comment on peut inciter ce transfert modal de la route vers le ferroviaire. On a commencé une première rencontre avec les représentants de toutes les associations d'expéditeurs, y compris les associations minières, les associations ferroviaires, pâtes et papiers, aluminium, et autres où, à ce moment-là, on essaie de pouvoir identifier quels sont les produits que l'on peut transférer d'un mode à l'autre, et ça, dans le but d'alléger le réseau routier, mais aussi

en même temps dans le but de rendre beaucoup plus économique et efficace le réseau parallèle qui est, dans ce cas-là, le ferroviaire.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Une dernière question, M. le Président. Le ministère, vous avez, je pense, mis en place un comité de travail. Est-ce que le comité est déjà en opération, fonctionnel?

M. Pelletier (Jacques): Oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Est-ce qu'il est composé essentiellement d'internes au ministère ou s'il y a des gens de l'extérieur?

M. Pelletier (Jacques): Il y a six représentants sur le comité qui font partie des expéditeurs. L'animation... Le coprésident est M. Ponton, de l'Association des manufacturiers exploitants. Il y a également des représentants des transporteurs. Il y en a également six. Il y en a deux, chemins de fer, grosses compagnies, deux CFIL et deux routiers. Et on a également un représentant au niveau syndical.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est beau. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Déclaration du ministre concernant le dossier aéroportuaire de la métropole

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, j'aimerais aborder un dossier du côté du transport aérien. Il y a quelques mois, le ministre a créé beaucoup de remous par ses déclarations au niveau de Dorval. Juste citer peut-être un éditorial de M. Vastel qui mentionne: «Après qu'on se soit entendu sur la concentration, tous les vols internationaux, à l'exception des charters, à l'aéroport international de Montréal, Dorval, que les grandes compagnies européennes soient revenues ici et qu'Air Canada ait rebâti son réseau pour faire de Montréal une miniplaque tournante entre plusieurs métropoles régionales des États-Unis et d'Europe, voilà que le ministre des Transports annonce sans même un sourire qu'il veut renvoyer tous les vols internationaux à Saint-Jérôme, Mirabel. Avec une logique renversante, le même ministre annonce qu'il n'aura pas un sou pour moderniser l'autoroute métropolitaine, le seul axe est-ouest d'importance pour le trafic des routiers entre l'Ontario et les Maritimes, mais qu'il pourrait bien trouver quelques dizaines de millions de dollars pour assurer une liaison rapide entre Montréal et Mirabel. Mais, pour les Montréalais, surtout les administrateurs de l'aéroport de Montréal, qui ont lancé un vaste programme d'investissement à Dorval, cela tient de la folie pure.»

Le ministre, en même temps, dans certains journaux, faisait des déclarations, et on rapporte ici, le 4 février 1999: «À court terme, Transports Québec entend

en outre travailler à la décongestion de la circulation à Dorval, note Guy Chevrette.»

Et, le 11 février, Alain Dubuc mentionne: «Mais, en octobre dernier, les deux ordres de gouvernement ont approuvé le financement d'un projet de 36 000 000 \$ pour régler ce problème de l'échangeur. On est déjà au stade des travaux d'ingénierie et de conception, et le projet sera soumis au printemps à des audiences publiques. C'est le propre ministère de M. Chevrette qui a approuvé le financement. Faut-il aller plus loin?»

Alors, je suppose que le ministre, quand il a fait ces déclarations, quand même, qui étaient importantes dans le contexte où on venait de vivre le transfert de Mirabel à Dorval, et ça avait quand même créé beaucoup de remous dans la région de Montréal... Quand le ministre avance l'hypothèse, au moment où on est en train d'essayer de consolider Dorval et de régler les problèmes pour, en fait, centrer le développement des vols internationaux à Montréal... La déclaration du ministre, de dire: Bien, en 2005, on va ramener ça possiblement à Mirabel, bien, ce n'est pas sans créer une certaine inquiétude, et d'autant plus qu'il y a toutes sortes de décisions dont j'ai fait état qui semblent démontrer que le gouvernement veut investir éventuellement dans l'échangeur. Il y a des investissements privés qui se sont faits par ADM à Dorval, et on se retrouve un peu dans une situation où c'est un peu ambigu de ce côté-là. Quelle est l'intention du gouvernement, au moment où le gouvernement pose des gestes, en tout cas, ou annonce des investissements dans les années à venir? On parle en même temps, éventuellement, de ramener ça à Mirabel.

Le ministre des Finances, lui, dans son budget, nous informe qu'il va investir de l'argent dans un programme pour développer, bon, un certain concept de zone franche autour de Mirabel et essayer de donner une nouvelle vie à Mirabel, dans une orientation qu'il définit dans son budget, et là on se retrouve avec des déclarations du ministre qui nous dit: Bien, on va peut-être tout ramener ça à Dorval en 2005. Je suppose que le ministre, quand il a fait ces déclarations-là, il doit s'être basé sur des données, sur des chiffres. J'aimerais savoir s'il y a des études particulières qui l'ont amené à avancer une hypothèse comme celle-là. Sur quoi c'est basé exactement, son intervention au niveau de ce dossier?

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

M. Chevrette: Tout d'abord, le député, tout comme ceux qui ont écrit, auraient dû écouter l'enregistrement du «scrum» en question, parce que le ministre n'a pas parlé en 2005, ce n'est pas vrai, ça. Je m'excuse, mais il y en a qui manquent de rigueur puis qui essaient de forger les opinions de tout le monde au Québec. C'est le cas de certains éditorialistes qui ne prennent pas la peine de nous appeler d'abord pour vérifier les avancés et qui interprètent une nouvelle qui a été lancée par un journaliste quelconque assistant au «scrum», sans demander de façon rigoureuse le transcript. Vous viendrez l'écouter, je

permets à mon attaché de presse de vous faire entendre tout le «scrum» concernant cette nouvelle qui a créé un émoi épouvantable.

• (11 heures) •

Est-ce qu'on a le droit au Québec, même si on n'est pas éditorialiste, de donner une opinion, surtout quand un gouvernement ne s'est pas branché sur la question de Mirabel versus Dorval, à l'époque, puis qu'ils nous ont laissé parler abondamment? Il y en avait, du pour, il y en avait, du contre. M. Bouchard a même déclaré à l'époque que l'équipe, on était déchiré entre nous. Et, moi, j'étais un de ceux qui croyaient qu'après avoir assisté à une des plus grandes déportations du monde... C'est plus gros que la déportation des Acadiens, ça, 10 000 personnes ont été évacuées de leurs terres. On a évacué du monde des milles à la ronde pour venir à bout de créer un aéroport international qui était le sixième au monde, comme étant un qui n'avait jamais fermé ses portes quelle que soit la température; 90 000 hectares de terres, imaginez.

J'ai osé dire que ça aurait dû rester là, comme il y en a qui ont osé dire que ça ne devait pas rester là. Je m'excuse, mais vous avez été neuf ans au pouvoir, vous autres. Le lien rapide entre Mirabel puis Montréal, vous auriez pu en faire un petit bout, il en serait resté moins à faire quand on est arrivé au pouvoir.

Moi, là-dessus, on ne m'empêchera pas de dire ce que je pense, que ça a été, à mon point de vue — et l'histoire le dira — une erreur majeure, cette histoire-là. Je n'ai jamais dit que je n'investirais pas, parce que c'est notre propre ministère qui est en train de payer pour Dorval. On va payer, à part de ça, puis on va essayer de trouver des moyens. J'ai même demandé au ministère de regarder, il y a une voie ferrée pas loin de Dorval, à 1 km de Dorval, pour voir s'il n'y aurait pas un lien plus rapide pour rentrer le monde là. Mais, ce matin, Montréal a été classée comme ville aéroportuaire. Ce n'est pas Chevrette qui a fait la déclaration. Je n'ai pas parlé de Mirabel hier.

Moi, je m'excuse, mais ceux qui veulent forger des opinions, puis qui veulent faire des tempêtes, puis qui veulent faire opposer un ministre à... Moi, je vous dis très honnêtement ce que j'ai dit: Je pense qu'on aurait dû, dans le passé, travailler sur un lien rapide. On avait un aéroport international de très grande envergure, on n'avait pas de pollution ni de bruit, ni de quelque nature que ce soit pour les citoyens de ville Saint-Laurent ou autres, et on avait un équipement majeur. Je me rappelle du débat. Le député doit s'en rappeler, il y en a qui voulaient faire ça à Drummondville, au début. Il y en avait d'autres qui voulaient ça à Saint-Hubert et à Saint-Jean, puis il y en a qui ont décidé de faire ça à Mirabel.

Puis rappelez-vous de toute l'histoire des expropriés de Mirabel. Puis c'était la solution miracle pour ne pas aller polluer Montréal, puis, aujourd'hui, c'est devenu indispensable pour Montréal. C'est parce qu'on n'a pas travaillé sur le lien rapide, précisément. Si ça prend une demi-heure de Dorval à aller au centre-ville ou que ça prend une demi-heure de Mirabel à venir au centre-ville, quel serait le problème? C'est parce qu'on n'a pas travaillé sur les bons objets en temps et lieu. Moi, je vous dis très

honnêtement, j'ai fait une déclaration qui ne reflète en rien l'article de journal que vous relevez, et je conseillerais à ces éditorialistes-là qui veulent forger les opinions, au moins, qu'ils aient la rigueur de demander à un attaché de presse ou demander à notre personnel d'écouter et d'entendre tous les propos, qui étaient beaucoup plus nuancés que cela.

Mais je disais que je suis sûr, personnellement, qu'un jour ou l'autre on devra retourner là parce qu'il n'y aura plus de place. On a des idées d'expansion, on a des idées de grossir, on avait 90 000 hectares. Puis il faut faire bien attention. J'espère au moins que l'ADM n'amputera pas les infrastructures puis qu'on pourra au moins garder cela pour ne pas avoir à corriger encore a posteriori un équipement qui a été fait au détriment de populations, d'une collectivité, comme c'est impossible de s'être comporté de la sorte. Et ce n'est pas le gouvernement du Québec qui a la responsabilité de s'être comporté de la sorte. Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui a la responsabilité de cela, c'est le gouvernement fédéral.

Donc, à mon point de vue, on ne doit pas toucher à ces infrastructures-là, en tout cas. On doit prévoir conserver cela parce que, un jour ou l'autre, il n'y aura plus de place à Dorval, à moins de faire de l'expropriation à Dorval. Puis, exproprier des maisons superposées, des maisons à logements, ça coûte très cher. Et je reçois des lettres assez abondantes, à part de ça, présentement de gens qui sont tannés de la pollution du bruit, de la pollution de l'air, etc., puis il y a des gens sur le couvre-feu. Il y a des compagnies aériennes, vous le savez, il y a quelques compagnies aériennes, déjà, qui ont commencé à se plaindre. Il y en a qui ont été forcées, à cause du couvre-feu, d'aller atterrir pareil à Mirabel. Je pense que, quand on ne voit pas plus loin que son nez, c'est le genre de décision qu'on prend.

M. Bordeleau: Avez-vous des études, au ministère, qui mettent en évidence les difficultés, au fond, pour les années à venir, du développement de Dorval?

M. Chevette: Si on a des études?

M. Bordeleau: Des études, au ministère, qui ont été faites, qui démontrent que dans les années à venir, dans cinq ans, dans 10 ans, il y aura des difficultés de développement de l'aéroport de Dorval à l'endroit même où il est actuellement?

M. Chevette: C'est ADM qui a ces études-là. Vous pourriez les demander. Mais je dois vous dire que, ce matin, ce n'est pas très, très réjouissant. Le mardi 27 avril: «Montréal déclassée comme ville aéroportuaire». On était cinquième antérieurement avec Mirabel, puis on n'est même plus dans les 10 premières. J'espère que c'est très passager, cette histoire-là, puis que c'est parce qu'il y a des constructions en cours, dis-je, puis c'est parce qu'on n'a pas terminé les liens routiers. J'espère que c'est juste ça. Je le souhaite, en tout cas.

Moi, je ne souhaite pas de malheur parce qu'on a pris une mauvaise décision. On va essayer de s'en tirer le plus possible. On va essayer de redonner à la région de Mirabel les emplois perdus, par toutes sortes d'autres moyens, comme on a fait au niveau de l'annonce du budget. Mais, de grâce, on peut-u permettre à du monde d'avoir des idées, puis, quand on ne les partage pas, ne pas nécessairement essayer de les descendre?

Amélioration des voies d'accès à l'aéroport de Dorval

M. Bordeleau: Au niveau des difficultés de transport auxquelles vous avez fait référence, quels sont les projets actuellement en cours relativement à Dorval comme tel, pour faciliter l'accès à Dorval?

M. Chevette: Toute la question de la métropolitaine fait partie du plan de transport. Je peux vous dire une chose, c'est qu'on commence les consultations très bientôt, parce qu'on est à finaliser... On va commencer avec les élus de l'Assemblée nationale, après ça, les élus municipaux et toutes les personnes intéressées. Mais il y a un énorme chantier qui s'en vient par le plan de transport, je peux vous dire, sur la métropolitaine, à partir de la 720, qui va rentrer... Puis tout sur le Métropolitain, jusque dans l'est.

Mais je vous rappellerai que 90 % des usagers du Métropolitain ne font qu'une embardée sur le Métropolitain. Par exemple, on rentre à Viau puis on sort à Saint-Laurent; ou on rentre à Pie-IX puis on sort à Papineau. Il y a deux virages à gauche, sur Décarie et un sur L'Acadie, qui constituent des problèmes. Les descentes du Métropolitain sont trop courtes. Il y a des feux de circulation en bas, si bien que quand il y a 10 autos ça refoule sur le Métropolitain.

Tout ça a été analysé, et il y aura une présentation de faite aux élus de l'Assemblée nationale. Mais il faut que j'aille au Conseil des ministres et au Conseil du trésor, parce que ça commande de gros, gros, gros, gros sous, plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements sur le lien est-ouest. Et il faut regarder...

M. Bordeleau: Puis, l'échangeur de Dorval, est-ce que ça entre dans ce plan global là, ou s'il y a des actions à court terme qui se prennent?

M. Chevette: Ça entre dans le plan, mais il y a déjà des argents d'autorisés pour l'échangeur de Dorval. C'est bien sûr que ça fait partie du plan global, mais ce n'est pas relié aux autorisations du Trésor. Ça, c'est déjà décidé.

M. Bordeleau: C'est des travaux qui vont se faire cette année?

M. Chevette: Il y en a qui se font cette année, puis il y a, l'an prochain surtout, le gros du travail.

M. Bordeleau: L'an prochain, le gros du projet. Puis, la ligne ferroviaire, à laquelle vous avez fait référence, pour faciliter l'accès à Dorval, c'est quoi, ce projet-là?

M. Chevette: J'ai demandé au ministère et à l'AMT, parce que l'AMT a la responsabilité du ferroviaire au niveau de l'intermodal, j'ai demandé de regarder cela. C'est à 1 km de ce que... M. le sous-ministre Saint-Jacques, Paul Saint-Jacques, va vous expliquer exactement c'est quoi, ça. J'ai demandé un rapport, un état de situation pour voir si ça ne serait pas un lien intéressant pour décongestionner très rapidement Dorval et le centre de Montréal. M. Paul Saint-Jacques.

M. Saint-Jacques (Paul): Depuis plusieurs années, il y a plusieurs études qui ont été faites pour tenter de faire une liaison rapide entre Dorval et le centre-ville. Il y a deux lignes ferroviaires qui passent proche de l'aéroport, qui pourraient permettre cette liaison-là.

La première est au sud de Dorval. Elle passe au rond-point Dorval. C'est la ligne du CP, sur laquelle il y a déjà un train de banlieue qui va du centre-ville jusqu'à Dorion. Et la deuxième ligne passe au nord de l'aéroport, sur laquelle il y a actuellement un service qu'on appelle le train de banlieue de Deux-Montagnes. Et, avec une antenne ferroviaire, on pourrait rejoindre l'aéroport de Dorval.

Ce dossier-là, évidemment, à Montréal, il est de la responsabilité de l'Agence métropolitaine, parce que c'est l'Agence métropolitaine qui est responsable des équipements de trains de banlieue dans la région. L'AMT est en train de terminer une étude avec ADM pour essayer de définir quelle serait la liaison la plus utile pour l'aéroport de Dorval, mais aussi pour voir comment cette ligne-là pourrait s'intégrer dans des dessertes de banlieue.

Alors, dans les mois qui viennent, l'AMT est supposée faire connaître les résultats de son étude. On parle d'un scénario qui pourrait être mis en place, j'imagine, dans entre deux et trois ans, dépendamment de la solution retenue et de l'ampleur de la solution retenue.

M. Bordeleau: Les rapports de l'AMT, vous dites «d'ici quelques mois». Est-ce qu'il y a un échéancier qui est prévu? À quel moment précis on peut s'attendre à avoir ce rapport-là, de l'AMT?

M. Saint-Jacques (Paul): Bien, nous, on nous dit que... d'ici quelques semaines, l'AMT va rencontrer l'ADM sur ses recommandations. J'imagine que, dans les semaines qui vont venir, ça va être accessible au gouvernement.

M. Chevette: Aussitôt qu'on l'aura, on vous le fera parvenir.

M. Bordeleau: Parfait, merci.

• (11 h 10) •

Le Président (M. Lachance): M. le député de Portneuf, vous avez été patient, c'est maintenant votre tour d'intervenir.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun (suite)

M. Bertrand (Portneuf): Merci, M. le Président. Je vous remercie de me permettre d'intervenir brièvement à ce moment-ci. C'est en relation, M. le Président, avec la sensibilisation qui m'est faite par certains de mes concitoyens dans ma circonscription. J'ai reçu en effet une pétition signée par plus d'un millier de résidents de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, sur un problème que le ministre et le ministre délégué connaissent bien, à propos, donc, d'une demande d'exemption pour ces citoyens de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier du 30 \$ qui leur est chargé sur leurs coûts d'immatriculation pour financer les organismes publics de transport.

Dans le cas particulier de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, il s'agit d'un secteur, bien sûr, où on ne retrouve pas de service de transport en commun, et, lorsqu'on compare ce secteur-là avec d'autres municipalités équivalentes, on voit qu'il y a une situation inéquitable, puisque le 30 \$ n'est pas chargé à ces autres municipalités. Alors, je tenais donc à sensibiliser encore une fois... Je sais que ça a déjà été fait lors de cette commission, mais je tenais à le faire suite aux représentations de mes concitoyens.

J'ai pris connaissance de ce que le ministre déclarait à la séance du jeudi 15 avril dernier sur cette question. J'ai pris note, effectivement, que le ministre reconnaissait le problème, qu'il cherchait, dit-il — et je le crois, bien sûr — à rendre le système plus équitable, qu'il avait demandé à ses fonctionnaires de trouver d'autres modalités. Mais j'aimerais citer un petit bout de sa déclaration, lorsqu'il disait, et je cite: «Mais, pour l'instant, on n'a pas trouvé mieux à date.»

M. le Président, connaissant bien le souci envers l'équité dans différentes situations du député de Joliette et ministre des Transports — je pourrais en dire autant du député d'Arthabaska — je dois vous dire que je suis un peu surpris. Je sais jusqu'à quel point, dans des causes qui lui tiennent à cœur, M. le ministre et député de Joliette peut y mettre de la vigueur pour faire en sorte, en poussant comme il faut sur la machine, qu'on puisse trouver une solution, d'autant plus qu'il dit lui-même qu'on n'a pas trouvé mieux à date, mais c'est mieux, à date, que ce que... je suis sûr qu'il est capable de trouver mieux que ce que le gouvernement précédent, celui qui nous a précédés, nous a légué à cet égard.

Alors, je me permets, M. le Président, de traduire, donc, cette demande de mes concitoyens, et je me permets d'insister auprès du ministre, au-delà de ce qu'il a déclaré, pour qu'il mette la pression nécessaire pour faire en sorte qu'on puisse régler ce problème le plus rapidement possible.

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

M. Chevette: Oui, quand j'ai dit «à date», c'est avant la date de l'année budgétaire. Effectivement, ça fait seulement trois mois qu'on est là, ou quatre mois, et on a commencé à discuter très sérieusement de ce problème-là. Parce qu'il n'y a pas seulement Portneuf, il y a, comme vous le dites vous-même, le comté de Chauveau, il y a le comté de Montmorency, il y a la périphérie montréalaise, aussi, qui a ça. C'est depuis 1992 que ça existe, que ce 30 \$ là a été introduit, dans la réforme de M. Ryan. Et, comme le transport en commun ne s'est pas amélioré dans certaines municipalités, entre autres, c'est évident que les gens qui paient le 30 \$ sont en furie. Ils disent: Au moins, si on avait la possibilité de le prendre, l'autobus, dans un CIT ou quelque chose du genre, on paierait le 30 \$ pour quelque chose, mais on n'a même pas les moyens, on n'a même pas un autobus qui passe à la porte, ni dans le village. Et ça, ça crée de l'agressivité, effectivement, de la part des citoyens de plusieurs municipalités.

Je le regarde très, très sérieusement, effectivement, parce que je pense qu'il va falloir qu'on trouve une réponse à ça. Ça a été introduit dans le cadre de l'évaluation d'une RMR, d'une région métropolitaine de recensement. Donc, en prenant Montréal, ça va jusqu'au canton de Gore. Le canton de Gore, c'est à Saint-Colomban, en haut de Saint-Jérôme. Quand on regarde la région métropolitaine de Québec, c'est la même chose. Vous arrivez avec des villages qui ne sont nullement desservis par aucun type de transport en commun, puis ils paient le 30 \$.

Je vais le regarder très sérieusement. J'essaie de trouver une solution d'ici le prochain budget, effectivement, parce que je considère, moi aussi, que ça agresse les gens plus que d'autres choses. Je comprends que l'État a une responsabilité au niveau du transport en commun, parce qu'il y a une question d'épargner ou de consolider notre réseau routier, de faire attention, de le sauvegarder. Mais est-ce qu'il y a d'autres moyens que celui de fiche des gens, là, attirer des 30 \$ à des têtes de pipe qui n'ont pas accès, ou est-ce qu'on ne doit pas penser que ça doit être collectivement, comme Québécois, qu'on paie pour une partie du transport en commun, là où on en organise? Puis quelles sont les économies d'échelle sur le plan de l'entretien, après, du réseau routier, etc.? Il y a une série de données qui me porte à croire qu'on est capable de trouver une solution où l'équité est plus grande, effectivement. Je suis convaincu de cela. Je partage votre point de vue, moi, et j'ai demandé à nos fonctionnaires de trouver des formules de financement du transport en commun qui soient autre chose que ce 30 \$ là, qui agresse beaucoup de citoyens.

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

M. Bertrand (Portneuf): Oui, M. le Président. En tout cas, je suis heureux de constater effectivement que ça correspond, pour le ministre, à une priorité et qu'il entend... Je reconnais effectivement que, après trois mois, même s'il s'agit du député de Joliette, on ne peut pas avoir

réglé tous les problèmes encore. Ha, ha, ha! Bien sûr. Mais je suis néanmoins très heureux de constater effectivement qu'il s'agit là pour vous d'une priorité. Merci.

Le Président (M. Lachance): Avant de céder la parole au député de Johnson là-dessus, M. le ministre, ça serait une belle occasion pour vous de passer à l'histoire, de bien vouloir faire sauter cette aberration qui existe depuis déjà trop longtemps. C'est inéquitable, inacceptable que des gens qui paient pour quelque chose n'aient pas accès au service pour lequel ils paient. Alors, voilà une opinion qui va dans le sens de celle du député de Portneuf et de beaucoup de collègues. Et j'ai aussi une municipalité, Beaumont, qui a ce privilège d'être taxée de 30 \$ et puis de ne pas avoir le service.

M. le député de Johnson.

M. Boucher: Je veux juste confirmer, vous allez passer à l'histoire, mais il y en a d'autres qui sont passés à l'histoire avant vous, en 1992, M. le ministre. À Saint-Denis-de-Brompton, dans mon village, on paie 30 \$ puis on n'a aucun service en commun. À Stoke, on paie 30 \$ puis on n'a aucun service en commun. On fait partie de la région métropolitaine de recensement. Imaginez-vous que, dans ma région, lorsque ceci a été adopté, le canton de Hatley, par hasard, a été retiré, alors qu'il était dans la région métropolitaine de recensement. Il a été retiré. Pourquoi, M. le ministre? Si vous le voulez, en dehors de cette session, je vous dirai pourquoi. Il y avait quelqu'un, là, qui habitait, qui était un haut personnage du gouvernement dans le temps. Est-ce qu'il y a un lien entre les deux? Je ne le sais pas. Mais je peux vous dire que c'est considéré dans ma région comme un vol monumental. Les gens de Bromptonville, ils n'ont aucun accès au transport en commun.

Quand j'ai demandé au maire de Sherbrooke comment il se faisait que, moi, je paie 30 \$, mes enfants, ma femme, sur vous savez quoi, pour avoir accès... on m'a dit que c'est parce que les gens de Saint-Denis vont à Sherbrooke et, de temps en temps, ils utilisent des routes, et qu'ils usent, vous savez, les rues de Sherbrooke, et qu'il fallait bien qu'on paie pour ça. Alors, je trouve ça absolument fantastique, parce que les gens de Sherbrooke viennent à Saint-Denis-de-Brompton — bon, c'est un territoire de villégiature — utilisent les routes municipales de Saint-Denis, vont à Bromptonville, font la même chose, et beaucoup, puisqu'ils travaillent à la Kruger Brompton, beaucoup de gens de Sherbrooke, et, eux autres, ils n'ont pas à payer ça.

M. le ministre, là il y a une injustice grave, et je pense que je veux renchérir parce que je suis inondé de demandes, depuis que je suis député, par rapport à cette question-là qui est un irritant. Et qu'est-ce que ça donne, finalement, 30 \$, tu sais? Qu'est-ce que ça donne, pour tous les inconvénients que ça nous cause? Et j'aimerais ça que vous alliez voir pourquoi le canton de Hatley a été retiré de la région métropolitaine de recensement, alors qu'il est tout à coup revenu, à l'occasion du rapport Bédard, dans la même région. Merci beaucoup.

M. Chevette: Écoutez, je reçois les plaidoiries, et ça confirme que j'avais raison de demander, déjà avant même la tenue de cette commission, à nos fonctionnaires de trouver d'autres moyens qui assurent une forme d'équité, effectivement, qui ne soient pas... Parce que la région de recensement va loin, des fois, là. Moi, je vous avoue que celle de Montréal, quand j'ai regardé le canton de... Comment on l'appelle, en haut de Saint-Colomban?

Une voix: Gore.

• (11 h 20) •

M. Chevette: Le canton de Gore. Imaginez-vous, il faut aller là pour savoir où est-ce que c'est, là, et ils sont dans la région métropolitaine de recensement. Ça existe effectivement, mais il y a des petits villages où l'autobus ne passe même pas à 50 km de chez eux. Il y a véritablement des questions de fond là-dedans; il y a une question de fond, d'abord, question du principe: si tu peux l'utiliser, le transport en commun, je comprends qu'on puisse te taxer, mais, si tu ne peux même pas l'utiliser... Il n'y a même pas de stationnements incitatifs, pour certains citoyens, pour aller le prendre à l'endroit le plus proche, pour pouvoir s'en servir; ça serait sur la rue, en quelque part, ailleurs. Ça ne marche pas, ça. On va trouver quelque chose.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous pourriez nous indiquer — vous n'avez peut-être pas les chiffres maintenant, mais un peu plus tard — ce que représentent, en dollars...

M. Chevette: Oui, oui.

Le Président (M. Lachance): ...les sommes d'argent payées par les citoyens et les municipalités qui ne sont pas desservies par le transport en commun...

M. Chevette: Ah! qui ne sont pas desservies.

Le Président (M. Lachance): ...et qui doivent payer le 30 \$.

M. Chevette: Donc, il faudra faire la distinction. On va regarder exactement, puis on vous fera des chiffres précis. On sait ce que ça représente au global, le 30 \$, mais, pour les municipalités qui ne sont pas touchées du tout par un CIT, on va faire les distinctions.

M. Pelletier (Jacques): En fait, il y a 194 municipalités qui font partie des six régions métropolitaines de recensement. Il y en a 72 qui sont situées sur des territoires d'une OPT, d'une organisation publique de transport, il y en a 105 qui ne sont pas desservies par une OPT, et les sommes d'argent recueillies à l'intérieur de ces 105 municipalités là sont de l'ordre de 14 300 000 \$, sur un total de 58 600 000 \$.

M. Chevette: Sur un total de 58...

M. Pelletier (Jacques): Virgule 6.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci pour l'information, c'est précis. M. le député de l'Acadie.

Niveau des crédits affectés au transport en commun

M. Bordeleau: Oui. Alors, je voudrais aborder, M. le Président, le transport en commun et, dans un premier temps, juste faire clarifier certains chiffres. Dans le budget 1999-2000, le volume II, à la page 146, on mentionne que le budget du transport en commun de 1998-1999, qui était de 48 600 000 \$, en 1999-2000, baisse à 46 100 000 \$, c'est-à-dire une baisse de 2 500 000 \$ pour le transport en commun. D'abord, on sait que les besoins du transport en commun sont immenses, et on est loin de répondre à la demande. Et c'est surprenant de constater une baisse qui est de 2 000 000 \$ sur 46 000 000 \$, ce qui veut dire à peu près une baisse de 5 % des budgets prévus pour 1999-2000 au niveau du service municipal, là, transport en commun. Alors, j'aimerais qu'on m'explique, peut-être dans un premier temps, qu'est-ce qu'il en est.

M. Chevette: Il n'y a pas de baisse au niveau du transport en commun, c'est que la comptabilité, cette année, tous les montants qui sont dédiés à l'AMT se retrouvent dans le budget des Affaires municipales.

M. Bordeleau: Dans le budget des Affaires municipales.

M. Chevette: Parce que l'autorité de l'AMT, la ministre responsable, c'est Mme Harel. En vertu de la loi qu'on est à réviser... Vous savez qu'en vertu de la loi de l'AMT on doit réviser, d'ici décembre 1999, cette loi créant l'AMT, mais c'est Mme Harel, dans ses budgets... «Les montants présentés excluent les projets de transport en commun — si vous regardez à la page 146 du budget — du Grand Montréal, sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport, qui est un organisme consolidé. Toutefois, les projets inscrits au plan d'investissement de cette dernière sont financés en grande partie par le ministère des Transports.»

M. Bordeleau: Alors, il n'y a aucune baisse. Si on prend les...

M. Chevette: Non, c'est essentiellement la même chose, par contre. Il n'y a pas de... ni de baisse ni de hausse.

M. Bordeleau: Et, dans un autre document relié au budget, on mentionne la ventilation par bénéficiaire, et là on mentionne que l'argent qui est retourné par le ministère des Transports vers les municipalités... On parle ici de Transport en commun: fonctionnement, 21 000 000 \$ en 1998-1999. Ça, c'est à la page 25-6...

M. Chevette: Du?

M. Bordeleau: ...du document des budgets, là. Je n'ai pas la page...

M. Chevette: C'est 25-6. Trouvez-moi donc la page. C'est quel volume? Est-ce que vous l'avez sous les yeux?

M. Bordeleau: Non, c'est ça, je n'ai pas le numéro du volume ici, mais c'est celui qui est numéroté avec des chiffres et tirets, et c'est à la page 25-6. C'est l'ensemble de tous les budgets des différents...

M. Chevette: C'est peut-être le livre des crédits. Je vais regarder. Allez-y.

M. Bordeleau: Oui. Alors, je mentionnais qu'au niveau du système de transport en commun on mentionne, pour 1998-1999, qu'il y a eu 21 000 000 \$, à l'item Transport en commun: fonctionnement, et que ce montant-là baisse à 9 113 000 \$ en 1999-2000. Alors, là, il y a une baisse de 12 000 000 \$. Transport en commun: fonctionnement.

Et Transport en commun: transport adapté aux personnes handicapées, on avait 51 000 000 \$ en 1998-1999, et ça baisse à 25 000 000 \$. Alors, là, j'avoue que je vous ai suivi un petit peu dans l'explication tout à l'heure. J'ai suivi, tout à l'heure, l'explication de l'AMT, là, mais, à ces deux items là, on parle de 12 000 000 \$, dans un cas, de diminution, et de 25 000 000 \$. Alors, il y a sûrement des choses...

M. Chevette: Vous avez trois chiffres, en fait: 51 000 000 \$...

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevette: Il y a eu trois avances de paiement. Quand on arrive à l'échéance du 31 mars — votre collègue, à votre gauche, va comprendre très rapidement — quand on peut faire des versements avant la fin de l'année fiscale, ça nous permet d'avoir une marge différente. Donc, le transport adapté et l'autre, le transport en commun, il y a eu des paiements d'effectués avant le 31 mars, ce qui fait que les crédits ont été payés avant même que l'année commence.

M. Bordeleau: Pour l'année prochaine.

M. Chevette: Exact. C'est la raison.

M. Bordeleau: Et ça totalise la différence qu'il y a entre les deux, ou s'il y a des baisses en plus?

M. Chevette: 51 000 000 \$, je pense. Budget supplémentaire et ajouts, ça a été 51 000 000 \$, global, pour le ministère des Transports. C'est 12 000 000 \$ au niveau des transports adaptés, c'est 3 600 000 \$ au niveau

du fonctionnement des OMIT et CIT et... Mais, au global, c'est 51 000 000 \$.

M. Bordeleau: Vous dites que le transport adapté, en 1999-2000, c'est 51 000 000 \$.

M. Chevette: Le transport adapté, c'est 12 000 000 \$, il me semble, qu'on a payés. Oui. On a devancé de 12 400 000 \$.

M. Bordeleau: Alors, 12 400 000 \$ plus 25 000 000 \$, transport adapté, ça fait 37 000 000 \$, ça ne fait pas 51 000 000 \$.

M. Chevette: Non, non, ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit: au total, pour le ministère des Transports, l'ensemble fait 51 000 000 \$ de devancement. Mais ça...

M. Bordeleau: O.K. Mais prenons le cas du transport adapté. Vous dites que vous avez anticipé des paiements de 12 000 000 \$. C'est ça?

M. Chevette: Oui. Je vais demander à M. Gordon Smith de vous expliquer la mécanique comptable.

M. Smith (Gordon): Mon nom est Gordon Smith. Je suis le directeur des ressources financières au ministère des Transports. En fait, si on veut réconcilier les deux données comparatives de 1998-1999 et 1999-2000, il faut retirer des données de 1998-1999 la modification aux paiements qui ont été effectués pour une valeur de 12 400 000 \$, ce qui nous ramène à... Normalement, si on prend la même base comparative, on aurait donc 39 300 000 \$, si on n'avait pas modifié le calendrier de versement, donc, en 1998-1999.

Et, inversement, si on fait le même exercice, donc, si on retire de 1999-2000 le même montant équivalent, donc, au total, on a un jeu de 25 000 000 \$. Alors, on ajouté, l'an passé, 12 400 000 \$, et on retire 12 400 000 \$ cette année. Donc, au total, vous avez un écart de 25 000 000 \$.

M. Chevette: C'est 24 800 000 \$ plus 25 863 000 \$, et vous avez le 51 000 000 \$.

M. Bordeleau: C'est ça. Alors, ça veut dire que le budget de l'an dernier, effectivement, était de 37 000 000 \$, et...

M. Smith (Gordon): La base comparative...

M. Bordeleau: ...cette année, c'est de 37 000 000 \$ aussi, excepté que vous avez devancé le 12 000 000 \$ sur l'année dernière pour le payer.

M. Smith (Gordon): C'est ça.

M. Chevette: Exact, sauf qu'aux livres il figure à 51 000 000 \$, alors que c'était 39 000 000 \$.

M. Bordeleau: C'était 37 000 000 \$, ce n'était pas 51 000 000 \$ qui était planifié. Au niveau du budget de fonctionnement, est-ce que c'est la même chose?

M. Smith (Gordon): Oui, c'est le même type de correction qu'il faut apporter, alors qu'il y a eu une modification dans le calendrier des versements pour les organismes bénéficiaires du programme d'aide.

M. Bordeleau: Et l'avance qui a été payée en 1998-1999 est de combien?

M. Smith (Gordon): Dans le cas du transport...

M. Bordeleau: En commun, fonctionnement.

• (11 h 30) •

M. Smith (Gordon): Dans le cas du Transport en commun, fonctionnement, il faut retirer de la base de 1998-1999 un montant de 3 600 000 \$ pour nous ramener à la base de 17 400 000 \$. Et, dans l'exercice de 1999-2000, les ajustements, au total, il y a eu préemption au niveau d'un montant de 3 600 000 \$, qui était le devancement, plus d'autres ajustements, pour nous ramener à la base de 17 400 000 \$. Donc, les deux années comparatives, ce que les municipalités vont recevoir, c'est 17 400 000 \$. Il n'y a aucune modification quant aux normes du programme, c'est uniquement les modalités de versement.

M. Bordeleau: Là, j'aurais besoin d'information additionnelle.

M. Smith (Gordon): Oui.

M. Bordeleau: Vous dites qu'il faut enlever à la base 1998-1999 3 000 000 \$ et quelques.

M. Smith (Gordon): 3 600 000 \$.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire, mettons, 17 000 000 \$.

M. Smith (Gordon): Ce qui nous ramène à la base des municipalités.

M. Bordeleau: Bon, 17 000 000 \$. Maintenant, si on ajoute le 3 000 000 \$ au 9 000 000 \$, ça fait 12 000 000 \$ et non pas 17 000 000 \$.

M. Smith (Gordon): Oui.

M. Bordeleau: Elle est où, la différence, là? Le 5 000 000 \$, il est où?

M. Smith (Gordon): La différence, c'est qu'on l'a pris dans les crédits qui autrement auraient été périmés. Puis il y a un montant de 4 000 000 \$ qui a été pris à même les crédits qui auraient pu être périmés autrement et qui a été versé par avance aux municipalités. Donc, il y a

eu un vote de crédits supplémentaires de 3 600 000 \$ à la fin de l'exercice 1998-1999 et il y a eu, en plus de ça, un ajout de versements qui autrement auraient été périmés. Donc, on a recyclé les crédits périmés en faveur des organismes municipaux.

M. Bordeleau: On le voit où dans le budget, ce montant-là?

M. Smith (Gordon): On ne le voit pas directement, puisque c'est une opération qui est faite au net.

M. Bordeleau: O.K. Au niveau de la ventilation par bénéficiaire, dans le même document, là, on parlait, en 1998-1999, de 446 000 000 \$ qui va aux municipalités et, en 1999-2000, 299 000 000 \$. Bon, évidemment, on a déjà...

M. Smith (Gordon): Il y a une bonne partie de l'explication.

M. Bordeleau: ...parlé du transport adapté, et tout ça, mais là c'est une différence de 150 000 000 \$. C'est...

M. Smith (Gordon): Le reste de l'explication provient des modifications qui ont été apportées au Programme d'aide aux municipalités dans le cadre de la voirie locale, où le premier versement de l'exercice habituel des municipalités a été, lui aussi, imputé à l'exercice 1998-1999, donc un devancement par rapport au calendrier régulier, de l'ordre de 51 000 000 \$, et une réduction similaire en 1999-2000, donc, au total, une explication d'un écart de 100 200 000 \$. Ça, on fait le comparatif entre les deux exercices. Donc, vous retrouvez, au Livre des crédits, au poste d'aide à la voirie locale, 178 000 000 \$ en 1998-1999 et 75 000 000 \$, évidemment, en 1999-2000, alors que la base régulière était de 125 000 000 \$. Il n'y a eu aucune modification d'apportée à ce que les municipalités reçoivent. C'est uniquement la convention comptable qui a été modifiée.

M. Chevette: Et, au total, sur le 1 000 000 000 \$ de l'an passé, 1 457 000 000 \$, cette année, c'est 1 497 000 000 \$. C'est 40 000 000 \$, grosso modo, de plus que l'an passé, au net.

M. Smith (Gordon): Ils sont rétablis.

M. Chevette: On a payé au préalable.

M. Bordeleau: Oui, je comprends.

M. Chevette: C'est ce qui explique, je disais, l'augmentation globale de 5 % environ.

M. Smith (Gordon): Vous retrouvez les explications sommaires au Plan de gestion de dépenses, dans le livre II.

M. Bordeleau: Dans le livre II?

M. Smith (Gordon): Pour chacune... C'est indiqué dans le Plan de gestion de dépenses.

Construction de stations de métro à Laval

M. Bordeleau: O.K. Au niveau du métro de Laval, le métro de Laval, bon, il faut se souvenir un peu dans quel contexte ça a été annoncé. Ça a été annoncé à quelques semaines de l'élection. Et, dans un article, ici, que j'ai, qui est daté du 11 mars 1999, bon, on résume un petit peu, là, ce qui s'est passé. On dit: «Sur la base d'une étude de faisabilité pourtant fort peu concluante, le Conseil des ministres a autorisé, le 7 octobre 1998, l'octroi de 179 000 000 \$ pour la construction de deux stations de métro à Laval.» Et on fait référence à... Bon, on dit: «Le lendemain, l'ancien ministre des Transports, Jacques Brassard, organisait une conférence de presse à Laval en pleine campagne électorale.» Et je cite M. Brassard, selon l'article de *La Presse*: «Je peux confirmer que, d'ici janvier 1999, nous aurons complété toute la préparation des documents nous permettant d'aller en appel d'offres», annonçait-il. "Ces appels d'offres pour la confection des plans et devis seront lancés en février 1999", poursuivait M. Brassard.» Alors, est-ce qu'effectivement les appels d'offres ont été faits en février 1999? Et où est-ce qu'on en est rendu exactement à la suite de ces appels d'offres?

M. Chevette: Bon, si... Moi, personnellement, j'ai signé, il y a environ un mois, l'autorisation des études de planification stratégique qui devaient être faites par l'AMT, parce que je suis l'agent payeur. L'échéancier, l'état d'avancement du dossier, c'est le suivant. On dit: Les études seront terminées cette année, les plans et devis devraient être commencés à l'automne 1999, et la construction doit débuter à l'automne 2000.

M. Bordeleau: Ça, c'est le plan que vous avez actuellement?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Cette année, il y a combien de...

M. Chevette: Le coût de réalisation, à date, est de 179 000 000 \$, puis les coûts de réalisation du prolongement de la ligne 5 sont limités à 63 500 000 \$ par décret, parce qu'il y a eu deux annonces dans ça: la ligne 5 et puis le métro de Laval.

M. Bordeleau: La ligne 5, c'est la ligne qui va vers l'est, ça?

M. Chevette: Oui. Pie IX.

M. Bordeleau: Et puis alors, cette année, en 1999-2000, c'est quoi, le montant d'argent qui est attribué

de façon concrète au métro de Laval, durant cette année budgétaire?

M. Chevette: Pour l'année en cours, M. Paul Saint-Jacques va vous... C'est combien d'argent, les études d'AMT?

M. Saint-Jacques (Paul): Alors, en cours, ce qui est engagé, ce qui est en cours actuellement, qui devrait nous amener, en septembre, à amorcer les plans et devis, c'est l'ensemble des études d'exploitation ou d'implantation d'échanges, de conception des accès aux différentes stations. Alors, ça, c'est fait sous la direction de l'Agence métropolitaine, essentiellement par la STCUM, la Société de transport de Laval, la municipalité de Laval et l'AMT, bien sûr. On parle d'un montant de 4 000 000 \$. Et, à partir de là, c'est la décision des plans et devis. Alors, les plans et devis, pour un projet de 179 000 000 \$, on va parler probablement d'un pourcentage de 8 % pour les plans et devis. Après ça, il y aura la surveillance. Alors, on va engager pas loin de 10 000 000 \$ pour l'année en cours et probablement un autre 5 000 000 \$ pour compléter les plans durant l'année 2000-2001. C'est un ordre de grandeur. On devrait avoir, en septembre, un échéancier de préparation des plans et devis et des budgets, en conséquence, plus précis que va nous soumettre l'AMT.

M. Bordeleau: Alors, l'étape des plans et devis commencerait en septembre?

M. Saint-Jacques (Paul): En septembre.

M. Bordeleau: La durée de ça, c'est à peu près... Normalement, ce serait quel...

M. Saint-Jacques (Paul): Un an.

M. Bordeleau: ...un an? Ça nous amène à septembre 2000?

M. Chevette: Six mois, un an. C'est plus près de l'année.

M. Saint-Jacques (Paul): Oui, c'est ça.

M. Chevette: Et, à l'automne 2000, le début des travaux.

M. Bordeleau: O.K. Alors, c'est au budget de 2000 qu'on devrait voir des investissements plus importants dans les prévisions budgétaires.

M. Chevette: Exact.

Partage des responsabilités en matière de transport en commun dans la région de Montréal

M. Bordeleau: Tout à l'heure, vous avez fait référence à l'avenir de l'AMT. Au moment où vous êtes

arrivé en fonction, vous avez aussi parlé des structures au niveau du transport en commun à Montréal. Bon, évidemment, je comprends qu'il va se faire une opération où on va réévaluer toute la situation. Mais est-ce que vous avez des indications actuellement... D'abord, à quel moment va se faire cette réévaluation-là? Si vous pouvez nous le rappeler.

M. Chevette: Il est obligatoire, en vertu de la loi, avant décembre 1999. Déjà, les commissions de transport m'ont fait des propositions. Ma collègue, Mme Harel, m'a écrit pour me demander une collaboration dans la révision de cette loi-là. Les villes sont sollicitées, Montréal a été sollicitée pour procéder à l'évaluation. La situation est la suivante: C'est qu'il y a deux ministères qui ont de l'autorité, un sur le plan planification stratégique, ça relève du ministère de la Métropole et c'est une des fonctions de l'AMT; le ministère des Transports, qui relève de moi, on a l'obligation de bâtir des plans de transport, d'assurer la fluidité du transport, etc. Donc, deux autorités sur des couches de glace plutôt minces. L'AMT a une autorité sur la planification, mais je suis l'agent payeur, s'ils font quelque chose. Les commissions de transport ont leur autonomie dans leur juridiction, mais, sur le suprarégional, c'est plutôt l'AMT qui a un rôle de... Et c'est là qu'on voit que l'AMT est à la fois planificateur stratégique mais aussi propriétaire et gestionnaire des trains, mais non pas du matériel roulant comme les autobus, etc.

Quand j'ai dit que je comprenais mal les structures, je n'ai pas besoin de vous dire... Juste par l'explication que je vous donne, vous savez qu'est-ce que ça veut dire, ça, d'autant plus que, lorsqu'on arrive dans des conflits de juridiction ou dans des discussions de qui a le leadership de, ou qui a la responsabilité ultime de, quand t'as trois, quatre structures ensemble qui prétendent qu'ils ont la juridiction, si on ne clarifie pas, c'est un problème, il y a des longueurs. Alors que, lorsque t'as une autorité unique... Je prends mon cas. Moi, par exemple, j'ai la responsabilité du ministère des Transports, de la SAAQ et de la CTQ. S'il y a un problème, je les assois tous les trois devant moi et je dis: Écoutez, là, on pourrait-u avoir un petit compromis pour demain matin, avoir une vision unique? Mais, quand ce n'est même pas de même juridiction, imaginez un peu qu'est-ce que ça peut faire.

Donc, moi, l'analyse que j'en fais, elle est assez claire. Il va falloir qu'on clarifie les juridictions, qu'on simplifie les lignes d'autorité, sinon on risque d'encourir des délais interminables. C'est ma perception, et je le dis très candide.

• (11 h 40) •

M. Bordeleau: Quel est le processus que...

Le Président (M. Lachance): M. le député, en concluant, s'il vous plaît, parce que votre...

M. Bordeleau: ...oui, juste un dernier point là-dessus.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Bordeleau: Quel est le processus de consultation ou d'analyse que vous prévoyez, d'ici décembre 1999, pour en arriver, en décembre 1999, à avoir une position claire? Je suppose que vous allez entamer un processus d'échanges avec les personnes concernées. Comment vous entrevoyez, d'ici...

M. Chevette: Oui, mais on va aller... On va sûrement, au niveau des comités ministériels, demander, ramasser les avis de chacun des ministères et de chacune des structures impliqués et, à partir de là, on va sans doute demander à un comité ministériel de faire l'état de situation et de faire des scénarios de recommandations pour qu'on puisse décider, à la fin de décembre, si on amende la loi du ministère de Montréal... C'est la loi de l'AMT?

M. Bordeleau: ...oui, la loi qui a créé l'AMT.

M. Chevette: O.K. C'est ça. Est-ce qu'on l'amende? Est-ce qu'on la rescinde complètement? Est-ce qu'on l'incorpore? Est-ce qu'on fait juste changer une question d'autorité ou si on change les rôles? Tout ça est mis en cause. C'est global, la révision.

M. Bordeleau: Mais est-ce que vous avez l'intention de mettre en place un mécanisme de consultation des gens de la région de Montréal? Vous parlez du comité ministériel.

M. Chevette: Ah! c'est vraiment ma collègue... Ma collègue, Mme Harel, a l'intention... parce qu'elle a écrit à plusieurs personnes demandant leur avis et qu'elle voulait consulter véritablement les gens.

M. Bordeleau: Mais, au niveau du ministère des Transports, est-ce que vous allez être impliqués et aussi présents dans ces consultations-là?

M. Chevette: Ah! nous autres, on est impliqués. Elle a sollicité notre participation, et j'ai bien l'intention d'accepter l'invitation.

M. Bordeleau: Ça va.

Tronçon de la route 277 dans les comtés de Bellechasse et de Lévis

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Je vais me permettre de faire une intervention qui s'adresse particulièrement au ministre délégué aux Transports, étant donné que, dans la répartition des responsabilités, la région Chaudière-Appalaches fait partie de son territoire.

Il y a un an presque jour pour jour, ici même, en commission parlementaire, j'avais fait état d'une pétition de 35 000 noms de personnes qui étaient très préoccupées par la sécurité sur la route 277-173. C'est une route très achalandée qui passe dans les circonscriptions de Lévis et

de Bellechasse. Cette pétition de 35 000 noms, elle faisait suite au décès tragique de deux jeunes filles, les sœurs Marceau, qui avaient perdu la vie le 19 mars 1998 suite à une collision frontale avec un camion. Ces deux jeunes filles étaient les deux seuls enfants d'un couple. Alors, imaginons-nous le drame familial que cela a pu provoquer. Tous les amis, les parents, les gens qui ont vécu dans l'entourage de ces personnes ont réagi en disant: On ne peut plus tolérer que rien ne se fasse pour, en fin de compte, améliorer la sécurité des usagers sur cette voie-là. C'est une route nord-sud, je le disais, très achalandée et qui pose des problèmes particuliers en ce qui concerne les vents latéraux et donc de la poudrerie, à certaines périodes de la saison, tout particulièrement au printemps, lorsqu'on passe dans des parties qui sont boisées et qu'on revient dans des parties où il y a moins de forêt.

Un comité a été mis sur pied, composé de plusieurs intervenants, et ce comité-là a été très actif au cours des dernières semaines, des derniers mois. Et même le ministère des Transports, l'an passé, par la bouche du ministre à l'époque, M. Brassard, avait pris des engagements pour améliorer la sécurité sur cette route-là. Déjà, certaines décisions ont été prises, qui se sont avérées heureuses, mais elles sont transitoires, elles ne sont pas définitives. C'est, par exemple, de poser des clôtures à neige et de paver des accotements à certains endroits jugés particulièrement dangereux. Le comité Action-Sécurité axe 277-173 comprend même des gens de la Sûreté du Québec, poste de cette région-là, poste de la MRC de Bellechasse, et des membres de la sécurité publique de la ville de Lévis, qui dessert une partie du territoire, ainsi que toutes sortes de représentants du monde municipal, des producteurs agricoles et autres.

Alors, moi, j'aimerais savoir, étant donné que présentement il y a des études d'impact sur une partie, entre Pintendre et Saint-Henri, études d'opportunité entre Saint-Henri et Sainte-Claire, étant donné que ces études ne seront livrées qu'un peu plus tard dans la saison, on parle de l'automne 1999, est-ce que le ministre délégué aux Transports peut nous assurer, peut assurer les membres du comité qu'il y a encore une réelle volonté de procéder, d'aller de l'avant et vraiment d'améliorer la sécurité des automobilistes sur cette route, encore une fois, qui est particulièrement achalandée à cause de l'existence, entre autres, à Sainte-Claire, d'une usine qui est parmi les plus importantes au Québec et qui s'appelle Prévost Car, où on compte 1 400 employés? Est-ce que le ministre délégué aux Transports, et évidemment son collègue des Transports, peut nous assurer qu'il va se passer quelque chose là? Parce que, ce qui inquiète les gens présentement, c'est les délais, à cause de la livraison des études en question. Et ce qu'on craint, c'est qu'il ne se passe rien de significatif au cours des deux prochaines années. M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le député. Je sais que vous m'avez parlé de cette problématique-là, même en dehors de cette commission. Je sais que vous avez à cœur le règlement de ce dossier-là. Mais le ministère des

Transports a déjà essayé, en tout cas, de corriger la situation en rehaussant la route sur une certaine distance, et ça n'a pas corrigé la route, justement à cause de la saison hivernale, à cause des grands vents qui sont transversaux à la route et à cause de la composition de glace noire, qu'on appelle, à certains endroits. C'est de là que provient le danger. On sait que, dans cette partie du Québec, il y a des vents qui sont importants. On a juste à parler de l'autoroute 20, qui à tout moment est fermée, justement dans le bout de Saint-Vallier, à cause des grands vents, à cause de la poudrerie et à cause de la glace noire, justement. Par contre, ceci dit, je ne veux pas dire que le ministère des Transports ne veut rien faire ou qu'il n'y a rien à faire. Il y a eu des démarches d'entreprises pour la construction justement de brise-vent.

• (11 h 50) •

Et, suite à des rencontres avec des producteurs agricoles, ces derniers n'ont pas accepté qu'il y ait une forme de brise-vent qui soit installé, à cause, entre autres, de la crainte de boucher les drains agricoles, que les racines pénètrent profondément dans le sol, ce qui arrive à l'occasion, et que ça bouche leurs drains. Il y a eu, comme vous l'avez mentionné, une étude qui a été demandée à une firme, la firme Dessau-Soprin, et elle devrait nous remettre son rapport à l'automne 1999, l'automne qui vient, pour connaître de quelle façon... les opportunités pour améliorer ce tronçon de route. Il y a eu d'autres rencontres, d'autres négociations avec les agriculteurs, et ces derniers ont accepté, suite probablement à l'accident tragique que vous avez mentionné et à une compréhension et une participation pour essayer d'améliorer la sécurité, qu'il y ait une forme de brise-vent qui soit installé le long de la 277. Et ces travaux commenceront... Le ministère des Transports a la ferme intention de faire la pose de ces brise-vent pour essayer de corriger cette dangerosité sur ce tronçon de route. Je peux vous assurer que, personnellement, je suis... Bien entendu, on est sensible. Le ministère, avec la Société de l'assurance automobile, a investi plusieurs millions pour augmenter la sécurité sur nos routes. Le ministre des Transports annonçait, la semaine dernière, quand même une amélioration importante sur les accidents mortels sur les routes du Québec. Il les ramenait au niveau de 1955, malgré que le trafic, les véhicules aient augmenté de cinq fois le nombre de 1955.

Donc, je peux vous assurer que nous allons faire tout ce qui est possible pour améliorer ce tronçon de route et que ça ne fait pas partie des oublis que le ministère pourrait faire.

Le Président (M. Lachance): Vos propos sont rassurants, M. le ministre. On va suivre ça de très, très près, en collaboration avec les gens qui sont directement concernés et qui vont se permettre de nous le rappeler, parce que, encore une fois, ce qu'on craint, c'est qu'il ne se passe rien ou à peu près rien d'ici les deux prochaines années, étant donné la décision suite aux études qui seront déposées et, le cas échéant, la préparation de plans et devis avant de passer à l'action avec de la machinerie lourde.

M. Baril (Arthabaska): Comme vous me connaissez, je n'aime pas me faire remettre à l'ordre et, comme je vous connais, s'il ne se fait rien, vous allez revenir l'an prochain. Nous allons tout faire pour que des travaux s'effectuent d'ici l'an prochain, soyez assuré.

Le Président (M. Lachance): On vous reconnaît comme un gars de terrain, M. le ministre. Le député d'Arthabaska, c'est une région aussi où il y a certainement des problématiques routières. Alors, c'est un secteur que vous connaissez bien, M. le député de Limoilou.

Plan de transport de l'agglomération de Québec

M. Després: Je vous remercie beaucoup, M. le Président. Le plan de transport de la région de Québec, ça va être votre collègue, M. Baril. Si vous vouliez nous faire un peu... Au fond, une courte question: L'état de la situation, on en est rendu où, là-dedans, au ministère, dans l'approbation?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, le plan de transport, c'est Intervives dont vous parlez, là? Le plan de transport au complet?

M. Després: Est-ce que l'intervive va être inclus dans le plan de transport, ou si on parle de deux dossiers spécifiques? Ma première question était carrément sur le plan de transport de la région de Québec.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, oui.

M. Després: J'avais des questions effectivement par rapport à Intervives. Est-ce que tout ça va être déposé dans une proposition prochainement? J'ai lu les déclarations que vous avez faites entre autres sur Intervives. Mais là j'y allais sur le plan de transport de façon générale. Est-ce qu'il reste des consultations à faire? C'est quoi, l'échéance que vous vous êtes fixée là-dedans? Ça fait un certain temps que...

M. Baril (Arthabaska): Sur le plan de transport, il faut faire attention quand on parle d'un certain temps. Il y a deux choses: il y a le plan de transport intervive et il y a le plan de transport global du ministère des Transports. Les deux sont interreliés, voyez-vous, mais tout en étant, puis on l'a dit, distincts, ils sont quand même interreliés. Pour ce qui est du plan de transport, on m'a soumis une première ébauche du plan de transport. Il reste quelques points à ajouter ou à finaliser, mais, d'ici, je dirais, fin juin, on devrait être en mesure de faire connaître à la population le plan de transport global pour la capitale et sa région.

M. Després: Est-ce qu'il y a des consultations là-dessus à faire?

M. Baril (Arthabaska): Bien, possiblement.

M. Després: J'avais entendu parler que vous feriez peut-être des consultations.

M. Baril (Arthabaska): Possiblement qu'on pourra faire des consultations. On va informer les élus d'abord, sur le plan de transport. On va les informer, on va les renseigner, et, après, je n'exclus pas la possibilité de consulter les intervenants, les utilisateurs, les leaders de la capitale, différents groupes, peut-être en consultation publique, je ne sais pas. On verra.

M. Després: Quand vous parlez des consultations des élus, vous parlez autant au niveau municipal qu'au niveau provincial?

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, c'est ça. Oui, oui, oui.

M. Després: O.K. Et cette consultation se ferait après le dépôt. Vous me parlez d'un dépôt d'ici fin juin. Donc, ça irait par la suite ou ça va se faire aussi de façon simultanée, c'est-à-dire que, en même temps que vous allez déposer le rapport, vous allez consulter les élus?

M. Baril (Arthabaska): Bien, on va déposer le rapport. On fera connaître la position du ministère de Transports sur son plan en juin et, après, on verra s'il y a d'abord nécessité de consulter et on fera les consultations dans les mois qui viennent. Bien entendu, on va essayer de ne pas faire ça en plein milieu de juillet, parce qu'on va avoir peut-être plus de difficulté. Donc...

M. Després: Il va manquer du monde.

M. Baril (Arthabaska): ...c'est ça. C'est difficile pour moi de vous dire qu'on va consulter à telle période. Des fois, il faut s'ajuster dans le temps, vous savez.

M. Després: Non, mais je comprends que l'échéance du plan est pour le mois de juin. Le projet d'Intervives, un peu la même chose. Vous avez une proposition qui a été déposée. J'ai vu les réactions de la part des deux ministres dans ce dossier-là. Vous savez que c'est une entente auprès de 22 municipalités de la Rive-Nord et de la Rive-Sud. Les deux CRD ont déjà pris position. Ça a passé au Sommet en 1996. J'ai vu les réactions du ministre. Vous êtes en train de préparer une contre-proposition, si je comprends bien, dans ce dossier-là.

M. Baril (Arthabaska): Bien, au sujet du plan de transport intervive... Bon, je prenais connaissance aussi d'une déclaration dans les journaux en fin de semaine à l'effet que, là, c'est le ministère des Transports qui retarde la mise en place de ce plan de transport. Bien, là, je ne suis pas tout à fait certain que... Le gouvernement, ça a le dos large. C'est facile de blâmer quelqu'un quand il y a un retard, si retard il y a. Mais le plan de transport, le plan de transport intervive, c'est-à-dire, ce projet-là avait été

demandé par les intervenants du milieu, soit le Réseau trans-Sud, la STCUQ puis l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière, puis eux autres se sont assis ensemble et ont présenté, ont élaboré, c'est-à-dire, un projet qui a été déposé au mois de novembre, décembre, mais dont j'ai pris connaissance immédiatement après les Fêtes, lorsqu'on est arrivés. Bon.

Nous avons également rencontré, mon collègue et moi, les maires de la Communauté urbaine de Québec pour les informer, je dirais, du projet qui était sur la table. Et, à notre grande surprise, il y avait certains maires qui étaient surpris un peu de la teneur du projet qui était sur la table. Donc, notre étonnement a été grand, nous autres organismes. Le 5 de mai, exactement, je vais rencontrer les maires de la Rive-Sud pour leur faire part du projet qui nous a été soumis. Et nous considérons que, dans le projet qui nous a été soumis, il y a des lacunes. Je ne dis pas que tout est à refaire, mais il y a des lacunes. Nous ne sommes pas certains que ce projet va répondre vraiment aux besoins des usagers puis améliorer le service aux usagers. Et je vous écoutais parler tout à l'heure sur le 30 \$ qui est chargé, qui est imposé sur l'immatriculation, bien, dans le plan de transport, on demande ici au gouvernement d'imposer une cent et demie du litre d'essence, ce qui représente, pour la grande région métropolitaine de recensement, une taxe supplémentaire de 9 500 000 \$, de mémoire.

Donc, vous comprendrez davantage ma réticence à l'effet de dire: Bon, O.K., le projet qu'on a sur la table, il est bon, il répond aux besoins de la population. Quand on parle d'un consensus qui s'est dégagé autour de ce projet-là, c'est ce que je suis en train de vérifier, puis je ne suis pas sûr que le consensus est aussi solide que ça. On va voir à bonifier le projet avec les élus. Soyez assurés aussi que l'objectif, c'est de voir comment est-ce qu'on pourrait, tout en améliorant le service, améliorer ou mieux adapter le service de la traversée de Québec-Lévis avec le transport en commun des deux rives, actuellement. Je pense que c'est une bonification qui est importante à faire, comment on peut insérer ça. Aussi, sur le projet qui nous est soumis, ce qui est, je dirais, sûr... en tout cas, ce qui me fait hésiter à aller de l'avant avec ça, avec ce qui nous est soumis, c'est que ça coûterait, en termes de chiffres, 2 000 000 \$ de plus au ministère des Transports, 1 800 000 \$ lors du démarrage, et, quatre ans plus tard, ça coûterait 1 900 000 \$, quasiment 2 000 000 \$ de plus par année que ce que ça coûte présentement. Donc, ça doublerait les coûts du ministère des Transports. Pour la contribution des municipalités, actuellement, lors du démarrage, ça coûterait 5 100 000 \$, et c'est ce que ça leur coûte présentement. Et avec le projet que j'ai sur la table, ça ne leur coûte pas une cenne, pas un sou de plus, et, quatre ans plus tard, ils ont un gain de 2 000 000 \$, comprenez-vous?

• (12 heures) •

Pour ce qui est des usagers, actuellement, ça leur coûte 14 000 000 \$, et, avec le projet que j'ai sur la table, les usagers auraient dès le départ, au démarrage,

2 500 000 \$ de plus à défrayer, et, après quatre ans, ils auraient 5 700 000 \$ de plus à payer que ce qu'ils paient présentement. Et il y a toujours, comme je disais tout à l'heure, la source régionale, la cenne et demie, c'est 9 500 000 \$ que ça rapporterait par année. Donc, on peut facilement constater, quand on voit ces chiffres-là... Ça me fait d'autant plus hésiter, et c'est ça que je veux vérifier avec les municipalités: pourquoi elles, elles ont un désengagement, pendant que tous les autres paient — en plus, j'ai des coûts quand même assez importants — et pas pour une augmentation du service d'une façon significative, selon nous?

M. Després: M. le Président, je comprends bien la part du ministre, il parle de consultations, donc, par le fait même, de bonification; au bout de la ligne, il va arriver avec une nouvelle proposition. Est-ce que cette proposition-là à laquelle vous voulez arriver va tenir compte, au fond... Parce que vous avez parlé de deux facteurs: service à la clientèle et le financement. Il y a deux choses qui sont en cause là-dedans. Vous me dites que, dans les deux cas, vous voulez bonifier ça. Vous voulez déposer ça quand? Parce que, ce que je comprends, là, c'est qu'au ministère des Transports vous étudiez ce qu'il y a sur la table, vous consultez. Est-ce que vous allez déposer, vous allez arriver avec une nouvelle proposition, dans le cadre du projet Interrives, sur ces deux points là, le service à la clientèle et le financement du projet?

M. Baril (Arthabaska): Oui. Nous sommes à élaborer justement... pas une nouvelle proposition. On va bonifier celle-là, là. Comme je dis, là, je ne veux pas dire que la proposition qu'on a, tout est mauvais, ce n'est pas ça, mais on va voir comment on peut la bonifier. Et, moi, j'ai l'intention que, le ministère, nous soyons prêts à faire connaître notre bonification vers la mi-juin, fin juin, aux alentours de là, et après on la soumettra aux intéressés pour prendre en considération leur position. Mais, vous savez, à un moment donné, c'est vrai qu'il va falloir trancher en quelque part. Et la première préoccupation, d'abord, c'est le service aux usagers et l'équité. Et je le répète, je l'ai déjà dit tout à l'heure: Imaginez-vous, les municipalités, actuellement, les résidents qui résident dans les municipalités, qui sont obligés de payer 30 \$ du véhicule, puis là on va leur charger une cenne et demie en plus. Je ne suis pas trop d'accord avec ça, moi non plus, vous savez, ça va crier, avec raison, quand ils n'ont aucun moyen, actuellement, ils n'ont aucun service de plus, dans le projet qui est sur la table. Donc, les gens, payer pour n'avoir aucun service, c'est difficile un peu, c'est difficilement acceptable.

Donc, nous allons regarder ça dans l'ensemble et également avec mon collègue, dans sa possibilité de reconsidérer justement les fonds, soit la cenne et demie et également le 30 \$ sur l'immatriculation, ça fait partie du tout aussi. Si, moi, j'arrive avec un projet pour la région de la capitale qui est basé sur la cenne et demie et le 30 \$ d'ajouté sur le coût de l'immatriculation, et, à droite, mon collègue, lui, arrive dans le prochain budget avec une

autre bonification que, je ne sais pas... On se parle, vous savez, on va s'entendre, puis...

Une voix: J'espère qu'on va s'entendre.

M. Baril (Arthabaska): Ah! je voudrais être sûr de ça, qu'on s'entende très bien. On se parle, mais c'est tout ça qu'il faut prendre en considération.

M. Després: O.K. Alors, M. le Président, juste en conclusion, parce qu'effectivement vous êtes au gouvernement depuis cinq ans, donc vous avez le pouvoir de décider. Vous parlez toujours du 30 \$ d'immatriculation, si effectivement vous voulez amener une nouvelle proposition de financement, c'est à vous de le faire, et vous pouvez le faire, vous êtes là depuis cinq ans. Juste vous rappeler, en conclusion, que la cenne et demie, vous l'avez fait pour Montréal, de toute façon. Mais, effectivement, dans le cadre de la formule de financement, il peut y avoir plusieurs possibilités pour ce projet-là. Ce n'est pas nécessairement la formule, mais vous l'avez fait pareil à Montréal.

M. Chevette: Il y a peut-être un petit commentaire que je voudrais faire.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevette: Mon collègue a parlé d'équité. L'équité, ça se situe à trois niveaux: l'effort fiscal du citoyen, l'effort fiscal sur le foncier puis l'effort fiscal de l'État. Et c'est dans ce contexte-là qu'il faut parler d'équité. Et l'équité, selon moi, en plus, doit tenir compte de la nature des services qu'on reçoit. C'est évident que, Montréal, il y a un métro qu'on n'a pas dans la région de la capitale. Il faut regarder l'ensemble du portrait et regarder l'équité des trois champs de taxation éventuels ou de participation, et c'est dans ce sens-là qu'on a parlé d'équité.

M. Després: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, j'indique que, dans l'enveloppe de temps, habituellement, que je répartis de façon équitable entre les deux groupes parlementaires, il resterait une dizaine de minutes au député de Châteauguay, si vous voulez utiliser ça ou si vous voulez revenir plus tard. Est-ce que ça vous va?

M. Fournier: Comme on est sur le transport en commun, j'ai deux sujets: j'en ai un sur les infrastructures, un sur le transport en commun. Je vais prendre certainement le temps qu'il reste sur le transport en commun pour pouvoir toucher ça, quitte à, si vous me le permettez, déboucher par la suite sur les infrastructures.

Le Président (M. Lachance): Bon, de toute façon, je vous signale que, vers 12 h 15, 12 h 16, je vais passer la parole à un député du groupe ministériel. M. le député de Châteauguay.

Prolongement de la voie préférentielle d'autobus sur le territoire de Kahnawake

M. Fournier: Merci, M. le Président. M. le ministre, bonjour. Nous nous sommes donné rendez-vous, la semaine dernière, pour cette consultation sur les crédits. Il y a deux semaines, en fait, c'était le 14 avril, j'ai eu l'occasion de discuter avec le ministre délégué aux Affaires autochtones, et nous avons parlé du prolongement de la voie préférentielle entre le rond-point Bédard et Châteauguay, sur le territoire de Kahnawake. La semaine dernière, nous nous sommes rencontrés et on a convenu qu'on réaborderait le dossier aujourd'hui. J'explique rapidement ce qu'il en est peut-être en vous citant le *Eastern Door* du 16 avril. Je cite Phillip Jacobs. J'ouvre les guillemets: «As pointed out at the press conference by Grand Chief Joe Norton and MCK Chief negotiator Mike Bush, extending the 138 bus lane has definitively not been agreed upon. Anyway, Fournier — that's me — was not part of the negotiation. So how would he know what was discussed?» Évidemment, je le sais parce que le ministre me l'avait dit.

Le 24 avril, dans le journal *Le Soleil* de notre région, on peut lire ceci: «Malgré les ententes signées et les rapports conjoints, les Mohawks sont loin de vouloir que la voie réservée s'étende du rond-point Bédard jusqu'au boulevard Saint-Francis à Châteauguay.» Et on cite toujours Phillip Jacobs — j'ouvre les guillemets: «Si vous lisez le rapport conjoint attentivement, il ne dit pas que nous sommes d'accord avec le prolongement de la voie préférentielle sur la 138. Il dit simplement que c'est acceptable au point de vue technique. La décision finale est sujette à de futures négociations.» Fin de la citation. Signataire du rapport conjoint, M. Jacobs soutient que la clause avait été écrite ainsi parce que tout le monde autour de la table était très conscient que ça ne faisait pas l'unanimité chez les Mohawks. Et j'ouvre les guillemets encore, M. Jacobs: «Nous avions dit à Transports Québec que nous avions des problèmes avec cela.» Je reprends, un peu plus loin, l'article du *Soleil* de la fin de semaine: «Le ministre des Transports, Guy Chevette, tient également un discours plus ou moins clair quand il parle du prolongement de la voie préférentielle. Tout en indiquant que le prolongement de la voie préférentielle sur la 138 fait partie de l'entente signée avec Kahnawake et que son ministère en prévoit l'aménagement en 1999, M. Chevette ne ferme pas la porte à une autre alternative.»

Ma question est très, très simple, surtout que nous nous étions entendus pour que le ministre ait du temps pour vérifier auprès des autorités de Kahnawake si tout le monde s'entendait sur ce qu'ils avaient signé. Ma question est la suivante: Puisque, M. le ministre, que vous nous avez dit que la construction de la prolongation se ferait à l'automne 1999, qu'il y avait un délai qu'on disait d'à peu près une ou deux semaines pour évaluer les autres alternatives, à ce moment-ci, en date d'aujourd'hui, est-ce que le ministre peut nous dire si effectivement le tracé qui est retenu avec Kahnawake est bien celui que l'on retrouve dans l'entente, à savoir de prolonger la voie préférentielle

du rond-point Bédard au boulevard Saint-Francis en utilisant la 138?

M. Chevette: Nous avons une séance de négociation de prévue jeudi matin prochain, qui vient. Donc, par rapport à la semaine dernière, le nouveau, c'est qu'on a fixé la date de la rencontre, et nous sommes confiants d'en arriver à une conclusion heureuse.

M. Fournier: Je crois savoir... Dans les expressions que vous avez utilisées, M. le ministre, c'était toujours: S'il y a une meilleure solution qui fait l'affaire de tout le monde, on va l'utiliser. Est-ce que je dois comprendre que, pour déterminer si c'est une meilleure solution, vous allez tenir, prendre en compte l'avis des présidents des commissions de transport? Je pense notamment... Vous avez déjà fait référence à M. Bourcier, qui est le maire de Châteauguay mais qui est aussi président du CITSO — évidemment, on parle d'une voie préférentielle pour autobus — donc, est-ce que vous allez tenir compte de l'avis du président du CITSO pour savoir si c'est une meilleure solution?

M. Chevette: Bien, c'est évident que le Secrétariat aux affaires autochtones, qui a le mandat de négocier précisément pour et au nom du ministère des Transports, mais accompagné du ministère des Transports... On est là, à la table de négociation. On connaît l'ensemble du dossier. Le ministère des Transports n'a pas, comment dirais-je, n'abdique pas ses responsabilités dans cela. C'est tout simplement parce qu'on sert de guichet au niveau du Secrétariat aux affaires autochtones. C'est M. Régis Larrivée qui négocie avec M. Tourigny lui-même.

M. Fournier: Je re-pose ma question: Est-ce que, lorsque... Souhaite-t-il, le ministère des Transports ou le ministre délégué aux Affaires autochtones, puisque, de toute façon, je suis bien content que tout ce monde-là se parle... Ça fait un certain temps que je le demande, d'ailleurs...

M. Chevette: Oui. C'est nouveau, d'ailleurs. C'est bon, hein?

M. Fournier: ...pardon?

M. Chevette: C'est nouveau. C'est bon?

M. Fournier: Certainement. Ça fait quatre ans que je demandais que chaque ministère se parle. Alors, je suis très heureux que ça se fasse.

M. Chevette: Je vous remercie.

M. Fournier: La question est la suivante: Est-ce que, à l'égard d'une éventuelle meilleure solution, vous allez considérer l'avis du président du CITSO, qui est maire de Châteauguay?

M. Chevette: Nous autres, M. le député, on a signé l'article 6, que vous connaissez très bien, qui parle de voie préférentielle.

M. Fournier: Sur la 138?

• (12 h 10) •

M. Chevette: Exact. À date, on ne sait pas la proposition qu'il peuvent faire pour une meilleure solution. On ne peut pas juger. On verra. S'il faut faire des consultations auprès des gens du milieu, on le fera. Mais, avant de dire oui ou non, c'est bien évident qu'on analysera puis qu'on tiendra compte du milieu.

M. Fournier: M. le ministre, pour votre bénéfice — et je suggère à vos gens de s'abonner au *Eastern Door*, une source inestimable d'information quand vous négociez — la proposition de Kahnawake, qui n'est pas neuve et qui est encore répétée dans l'*Eastern Door* du 16 avril, c'est la 207. Et vous avez déjà l'avis du maire de Châteauguay, donc du président du CITSO, à l'effet que ces prolongements, ce n'est pas la meilleure route, ce n'est pas le meilleur chemin pour faire cela.

Alors, je vous re-pose la question: Si, à cette table de négociation où vous allez jeudi, on vous propose la 207 au lieu de la 138, ce qui a déjà été convenu, est-ce que vous allez tenir compte de l'avis du maire de Châteauguay et président du CITSO?

M. Chevette: Je vous dis tout de suite que je ne négocierai pas à une commission parlementaire. Je vais attendre de voir qu'est-ce qu'ils vont proposer. Puis je ne négocierai pas à partir d'un article de journal non plus, c'est évident. Je peux vous dire une chose, moi: Il y a des gens de notre côté aussi qui sont intéressés au dossier. Je pense au député de Salaberry-Soulanges, qui nous parle de cela à peu près tous les jours à la période de questions. Puis, quand ce n'est pas à la période de questions, c'est un appel dans le comté pour nous dire exactement le point de vue puis véhiculer le point de vue des gens du milieu.

M. Fournier: Ça me surprendrait beaucoup, il est plutôt éloigné de cette réalité, M. le ministre.

M. Chevette: Non.

M. Fournier: Ce que je peux vous dire, c'est que, lorsqu'on a eu...

M. Chevette: Il reflète aussi l'opinion de certaines gens, que vous ne reflétez pas nécessairement vous-même, mon cher monsieur.

M. Fournier: ...reprenons, si vous me permettez, M. le Président.

M. Chevette: Moi, là-dessus, je ne commencerai pas à dire que vous êtes seul à me parler de cela. Il y a du monde qui me parle dans le milieu.

M. Fournier: Je vais reprendre sur...

M. Chevette: Oui, bien, je pourrais-tu essayer de répondre? Il pose des questions puis il se répond à lui-même.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ça ne vous dérangerait pas, quand il me pose une question, de me laisser le temps de répondre?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, la démocratie a parfois des façons de fonctionner qui font en sorte qu'il faut avoir une certaine souplesse. Alors, M. le député de Châteauguay.

M. Fournier: J'ai...

M. Chevette: Ah! bien, comme ça, il questionne puis il répond?

M. Fournier: ...lorsqu'on a eu la rencontre...

Le Président (M. Lachance): C'est lui qui donne les réponses.

M. Chevette: C'est une nouvelle règle, ça?

Le Président (M. Lachance): Alors, vous n'êtes pas imputable des réponses qu'il donne, M. le ministre.

M. Chevette: Bien, non, mais je peux-tu au moins la donner, ma réponse, M. le Président? C'est une nouvelle règle de fonctionnement?

M. Fournier: M. le ministre, lors de notre dernière rencontre avec le ministre des Affaires autochtones, qui est le même que le ministre des Transports, il y a deux semaines... Je dois avouer qu'on avait eu une collaboration très heureuse du ministre délégué aux Affaires autochtones à ce moment-là et qui nous disait: Il y a une ou deux semaines que ça va prendre pour déterminer une meilleure solution. La question que je lui ai posée deux fois jusqu'ici, c'était de savoir s'il tiendrait compte notamment du maire de Châteauguay, qui est président du CITSO, parce que, il y a deux semaines, lorsque j'ai posé la question, on a convenu, des deux côtés de la Chambre — d'ailleurs, le ministre alors avait remarqué qu'on pouvait se faire élire sous des bannières différentes, ça ne voulait pas dire qu'on n'avait pas des bonnes idées et qu'on ne pouvait pas partager des choses — qu'il serait utile que les gens qui utilisent les routes qui passent sur la réserve de Kahnawake mais qui n'y résident pas... avaient aussi des besoins, avaient aussi des demandes, et devaient être consultés. On s'est même laissés sur l'intérêt qu'il y avait dans le domaine économique, pour s'assurer qu'il y ait équité commerciale et équité fiscale, que les gens du CLD... Le ministre

m'avait même dit que, oui, les gens du CLD étaient consultés. Donc, on avait une ouverture à discuter, à faire preuve de transparence avec les gens de la communauté qui environne Kahnawake.

Je m'étonne que le ministre, aujourd'hui, veuille me dire: Je ne négocie pas avec des articles de journaux. Je comprends très bien qu'il puisse vouloir garder certaines choses pour lui, je n'ai pas de problèmes avec ça. Je lui demande, dans le fond: Est-ce que, dans l'évaluation d'une autre solution, il sera seul avec ses ministères à la table avec Kahnawake, ou il va aussi considérer l'avis que donnent les gens qui sont autour de Kahnawake, qui, et c'est bien évident, sont à 99,9 % les usagers de cette éventuelle voie préférentielle prolongée?

Alors, ma question, c'est simplement celle-là: Est-ce que vous allez prendre leur avis en considération? Fin de ma question.

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

M. Chevette: Merci, M. le Président. Les opinions du maire Bourcier, on les connaît. On sait exactement, au ministère, ce qu'il préconise. On le sait pour l'avoir rencontré. On le sait pour en avoir discuté avec lui, tant au niveau politique qu'au niveau des hauts fonctionnaires du ministère. Et, quand on va négocier avec les autochtones, on a le portrait global de ce qu'on croit être la solution idéale. Et, mercredi, c'est avec la bonne foi, comme d'habitude, qui nous a conduits à la signature de 10 ententes qu'on va se présenter à la table de négociation pour finaliser une entente. Et j'ose espérer qu'il y aura un dénouement heureux, comme il y en a eu dans les autres, et que, de toute façon, l'article 6 qui est là et l'interprétation qu'on lui donne, nous, c'est qu'à défaut d'une meilleure proposition, d'une meilleure solution pour l'ensemble des usagers qui ont accès au pont Mercier, bien, qu'on choisisse la meilleure des solutions possibles.

Et on pense qu'on a les ressources, qu'on a les compétences pour juger de la valeur d'une proposition, au niveau du ministère. Puis, s'il y a des problèmes, bien, on prendra nos responsabilités, on s'organisera pour reconsulter le milieu. Mais je ne crois pas, moi, personnellement... On a bon espoir de trouver un terrain d'entente dans les jours et les semaines, les jours qui suivent. Et c'est jeudi matin que la rencontre a lieu.

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

Prolongement de l'autoroute 30

M. Deslières: Merci, M. le Président. On sait qu'un des trois programmes qu'il a vus, c'est les crédits alloués, recevoir des crédits supplémentaires. Je parle bien sûr du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Et on sait qu'il y a 35 000 000 \$ qui ont été ajoutés par notre collègue des Finances à ce sujet-là. Et, en plus de ça, dans la présentation, vous l'avez dit

vous-même dans vos propos du début de cette étude de crédits, que ces 35 000 000 \$ étaient attachés à des travaux spécifiques, dont, bien sûr, le prolongement de l'autoroute 30 et la reconfiguration de l'autoroute métropolitaine. Est-ce qu'à ce moment-ci vous pouvez m'indiquer si la ventilation de cette somme, de ce 35 000 000 \$, a été répartie?

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

M. Chevette: Donc, au niveau de l'autoroute 30 dont vous me parlez, naturellement, je pense que c'est lundi prochain que le premier ministre rencontre les intervenants du milieu, et il y aura sans doute des précisions ou des annonces à faire à ce groupe lundi prochain, donc le 3 mai prochain. La ventilation du 35 000 000 \$, je sais qu'il y a des études concrètes cette année qui se font, donc je vais demander à M. Paul Saint-Jacques de vous donner, si on a la ventilation détaillée.

Le Président (M. Lachance): Voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît, pour les fins de l'enregistrement?

M. Saint-Jacques (Paul): Oui, alors, Paul Saint-Jacques, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Vous savez que le projet de prolongement de l'autoroute 30, on peut le diviser en deux tronçons actuellement: il y a le tronçon de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion et celui Sainte-Catherine à Candiac. Alors, on va parler de cette façon-là. Alors, ce qui est engagé du côté du tronçon de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à Candiac, pour l'année en cours, c'est la poursuite des études pour finaliser l'axe de la route 132 — c'est dans l'axe de la route 132 — et amorcer les études d'impact sur l'environnement. Et le budget qu'on consacre cette année à ça, c'est 300 000 \$. Du côté de Châteauguay—Vaudreuil, le tronçon, il s'agit là d'un projet estimé à 528 000 000 \$. Ce qui est en cours cette année, c'est 1 000 000 \$ qui va être utilisé pour des travaux préalables aux expropriations: les relevés de terrain, identification des emprises nécessaires, recherche de titres et la préparation de plans et devis préliminaires. Pour cette année... Alors, dans le 35 000 000 \$ dont il était mention, il y a 1 300 000 \$ qui sera consacré en études sur la 30 dans l'année en cours.

M. Deslières: M. le Président...

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

M. Deslières: ...juste pour préciser ma question: Ce 1 000 000 \$ là était dans la programmation. Là, moi, je vous parle des 35 000 000 \$ spécifiques mentionnés lors du budget déposé par notre collègue des Finances au mois de mars.

• (12 h 20) •

M. Trudeau (André): Oui, M. le Président. André Trudeau, sous-ministre au ministère des Transports.

Les argents prévus dont on vient de faire état sont dans cette enveloppe du 35 000 000 \$. Comme vous savez, dans l'enveloppe du 35 000 000 \$, il y avait d'autres fins aussi qui étaient mentionnées là-dedans. Il y avait les voies d'accès au Québec, il y avait aussi des projets, également, d'amélioration des chaussées. Donc, il y avait plusieurs petits projets de liés à ça, dont évidemment le projet de l'autoroute 30 aussi. Mais, au stade où on est rendu, on en est, à ce stade-ci, plus au niveau des plans et devis. Donc, on a prévu des argents appropriés à ces fins-là, et, ça, ça faisait partie d'une enveloppe de 35 000 000 \$ supplémentaires qui a été ajoutée, au ministère des Transports.

M. Deslières: Question supplémentaire, M. le Président. C'est relié avec, bien sûr, des travaux autour de l'autoroute 30, là. Est-ce qu'il existe toujours une entente-cadre Canada-Québec concernant les transports?

M. Chevette: Est-ce qu'il reste de l'argent dans l'enveloppe? C'est ça, la question?

M. Deslières: C'est ça.

M. Chevette: Je peux vous dire que je ne crois pas qu'il reste de l'argent au niveau des infrastructures routières. M. Collenette nous a envoyé des messages par la bande en disant: Si les ministres des Transports nous demandaient, à la grandeur du Canada, des argents pour créer un programme d'infrastructures routières nouveau, ça me donnerait du poids auprès de M. Martin. Il a effectivement présenté, si ma mémoire est fidèle, à M. Martin une demande de 8 000 000 000 \$, et M. Martin aurait refusé de créer ce fonds routier au niveau de l'infrastructure Québec-Canada, si bien que, les ministres du Transport, on n'a pas... Ça va être abordé le 13 mai prochain, cependant, lors de la conférence fédérale-provinciale. C'est bien évident que, s'il y a des argents là, on peut espérer de l'ordre de 25 %. Donc, on verra, on regardera à ce moment-là. Mais, à date, il n'y a pas eu d'offre formelle, si ce n'est que de nous dire: Ça serait peut-être intéressant que les provinces en général fassent pression pour aller chercher ce programme d'infrastructures routières.

M. Deslières: Donc, ce que je comprends, il y a toujours entente-cadre, mais il n'y a plus d'argent dans l'entente. De quelle date à quelle date, l'entente?

M. Trudeau (André): Ce qu'on me dit...

M. Deslières: De quelle date à quelle date, l'entente?

M. Trudeau (André): Pardon?

M. Deslières: Quelles étaient les années incluses dans cette entente?

M. Trudeau (André): Je pense qu'elle se termine cette année. Et, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a 400 000 \$

qui restaient, dans ces ententes-là. Donc, c'est sûr que le moment est venu de revoir ces ententes-là, s'il le faut, avec les gens du fédéral. Et, normalement, en conférence fédérale-provinciale, il y a une démarche pour que le gouvernement fédéral investisse de l'argent aussi, conjointement avec les provinces, dans le secteur des transports, plus particulièrement du transport routier. Et c'est, j'imagine, des questions qui vont être abordées, comme le soulignait M. le ministre tout à l'heure. Mais on en est rendu là. Les ententes prennent fin cette année, les ententes fédérales-provinciales.

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

M. Fournier: M. le Président, on a parlé de l'échéancier ou de ce qui se faisait dans l'année avec le 1 400 000 \$. Ce qui m'intéresse particulièrement, c'est de savoir ce que vous avez dans votre canevas pour les années à venir. On parle d'un très gros investissement, qui est d'ailleurs souhaité. Je suis mon collègue de Salaberry-Soulanges. Le ministre sait que c'est au-delà de la partisanerie, ce dossier de la 30, et nous poussons tous, dans la région, pour qu'elle puisse se faire le plus tôt possible. D'ailleurs, j'interviendrai cette semaine auprès de l'Environnement pour voir si le certificat d'autorisation de réalisation a été émis. À ce que je sache, il ne l'a pas encore été, mais il faudrait bien que ça se fasse, puisque ça a déjà été promis pour avant Noël.

Ce qu'il m'intéresse de savoir — et je pense que les populations de plusieurs comtés veulent le savoir: Quel est votre plan de match pour terminer la 30, autant le segment Candiac—Sainte-Catherine, si on veut? C'est quoi, l'échéancier qu'on se donne pour toutes les étapes qui viennent, pour dire que l'asphalte va être telle année, et le montage financier sera donc prêt en conséquence? Même chose pour l'autre tronçon, Châteauguay—Les Cèdres. C'est quoi, le plan de match? C'est quoi, l'horizon? Quelles sont les étapes à franchir pour arriver à ce qu'on puisse dire à nos commettants... Et je trouve que c'est un excellent dossier, d'ailleurs, parce que ça permet de dire à la population: Voyez-vous, à Québec, il n'y a pas que de la chicane, il y a des partis politiques qui, sur des enjeux, n'ont pas la même idée mais, sur d'autres enjeux, partagent le même point de vue. Et donc, c'est une belle preuve, ça, à faire à nos concitoyens sur la place des élus et sur le travail qui se fait ici. Alors, je vous tends la perche, M. le ministre. Aidez-nous à redorer notre blason à tous et dites-nous clairement quel est le plan de match pour terminer la 30.

M. Chevette: Quelle gentillesse, ce matin!

M. Fournier: C'est à chaque fois, M. le ministre, c'est à chaque fois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Fournier: De votre côté, c'est moins.

M. Chevette: Je ne vous reconnais plus. Non, blague à part, le premier ministre, d'abord, a rencontré durant la campagne électorale des intervenants du milieu, et lui-même sera présent la semaine prochaine, lundi prochain, auprès de ces mêmes intervenants du milieu. Je vais laisser au premier ministre le soin, s'il a des annonces à faire, de les faire avec eux. Personnellement, je suis en grand déménagement lundi le 3 et je suis remplacé par M. Trudeau, je crois, et M. Saint-Jacques et mon chef de cabinet. Le premier ministre sera sur place et a des commentaires à faire aux intervenants du milieu.

L'échéancier. Vous savez très, très bien que, quand il y a des études d'impact à faire, on ne peut pas fixer de délai précis. Vous seriez le premier à vous lever en Chambre puis à me citer ou à citer *Le Soleil* de Valleyfield. C'est-u au printemps 1999 ou au printemps 2000 que va se réaliser telle action, telle action? Je suis prudent là-dessus, et vous apprendrez à l'être sans doute au cours de votre carrière. Donc, je vous dis tout de suite que je ne m'engagerai pas dans un échéancier très précis, mais, la route 30, ça deviendrait le second lien est-ouest. On sait qu'on a un seul lien est-ouest, c'est la métropolitaine. On sait très, très bien cela.

Il y a des interrogations qui ne sont pas tranchées, entre autres: est-ce qu'on peut offrir ça sous une forme de partenariat, par exemple? On sait qu'il y a deux projets, non terminés, de routes assez intéressantes: la 25 et la 30. On a beaucoup de propositions qui nous viennent de part et d'autre sous forme de partenariat. J'ai rédigé un mémoire au Conseil des ministres qui sera étudié dans les semaines qui viennent pour savoir: est-ce qu'on... Ça pourrait conditionner complètement l'échéancier, si j'y vais en partenariat ou si je n'y vais pas en partenariat. Si je n'y vais pas en partenariat, je dois y aller en fonction des budgets qui me sont assignés annuellement. Si j'y vais en partenariat, ça peut être différent. Ça peut accélérer des travaux de construction, parce qu'on utilise la formule BOT, par exemple, construction, opération, transfert.

Après X années, ça suppose qu'il pourrait y avoir, par exemple, une voie payante, deux non payantes, etc. Il y a toutes sortes de formules envisagées. Il y a des formules qui nous ont été soumises par le privé, que je veux soumettre au Conseil des ministres avant d'arriver à un échéancier final puis dire: Voici le plan. C'est un plan quinquennal ou un plan décennal, ou bien... Je ne sais pas, là, comment on le présentera, mais c'est une somme, vous le savez très, très bien, il y a environ... On parlait de 500 000 000 \$ et plus tantôt, pour la 30. La réfection du Métropolitain, c'est plus que ça un peu, la réfection de l'autoroute Ville-Marie, le boulevard Cavendish. Il faut bâtir un plan de transport qui tienne compte véritablement de l'amélioration de la fluidité, qui permette une meilleure qualité de transport des marchandises et des personnes au Québec. C'est très sérieux comme projet. Donc, ça fait partie de toute notre étude du plan de transport de la grande région métropolitaine de Montréal. Et j'ose espérer qu'on pourra donner des réponses cet automne de façon plus précise, j'espère.

M. Fournier: Je sais que le temps file.

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît.

M. Fournier: Je conclus simplement pour dire au ministre que l'étude d'impact et le BAPE, et tout ça, c'est une opération terminée pour le segment Châteauguay—Les Cèdres. Alors, je ne veux pas vous reprendre, mais je me sens...

M. Chevette: Non, non, je comprends. Mais il reste des études d'impact à faire sur la route 30. C'est ça que je vous...

M. Fournier: ...néanmoins un peu obligé. Ce que vous avez pris pour un manque de prudence n'est rien d'autre que de la ténacité, puisque nous croyons que ça fait assez longtemps qu'on l'attend, et c'est de tous les côtés de la Chambre qu'on pousse le ministère à avancer. Je peux bien comprendre que le premier ministre doit se garder une marge de manoeuvre pour les annonces. Nous avons très hâte à lundi prochain. Merci, M. le Président.

M. Chevette: Bien, j'espère qu'il va y en avoir... Je sais que le premier ministre sera sur place, mais je vous dis tout de suite, en ce qui me concerne, ce n'est pas une question de hâte. Je pense qu'on pourra faire en quatre, cinq ans ce que vous n'avez pas pu faire en neuf ans.

M. Fournier: Oui. Vous étiez là aussi, M. le ministre, à l'époque, parce que c'est un dossier qui fait 30 ans.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. La commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 10)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance ouverte. La commission des transports et de l'environnement se réunit afin de poursuivre, cet après-midi, l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1999-2000.

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

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Lachance): Aucun remplacement, très bien.

Alors, je vous signale que, par rapport à l'enveloppe de temps qui nous avait été impartie, nous avons actuellement un retard qui est d'environ 36 minutes. Comme nous allions terminer aux alentours de 17 heures,

dépendamment de l'évolution de nos travaux, ça pourrait très certainement dépasser les 17 heures pour terminer nos travaux. M. le député de l'Acadie.

Zones exclusives de remorquage à Montréal

M. Bordeleau: Juste avant de laisser la parole à mon collègue le député de Papineau, je veux juste vous rappeler, M. le ministre, il y a deux semaines, quand on s'est rencontrés, vous deviez peut-être nous apporter de l'information supplémentaire concernant deux points. Je ne sais pas si vous allez avoir l'occasion de pouvoir me donner l'information cet après-midi avant la fin des travaux. C'était concernant la formation pour le taxi, là, à laquelle je fais référence, formation qui coûtait 1 000 \$, vous avez dit que vous n'étiez pas informé et que vous iriez chercher l'information.

L'autre question, c'était concernant les zones exclusives dans la région de Montréal pour le remorquage. Je vous avais demandé si c'était exact qu'il y a deux compagnies, actuellement, qui ont des contrats d'exclusivité, et qui se seraient vu reconduits sans avoir été soumis aux appels d'offres, pour des zones, à ce moment-là, beaucoup plus larges que celles où ils avaient juridiction en fonction d'un contrat qui avait déjà été donné dans le passé. Alors, il y avait ces deux points là. Je vous laisse...

M. Chevette: Sur le point deux, je peux vous dire tout de suite que, oui, j'ai donné même des directives, qu'avant de signer tout nouveau contrat je voulais voir le dossier au complet. Même, j'ai demandé à un de mes attachés politiques de communiquer avec vous pour, là, la possibilité, avoir votre correspondance également.

M. Bordeleau: Oui, c'est fait, ça a été...

M. Chevette: J'ai considéré le point suffisamment sérieux pour aller très loin dans mon investigation.

M. Bordeleau: ...parfait. Alors, il restera le premier point.

Coût de la formation des chauffeurs de taxi

M. Chevette: Quant aux 1 000 \$ pour le taxi, on va demander et faire venir les fiches, qui sont en préparation.

M. Bordeleau: Parfait. Alors, je laisse la parole à mon collègue de Papineau.

Le Président (M. Lachance): Oui, je comprends que vous laissez le président accorder la parole au député de Papineau. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: C'est ce que je disais, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien, M. le député de l'Acadie. M. le député de Papineau, bienvenue à cette commission.

Identification des priorités dans la MRC de Papineau

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Deux petits points, M. le ministre, que je voudrais discuter avec vous. Le deuxième sera l'autoroute 50. Le premier, ce sera sur les budgets qui ont été transmis, si vous voulez, ou dépensés dans la MRC de Papineau. La MRC de Papineau, dans un article dans le journal dernièrement, disait que, à partir d'une analyse qu'elle a effectuée, le comité de transport de la MRC de Papineau — les élus ont un comité de transport depuis, en tout cas, que, moi, je suis là, en 1989 — a constaté que le ministère favorise les investissements dans les routes interrégionales, routes 148, 309, 323, sur le territoire plutôt que celles qui font l'objet des priorités de la MRC de Papineau. Avant 1994, il y avait un comité, M. le ministre, dans la MRC Papineau, qui décidait des priorités dans la MRC Papineau, et les argentés étaient dépensés versus ces priorités-là. Depuis 1994, le ministère du transport régional ne prend pas ces priorités-là, de la MRC, pour investir l'argent.

Alors, il y a toutes sortes de statistiques, que je ne veux pas répéter, mais je sais que ces gens-là ont rencontré — j'étais présent — le directeur régional, M. Roy, qui, lui, clairement indiquait que les priorités ou les argentés qui étaient dépensés étaient dépensés directement et décidés par les gens de Québec. Alors, je sais qu'antérieurement ces argentés-là, dans la MRC Papineau... Ce n'est pas tout le comté de Papineau, là. Je voudrais être bien clair, parce qu'il y a la Communauté urbaine, il y a aussi une partie de la MRC des Collines... En passant, j'aimerais signaler la présence d'un des maires, M. Ronald Villeneuve, de Notre-Dame-de-la-Salette. Salut, Ronald!

Alors, j'aimerais savoir de votre part, M. le ministre... Est-ce qu'il serait possible, de votre part ou avec les gens de votre ministère et des ministères de la région, avant que ça aille plus loin puis qu'il y ait des guerres pour absolument rien, que le ministère du transport régional regarde sérieusement, dans l'avenir, de pouvoir rencontrer les gens? Et, moi, je dois vous dire qu'en tout temps j'ai respecté les demandes du comité de transport de la MRC. C'est eux qui faisaient les priorités, c'est eux qui décidaient où les argentés étaient pour être dépensés, sans que le député demande: Ne mets pas ça là, va là. On a toujours suivi ça. Depuis 1994, il semble y avoir un problème. Alors, il serait-il possible, trop tard pour cette année, mais que, pour l'an prochain, une fois que les budgets vont être sur la table, les montants d'argent qui vont être décidés dans la région de l'Outaouais, la MRC de Papineau, par son comité de transport, puisse montrer aux dirigeants de votre ministère dans notre région quelles sont vraiment les priorités de la MRC de Papineau?

M. Chevette: Bon. Tout d'abord, comme ministre des Transports, j'ai cru comprendre que la responsabilité ministérielle de chaque plan de transport relevait du ministre, qui pouvait soumettre son plan à une consultation, mais qui en avait... le processus décisionnel ultime appartenait au ministre des Transports. Ceci dit, vous m'avez écrit une lettre, à ce que j'ai su, également me décrivant ce phénomène, et avec des chiffres à l'appui. On me dit que le projet de réponse sera fait la semaine prochaine. Mais j'ai l'intention, effectivement, d'aller sur place même, dans l'Outaouais. Si on n'avait pas eu les crédits, on devait précisément, M. Saint-Jacques et moi, aller visiter la région de l'Outaouais, regarder ce qui se disait, ce qui se faisait puis ce qui pourrait se faire. Donc, c'est sans doute avant la fin de mai que ce sera fait. On va aller sur place.

M. MacMillan: ...si vous voulez.

M. Chevette: Pardon?

M. MacMillan: Je pourrai aller avec vous, si vous voulez.

M. Chevette: Ah! Je suis convaincu que vous allez être là quand je vais y aller, parce que je vais y aller un vendredi.

Mais je veux vraiment écouter les gens pour réaliser pleinement ma responsabilité de présenter un plan de transport. Je sais qu'il y a des demandes très précises dans cette région, comme partout ailleurs, d'ailleurs, mais il y a des plans qui sont... Il y a une route en particulier, ça fait plusieurs fois qu'elle m'est soulignée, McConnell-Laramée, qui m'est souvent ramenée, qui créerait une fluidité constante. C'est un bout de route qui n'est pas fait. Est-ce qu'il y a possibilité de voir ça différemment, par exemple par rapport à la conception originale, pour l'instant? Un genre de boulevard urbain coûte des fortunes, et vous savez qu'on n'a peut-être pas les moyens financiers de. Mais est-ce qu'on peut assurer un lien continu à court terme à des coûts raisonnables et faire en sorte qu'on rendrait service à la collectivité? C'est un peu tout ça que je veux voir sur place.

M. MacMillan: La MRC de Papineau, durant votre visite, on pourrait prendre un 25, 30 minutes de votre temps pour les rencontrer, juste pour expliquer comment on voyait ça. Parce qu'antérieurement, M. le ministre, je dois vous dire que ça allait bien. C'était les gens qui décidaient où étaient les priorités. Alors, il n'y avait pas de problème. Personne à Québec n'était accusé de quoi que ce soit, si vous voulez, et les choix étaient faits ensemble. Alors, ça serait le fun, peut-être, que vous puissiez juste prendre une demi-heure pour rencontrer le préfet et le comité de transport, juste pour qu'ils émettent leur opinion. Je pense que, de là, on pourrait prendre une entente avec ces gens-là et que ça réglerait le problème une fois pour toutes.

M. Chevette: C'est beau.

Prolongement de l'autoroute 50

M. MacMillan: O.K. L'autre point, bien, je vous l'ai mentionné. C'est la fameuse autoroute 50, qui, depuis 1960, il y a toutes sortes de travaux qui ont été faits et parfaits. Et je dois vous le dire avant que vous me le disiez, là, je suis assez honnête en politique pour vous dire que les travaux ont été réalisés par le gouvernement, non pas par nos gouvernements, je n'ai pas peur de le dire. Mais je dois dire aussi, par exemple, que, pour aller aux travaux, ça avait été fait par le gouvernement libéral, antérieurement. Alors, ça a été un bon travail d'équipe.

Mais on a annoncé antérieurement, par votre prédécesseur, M. Brassard, et on m'avait demandé dans le temps, M. le ministre, dans mon langage à moi, de ne pas chialer pendant un an, pour laisser les travaux par tout le monde, pour qu'on puisse annoncer les travaux du contournement de Buckingham et aller jusqu'à Thurso pour l'année 2003. Je veux juste vous faire confirmer, avant d'ajouter autre chose après, que c'est dans vos intentions, vous, comme ministre des Transports de continuer cette promesse qui avait été demandée par tout le monde, d'aller au moins jusqu'à Thurso en l'an 2003.

M. Chevette: Je pense qu'il y a une programmation de faite. C'est le tronçon 309, à Finlay.

M. MacMillan: Chemin Finlay, contournement de Buckingham, 1,8 km. Bâti et payé par le fédéral.

M. Chevette: Oui.

Une voix:

M. MacMillan: Sûrement. On en profite.

M. Chevette: On commence par là.

M. MacMillan: Oui. O.K. Mais, mon point de vue, c'est parce que, quand on arrive au chemin Finlay, M. le ministre, on arrive dans un «dead end» encore. On ne peut plus aller à nulle part, là. Il y a... Je ne sais pas le nombre de camions qui passent sur la rue principale à Buckingham. Alors, on veut juste faire sûr que ce qui avait été dit et décidé par tous les intervenants, jusqu'à Thurso en 2003, que les possibilités sont là, et dans la programmation aussi.

Une voix: ...

M. MacMillan: Oui, pas de problème.

(Consultation)

M. Chevette: ...répondre, parce que, techniquement, il y a une programmation. Est-ce que vous entendez par votre question... est-ce qu'on entend suivre le plan présenté par M. Brassard?

• (15 h 20) •

M. MacMillan: Déposé par votre prédécesseur.

M. Chevette: Par M. Brassard?

M. MacMillan: Oui, qui disait que contournement de Buckingham jusqu'à la 309...

M. Chevette: O.K. Je vais laisser répondre monsieur...

M. MacMillan: ...que le contournement soit fait, et jusqu'à Thurso, la 50, après. C'est ça qui avait été déposé, dans le temps, par M. Brassard et le ministre régional du temps, M. Simard.

M. Saint-Jacques (Paul): Paul Saint-Jacques, sous-ministre adjoint, Direction de l'Ouest et de Montréal.

Le plan qui a été déposé est en marche. C'est celui-là qui est suivi actuellement. Alors, on entame, cette année, dans la poursuite des études, deux choses: On entame les plans et devis pour le contournement de Buckingham. Alors, on met, cette année, 1 000 000 \$ et quelques en études là-dessus.

M. MacMillan: 1 800 000 \$.

M. Saint-Jacques (Paul): Et on entame aussi les études pour finaliser le corridor jusqu'à Lachute.

M. MacMillan: O.K. Bonne nouvelle.

M. Saint-Jacques (Paul): Donc, ça, c'est...

M. MacMillan: Mais il avait annoncé des travaux jusqu'à Thurso aussi, par exemple.

M. Saint-Jacques (Paul): Oui. Alors, la première étape de ce qu'il annonçait, c'est jusqu'à Thurso. C'était scindé en deux.

M. MacMillan: Oui.

M. Saint-Jacques (Paul): Contournement de Buckingham, puis ensuite de Buckingham à Thurso.

M. MacMillan: C'est ça.

M. Saint-Jacques (Paul): Alors, ces choses-là sont en marche. Mais l'effort actuellement est mis au niveau des plans et devis sur le contournement de Buckingham.

M. MacMillan: O.K. Juste un petit point. C'est parce que ça cause des problèmes. Il y a des expropriations qui se font à cause du contournement de Buckingham, puis il y a des gens que ça fait... La plupart des gens qui demeurent là, ça fait 25, 30 ans, et même, des familles, 100 ans qu'elles demeurent là. Mais les gens ont rencontré les gens du ministère des Transports. Il semble que tout va bien de ce côté-là. Il n'y a pas de

problème. Mais est-ce qu'on peut les aviser plus rapidement, parce que ces gens-là ont la chance peut-être de prendre leur maison puis de l'amener ailleurs dans le même entourage ou se faire défrayer les coûts.

Est-ce qu'on peut... Je ne dis pas que ce n'est pas fait, là, mais, le plus rapidement possible, aviser ces gens-là, une fois que la décision va être prise, et dire: Bien, oui, finalement, on va passer chez vous? Même si c'est en 2003 ou en 2004, pour que ces gens-là puissent se préparer, regarder pour d'autres lots, ou quoi que ce soit. C'est juste — je ne sais pas comment on pourrait appeler ça — par respect pour ces gens-là qui depuis nombre d'années demeurent dans ces régions-là, parce que c'est en campagne complètement, puis c'est des familles de génération en génération qui demeurent là.

M. Chevette: Ça, c'est une directive qu'on peut donner effectivement pour que... Il y a un aspect humain dans cela.

M. MacMillan: Et voilà! Les gens ont bien pris ça, là, à ma grande surprise, je dois dire, parce que ce n'est pas facile pour des gens qui demeurent toute leur vie et leurs enfants. Mais, s'ils peuvent planifier pouvoir acheter leurs lots, puis, etc., je pense que ça aiderait à...

M. Saint-Jacques (Paul): Du côté du contournement de Buckingham, là, ce qui va être réalisé d'abord, ça, le plan d'expropriation est en train de se terminer, et ces gens-là vont être avisés dans les mois qui viennent, rapidement. Sur le restant, ça va dépendre de l'autorisation qu'on aura du ministre de l'Environnement, du nouveau corridor.

M. MacMillan: O.K. Ça, c'est un autre débat.

M. Saint-Jacques (Paul): Et là on enclenchera les études plus précises du corridor, et dès que — et votre suggestion est bonne — on pourra finaliser le corridor, on pourra aviser ces gens-là.

Implantation de postes de péage sur les autoroutes

M. MacMillan: Juste une petite question, si vous me permettez, M. le Président. L'autoroute payante, M. le ministre, depuis cinq, six ans, j'en parle, là, pour aider le débat, je fais comme tout le monde. On veut avancer dans ce débat-là, on veut l'avoir, l'autoroute 50. Puis ce n'est pas un débat qui est populaire. Durant l'élection, on m'en a parlé. Beaucoup de gens n'étaient pas d'accord avec ça. Mais, anciennement, il y a des gens qui ont dit: Bien, écoute, on est... Moi, il y a une firme d'ingénieurs, que j'ai rencontrés à plusieurs occasions, qui sont en train d'étudier la possibilité pour voir si ce serait rentable, même dans une autoroute où il n'y a pas 15 000 autos qui passent régulièrement — et la rentabilité est de 10 000 autos et plus, on sait tout ça, là. Est-ce que c'est possible de continuer même à la regarder, d'après vous, M. le ministre?

Si, à un moment donné, le gouvernement du Québec, dans deux ans ou trois ans, une fois que tous les plans seront prêts puis qu'on pourra aller de l'avant... Ça fait assez longtemps que les gens... S'il y avait une possibilité d'un partenariat privé avec le gouvernement, ou quoi que ce soit, au moins pour la construire puis la financer sur 20 ans ou 25 ans — comme, d'après moi, ça devrait être fait, puis qu'on n'avait plus de construction — est-ce que vous regardez un peu ça, les autoroutes payantes, M. le ministre?

M. Chevette: Oui, j'ai un mémoire de prêt, d'ailleurs. Étant donné que cette discussion-là se fait depuis plusieurs mois au Québec — elle ne se fait pas seulement sur votre route, elle se fait sur la 25, sur la 30 — j'ai décidé, oui, d'aller au Conseil des ministres pour essayer d'avoir une décision du Conseil. Aussi longtemps qu'on n'a pas de décision du Conseil, c'est difficile de discuter de partenariat, parce qu'il y a une question de principe. Vous savez qu'il y en a... Comme vous dites, c'est controversé chez les citoyens, parce qu'il y en a qui disent: Vous avez enlevé le péage et vous voudriez le remettre. Par contre, à certains endroits, ils disent: Bon, bien, écoutez, s'il y avait une voie payante puis quelqu'un, avec les nouvelles technologies, pourrait filer, puis l'enregistrement se fait automatiquement, etc.? Ce n'est pas impossible, tout ça, maintenant... Puis je vais y aller, d'autant plus que l'Ontario vient maintenant de procéder à la vente de la 407 à des Québécois, précisément.

M. MacMillan: À gros profits pour le gouvernement.

M. Chevette: Donc, d'ici quelques semaines, je devrais avoir une discussion au Conseil des ministres, et je vous reviendrai là-dessus.

M. MacMillan: Alors, j'aimerais juste mettre, si vous voulez, dans les priorités, l'autoroute 50, pour les postes de péage. Moi, je serais prêt à défendre ça. Il arrivera ce qui arrivera, mais je serais prêt à le défendre, parce que, si c'est le seul moyen que, nous, dans l'Outaouais, on puisse l'avoir, l'autoroute, à un prix raisonnable... Mais je pense que les gens, beaucoup de gens seraient peut-être prêts à embarquer dans un genre... Même la MRC pourrait devenir un partenaire pour emprunter, si vous voulez, si le gouvernement ne peut pas. C'est des affaires qu'on pourrait regarder. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Papineau. M. le député de La Peltrie.

Plan de transport de l'agglomération de Québec (suite)

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. M. le ministre, lors de votre allocution au début de nos travaux sur les crédits budgétaires, vous avez mentionné

que le ministère entreprendra sous peu l'élaboration d'une politique des transports. Alors, j'en suis très heureux, parce que cela va couvrir l'ensemble des aspects qui concernent les différents modes de transport, entre autres le transport des personnes, maritime, camionnage.

Je pense que ça tombe très à point, cette nouvelle politique là, et puis parce que ça va dans le même ordre d'idées... En 1996, dans le cadre du forum sur les priorités régionales, ici, dans la région, on avait formé plusieurs tables sectorielles en vue de la préparation du Sommet sur l'économie et l'emploi. Et j'étais le président de la table Transport. Puis, une des recommandations qui étaient sorties de cette table-là, c'était justement qu'au niveau régional, ici, il y ait un comité qui se penche justement sur l'ensemble des modes de transport, en termes de développement, au niveau de la région de Québec. Donc, ça va dans le même sens qui avait été souhaité par ce comité de transport là et, actuellement, au niveau du comité de transport régional qui existe ici, au niveau de la région de Québec, depuis 1992, qui avait été mis sur pied par l'ancien gouvernement et dont le mandat spécifique était de travailler à la préparation d'un plan de transport pour la région de Québec, qui devait être déposé en 1995.

Alors, vous savez que la manière dont c'est constitué... Il y a un comité d'élus et il y a aussi un comité de directeurs, qu'on peut appeler. Le comité des élus, c'est tous les élus municipaux de la grande région de Québec, incluant Chaudière-Appalaches, et le comité de directeurs, il est composé de représentants, c'est-à-dire des fonctionnaires soit du ministère des Transports, des Affaires municipales et autres. Selon les sources, et j'aimerais qu'on me corrige si je fais erreur, dans les faits, la dernière réunion du comité des élus — je dis bien le comité des élus — date de juin 1995, alors que celle du comité de directeurs remonte au mois d'avril 1997. Là, le plan de transport, le ministre délégué aux Transports nous a informés cet avant-midi comme quoi il entendait le déposer dans les prochaines semaines.

Qu'est-ce qui fait que le comité des élus, qui devait aussi travailler en collaboration avec le ministère pour le plan de transport, n'ait pas été vu depuis 1995, ou réuni? Est-ce qu'il y avait eu consensus, à ce moment-là, sur les principaux volets du plan de transport? Le comité de directeurs, lui, remonte à avril 1997. Alors, ce plan de transport qui va être déposé dans quelques semaines, s'il y a des consultations qui ont été faites dans les années 1995 et aussi, bien sûr, 1997, pour plusieurs années dans le futur, ce plan de transport là, est-ce que, là, ça va être un plan de transport qui vient du milieu, qui aura été élaboré, ou encore où le milieu aura eu son mot à dire, si vous voulez, dans ce plan de transport là?

• (15 h 30) •

Moi, j'ai de la misère à imaginer comment le plan de transport peut être à date aujourd'hui, lorsqu'il sera déposé, alors qu'il y a des consultations qui n'ont pas été faites au niveau de ces comités-là depuis quelques années. J'aimerais avoir un petit peu d'explications ou de l'information relativement à la démarche qui a été faite avec ces comités-là.

M. Chevette: Je ne suis pas sûr que je comprends le sens exact de la question. Vous avez commencé par nous féliciter sur la politique des transports.

M. Côté (La Peltre): Oui.

M. Chevette: Bon. Ça, on vous dit merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Pour le plan de transport, maintenant...

M. Côté (La Peltre): Oui.

M. Chevette: ...mon collègue, ce matin, vous a dit que, lorsqu'on a ouvert le dossier des plans de transport, que ce soit Québec, Montréal ou ailleurs, on a découvert en cours de route, après avoir rencontré la CUQ... J'étais avec mon collègue quand on a rencontré la CUQ. On m'a dit qu'on avait des inquiétudes quant au processus d'équité, parce que — je vais vous donner un exemple — dans le plan de transport de Québec, la contribution municipale baissait après deux ans, je crois, alors que, partout dans l'ensemble du Québec, la quote-part du transport en commun augmente.

M. Côté (La Peltre): Ce que je veux dire, ce n'est pas du projet Interrives que je parle, moi, là...

M. Chevette: Ah! Ça, c'était l'Interrives.

M. Côté (La Peltre): ...c'est du plan régional de transport.

M. Chevette: O.K. Correct. Donc, vous parlez du plan de transport de Québec?

M. Côté (La Peltre): Oui.

M. Chevette: Les premiers informés, on a dit que ce seraient les députés, les élus municipaux, puis les intéressés. Ça suppose la Commission de la capitale, dans votre cas, etc., les commissions de transport. Mais on va faire pareil à Montréal qu'à Québec, et ça, on pense que c'est un processus normal.

Mais, pour ce qui est des plans de transport, vous savez que ça suppose des gros argents, ça, en dessous de ça. Il faut donc aller au Conseil des ministres. Je ne suis pas capable de payer le Métropolitain, moi, dans mes crédits annuels. Autrement, je vais dire comme le vieux, vous allez vous promener d'un nid-de-poule à l'autre, si on prend tout l'argent pour le mettre sur le Métropolitain. Il faut donc des argents supplémentaires, qu'il faut aller chercher au niveau de la réalisation des plans de transport.

Puis, quant à l'Interrives, il vous a donné ce matin les principes qui nous guidaient...

M. Côté (La Peltre): Oui, ça, c'est l'autre volet, ça.

M. Chevette: ...l'équité.

M. Côté (La Peltre): C'est clair, ça. C'est parce que, moi, ce que je trouvais, s'il n'y a pas eu de consultations qui ont été faites depuis 1995 ou 1997 relativement au plan de transport, puis qu'aujourd'hui on le présente, il me semble qu'il s'est écoulé déjà deux ans depuis les dernières consultations avec les comités, soit le comité des élus et le comité directeur. C'est à cet effet-là, moi, que je me dis: Est-ce qu'il va y avoir d'autres consultations? Une fois déposé, est-ce qu'il va y avoir d'autres consultations qui vont se faire par la suite?

M. Baril (Arthabaska): Vous avez soumis vous-même, M. le député, que, dans ça, certaines municipalités avaient des intentions ou des intérêts. Il y en a qui parlent: Si on développe un tel réseau, ça va être l'étalement urbain, ça va nuire à un autre, tout ça. Moi, je ne peux pas vous répondre pourquoi, depuis 1997, ces gens-là n'ont pas été consultés, mais je peux vous dire que les fonctionnaires du ministère des Transports travaillent quand même sur le dossier et sur le projet, qu'on est en train de l'élaborer. Et, quand on aura une proposition bien concrète à faire, dans les mois qui viennent, nous allons informer la population, les gens du milieu, les maires, les députés, la Commission de la capitale, tout le monde va être informé pour connaître leurs propositions. Et ça ne se fera pas à l'aveuglette, ça ne se fera pas à la noirceur, ça ne se fera pas les portes closes; on va le dévoiler puis on va écouter ce que les gens vont dire.

M. Côté (La Peltre): Merci.

M. Chevette: Puis il n'y aura pas deux consultations après, ça va être la seule.

M. Côté (La Peltre): Pardon?

M. Chevette: Il n'y aura pas une autre consultation après. On va faire une proposition, on va écouter les gens, puis on va prendre une décision.

M. Côté (La Peltre): O.K.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça. Il faut trancher, à un moment donné, hein.

M. Gagnon: M. le Président.

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

Réfection de la route 389

M. Gagnon: Merci, M. le Président. M. le ministre, le 25 novembre dernier, il y avait des représentants du ministère des Transports du Québec, du ministère des Transports de Terre-Neuve, des élus du Labrador, des élus du Québec aussi qui se sont réunis à

Fermont pour parler et de la route 389 et de l'autoroute 500, la Translabradorienne. Les élus des deux côtés de la frontière, avec tous les représentants qui étaient là, ont convenu de poursuivre les démarches auprès des instances, qu'elles soient d'Ottawa ou de Québec et de Terre-Neuve, pour s'assurer que ce lien transnational puisse voir le jour de façon correcte.

Je voudrais vérifier auprès de vous votre intention, suite aux démarches qui avaient été effectuées par votre prédécesseur en juillet 1997, M. Brassard, alors qu'il s'adressait aux autorités fédérales pour la reconduction du Programme stratégique d'amélioration routière et l'inclusion de la route 389, pour voir quels sont les développements qu'il y a eu de ce côté-là, s'il y en a eu. S'il n'y en a pas eu, quelle démarche entendez-vous prendre, entendez-vous poser pour assurer le milieu nordcôtier que cette route transnationale verra le jour le plus rapidement possible?

M. Baril (Arthabaska): Comme, sur ce dossier... je prends connaissance de la note, là. On dit que ce dossier a été déclaré prioritaire lors du sommet de la Conférence socioéconomique 1988, donc on voit bien «1988», là, ce n'est pas 1998. Ça fait un bout de temps, hein!

M. Gagnon: Dix ans plus tard, il y avait un consensus transfrontalier qui s'établissait aussi pour rappeler la nécessité de cette route-là, en rappelant également les argents que le fédéral avait mis en 1997, avec une entente avec Terre-Neuve pour la réfection de la Translabradorienne. Il y avait un montant d'environ 340 000 000 \$ qui avait été mis là-dedans, et ça comprenait l'échange de certains navires, du côté de Terre-Neuve, mais il y avait quand même près de 200 000 000 \$ qui étaient projetés pour la Translabradorienne, l'autoroute 500. Et, ce qui est recherché, c'est afin d'éviter que cette route-là débouche sur une «swamp» ou sur un marécage, ou sur une route qui est très cahoteuse, que le Québec en mette autant, mais avec le même niveau d'assistance du fédéral.

M. Baril (Arthabaska): Oui, effectivement, mais M. Collenette, le ministre des Transports du Canada, à la Chambre des communes, a fait mention, justement, que la route 389 fait partie du réseau national. Et, si des montants d'argent étaient alloués à un fonds fédéral d'investissement routier, la route 389 pourrait en bénéficier. Une déclaration qu'il a faite à la Chambre des communes. Mais, comme on en a parlé cet avant-midi, il y a des possibilités... C'est-à-dire que M. Collenette a fait une demande au ministre des Finances fédéral pour une somme totale de 8 000 000 000 \$, qui lui a été refusée. Donc, ça reste, pour le gouvernement fédéral, je dirais, encore des vœux ou des souhaits, mais on n'a pas de confirmation concrète de l'investissement du gouvernement fédéral.

Par contre, il y a déjà eu 1 800 000 \$ d'investis à la correction de différentes courbes et de traverses à niveau tout au long du parcours. Au début, aussi, il y avait

Hydro-Québec qui était censé participer à l'investissement, à l'amélioration de cette route, la 389. Maintenant, il semblerait que ce serait moins certain, selon les informations que j'ai devant moi. Là-dessus, on dit: Hydro-Québec est à réévaluer la réalisation du projet de détournement des rivières. Oui, vous voulez...

M. Gagnon: En fait, moi, ce que je vous demande, ce que je voudrais qu'on précise, d'abord, vous, comme titulaire du ministère des Transports, que la route 389 devienne l'axe principal pour avoir accès au Labrador terre-neuvien, est-ce que c'est ce que vous privilégiez, d'une part? Dans un second temps, quelles sont les interventions que vous faites pour assurer le milieu nord-côtier que les travaux vont effectivement se réaliser?

• (15 h 40) •

Je voudrais vous ajouter aussi que, ce qui m'avait un peu surpris le 25 novembre dernier, c'est de voir la volonté, également, des gens du Labrador terre-neuvien: réclamer que les autorités fédérales mettent dans cette artère-là, dans ce lien routier là, des sous comme pour n'importe quelle autre autoroute.

M. Baril (Arthabaska): Quand j'ai été visiter chez vous, sur la Côte-Nord, je me suis aperçu que, sur la partie du tronçon sud, là, il n'y avait pas unanimité dans le milieu.

M. Gagnon: Ce que je vous indique là-dessus, c'est qu'il y en a eu un, consensus, qui a été établi le 25 novembre dernier, avec des gens de Terre-Neuve, avec des élus de ce côté-ci de la frontière, pour d'abord reconnaître que la 389 est le chemin d'accès principal au Nord. Avant d'aller se perdre dans les chemins de traverse, d'abord, organisons-nous...

M. Baril (Arthabaska): Ça, si vous m'aviez laissé finir, M. le député de Saguenay, j'y serais arrivé. Quand j'ai commencé à dire que je me suis aperçu qu'il n'y avait pas unanimité chez vous, c'était entre les gens de Sept-Îles et les gens de Baie-Comeau. L'entente ou le consensus qu'il y avait eu en novembre 1998, c'était à l'effet qu'on devait investir principalement sur la route principale, donc vous dites la 389, avant d'investir sur une bretelle.

M. Gagnon: C'est ça. C'est parce qu'il faudrait corriger ça. Je peux vous déposer le compte rendu de la rencontre qui s'est tenue le 25 novembre 1998.

M. Baril (Arthabaska): Non, je ne doute pas. Non, non, c'est ça que je vous dis, là. Je vous dis que le consensus qui avait eu lieu en novembre 1998, c'était à l'effet que la priorité était d'investir sur la route, l'axe principal qu'est la 389, avant d'investir sur la bretelle.

M. Gagnon: O.K.

M. Baril (Arthabaska): C'était ça, le consensus.

M. Gagnon: C'est ça.

M. Baril (Arthabaska): Moi, ce que je vous ai dit, ce que j'ai constaté quand j'ai été rencontrer... Vous étiez présent, d'ailleurs. Je sais que vous contestiez les dires qui s'étaient prononcés là, mais je me suis aperçu que, en tout cas, il y avait un problème. Je ne dis pas, là, que, moi, je vais attendre que le problème soit réglé pour faire quelque chose. D'ailleurs, de toute façon, cette année, il y a quand même des investissements sur la partie sud de la 389. Maintenant, il y a des pourparlers actuellement — c'est-à-dire avec Hydro-Québec, les pourparlers, là? — pour la partie d'en haut, dans le bout de Fermont. Il y a des pourparlers avec Hydro-Québec pour voir quels sont les investissements ou les réparations qui se feraient là. Mais, mon intention à moi, M. le député de Saguenay... Je comprends très bien qu'on doive intervenir sur la route principale avant d'investir sur des bretelles; si la route principale est plus ou moins praticable puis qu'on investit sur les bretelles pour se rendre là, ça ne règle pas le problème, je crois.

Et il faut rappeler qu'à l'heure où on se parle il circule 150 véhicules par jour sur cette route-là. Je comprends qu'avec le potentiel de développement du Labrador dans les années à venir il y aura sans doute une augmentation sensible de la circulation. Mais, actuellement, nous devons constater quand même qu'il y a une circulation de 150 véhicules par jour. Bien entendu, le ministère des Transports... ou le ministre des Transports doit voir à essayer d'investir dans la construction, dans la réfection, au niveau sécurité dans les routes, entre autres, ou les autoroutes, où est-ce qu'il y a un débit journalier beaucoup plus important que celui-là. Mais, ceci dit, ça ne veut pas dire qu'on néglige la 389, mais les intentions du ministère sont de, oui, effectivement, faire quelque chose sur la 389.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, je regrette, mais votre période de temps est écoulée. Alors, si vous voulez revenir ultérieurement. M. le député de l'Acadie.

Demande de tarif réduit à la STCUM pour les étudiants

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Au niveau du transport en commun, il y a un certain nombre de représentations qui ont été faites par le milieu étudiant concernant une demande de tarif réduit à la STCUM pour les étudiants de tous âges. Puis on fait référence, dans les représentations qui ont été faites, à la pauvreté qui existe chez les étudiants. On dit: «Dans les derniers mois, des milliers de personnes ont signé des pétitions réclamant un tarif réduit pour tous les étudiants, et ce, sans discrimination d'âge. Les associations étudiantes universitaires et collégiales du Grand Montréal estiment que 23 \$ pour la carte autobus-métro mensuelle serait un coût raisonnable. Un tarif réduit allégerait le fardeau financier des étudiants, dont les ressources financières sont limitées. Par

contre, vous n'êtes pas sans savoir que la contribution du ministère des Transports du Québec au budget de la STCUM a été réduite de 150 000 000 \$ au cours des sept dernières années, soit une réduction de plus de 25 % du budget. Par conséquent, j'appuie la Coalition étudiante pour le transport en commun, qui réclame aux partis qui formeront le prochain gouvernement — ça a été fait durant la campagne électorale — de s'engager quant au financement d'une telle mesure sociale.»

Alors, cette lettre-là est signée du maire de Lachine. Il y a toute une série de lettres, que j'ai ici, là, qu'on m'a fait parvenir, qui sont signées par des étudiants. Et, notamment, aussi, il faut se rappeler que c'était dans le contexte de l'élection. Et je vais vous lire, par exemple, un extrait d'une autre lettre: «Par la présente, en appui aux démarches de la CETEC, Coalition étudiante pour le transport en commun, je demande au parti avec lequel je me présente à cette campagne électorale de s'engager à mettre sur pied une mesure de tarification étudiante à la STCUM pour les étudiantes et étudiants de tous les niveaux d'études.» Alors, cette lettre-là a été également signée par M. Alain Therrien, candidat du Parti québécois dans la circonscription de Marguerite-Bourgeoys — puis ça, c'était au moment de la campagne, le 18 novembre — ça a été signé par M. Yannick Proulx, candidat du Parti québécois dans la circonscription de Marquette, Monia Prévost, candidate du Parti québécois dans la circonscription de Chomedey, Yves Bernard, candidat du Parti québécois dans la circonscription de Verdun, Luc Labelle, candidat du Parti québécois dans la circonscription de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Alors, il y a effectivement des candidats du Parti québécois qui ont fait la promotion un peu de cette position-là au moment de la campagne. C'est un sujet qui est discuté depuis un certain temps, et j'aimerais savoir, concrètement, quelle est la position du ministre par rapport à ces représentations-là qui ont été faites concernant un tarif réduit pour les étudiants.

M. Chevette: Tout d'abord, les montants de la carte mensuelle, ça, c'est un choix des commissions de transport. Le gouvernement met à la disposition des commissions un certain budget; on subventionne l'achat d'autobus, on subventionne l'achat de métros à 100 %, on modernise le métro, on subventionne l'AMT, on subventionne à peu près tout le monde, là, sauf que, le fonctionnement, ça relève des commissions de transport, et c'est un choix. La commission de transport pourrait dire: Les adultes paieront x dollars de plus, puis les étudiants, ça sera x dollars de moins. C'est les résultats concrets de la réforme Ryan, me dit-on; donc, je serais heureux de vous entendre sur les résultats d'un de vos gars.

M. Bordeleau: Mais on fait référence, là-dedans, aussi au fait qu'il y a eu des coupures au niveau du transport en commun de la part du gouvernement, ce qui donne peut-être une marge de manoeuvre...

M. Chevette: Où sont les coupures dans le transport en commun? J'aimerais ça que vous me les indiquiez.

M. Bordeleau: C'est ce à quoi on fait référence ici. On dit: «Par contre, vous n'êtes pas sans savoir que la contribution du ministère des Transports du Québec au budget de la STCUM a été réduite de 150 000 000 \$ au cours des sept dernières années, soit une réduction de 25 % du budget.» Alors, est-ce que c'est exact ou...

M. Chevette: Mais, depuis 1993, il n'y a plus de subvention au fonctionnement. L'aide gouvernementale est au processus d'achat, d'immobilisations. Mais ce n'est pas le PQ qui a fait ça, c'est même vous autres.

M. Bordeleau: Mais, je veux dire, ces coupures-là, le fait qu'elles existent, ça donne peut-être moins de marge de manoeuvre ailleurs aux commissions de transport ou aux sociétés de transport pour établir la possibilité de mettre en place des tarifs réduits.

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: Je voudrais juste savoir: Est-ce que, au niveau du ministère — je comprends, là, que c'est de la responsabilité des sociétés de gérer ce dossier-là — il y a eu des représentations quelconques pour répondre aux engagements, par exemple, que prenaient... Parce que, ici, dans les engagements que prenaient les candidats du Parti québécois, ils disaient: «Je demande au parti avec lequel je me présente à cette campagne électorale de s'engager à mettre sur pied une mesure de tarification étudiante.» Alors, c'était durant la campagne, c'étaient des candidats du Parti québécois.

M. Chevette: Ce n'est pas le gouvernement qui peut mettre une tarification étudiante. On s'entend là-dessus? Est-ce qu'on peut revoir nos modes de participation? Ça, je ne dis pas non, là. On regardera, à mesure que se dégageront des marges de manoeuvre, si on ne pourrait pas faire mieux, mais, pour l'instant, depuis la réforme Ryan, on participe aux immobilisations, à l'équipement en général, et les sociétés de transport ou les commissions de transport s'occupent de la gestion, du quotidien, du fonctionnement.

Et ils auraient pu faire des choix, comme je vous l'ai dit tantôt. Un étudiant, ça aurait pu être 15 \$; les autres, au lieu de 50 \$, ça aurait pu être 60 \$. Je ne sais pas, moi. C'est un choix qu'ils pouvaient faire eux autres mêmes, sur leur propre territoire de Laval, de la Montérégie, de la STCUM ou de la STCUQ.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Je voulais juste signaler le fait de ces représentations-là. On verra si, à l'avenir, il y a des possibilités du côté du ministère.

• (15 h 50) •

Niveau des crédits affectés au transport adapté

L'autre aspect, qui est relié aussi au transport en commun, c'est plus spécifiquement par rapport au transport adapté. Il y a énormément de problèmes de ce côté-là. Il y a beaucoup d'insatisfaction, des représentations qui se font partout. J'ai des représentations qui me viennent de la région de Laval, de la région de l'Outaouais, de la région de la Rive-Sud.

Essentiellement, je vais essayer de résumer peut-être, à partir de certaines représentations qui ont été faites, la nature du problème. Dans un article où on traite de la STL, à Laval, on dit: «Les handicapés qui auraient à se déplacer pour aller à l'hôpital ou à leur travail seraient ainsi avantagés par rapport à ceux qui voudraient aller au cinéma ou à un centre commercial, par exemple — parce qu'on dit qu'on va restreindre ce qui serait acceptable. C'est que la STL consacre 1 900 000 \$ au transport adapté, à Laval. Pas moins de 75 % de cette somme est remboursé par le ministère des Transports du Québec. Les usagers eux-mêmes paient 16 % de la note, alors que la ville de Laval ne fournit que 9 %. Ainsi, la STL n'a consacré que 0,44 % de ce budget au transport adapté.»

Puis, la directrice de l'ALTA, l'Association lavalloise des usagers du transport adapté, nous dit: «On leur offre des services de loisir pour favoriser leur intégration sociale, mais ils n'ont pas le moyen de s'y rendre.»

Alors, il y a eu aussi, à ce niveau-là, une réaction de la part du ministre de Laval, dont on fait état dans un article du journal en date du 13 avril, où on dit: «Après avoir fortement critiqué la décision de la Société de transport de Laval de demander aux handicapés les motifs de leurs déplacements, le ministre David Cliche a annoncé, à la suite d'une rencontre avec la direction de cet organisme, qu'il soutient la STL dans ses intentions.»

Lors de cette réunion, le ministre s'est engagé à faire les représentations nécessaires afin que l'enveloppe consentie par le gouvernement du Québec pour le transport adapté à Laval soit majorée pour faire face à l'augmentation de la clientèle. Et je cite le ministre: «Dans l'intervalle, j'accueille avec soulagement la décision de la STL de ne pas imposer, à court terme, de plafond aux normes de transport autorisées.»

Alors, c'est la situation dans Laval. Je reviendrai avec d'autres éléments dans d'autres régions. Mais, ce qui est curieux dans cette situation-là, c'est que, bon, effectivement, on sait que les personnes qui ont besoin de transport adapté sont quand même très vulnérables, font face à des limites importantes, et que la possibilité de pouvoir se déplacer, soit pour aller travailler, soit pour avoir du divertissement, soit pour aller faire leurs achats, évidemment, c'est fondamental, dans le cas de ces personnes-là. C'est très important.

Et la première réaction du ministre Cliche était assez typique, de dire: Bien, ça n'a pas de bon sens. Il s'est un peu offusqué de ça. Il a des contacts avec les gens de la Société de transport de Laval et, à la suite de cette

rencontre-là, il comprend l'argumentation qui a été présentée. Il dit qu'il va faire des représentations au gouvernement du Québec pour que les budgets soient augmentés.

Et il conclut en disant: Je me réjouis que la STL n'applique pas actuellement la décision qu'elle avait prise antérieurement. Alors, je comprends sa satisfaction. Quand on n'applique pas ça, évidemment, c'est plus facile d'approuver la STL, compte tenu de la situation.

Mais, essentiellement, ce problème-là qui existe à Laval existe aussi dans l'Outaouais. L'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, qui rassemble 19 regroupements régionaux de promotion répartis à la grandeur du Québec, nous fait part des mêmes inquiétudes, des coupures au niveau du transport adapté.

On a des gens, ici, qui ont écrit au chef du Parti libéral et qui vous ont écrit, M. le ministre. Et je vais juste lire un extrait qui est un cas typique. On voit exactement qu'est-ce que ça veut dire: «Je suis quadraplégique nécessitant du transport adapté occasionnel. Depuis les derniers mois, j'ai vécu de mauvaises expériences lors de demandes faites trois jours à l'avance à Transpec, d'après l'horaire de réservation pour transport occasionnel, respectant 72 heures en vigueur.

«Depuis le 5 octobre 1998, à chaque demande, l'on me refuse ou l'on place mon nom sur une liste d'attente, souvent pour me faire dire que le transport est refusé. Vous n'êtes pas sans savoir comment sont pénalisées les personnes en perte d'autonomie réclamant des besoins essentiels, soit pour visites de santé, visites aux membres de la famille ou tout autre déplacement nécessaire pour nous offrir un minimum de qualité de vie. Le virage ambulatoire fait sortir les malades des institutions. Par contre, les services offerts sont loin d'être adéquats pour leur permettre l'intégration à la communauté.» Alors, c'est un cas de l'Outaouais.

Ici, un autre cas, sur la rive sud. «Les Lucioles de Saint-Hubert sollicitent votre appui afin de nous permettre d'avoir les services de transport adapté pour la participation de 31 personnes lors de nos repas communautaires. Vu les coupures des sociétés de transport de la Rive-Sud de Montréal, sans avertissement écrit, seulement une communication écrite, nous nous voyons privés de notre autonomie dans la vie de tous les jours.»

Alors, il semblerait, M. le ministre, qu'il y ait des problèmes importants de ce côté-là, et j'aimerais savoir exactement qu'est-ce que le ministère compte faire pour améliorer cette situation-là, de gens qui sont, au fond, pratiquement pris en otages actuellement, avec les restrictions qu'on amène au transport en commun. Il semblerait qu'on va commencer à demander aux gens pour quelle raison ils veulent se déplacer, puis on va mettre des critères à ce niveau-là. Et, vous savez, pour une personne handicapée, se déplacer pour aller à un travail, ou se déplacer pour aller faire ses achats, ou se déplacer pour avoir certains divertissements qui lui donnent une qualité de vie minimum, c'est tout aussi fondamental, un facteur ou l'autre. Alors, je pense que les gens sont inquiets.

J'aimerais savoir qu'est-ce que vous comptez faire de ce côté-là.

M. Chevette: Mais je suis sûr que même les personnes handicapées, par exemple, sont d'accord qu'il y ait des priorités, parce que les besoins sont illimités, mais les ressources sont limitées. Donc, il nous faut établir des priorités. J'espère que, ça, ça se comprend par n'importe quel citoyen, quel que soit son statut.

Moi, je pense que, dans les lettres que vous nous lisez, quand vous parlez de besoins essentiels, c'est précisément, je pense, ce à quoi il faut répondre d'abord. Avant de penser satisfaction, loisir ou encore divertissement, on va sans doute... J'espère de tout coeur que le transport adapté commence par desservir en fonction des besoins essentiels. Puis, quand les ressources s'amélioreront, on pourra améliorer la qualité du service. Mais on ne peut pas, effectivement, ne pas fixer de priorités quand les ressources financières sont limitées, sinon on administre ou on gère comment? 4 000 000 000 \$, 5 000 000 000 \$, 6 000 000 000 \$ de déficit par année, vous savez que c'est inacceptable. Vous savez qu'on hypothèque l'avenir de nos jeunes, et même de nos futurs handicapés, quand on ne contrôle pas les finances publiques.

Il faut, je pense, y aller de façon intelligente, de façon rationnelle, de façon à se fixer des objectifs et des priorités. Et je pense qu'on n'a pas baissé les sommes affectées au transport adapté. On a des problèmes, par exemple, effectivement, sur le supramunicipal. Quelqu'un, un handicapé qui est amené de Laval puis qui arrive à Berri-Dumontigny, puis qu'il n'y a pas d'ascenseur dans le métro et il est laissé à lui-même, ça, on sait qu'il y a des problèmes majeurs qui nous sont soulignés, puis auxquels on a à faire face puis à trouver des solutions. Mais, dans l'ensemble, je regarde à Laval, là encore, il va falloir qu'on regarde l'équité, comment il se donne à Laval par rapport à ce qui se donne sur la Rive-Sud, par rapport à ce qui se donne à Montréal puis à ce qui se donne dans certaines villes du Québec. Il y a un effort fiscal du citoyen, un effort fiscal du foncier municipal puis un effort fiscal de l'État. Et on ne peut pas accepter qu'à Montréal il en coûte, je ne sais pas, moi, 500 \$ per capita puis que, dans Québec, il en coûte 200 \$, par exemple. C'est là le rôle d'équité dont on a parlé ce matin, dans les plans de transport et dans tout.

Donc, on est très sensible à ce que vous dites, très sensible, mais je vous répondrai qu'on va agir de façon très responsable et qu'on va y aller en fonction des grandes priorités, des grands besoins, d'abord essentiels, et, dans la mesure du possible, chaque fois qu'on le pourra, on augmentera la participation financière de l'État.

M. Bordeleau: Je comprends aussi que, dans ce que vous nous avez dit, vous comptiez prendre contact avec les organismes de transport pour voir si, de fait, tous les participants contribuent de façon raisonnable et en toute équité d'une région à l'autre, pour s'assurer qu'il n'y a pas, par exemple, je ne sais pas, des municipalités qui

contribuent moins, ce qui fait en sorte que... Parce que le ministère, si je comprends bien, lui, il contribue toujours à hauteur de 75 % du budget consacré. C'est ça?

M. Chevette: C'est exact.

M. Bordeleau: Dans toutes les régions. O.K. À court terme, vous ne prévoyez pas d'augmentation de ces budgets-là, du côté du ministère?

• (16 heures) •

M. Chevette: Pas pour l'année en cours. L'année en cours, là, c'est clair que c'est cela. Mais on étudie quand même... J'ai déjà reçu passablement de chiffres de la part de nos fonctionnaires pour commencer à évaluer l'équité, comme je vous disais tantôt, regarder quels sont les efforts qui se font dans telle, telle ou telle région. Par exemple, un CIT sur la Rive-Sud par rapport à un CIT sur la Rive-Nord, par rapport à un CIT dans l'Est-du-Québec, est-ce que l'effort fiscal du citoyen est là? Est-ce que l'effort fiscal du foncier municipal est là? Puis est-ce que le gouvernement subventionne de façon équitable? Parce que, quand il nous collecte nos impôts — M. le député de l'Acadie va comprendre ça — il ne te demande pas d'où tu viens. Que tu sois de l'Abitibi, de la Gaspésie, de Joliette, de Montréal ou de Québec, tu payes tant d'impôts sur ton salaire. Donc, on doit chercher à être équitable dans la distribution de la richesse collective.

M. Bordeleau: O.K. Il y a un problème qui est relié aussi, toujours au transport adapté, c'est des représentations qui nous ont été faites par des municipalités. J'ai ici une résolution qui a été faite en conseil par la municipalité de Sainte-Barbe, et ça semble être le cas ailleurs. Je veux juste faire part de la résolution comme telle: Que soit expédiée une facture de l'ordre de 4 046 \$, soit 70 000 \$ multipliés par 5,78 %, à l'organisme de transport adapté Sur les routes du Saint-Laurent pour pourvoir aux dépenses que la municipalité de Sainte-Barbe aura effectuées au Fonds spécial de financement des activités locales institué par le gouvernement du Québec.

Ce qui semble exister, c'est qu'au niveau du transport en commun il y a des municipalités mandataires qui administrent le transport adapté pour plusieurs municipalités autour. Et, dans le cas de Sainte-Barbe, ici, je le prends à titre d'illustration, elle administre un montant, à titre de mandataire, de 70 000 \$. Et quand il y a eu les coupures dans le domaine des affaires municipales, on leur a dit: Bien, vous, vous avez 70 000 \$. La coupure, c'est 5,78 %, et on leur a demandé de l'assumer. Et là la municipalité dit: Écoutez, nous, on est bien prêts à jouer le rôle de mandataire, mais on n'est pas pour assumer les coûts. Ça devrait être exclu, au fond, ça aurait dû être exclu, selon les municipalités, du calcul qui a servi de base pour évaluer les coupures qui devaient être apportées par chacune des municipalités.

Alors, ici, dans ce cas-là, ils disent: Bon. On va envoyer une facture — Sur les routes du Saint-Laurent, ça, c'est l'organisme — pour pourvoir aux dépenses que la

municipalité de Sainte-Barbe aura effectuées au Fonds spécial de financement des activités locales institué par le gouvernement du Québec. Alors, il y a eu des représentations qui ont été faites, là — j'ai le dossier ici — auprès du ministère des... Moi, personnellement, j'ai fait des représentations à ce sujet-là le 22 mars dernier. Je vous ai envoyé une lettre à ce sujet-là, j'ai envoyé une lettre à la ministre Harel et j'ai envoyé une lettre aussi au... non, c'est ça, à la ministre Harel, au niveau des Affaires municipales.

Au fond, ce qui se passe, c'est que ces gens-là disent: Bien, écoutez, si c'est pour nous occasionner du trouble puis nous obliger, nous autres, à payer sur ces sommes-là, bien, on ne jouera pas le rôle de mandataire, où on coordonne puis on assume une certaine coordination pour le transport adapté dans la région.

Il y a eu une réponse qui a été envoyée, en date du 19 décembre 1997 — alors, vous voyez que ce n'est pas quelque chose qui est récent, là — à M. Denis Poitras, maire de la paroisse de Sainte-Barbe, par le ministre des Affaires municipales du moment, M. Trudel, qui semble fermer complètement la porte à essayer de comprendre la problématique de cette histoire-là. On applique la politique du gouvernement au niveau des coupures dans les municipalités, mais on ne tient pas compte des budgets qui sont alloués pour le transport adapté. Alors, vous avez été sûrement sensibilisé à ce problème-là, et ça paraît, en tout cas selon les gens impliqués, un peu inéquitable. Et ceux qui, en bout de ligne, vont devoir payer, bien, c'est ceux qui utilisent le transport adapté, qui éventuellement seront ceux qui vont écoper de cette politique-là.

M. Chevette: Ça, je vais le regarder. Je prends note, parce que c'est un cas particulier qui ne m'a pas été soumis encore. Je vais le regarder comme il faut.

M. Bordeleau: O.K. Je vous ai envoyé la documentation, en date du 22 mars dernier. Vous avez la documentation que j'avais en ma possession à ce moment-là.

M. Chevette: Oui, c'est possible, mais, depuis le 22 mars, je vous dis que vous me tenez occupé, tout le monde.

M. Bordeleau: Oui, oui. Je comprends. Je fais juste vous dire que c'est à ce moment-là que vous allez trouver la correspondance.

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

Plan de transport de la Montérégie

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Ma première question, une question rapide. Vous avez parlé des plans de transport dans les différentes régions. Est-ce que vous avez mentionné le plan de transport de la Montérégie? Je m'excuse, là, vous l'avez peut-être mentionné, M. le ministre.

M. Chevette: Le plan de transport de la Montérégie?

M. Deslières: Oui. Est-ce qu'il est en préparation?

M. Chevette: Ça fait partie du plan de transport pour une grande partie de la RMR de Montréal, et, en plus, il y aura un plan de transport pour les municipalités en dehors du plan de transport de la région métropolitaine de recensement.

M. Deslières: C'est en préparation. Merci, M. le ministre.

Circulation de véhicules agricoles sur les chemins publics

Deuxième question. On sait que le réseau routier s'est développé au cours des 30 dernières années, causant ainsi parfois dans des régions certains irritants avec le monde agricole. Je sais que l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield a fait plusieurs représentations, a adressé plusieurs demandes en ce sens au ministère des Transports, pour ajuster un petit peu la situation du monde agricole. Je pense à différentes mesures d'ajustement concernant les véhicules en surlargeur, aux pneus flottants de certains véhicules, à l'utilisation de sections d'autoroute. Et je pense ici à un cas bien particulier, c'est la traversée du Richelieu sur le pont Marchand, je crois, à la hauteur de l'autoroute 35.

Ma question s'adresse au ministre délégué aux Transports: Quel est l'état de situation face à cette problématique-là?

M. Baril (Arthabaska): Oui. Je vous remercie, d'abord, de cette question, ça va me permettre de me reprendre sur une question que, lors de la première séance, le député de l'Acadie m'avait posée, une question sur d'autres sujets qui concernaient les véhicules agricoles qui utilisaient les chemins publics, et je n'avais pas répondu à sa question, pour toutes sortes de raisons. C'était ma première journée, entre autres, de crédits, j'étais nerveux un peu; on a toujours de la misère, de la difficulté, un peu, à contrôler ça. Aujourd'hui, on va essayer de contrôler ça mieux. Et j'avais laissé l'impression — ce qui me décevait beaucoup — au député de l'Acadie de ne pas vouloir répondre à sa question, et je ne suis pas habituellement le gars reconnu qui cache bien grand-chose. Donc, aujourd'hui, ça va me permettre aussi de me reprendre.

Pour ce qui est du pont qui enjambe le Richelieu, effectivement, les producteurs agricoles utilisaient ce pont pour aller cultiver leurs terres d'un côté ou l'autre de la rivière, mais, à cause de la reconstruction du pont, puis on a aussi changé le classement de la route, qui est devenue une autoroute, on a imposé, bien entendu, comme sur toute autoroute, un kilométrage de 100 km maximum et 60 minimum. Et les véhicules agricoles, à 60 km minimum...

M. Chevette: Une moissonneuse-batteuse à 60 km...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): T'as pas le temps de compter les piquets.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Effectivement, on est venu me rencontrer, et j'ai vite compris. Puis je trouvais ça un peu regrettable qu'on n'ait pas, avant de modifier le pont d'une route nationale en autoroute, pensé à ces gens qui, quand même, nous font vivre et utilisaient ce pont-là. Et là on les obligeait à faire un détour de 27 km, aller seulement, puis 27 km sur l'autre bord de la rivière pour revenir cultiver leurs terres.

Donc, j'ai demandé aux représentants de la DT régionale de regarder, avec les représentants de l'Union des producteurs agricoles, avec la Sûreté du Québec, quelle rue ou quelle sortie ils pourraient utiliser immédiatement après qu'ils auraient traversé la rivière, et avec des moyens de signalisation tout à fait spéciaux, également avec des heures de traversée du pont; ce n'est pas nécessaire de traverser le pont aux heures de trafic, mais bien encadrer l'utilisation du pont. D'autant plus qu'on me disait qu'on traversait le pont à peu près 100 fois par année: un peu le printemps puis un peu l'automne. Je vais vous dire que, quand même, il fallait, je pense, démontrer une ouverture à ces gens-là. Et, actuellement, dans le milieu, avec la Sûreté du Québec, les représentants du ministère des Transports sont supposés de me revenir, et que les gens acceptent un tracé d'utilisation expérimental pour l'année qui vient. Et, si ça fait l'affaire de tout le monde, bien, on le confirmera pour plus longtemps. On doit me revenir là-dessus, mais, à l'information que j'ai, il y aurait entente entre tous les intervenants, et les agriculteurs pourraient utiliser le pont à certaines conditions.

• (16 h 10) •

Maintenant, pour ce qui est de la question du député de l'Acadie, la semaine dernière, aussi, ces mêmes personnes là étaient venues me rencontrer à cause d'une norme sur la largeur des camions, qui ne doit pas dépasser 2,6 m. Il y a beaucoup de maraîchers dans ce coin-là, et eux, leurs camions, antérieurement, avaient une boîte inclinée à l'intérieur; ils mettaient des boîtes sur des palettes et ils cordaient ça dans le camion, tout en respectant un angle pour ne pas que ça tombe, donc ça prenait plus large que 2,6 m. Là ils ont fait des camions plus conformes, avec des panneaux chaque côté, donc ils n'ont plus cette inclinaison-là. Mais, pour les camions existants, je comprenais que c'étaient des coûts quand même importants pour les producteurs de dire: Il faut que vous enleviez ça. Donc, on les a autorisés. On a identifié ces camions-là et on les a autorisés à les utiliser, mais tous les autres devront être conformes pour respecter les 2,6 m.

Il y avait également, pour l'utilisation des camions, parce que ces camions-là vont dans les champs, puis c'est de la terre noire, donc ils ont des pneus flottants, qu'on appelle... C'est plus large, là, et ils n'ont pas le droit, normalement, de circuler sur des routes avec ce genre de pneus. Reconnaisant qu'ils ont une utilisation bien particulière, bien spécifique, bien, pour des distances allant du champ à la ferme, j'ai accepté que ces gens-là utilisent cette sorte de pneus flottants pour vaquer à leurs occupations.

Ils avaient également un autre problème, eux autres, là aussi, avec la loi n° 430. Ils pensaient qu'ils étaient obligés de... le fameux «log book», c'est-à-dire le carnet de l'inscription de leur temps. Et, évidemment, ça leur créait des problèmes, parce que, pendant qu'ils partent de la ferme puis qu'ils s'en vont dans le champ, le temps que le camion se remplisse, même le conducteur travaille au remplissage du camion. Donc, là, ils disaient qu'au bout de deux jours et demi leur semaine était faite, puis ils n'avaient même pas fait trois heures de conduite. Mais, après information, on sait que tous les camionneurs, dans un rayon de 160 km, n'ont pas à tenir ce registre-là, donc ça a réglé un problème et ça n'a coûté cher à personne.

Et, après ça, un autre problème aussi au niveau des boîtes à grain. Les boîtes à grain, encore une fois, sont des boîtes fabriquées aux États-Unis, qui ne respectaient pas nos normes de largeur, et ils auraient préféré qu'on autorise... en tout cas, c'était 6 po plus large que nos normes. Moi, je leur disais: J'aimerais ça, trouver un autre moyen, parce que, si je vous autorise 6 po cette année, vous allez revenir l'an prochain avec une autre forme de boîte ou d'instrument, puis ça va demander encore 6 po de plus. Et, quand on sait que les fabricants québécois respectent les normes au Québec... Sur ce point-là encore, on a convenu d'identifier toutes les boîtes existantes. Elles seront identifiées, et il y aura une tolérance pour ces boîtes-là à partir du soir où on s'est rencontré. Toutes les autres boîtes qui étaient dans les cours des vendeurs, bien, ils les retourneront au fabricant, puis ils les mettront réglementaires, puis on se conformera.

Donc, c'est de cette façon-là qu'on a réussi à faire des compromis, autant des deux côtés, pour satisfaire ces gens-là. Et c'est à partir de là que je disais qu'on m'avait même félicité de l'ouverture d'esprit du ministre, de sa compréhension du milieu agricole, lors de leur assemblée générale de la Fédération des producteurs de céréales. Voilà!

Le Président (M. Lachance): C'est beau?

M. Deslières: Oui...

Le Président (M. Lachance): Vous voulez continuer?

Construction de la Route verte

M. Deslières: Oui, s'il vous plaît. Parlant de routes et d'agriculture, vous êtes responsable de la Route verte.

On sait que c'est le deuxième ou troisième programme, là, qui a vu ses crédits supplémentaires augmenter. Pour 1999-2000, on a 2 000 000 \$, les autres années, on a 4 000 000 \$ par année.

M. Baril (Arthabaska): C'est 18 000 000 \$ sur cinq ans: 2 000 000 \$ cette année, 4 000 000 \$ les années ultérieures.

M. Deslières: Alors, ma question: Pour 1999-2000, est-ce que les critères pour le choix des projets sont connus au moment où on se parle?

M. Baril (Arthabaska): Non, ils ne sont pas connus actuellement, où on se parle. On est à l'élaboration de ces critères-là. Ça devrait passer au comité directeur demain, peut-être, là, lorsqu'on trouvera le temps de se rencontrer. Après ça, ça sera soumis au Conseil du trésor pour approbation et, aussitôt que ça sera fait, ça me fera grandement plaisir de faire connaître ces critères-là aux bénéficiaires de ces montants d'argent.

M. Deslières: Est-ce qu'on peut penser qu'un projet pourra s'étendre sur deux ou trois ans?

M. Baril (Arthabaska): Ah bien! je le souhaite, parce que, si tous les projets nous arrivent la même année, c'est bien évident qu'on ne pourra y répondre. Mais, effectivement, on sait qu'à moins de changements majeurs, là, pour ce qui touche la Route verte, le gouvernement investirait environ 25 %, puis je ne sais pas si on va s'en tenir à ça, mais, en tout cas, environ 25 %, mais le 75 % de l'investissement devra provenir du milieu. C'est pour ça qu'avec un budget de 18 000 000 \$ ça va générer des investissements de 75 000 000 \$, environ, pour l'ensemble du Québec. Donc, c'est évident que le projet, oui, il pourra s'échelonner sur cinq ans, même.

M. Deslières: O.K. Alors, on peut penser que, d'ici le mois de juin, les critères seront établis et que les projets auront été choisis, si on veut faire des travaux...

M. Baril (Arthabaska): Ah! oui, oui, oui, certainement. On va faire connaître les critères, je vous dis, dans les semaines qui viennent. On donnera environ un mois pour les municipalités ou les groupes qui ont des projets à nous soumettre. Et cette politique-là est administrée, bien entendu, avec l'organisme Vélo-Québec. On va prioriser les projets et, après ça, ce sera au ministre, à partir de ce qui nous sera soumis, de dire: Bien oui, on va...

Mais mon intention est, au lieu de faire des bouts complètement nouveaux, on va essayer de compléter, d'unir, c'est-à-dire, des bouts, parce que la Route verte, on sait que l'objectif de la Route verte, c'est de réunir l'ensemble des régions au Québec par un réseau de pistes cyclables. Donc, on va essayer de compléter des bouts manquants pour vraiment être capable de dire, au lieu de faire 17 ou 20 km, qu'on fasse 50, 70, 100 km, ou plus. C'est l'objectif que je me donne pour cette année.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le Président, pour rester dans la même veine, M. le ministre délégué, la Route verte, vous avez fait allusion — pour continuer dans le même sens que notre collègue — que le gouvernement se préparait à présenter un programme auquel le ministère ne participerait qu'à 25 %. Est-ce que c'est la situation actuelle? La situation passée, c'était ça, le programme aujourd'hui, c'est ça, ou si c'est votre proposition à venir?

M. Baril (Arthabaska): Bien, il n'y avait pas nécessairement de règles, mais il y avait un principe, quand même, que, pour ce qui est de la Route verte, la participation gouvernementale était d'environ 25 %. Mais il n'y avait pas de programme comme tel. Avant, je pense que c'était avec le Fonds de développement.

M. Chevette: C'était ponctuel, c'était le Fonds conjoncturel, c'était...

M. Baril (Arthabaska): Le Fonds conjoncturel, le Fonds de développement conjoncturel.

M. Gauvin: D'autres services gouvernementaux qui venaient compléter le plan de financement.

M. Baril (Arthabaska): Il y a un fonds d'investissement régional. Moi, je sais, chez nous, il y a eu 77 km de construits sur le tronçon ferroviaire, la ligne du Grand Tronc, et c'est avec le Fonds conjoncturel du ministre, mais surtout avec le fonds d'investissement régional puis les investissements du milieu, que ça a été construit. Il n'y avait pas de programme comme tel.

M. Gauvin: Même si ce tracé-là est en bordure d'une route sous la responsabilité du ministère des Transports?

M. Chevette: Ce n'est pas la même chose, parce que... Ce n'est la même chose; c'est un autre programme, ça.

M. Gauvin: Ça va. O.K. J'y reviendrai au niveau, si vous voulez, de la voirie locale.

Travaux d'entretien de l'aéroport de L'Isle-aux-Grues

Je voudrais passer à un premier dossier qui touche le ministre des Transports, soit le service aérien. M. le ministre, j'essaie de retrouver d'abord, dans les crédits, s'il y a eu une augmentation. Ça semble être un budget autour de 9 000 000 \$. C'est la déception, dans la région de Montmagny-L'Islet, de ne pas retrouver dans la programmation actuelle du ministère, déposé un budget

réservé à l'amélioration à l'aéroport de L'Isle-aux-Grues, qui est considéré depuis deux, trois ans, à certaines périodes de l'année, comme dangereux. À l'occasion de pluies ou de la fonte des neiges, le printemps, l'aéroport de L'Isle-aux-Grues en est un de service qui sécurise la population de L'Isle-aux-Grues en période d'hiver, printemps et automne, et l'été vient compléter.

• (16 h 20) •

Il y a eu un système d'éclairage d'installé à cet aéroport-là justement pour pouvoir desservir en cas d'urgence, 24 heures par jour, les résidents de L'Isle-aux-Grues. Est-ce qu'on peut escompter que, dès cette année, on va sécuriser cet aéroport-là en le rechargeant? Vous savez, pour mieux, je pense, me faire comprendre, c'est que, quand il y a de fortes pluies, pendant quelques heures, les avions ne peuvent pas rentrer à cause de l'eau qui s'accumule sur l'aéroport. C'est une question — on peut employer, en termes connus — d'usure du rechargement de l'aéroport, c'est-à-dire que le gravier s'envole en poussière à chaque déplacement d'aéronef, depuis des années. Et là ça devient... L'automne dernier, ils ont été deux ou trois jours sans pouvoir rentrer, et ils n'avaient plus de service de traversier; donc, ça aurait pu être catastrophique. La municipalité a vérifié avec le ministère des Transports du Québec pour, au besoin... s'il y avait un hélicoptère de disponible dans des situations de même. Donc, vous comprenez la situation.

M. Chevette: Il y avait un montant qui avait été prévu pour supposément améliorer, relever... comment on appelle... les berges. Mais, effectivement, vous avez raison, à chaque fois qu'il arrive un avion, ça s'éparpille dans le décor. Et l'asphaltage nous coûterait 450 000 \$, puis on ne l'a pas. Au moment où on se parle, on n'a pas de crédits dans l'intérieur de nos budgets. On a une demande, effectivement, qui est en cours.

M. Gauvin: Mais il n'y a pas lieu, pour cette année, pour les prochains mois, pour sécuriser la population, de faire un rechargement avec des matériaux appropriés, qui ne coûterait probablement pas des milliers et des milliers de dollars? Je pense que la division régionale de Chaudière-Appalaches avait déjà prévu certains types de matériaux, de gravier; je ne suis pas un spécialiste, mais il semblait que ça aurait été plus efficace pour consolider le sol, c'est-à-dire durcir le sol et le conserver.

M. Chevette: On est après faire l'analyse et voir s'il n'y a pas de substitution possible aux travaux de 450 000 \$, si on ne pouvait pas...

M. Gauvin: Merci. Donc, on va suivre ça puis on va y revenir.

M. Chevette: Oui, mais on vous donnera des réponses. Effectivement, on est à l'analyse de solutions alternatives.

Attribution aux municipalités de responsabilités en matière de voirie

M. Gauvin: O.K. Je reviens au niveau des programmes dans la voirie. Ça complète la réponse que M. le ministre vient de nous donner dans ce dossier-là. Mon collègue, ici, me dit que certaines réponses ont été données au cours de l'avant-midi. Donc, si vous avez déjà répondu, vous me le confirmerez et je prendrai les réponses auprès de mes collègues qui étaient là.

L'aide financière au réseau routier, finalement, on retrouve, cette année, 75 000 000 \$, et il y en avait, dans le passé, 178 000 000 \$. Programme 1, élément 3.

M. Chevette: Oui, on a répondu. M. le député de l'Acadie va vous dire qu'on a payé plus vite que d'habitude les quotes-parts aux municipalités, et c'est ce qui explique la différence de crédits.

M. Gauvin: Ça va. Donc, je pourrais peut-être, toujours dans le même ordre, vous poser une question sur l'inquiétude qui circule auprès du monde municipal, à savoir qu'au ministère des Transports on préparait, dans le cadre du programme d'aide à l'amélioration de la voirie locale, un programme de 125 000 000 \$ présentement, dont les critères pourraient être revus, et il serait en partie financé, dans le futur, par les municipalités. Est-ce qu'on doit commencer à s'agiter tout de suite, ou si c'est fondé, ça?

M. Chevette: Je vous conseille de ne pas vous agiter pour l'instant. Soyons calmes. Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, c'est vrai que ces hypothèses-là courent dans les corridors. Il y a même la commission Bédard qui parle des routes collectrices, par exemple. Il y a des municipalités qui craignent de se voir confier précisément cette voirie... ce n'est pas tertiaire, celle-là? C'est plutôt une voirie régionale, les routes collectrices d'une municipalité à une autre...

M. Gauvin: Oui.

M. Chevette: ...qui représentent un bon montant d'argent, effectivement. Mais le gouvernement n'a pas fait de discussions. Nous non plus, à ce stade-ci, on n'a pas pris de décision ou d'orientation, mais tout le monde nous dit que éventuellement ça pourrait être une bonne chose.

Là où j'ai toujours un problème, c'est le suivant, puis je vais vous en donner un exemple. C'est l'Assemblée nationale du Québec qui a décidé, par exemple, qu'il y avait un zonage agricole. Donc, il n'y a aucune possibilité, dans certains rangs, de construire en bordure de route. Et souvent, ce rang-là est justement une route collectrice, par exemple, avec une autre municipalité. Qu'est-ce qu'on fait quand il y a six, ou sept, ou huit ou 10 cultivateurs,

maximum, puis que tu fais des règlements d'emprunt, à la municipalité, exclusivement pour le secteur impliqué? Tu peux aller jusqu'à 25 %, si ma mémoire est fidèle, dans le fonds général. Il y a l'incapacité de payer de ces gens-là. Il va falloir, en tout cas, qu'on soit intelligent dans la façon... Si on prenait une décision éventuellement comme gouvernement, ou comme Parlement, de confier la voirie et les routes collectrices, il faudrait regarder des cas bien particuliers, avoir des banques de péréquation, avoir quelque chose qui tienne compte des obligations que, nous autres mêmes, on a imposées à ces citoyens. Donc, là-dessus, on est assez avisés. Jacques et moi, on est deux personnes du milieu semi-rural, semi-urbain; on connaît les problèmes concrets que vivent des municipalités, puis on ne proposera pas 56 000 folies. On tiendra compte des réalités.

M. Gauvin: Évidemment. C'est parce que ça pourrait être considéré comme formule assez subtile: présenter maintenant un programme qui amènerait les municipalités à emprunter à long terme pour traiter les dossiers de voirie locale. En fait, c'est l'inquiétude et la réflexion que je fais.

Recommandations du rapport Bédard sur les finances et la fiscalité locales

Est-ce que le ministère des Transports a participé et collaboré à préparer le rapport Bédard? Dans ce sens-là, vous y avez fait allusion.

M. Chevette: Je n'ai jamais été consulté sur le rapport Bédard.

M. Gauvin: Non?

M. Chevette: Je ne crois pas que les ministères ont été consultés non plus, parce que je peux vous dire que c'est un rapport qui dit beaucoup de choses; c'est un contrat de 10 ans, d'après moi. Puis je vous dirai plus que ça: le rapport Bédard peut avoir beaucoup de cohérence, dépendant, bien sûr... Dans les décisions à prendre, je vous donne des exemples très concrets. Si on décentralisait, par exemple, comme le rapport Bédard le demande, est-ce qu'on a la masse critique, dans les structures actuelles, pour faire face à des situations? Je ne suis pas sûr. Des MRC de 12 000, 13 000, 15 000 âmes ou 20 000 âmes, je ne suis pas certain que ça constitue une masse critique pour être capable de se taxer pour venir à bout de répondre à des services. Il faudrait revoir certaines structures. Il y a une foule de choses.

C'est un rapport extrêmement intéressant, qu'il nous faut étudier très, très sérieusement et regarder ce qui pourrait être applicable à court terme, ce qui pourrait l'être à moyen terme et ce qui pourrait l'être à long terme, avec des changements soit de structures ou autres. Mais c'est un document de base qui nous fait réfléchir drôlement, parce qu'il ramasse un peu tout ce qui se dit au Québec depuis 25, 30 ans.

M. Gauvin: Donc, vous semblez dire que ça pourrait être considéré comme une coïncidence si le contenu du rapport Bédard et les réflexions du ministère des Transports se rejoignent.

M. Chevette: Ah, écoutez...

M. Gauvin: Parce qu'il y a déjà...

M. Chevette: ...je ne sais pas ce que vous êtes en train de me faire dire, mais j'ai... Vous pouvez toujours vous essayer, mais je n'ai jamais dit ça. Je vous ai dit que je n'ai même pas discuté de cela. On n'a pas pris une heure, seulement, pour évaluer le transfert des routes collectrices. Ce qui nous intéresse à court terme, c'est beaucoup plus comment on peut financer, le ministère des Transports, l'entretien du réseau routier, ou la construction du réseau routier, ou l'amélioration du réseau routier de façon très efficace et faire en sorte que les citoyens qui paient soient bien conscients qu'ils paient en fonction, par exemple, de leur réseau routier. Parce que j'ai toujours dit, moi, que, si on n'avait pas fait des taxations, dans le passé, pour les verser au fonds consolidé, mais qu'on avait pris des taxations spéciales pour les mettre spécifiquement à des fins dédiées, je ne suis pas certain qu'on aurait eu les mêmes critiques de la part de nos concitoyens. Au contraire, il y a même des gens qui nous font la promotion de certaines taxations éventuelles, en autant qu'ils sont assurés qu'elles servent pour des fins bien précises, bien spécifiques. C'est des choses du genre qu'on regarde. On ne sait pas qu'est-ce que ce sera, la solution ultime.

Mais M. Bédard ne m'a pas consulté. D'ailleurs, ça ne fait pas assez longtemps que je suis là pour qu'il m'ait consulté, sans doute. Et, deuxièmement, il n'avait pas à me consulter, il avait à donner son point de vue. Cette équipe d'experts là avait à donner son point de vue sur une vision globale et non pas exclusivement en matière de transports. Si j'ai bien compris, ils parlent de voirie régionale en ce qui regarde le transfert des routes collectrices. Mais, là aussi, c'est un problème qu'il faudra étudier très, très sérieusement, puis avec toutes les nuances que j'ai données tantôt, qui s'imposeront.

Mais je vous ferai remarquer que cette idée-là de transfert des routes collectrices, ça ne vient pas de Bédard, ça ne vient pas de Chevette, ça vient d'un dénommé Ryan, que vous connaissez assez bien.

M. Gauvin: Bien, il y a des choses, M. le ministre, je vous ferai remarquer, qu'il y a des...

M. Chevette: Que vous n'acceptez pas, vous non plus?

M. Gauvin: Il y a des actions qui se pratiquent aujourd'hui, qui ont été débattues il y a 25 ans, aussi.

M. Chevette: C'est vrai. C'est vrai.

M. Gauvin: Ça fait que...

M. Chevette: Non, non, mais c'est de bonne guerre de se les rappeler.

Le Président (M. Lachance): Je peux assurer le député de Montmagny-L'Islet qu'il trouvera de nombreux alliés, dans sa façon de voir les choses, chez les députés ministériels. Alors, plusieurs se sont essayés, justement, à d'autres époques, puis on voit que ça continue, et ça ne passera pas comme une lettre à la poste. Et ce qui me rassure aussi, c'est de voir les deux ministres qui sont devant nous, qui sont des régionaux. Si c'était un ministre... Malgré tout le respect que j'ai pour les députés urbains de Montréal, j'aurais peut-être un peu plus d'inquiétude, mais ça n'est pas le cas.

Alors, ceci étant dit, il resterait six minutes du côté de l'opposition. Si vous voulez les prendre, Mme la députée de La Pinière, il y aurait six minutes, à moins qu'on ne passe du côté ministériel puis qu'on revienne ensuite.

Mme Houda-Pepin: Je récupérerai mes six minutes après?

Le Président (M. Lachance): Oui.

Mme Houda-Pepin: Très bien, M. le Président. Allez-y pour l'alternance.

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

Travaux de voirie sur le boulevard Pierre-Ouellet, à Baie-Comeau

M. Gagnon: Merci, M. le Président. M. le ministre, tantôt, dans vos remarques terminales à l'autre question qu'on posait, vous faisiez...

M. Chevette: Vous réenclenchez avec lui?

M. Gagnon: Pardon?

M. Chevette: Vous réenclenchez avec le ministre délégué?

M. Gagnon: Oui. Probablement que ça vous concerne aussi.

M. Chevette: Bon, on va rester ici.

• (16 h 30) •

M. Gagnon: Vous indiquiez que ce qui vous préoccupait, c'était la sécurité des usagers. Il y a encore eu récemment un rapport de coroner qui a été déposé — c'est le coroner Arnaud Samson — suite au décès de Mme Marie-Ève Gagnon, en décembre dernier, sur le boulevard Pierre-Ouellet, dans la municipalité de Baie-Comeau, une section de la route qui est de l'autorité du ministère. Dans son rapport, le coroner Samson fait deux recommandations majeures, une concernant: procéder au réaménagement de

la route en créant un élément séparateur, pour créer une route à chaussées séparées. Il signale dans son rapport que dans ce secteur il passe 20 710 véhicules. C'est le débit journalier moyen, annuel, calculé par les autorités du ministère. Et sa seconde recommandation concerne la correction à l'ornière que l'on retrouve sur le boulevard Pierre-Ouellet. On comprend que l'ornière se fait rapidement en raison de la circulation intense de véhicules lourds qu'on y retrouve aussi.

Suite à ces recommandations, j'aimerais savoir quelles actions vous entendez poser pour assurer la population que ces travaux vont être faits. Je veux également porter à votre attention... Vous vous rappelez que, dans la programmation de cette année du ministère, il y a des sous qui sont prévus, qui sont versés à la ville de Baie-Comeau pour la réalisation de l'intersection devant mener au parc industriel, des travaux pour lesquels le ministère participe à une hauteur substantielle. Dans ce secteur-là, la municipalité va installer une chaussée séparatrice. Il y aura un élément séparateur de la chaussée, plutôt. Je voulais vérifier auprès de vous s'il est de votre intention de faire des travaux dès cette année, profiter du fait que la ville de Baie-Comeau y fait déjà des travaux. Je veux également souligner que la pose d'un élément séparateur, c'est un sujet qui a fait l'objet de nombreuses discussions dans la région depuis, je dirais, au moins le milieu des années quatre-vingt. Il y a eu des travaux d'importance qui ont été faits au milieu des années quatre-vingt dans ce secteur-là: l'éclairage, une surlargeur qui a été faite, qui avait été aménagée. Il y avait eu un resurfacement aussi qui avait été fait, mais là, suite aux décès... Il y a eu quelques décès qui sont survenus sur ce tronçon-là. On sait que le trafic va en augmentant, et les gens s'en inquiètent. J'apprécierais connaître l'intention du ministre sur les deux recommandations.

Sur le volet du resurfacement, en raison de l'ornière, je voudrais également signaler que, lorsqu'il y avait eu la pose d'une surlargeur sans qu'il y ait eu une certaine excavation, on se retrouve... on asphalté et, dans les 12, 15 mois qui suivent, il y a encore des fissures longitudinales qui se créent parce que le sol n'a pas été suffisamment préparé. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Merci de votre question. Puisque c'est une question quand même assez pointue, je vais demander au sous-ministre, M. Henri Desmeules, sous-ministre adjoint de l'Est du Québec, de répondre à cette question. M. Desmeules.

M. Desmeules (Henri): Oui, bonjour. Mon nom, c'est Henri Desmeules. Je suis sous-ministre adjoint pour la direction générale de Québec et de l'Est.

Dans un premier temps, évidemment, comme vous l'avez mentionné, M. le député, il y a une intersection avec le parc industriel qui va se réaliser cette année, et on profite de l'occasion justement pour faire le pavage de ce secteur-là, pour une bonne partie du secteur, tout au moins. Évidemment, c'est vrai qu'il y a de l'ornière, mais je pense que les réparations qu'on va faire et un

projet qui est déjà en cours, qui est le contournement de Baie-Comeau, vont avoir pour effet de diminuer, en tout cas, l'augmentation de l'orniérage ou l'apparition de l'orniérage dans ce secteur-là, parce que les camions qui descendent sur la 389 vont dorénavant passer sur un autre secteur. Je pense que c'est des éléments importants.

En ce qui concerne, maintenant, l'entretien d'hiver, on est en train de regarder quelles améliorations on peut apporter au niveau des services. Et, pour la question du muret — parce que j'essaie de répondre à toutes vos questions — on va analyser les impacts de muret, parce qu'il faut regarder ça aussi, lorsqu'on installe un muret dans le contexte, quel effet ça va avoir l'hiver. Souvent, un muret peut avoir de très bons effets l'été et peut avoir des effets à valider au niveau de l'hiver. Donc, c'est des suites qu'on prévoit donner aux recommandations du coroner.

M. Gagnon: Mais ça ne serait pas le seul endroit sur des routes de cette nature-là qu'un muret serait implanté. Puis ce que je voudrais également préciser... Dans la recommandation du coroner Samson, il indique, il affirme que la conception d'infrastructures ne répond plus, depuis plusieurs années, aux normes de sécurité du ministère, parce qu'il en fait la revue dans son rapport, en fonction du débit de circulation qu'on y retrouve.

Contournement des villages de Longue-Rive et de Sainte-Anne-de-Portneuf

Moi, ce que je veux indiquer, là, je l'aborde ici, personnellement, c'est une solution que je privilégie aussi, que j'appuie, et je sais que les gens du milieu la réclament aussi, puis la réclament avec insistance depuis plusieurs années. Là, on se retrouve avec des circonstances malheureuses, et je pense qu'il faudrait procéder à ces correctifs-là le plus rapidement possible. Parce que, tantôt, dans la réponse, M. le ministre faisait état de sa préoccupation de la sécurité des usagers. On y souscrit aussi largement, dans ce secteur-là comme dans d'autres secteurs du comté où on observe une circulation intense qui emprunte les municipalités auxquelles je fais référence plus spécifiquement, comme dans tout le secteur de Sault-au-Mouton, Saint-Paul-du-Nord, Portneuf. Il y a déjà eu également des accidents mortels à Portneuf. Le coroner Samson avait déjà fait également des recommandations pour qu'il y ait un réaménagement de la 138. Et ça fait l'objet de débats dans le milieu, sur le plan local, mais également sur le plan régional. Il y a deux orientations qui se profilent de façon très nette. De façon plus locale, il y en a qui privilégient le réaménagement à l'intérieur du tracé actuel, d'autres réclament — et j'en suis — que le tracé soit à l'extérieur de la municipalité. Et j'aimerais savoir, vous, comme ministre, qu'est-ce que vous privilégiez dans des circonstances semblables?

M. Baril (Arthabaska): Bien, vous faites mention sans doute à Longue-Rive et à Sainte-Anne-de-Portneuf.

• (16 h 40) •

M. Gagnon: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Bon. Il y a eu des projets qui ont été élaborés par le ministère des Transports à l'effet de contourner ces deux municipalités-là. Bon. Maintenant, ça ne fait pas... Vous nous avez dit, là... C'est loin de faire consensus. Les résidents, eux, trouvent que, où la route passe actuellement, la vaisselle dans les armoires brasse pas mal quand les camions passent, puis il y a le bruit en plus. Mais les commerces, eux autres, disent: Si on contourne le ou les deux villages, ça nuit aux commerces et ça nuit à l'économie locale, etc., tout ça. Donc, le ministère aura, bien entendu, à prendre une décision, et la décision sera prise en fonction de la qualité de la route qu'on a à faire et en respectant aussi ou en appliquant les mesures de sécurité possibles.

C'est sûr qu'on ne peut pas contourner une route, c'est-à-dire qu'on ne peut pas contourner un village tout en maintenant les commerces en activité, ou pleine activité, dans le village. Bien entendu, ça sera à eux à soit se déplacer ou à faire une publicité, s'il y a un contournement. En plus, si on élargit dans le même village la route pour la rendre plus praticable, avec, comme on parle — je lis dans les notes — des trottoirs chaque côté, bien, il y aura probablement également de l'expropriation à faire, et on ne règlera sans doute pas le problème du bruit, c'est-à-dire dans ces villages-là. Donc, c'est... Bon, vous voyez, on m'informe qu'il passe 100 000 camions par année dans ces deux villages là. Ça fait que je comprends les citoyens, que le bruit les dérange, mais on va... C'est un projet, c'est ça, c'est à l'étude, là, à savoir si on passe dans le village ou bien si on contourne le village. Et, lorsque la décision sera prise, vous en serez le premier informé, M. le député.

M. Gagnon: Moi, je vais profiter de l'occasion pour... Je voulais vérifier, là: Quand vous indiquez que la sécurité des usagers est votre priorité, quand on arrive avec un cas plus spécifique, comme ce contournement des villages, est-ce que les oeuvres vont être à la hauteur de la foi? C'est ça que je voulais vérifier.

M. Chevette: Je vais peut-être vous donner un petit bout de réponse là-dessus, moi, les oeuvres à la hauteur de la foi. Dans plusieurs endroits au Québec, on nous crie après pour avoir des routes, puis, quand on arrive pour faire les travaux, il faudrait quasiment faire une route spéciale pour aller à tel commerce plutôt qu'à tel autre. Ça n'a pas de bon sens, là, tout le monde veut aller au ciel puis personne ne veut mourir. Il y a des limites! J'ai vu des titres de journaux: *On sera perturbé encore pendant un mois*. Mais, la voulez-vous, la route, ou si vous ne la voulez pas? On ne bâtit pas ça dans les airs puis, après ça, on la dépose sur terre, là, il faut faire les travaux. Et je fais appel aux citoyens, puis surtout aux leaders que vous êtes, les députés, pour faire comprendre des choses à vos concitoyens, parce que, quand vous êtes tenaces comme ce n'est pas possible pour obtenir un bout de route, j'aimerais que vous ayez la même ténacité pour

expliquer aux citoyens qu'on est obligé de la faire sur le terrain. Et ça, il y en a qui ne veulent pas de bruit. On dit: O.K., on va la passer en dehors. Minute! Les commerces qui sont là, ils vont baisser de 10 %. Là, tu leur dis: Bon, bien, c'est correct, on va essayer de vous maintenir une voie ouverte. Rien qu'une voie, il va y avoir de l'embouteillage! Bien, oui, mais il faut bien la faire.

C'est la même chose pour un pont, là. On vient pour réparer un pont. On leur donne une voie, mais il y a des petites structures très étroites qui datent de 80 ans, puis on est obligé de fermer les deux voies, sinon on ne ferait pas la réfection du pont. La voulez-vous, la réfection du pont? Oui, oui, oui, mais ne fermez pas le pont. Bien, voyons! Moi, je fais appel aux citoyens aussi, il y en a quelques-uns qui nous écoutent, pour dire que tu ne peux pas, sans mourir, aller au ciel. Il faut que tu meures avant d'aller au ciel.

M. Baril (Arthabaska): Dans le cas présent, je peux vous affirmer que la volonté du ministère des Transports, c'est de contourner les deux villages. Il y aura une rencontre, la semaine prochaine, les représentants du ministère avec les représentants des deux municipalités, pour les convaincre d'accepter le contournement du ou des villages.

M. Gagnon: Vous faites référence à la rencontre que vous aurez, là. J'ai eu l'occasion de consulter un document qui avait été émis par le ministère concernant spécifiquement Portneuf, où, à mon étonnement, on réduisait la largeur de la route pour pouvoir, dans une des hypothèses, passer à l'intérieur de la municipalité. Moi, je me dis: Je ne vois pas pourquoi les normes de sécurité seraient moindres à Portneuf qu'ailleurs au Québec, et je m'attends bien, de la part du ministre, que ces choses-là... Si jamais, pour des raisons qui vous appartiennent, vous preniez le parcours dans l'axe actuel, il faut que ce soit selon les normes que votre propre ministère a déjà établies. Mais, moi, je pense que le meilleur choix demeurerait quand même à l'extérieur de la municipalité.

M. Baril (Arthabaska): Oui, je veux juste vous rappeler que, même si le ministère réduit les normes, on ne réduit pas pour autant la sécurité, parce que, automatiquement, on réduit la limite de vitesse, on réduit la vitesse, aussi, dans cette distance-là où on réduit les normes. Donc, l'un compense pour l'autre. Mais je vous dis tout de suite que le ministère est favorable au contournement, et, la semaine prochaine, le ministère, nous allons essayer de convaincre les deux municipalités, dire... Je ne sais pas si les représentants diront ça de la même façon que le ministre des Transports l'a dit tout à l'heure, là, mais il va falloir que les gens comprennent que la 138... ou la Côte-Nord est appelée à se développer, et, si on rétrécit les normes ou si on essaie de continuer à vivre avec une route dans le village, ça ne s'en ira pas en s'améliorant, ça va être plutôt la qualité de vie des gens qui va continuer à se détériorer avec les années, c'est bien entendu.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de La Pinière.

Réfection de l'échangeur Taschereau, sur la Rive-Sud de Montréal

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président. Je voudrais vous amener sur la Rive-Sud de Montréal — le ministre ne m'en voudra pas — ...

M. Chevette: Tout le monde veut aller au ciel, sur la Rive-Sud?

Mme Houda-Pepin: ...et ça touche directement le comté de La Pinière. Nous avons l'autoroute 10 et le boulevard Taschereau, qui sont deux axes routiers extrêmement importants pas seulement pour le comté, mais pour la Rive-Sud dans son ensemble, pour le transport en commun aussi. Ça pose, comme le ministre doit le savoir, des problèmes de fluidité de circulation, d'accessibilité. Sur les heures de pointe, ce n'est pas un cadeau de se retrouver dans cet axe du pont Champlain. L'achalandage quotidien est de 100 000 véhicules. Ça représente 80 % de l'achalandage du métro de Longueuil. Et, on le sait, le boulevard Taschereau est un pôle économique important pour l'ensemble de la région.

Il y a un projet qui a été préparé, qui touche l'échangeur Taschereau, parce qu'actuellement il y a des problèmes de sécurité routière et de congestion chroniques. J'ai rencontré dernièrement, plus précisément le 12 février, les représentants de la Direction régionale de la Montérégie pour m'informer des différents projets qui avaient été priorisés, et c'est avec beaucoup de regret que j'ai appris que le projet de l'échangeur Taschereau n'a pas été priorisé dans la programmation. J'ai d'ailleurs tenté de rencontrer le ministre à cet effet. Je vous avais écrit une note et je vous avais parlé pour vous rencontrer avant que la programmation ne soit établie. Le projet de l'échangeur Taschereau, c'est un projet au coût de 45 000 000 \$, mais c'est un projet qui vise à régler de façon substantielle le problème du transport sur la Rive-Sud de Montréal. Alors, je voudrais savoir du ministre: Qu'est-ce qui a fait que ce projet-là a été écarté de sa priorisation pour l'année en cours, bien que le document ou l'étude soit déjà pas mal attaché et que, de l'avis de tous, c'est un projet qui est porteur pour la région et pour le comté de La Pinière?

M. Chevette: Donc, je vais demander à M. Paul Saint-Jacques de vous donner les explications. Mais je vous dirai d'entrée de jeu que l'échangeur du boulevard Taschereau fait partie du plan de transport de la RMR à Montréal, de la région de recensement, et que ce sera présenté pour consultation très bientôt aux élus et aux intéressés, et on espère pouvoir l'adopter avant la fin de la présente année, qui est déjà éloignée de quelques mois, déjà. Je vise vraiment de commencer les consultations tôt cet automne.

Mme Houda-Pepin: Est-ce que le ministre me confirme que c'est un projet qui va être priorisé, pas dans la programmation évidemment actuelle, mais dans la prochaine année?

M. Chevette: Il va être dans le plan de transport de la RMR.

Mme Houda-Pepin: Comme une priorité ou comme une...

M. Chevette: Tout le plan de transport, vous savez que ça va commander, je dirais, près de 1 000 000 000 \$.

Mme Houda-Pepin: Mais il est déjà dans le plan.

M. Chevette: Sans exagération, si on compte que le Métropolitain fait partie du plan de transport, que le boulevard Cavendish, à Montréal, fait partie du plan de transport, que l'autoroute Ville-Marie fait partie du plan de transport, la rue Notre-Dame, que l'échangeur Taschereau fait partie du plan de transport, on est à chercher des solutions pour un accès à une plus grande fluidité sur les ponts existants. Vous savez qu'il y a des études qui se font sur l'estacade, si j'ai bien compris. Il y a des propositions sur une voie ferrée sur le pont Victoria. Il y a une série de choses qui sont étudiées en fonction du plan de transport de Montréal.

Mme Houda-Pepin: Mais je voudrais juste qu'on se comprenne, parce que, dans le plan de transport, en tout cas, de ce que j'en ai vu, moi, le plan de transport de Montréal...

M. Chevette: Bien, si vous l'avez vu, je ne sais pas par quel opération du Saint-Esprit on vous l'a montré.

Mme Houda-Pepin: ...j'en ai pris connaissance, M. le ministre. C'est déjà là.

M. Chevette: On a un fonctionnaire qui vous a... Vous avez des douceurs qu'on ne connaît pas? Pas des... Des faveurs qu'on ne connaît pas? Pas des douceurs, excusez.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Houda-Pepin: Non, pas du tout. Ce n'est pas des fonctionnaires qui nous font des faveurs, mais on obtient quand même de l'information.

Alors donc, l'échangeur Taschereau est déjà dans les cartons, les documents du ministère?

M. Chevette: Dans le Transport.

Mme Houda-Pepin: Ça, on s'entend là-dessus. Ce n'est pas là ma question. Ma question, c'est: Quand est-ce qu'il va être priorisé, avec des crédits budgétaires qui lui seront alloués pour l'exécution des travaux?

M. Chevette: Je ne vous dirai pas quand, parce que je ne sais pas quand. Je n'ai pas décidé quand.

• (16 h 50) •

Deuxièmement, vous comprendrez qu'entre l'échangeur du boulevard Taschereau, par exemple, et puis... Prenons un exemple: j'ai 90 000 000 \$, supposons, de disponibles demain matin. Où est-ce que je le mets? Est-ce que je le mets, par exemple, sur Décarie, où il y a un nombre d'accidents assez considérable et des embouteillages monstres qui peuvent affecter 600 000, 700 000 personnes? J'ai des priorités, effectivement, à choisir, mais en fonction des réalités. Et je ne dis pas que ce n'est pas important pour vous, je ne dis pas que ce n'est pas important pour la Montérégie, mais, comme ministre des Transports, je dois avoir une vision assez globale pour l'ensemble du Québec et en fonction des priorités que je dois mettre avec les argents disponibles.

Mme Houda-Pepin: Mais, compte tenu du contexte, compte tenu de l'achalandage, compte tenu du trafic, aussi bien du transport en commun, que ça soit aussi le transport de camions, je pense que, si vous regardez dans le rapport justement touchant le plan de transport de Montréal, on parle que probablement 47 % du trafic camions, trafic lourd qui rentre à Montréal, passe dans l'axe du pont Champlain. Donc, ça, c'est très important, la population est en croissance. J'imagine que, si on priorise de façon objective, les priorités doivent être de ce côté-là. Et, l'échangeur Taschereau, je pense que tout le monde s'entend pour dire que c'est un projet qui n'est pas très coûteux, comparativement à l'impact qu'il peut avoir aussi bien sur le plan de l'économie que sur le plan de la sécurité des citoyens. Et je voudrais rappeler au ministre aussi que, sur Taschereau, à l'intersection Taschereau et Panama, nous avons eu de nombreux accidents impliquant mort d'hommes, entre autres l'accident qui a coûté la vie à une jeune, Michelle Larouche. Il y a eu un rapport de coroner avec des recommandations, un expert, qui a suivi. Et donc, tout le monde s'entend pour dire que c'est une intersection extrêmement dangereuse, trop fréquentée, qu'il faut la sécuriser. Et l'échangeur Taschereau réglerait pas mal de problèmes autour de l'entrée sur le pont Champlain.

Alors, l'année dernière, j'étais présente à l'étude des crédits. J'ai questionné votre prédécesseur qui m'a dit qu'il était pour regarder ça de façon très prioritaire, et puis je pensais qu'aujourd'hui vous alliez me dire: Oui, on va prioriser ça. Et là vous me donnez une réponse plus évasive que celle que j'ai eue l'année dernière.

M. Chevette: Mais, moi, personnellement — chacun son tempérament, son caractère, sa façon de répondre — je ne réponds pas quand je ne suis pas capable de livrer. Je vous dis carrément: Je ne peux pas livrer ça cette année. Je dois présenter ça aux élus, autant les élus municipaux que les élus de l'Assemblée nationale, une présentation que j'ai eue personnellement à date, là. C'est une présentation de plusieurs heures qui démontre

l'ensemble. Et c'est assez impressionnant, le nombre de travaux à faire pour le plan de transport de Montréal, je peux-tu vous dire ça? C'est 45 000 000 \$ sur l'échangeur, c'est 150 000 000 \$ sur Notre-Dame. Sur Cavendish, c'est combien? C'est 27 000 000 \$ à 28 000 000 \$. Le Métropolitain, plus de 700 000 000 \$. La 25, si on la fait, c'est 125 000 000 \$ ou 130 000 000 \$. Écoutez une minute! Je ne prends pas ça comme une grappe de raisins dans un arbre, moi, l'argent, là. Je suis donc obligé de l'expliquer aux gens comme du monde et leur dire qu'est-ce que je priorise en fonction de rendre service dans l'immédiat à plus de gens possible. Il va falloir prioriser nos travaux. Ou bien on va avoir un budget excédentaire du transport régulier puis on va dire au gouvernement: Nous accordez-vous tant d'argent, sur un plan triennal ou quinquennal, pour le plan de transport de Montréal, dans une décision formelle du Conseil du trésor et du Conseil des ministres? Et là on se met en branle puis on priorise, à ce moment-là, les travaux. Comme il peut y avoir... Si on obtenait une enveloppe particulière pour tout le plan de transport de Montréal, là, tu peux entreprendre plusieurs chantiers en même temps, par contre. C'est un peu ça que j'entends présenter. Ça, c'est-u un petit peu plus précis?

Mme Houda-Pepin: Pas tout à fait.

M. Chevette: Non?

Mme Houda-Pepin: Mais, en tout cas, ça va venir.

M. Chevette: J'ai l'impression que je ne serai jamais capable de vous satisfaire, de toute façon.

Travaux routiers projetés en Montérégie

Mme Houda-Pepin: Ha, ha, ha! Sur l'estacade, puisque vous l'avez mentionnée, quel avenir est-ce que vous voyez par rapport à l'estacade?

M. Chevette: C'est l'AMT qui a la responsabilité de faire l'analyse de l'estacade. Je ne suis pas assez connaisseur pour vous dire, à ce stade-ci... Il y a tellement de rumeurs contradictoires. Il y en a qui disent: Bien, ça va être un prix abordable. D'autres disent: Ça va être un prix astronomique.

Mme Houda-Pepin: Certains envisagent...

M. Chevette: Actuellement, moi, ce que je travaille avec les gens de la Rive-Sud de Montréal, dont le président de l'Assemblée nationale, qui est touché par le pont Victoria en particulier, les effets du pont Victoria, la fermeture de Victoria... On travaille avec le ministère des Finances, avec les gens de la Rive-Sud pour trouver... Ça négocie ferme pour essayer d'avoir des palliatifs, au moins pour ne pas pénaliser à court terme les citoyens de la Rive-Sud. Mais, quant à l'estacade comme telle, moi, je vais attendre le résultat des études. Je suis incapable de

vous dire: est-ce que ça réglerait beaucoup de problèmes, à des coûts per capita et annuels raisonnables? Il faut attendre ça pour savoir comment se brancher, parce que ce ne sera pas toujours...

S'il y a une chose qui est certaine: ce n'est pas toujours dans le béton qu'on trouve la solution de la fluidité des transports. Il faut faire preuve d'imagination, je l'ai dit à plusieurs reprises dans mes exposés en dehors de cette Chambre. Mais il va falloir qu'on pense à des programmes incitatifs: au covoiturage, des voies réservées pour le transport en commun, l'utilisation de trains de banlieue là où c'est possible, amender un programme de changement d'horaires de travail pour les entreprises qui peuvent le faire sans pénalité, qui ont 50 travailleurs et plus et qui pourraient adhérer à un programme incitatif, par exemple, peut-être une déduction fiscale, l'équivalent de la carte mensuelle de transport, pour les inciter à prendre le transport en commun, une foule de recettes qu'il va falloir prendre. Parce que je remarque, malheureusement, que l'automobile a pris encore des points par rapport au transport en commun. Et c'est une situation qui est inquiétante.

Donc, il faut tout mettre en oeuvre, il faut mettre notre imagination au service du public pour essayer de trouver des solutions, permettre une fluidité puis un plan de transport qui assurent une certaine qualité de vie ici. S'il y a des deux, trois heures d'engorgement... Prenez un camion, c'est de l'argent, c'est de l'économie, c'est de la pollution, en plus. Prenez des gros camions qui sont sur le Métropolitain pendant deux heures, deux heures et demie, c'est de l'énergie, c'est de la pollution puis c'est aussi des coûts économiques pour les entreprises québécoises. Il faut donc assurer la compétitivité. Puis il y a une série de choses qu'on pense et qu'on espère réaliser dans les meilleurs délais.

Mme Houda-Pepin: Mais, toutes les mesures que vous avez mentionnées, certaines sont déjà en cours.

M. Chevette: Certaines.

Mme Houda-Pepin: Il y a déjà des choses qui sont mises de l'avant, sauf que le problème demeure entier tant et aussi longtemps, je tiens à souligner ça, qu'on n'a pas réglé le problème de l'échangeur Taschereau, parce qu'il réglerait le problème de la fluidité, de la sécurité, il réglerait le problème de la congestion, parce que c'est parce qu'il y a une douzaine de voies qui convergent vers le pont en même temps, et c'est ça qui fait que ça refoule même à l'intérieur de la ville jusqu'au boulevard Milan, certains matins. Et ce n'est pas vivable, ce n'est pas supportable, alors, sans compter les problèmes de la sécurité, comme je vous ai dit.

Alors, je voudrais quand même vous signaler que j'ai demandé, comme présidente du caucus libéral de la Montérégie, à la Direction régionale de me fournir les projets qui ont été programmés par comté. Je les ai demandés le 12 février, ça fait plus de deux mois, et je ne les ai pas eus. Et, d'après ce que j'ai cru comprendre de l'explication qui m'a été donnée, il semblerait qu'avant de

m'envoyer ces documents il fallait les valider par le cabinet du ministre et qu'en les validant...

M. Chevette: Bien, j'espère que vous trouvez ça normal!

Mme Houda-Pepin: ...non, non, mais, en les validant, on a demandé à ce que des informations ne soient pas communiquées.

M. Chevette: Écoutez. Ça, c'est faux, ça. Je vous arrête tout de suite, là. Non, non c'est faux!

Mme Houda-Pepin: Alors, si c'est faux, M. le ministre... O.K. très bien, ne vous choquez pas. Ce que je veux, là...

M. Chevette: Je ne me choque pas, c'est faux!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Houda-Pepin: ...si c'est faux, serait-il possible de me les communiquer vous-même? Puis on n'aura pas besoin de passer...

M. Chevette: Madame, c'est moi-même qui ai rendu public, pour toute la région de Montréal, en conférence de presse... Quelle date? Je pense que c'est la fin mars, le 28 mars, à Montréal. Beaucoup de maires de la Rive-Sud étaient là, des préfets étaient là, pour plusieurs cas. J'ai rendu ça public, avec les cartes à l'appui, les travaux de parachèvement comme les nouveaux investissements qui se faisaient. Je suis surpris... On est loin de se cacher, il y avait assez de caméras qu'on s'enfargeait, pour venir à bout de sortir de la salle.

Mme Houda-Pepin: Donc, on va avoir les données par comté dans la région?

M. Chevette: Vous allez l'avoir sur toute la région, mais je vais vous le donner tout de suite. Tiens! Allez donc lui porter, M. Saint-Jacques.

Mme Houda-Pepin: Je l'ai. Ce n'est pas ce que je demandais.

• (17 heures) •

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, avant de procéder, je vous indique qu'il est 17 h 1, et nous pavions une enveloppe de temps précise. Nous avons dépassé de 22 minutes... C'est-à-dire qu'il manque 22 minutes à la première séance du 15 avril et 14 minutes aujourd'hui, pour un total de 36 minutes. Donc, nos travaux, à moins qu'on m'indique le contraire, vont se terminer à 17 h 36 — juste pour vous dire ça — et il reste encore cinq minutes à la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: M. le Président, si vous permettez, je céderai la parole à d'autres de mes collègues compte tenu qu'on n'a pas beaucoup de temps.

Le Président (M. Lachance): Il vous reste cinq minutes dans ce bloc de temps. M. le député de Richmond.

M. Vallières: Je pense qu'on pourrait passer en alternance, et je reviendrai pour compléter.

Période d'émission des appels d'offres pour les travaux de voirie

Le Président (M. Lachance): Alors, j'y vais. MM. les ministres, l'un ou l'autre, parce que je pense que ça concerne les deux, il m'arrive parfois, comme député, d'avoir l'impression de radoter.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Ça fait neuf ans...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Et, je vous dis pourquoi, je m'explique. Ça fait un peu plus de neuf ans maintenant que j'occupe la fonction de député ici, en deux périodes de temps, et j'ai eu l'impression d'avoir redit la même chose à quelques reprises. Et mes propos ne s'adresseront pas particulièrement ou spécifiquement aux ministres qui sont en face de moi, mais beaucoup aux personnes qui vous entourent, y compris aux sous-ministres et puis aux autres personnes sous votre juridiction.

Il y a des choses qui se passent d'année en année, et peut-être pas par mauvaise volonté, là — je ne mets pas en doute la bonne volonté des gens qui travaillent au ministère des Transports — mais il ne semble pas y avoir beaucoup de changements par rapport à ce qu'on a connu il y a quelques années. Je remonte peut-être à mon premier mandat, de 1981 à 1985. Et je fais ici allusion aux projets du ministère des Transports pour lesquels on a besoin d'aller en soumissions publiques, il me semble qu'on va tardivement en soumissions et que les contrats sortent dans l'année à une période où ça pose parfois des problèmes pour réaliser les travaux avant que la belle saison ne se termine. Est-ce qu'on pourrait m'indiquer si je suis dans l'erreur ou s'il y a eu des améliorations? Qu'est-ce qui fait que ce n'est pas possible, lorsque la programmation est approuvée — et je pense que c'est quelque chose aux alentours du mois de février — qu'on puisse tout de suite dire: On est prêt, on va en soumissions?

M. Chevette: Bien, premièrement, il faut dire qu'une année d'élections, comme ça a été le cas, en fin de novembre en plus, puis la nomination d'un ministre, les plans d'immobilisation de l'année en cours ont été adoptés sur le tard. Ça, on le reconnaît, mais c'est la conjoncture, ça arrive de même. Il y a déjà eu des élections, je crois, le 2 décembre, en plus. Donc, ça peut expliquer pour une année donnée les retards dont vous parlez.

Il faut également que les crédits soient adoptés avant de lancer des appels d'offres, puis les crédits sont

souvent adoptés sur le tard, effectivement. On me dit qu'on a amélioré quand même sensiblement les choses, mais on pourrait peut-être penser effectivement à aller en soumissions, par exemple, pour certains travaux, faire des devancements puis, quand on est certain que les travaux peuvent se réaliser, y aller, comme on a déjà fait dans certains cas. Par exemple, le défrichement de la voie l'automne puis, au printemps, les travaux s'enclenchent automatiquement. Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas de place à l'amélioration, mais je pense qu'il y en a eu un peu, puis on va s'efforcer d'améliorer cela de façon tangible. Je sais qu'est-ce que vous dites. Ce n'est pas une question, même, de radotage, il y a toutes sortes de raisons qui font, bien souvent, que ça retarde.

Mais je regarde avec mon collègue Baril la façon dont on va en soumissions, aussi, les critères. Je regarde un peu cela, parce qu'on est pris avec certains problèmes de contestation entre firmes de professionnels parce que le chargé de projets n'est pas d'ici, ou il est d'ailleurs. La rapidité de l'exécution des travaux passe sur le dos d'un gouvernement, ou d'un ministre, ou d'un ministère, ou des fonctionnaires, et c'est souvent entre professionnels où il y a des chicanes. Il faut regarder chaque cas. Bien souvent, on se rend compte qu'on peut distribuer le bulletin de façon différente dépendant du dossier. Mais, moi, je reconnais une chose, c'est qu'on ne sera assez vite dans ça.

On regarde des projets-pilotes, d'autre part, avec l'entreprise privée, qui écoperait de A à Z de la construction ou de la réfection totale d'une route. Il y a un projet sur la 40.

Une voix: ...

M. Chevette: Deux... Il y en a sur la 40, oui, à la hauteur du comté de Vaudreuil... Soulanges. Je crois que c'est une ou deux expériences qui vont se conduire. Deux? Il y en a une aussi à Saint-Nicolas, si ma mémoire est fidèle, ici, tout près de Québec. Donc, on tente des expériences pour voir si on ne peut pas améliorer nos technologies, mais améliorer aussi le processus puis faire en sorte que ça soit plus efficient, plus efficace.

Date des travaux de marquage des chaussées

Le Président (M. Lachance): J'aurais une autre observation très terre-à-terre, c'est celle que, la plupart d'entre nous, on peut faire quotidiennement, et je me pose toujours la question: Pourquoi entreprend-on le marquage de la chaussée, les lignes qu'on trace sur le pavage, sur l'asphalte... Je comprends, là, qu'il y a une question de température. J'imagine qu'on doit avoir une température d'au moins 10 °C avant de pouvoir marquer les lignes, les lignes jaunes ou les lignes blanches. Pourquoi attend-on assez tardivement? Parce que, quand il y a de la neige, il est un peu tard pour penser à marquer les routes, et on sait que la peinture, malheureusement, ça ne tient pas très longtemps étant donné que notre saison est rigoureuse et

que les abrasifs viennent enlever ça rapidement. On sait que c'est une question de sécurité extrêmement importante, puis ce n'est pas juste des petites routes pas très, très achalandées. En fin de semaine, vous et moi, on s'est rendus à Trois-Rivières, et, si vous avez remarqué, sur des longs tronçons de l'autoroute Félix-Leclerc, le marquage aurait besoin d'être fait le plus rapidement possible. Pourquoi est-ce qu'on attend aussi longtemps pour marquer nos routes, notre réseau routier supérieur?

M. Chevette: Bien, étant donné que je ne suis pas dans le secret des dieux sur ce dossier précis, je vais demander à Mme Anne-Marie Leclerc de vous répondre, qui est directrice...

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez vous identifier, madame.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bonjour. Anne-Marie Leclerc, directrice générale aux infrastructures et technologies, ministère des Transports. Vous avez tout à fait raison, il faut attendre que la température soit clémente pour commencer à faire les opérations de marquage. Il y a, aussi, énormément de réseaux à couvrir, donc on a des itinéraires à établir, et ça, ça se fait d'année en année de façon très, très claire.

Ce qu'on cherche à faire, par contre, c'est... On travaille beaucoup sur des matériaux nouveaux qui nous permettraient de ne pas, justement, les refaire à tous les ans et d'avoir une longévité plus grande de notre marquage de chaussées. Ce n'est pas évident compte tenu, comme vous avez dit, des conditions climatiques et de nos habitudes d'entretien d'hiver, l'utilisation d'abrasifs et de sel de déglacage, mais on souhaiterait avoir une durabilité plus importante des matériaux de marquage qui nous permettrait d'avoir une stabilité tout au long de la période de service de nos chaussées, c'est-à-dire qu'ils ne s'effaceraient pas d'un hiver à l'autre. Donc, avec les matériaux qu'on a actuellement, il faut avoir un itinéraire et des cédules et optimiser tout ça, mais on cherche surtout à améliorer la longévité des matériaux comme tels.

Le Président (M. Lachance): Vous pensez à la peinture à l'époxy?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Il y a toutes sortes d'options. Il y a autant d'options qu'il y a de chimistes, et il y en a quand même pas mal. Mais il y a ça, il y a...

Une voix: ...

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui. Ha, ha, ha! Il y a d'autres éléments aussi, il y a d'autres recettes, si vous voulez, de peinture, comme tel, qui nous permettraient d'avoir une meilleure longévité, d'une part, et ce qu'on appelle une rétro-réflexivité, donc une meilleure visibilité des marquages durant la nuit aussi. On travaille sur les deux aspects en même temps.

Le Président (M. Lachance): Aujourd'hui, le 27 avril 1999, est-ce que l'opération marquage est débutée?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je ne pourrais pas vous dire. Il faudrait regarder du côté...

M. Chevette: Il ne fait pas assez chaud.

Mme Leclerc (Anne-Marie): ...des directions territoriales. Ça dépend des conditions climatiques. Probablement que dans l'ouest ça a commencé.

M. Chevette: Quand il fait 17 °C, c'est en haut de 10 °C, on peut donc le faire, également.

Le Président (M. Lachance): Oui, mais on ne voit pas beaucoup de camions avec traçage de lignes sur les routes présentement. Peut-être que je ne circule pas sur les bonnes routes, là. Mais, en tout cas, c'est une préoccupation dont vous êtes conscients aussi. Je pense que c'est une question de sécurité pour les usagers.

Mme Leclerc (Anne-Marie): C'est ça. Il ne faut pas faire des lignes quand il y a des travaux.

M. Chevette: Mais on doit attendre... Ça doit être parce que vous êtes sur des routes qui demandent des couches d'usure. On va les faire après.

M. Baril (Arthabaska): Il y en a peut-être trop dans le comté de Bellechasse. On peut changer des couches d'usure pour juste du marquage, si ça ne fait pas, hein, si ça fait plus votre affaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Je ne suis pas acheteur, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Nous sommes ouverts là-dessus, vous savez.

M. Chevette: Êtes-vous preneur?

• (17 h 10) •

Des voix: Ha, ha, ha!

Entretien des chaussées

Le Président (M. Lachance): Une dernière question. Ça concerne l'entretien des routes. Comme une résidence, une route qu'on n'entretient pas, à un moment donné, on est obligé de la refaire, et ça, ça coûte cher. Il m'apparaît à l'observation que, de ce côté-là, par rapport au budget intéressant qu'on peut avoir globalement, même si on n'en a jamais assez étant donné l'étendue du territoire et la rigueur de notre climat... Il m'apparaît quand même que, au niveau de l'entretien, il pourrait peut-être y avoir un meilleur équilibre, par rapport aux travaux

de reconstruction ou... On appelle ça corrections ou couches d'usure, etc., et, de ce côté-là encore, c'est peut-être une impression qui n'est pas fondée, mais j'aimerais qu'on me rassure par rapport à ce qui se passe à l'heure actuelle au niveau de l'entretien.

M. Chevette: Votre remarque est tout à fait judicieuse. On s'est posé la question dès notre arrivée au ministère, et puis notre réseau routier, effectivement, à bien des endroits, exige de grandes réfections. C'est évident que, quand on sort d'une crise budgétaire puis qu'on a atteint des objectifs, puis qu'on regarde... Je peux vous dire qu'on regarde très sérieusement des façons d'en arriver à avoir plus d'argent au niveau de l'entretien. C'est combien?

Une voix: Trois cent soixante-quinze...

M. Chevette: C'est 375 000 000 \$ dans l'entretien, mais, quand on regarde l'entretien, l'entretien d'hiver en prend toute une portion. On est dans un pays où notre climat est difficile. Notre système routier, quand ça gèle à la hauteur de 1,7 m, vous vous imaginez qu'on n'est pas en Floride, là.

Le Président (M. Lachance): Je pense particulièrement au scellement de fissures, parce qu'on sait très bien que, lorsque des fissures apparaissent dans le pavage et que ce n'est pas corrigé rapidement, l'eau s'introduit, ça gèle et ça se décompose plus vite. Bon. Est-ce que...

M. Chevette: Le programme des fissures, je regardais ça, cette année, on en fait un joyeux kilométrage, de colmatage de fissures, mais, encore là, si on avait un budget beaucoup plus élevé... On a une augmentation de 5 %, puis on le sait bien que ce n'est pas suffisant, mais c'est encore mieux que de voir des ponctions budgétaires. En tout cas, on cherche une formule. Si on peut la trouver, là, vous allez peut-être voir qu'on va surprendre tout le monde. C'est ce qu'on espère.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, on souhaite d'être surpris. Merci.

M. Chevette: Oui, puis on souhaite que vous ne soyez plus obligé de radoter. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Richmond. Vous attendez impatiemment, c'est votre tour.

Une voix: Patiemment.

M. Vallières: Patiemment.

M. Chevette: ...deux ministres...

Dossier de l'amiante-asphalte

M. Vallières: Oui, j'ai la chance de côtoyer deux ministres, l'un pour l'Estrie, l'autre pour la région du Centre-du-Québec. Mes premières questions vont porter sur un dossier qui probablement est connu de la part du ministre des Transports, celui du dossier amiante-asphalte. C'est un dossier où j'ai eu l'occasion de questionner dans le passé son prédécesseur, lequel prédécesseur était intervenu de façon très efficace dans le dossier afin de s'assurer, un, qu'on continue d'utiliser ce procédé au Québec. Mais arrivent maintenant des éléments nouveaux. Depuis déjà un bon moment, nous souhaitons pouvoir mettre au point avec le secteur privé un procédé qui nous permettrait d'incorporer l'amiante au bitume, ce qui éviterait de devoir modifier les installations dans les différentes régions pour procéder à la pose. Alors, on m'indique que ce procédé a maintenant été mis au point par des laboratoires et que nous en serions rendus à l'étape de soumettre au ministère des Transports une possibilité d'expérimentation sur certaines planches d'essai au cours de la présente année. Alors, j'aimerais connaître votre point de vue sur ce dossier en particulier et sur votre perception du rendement de ce procédé par rapport, par exemple, au pavage où on utilise le polymère.

M. Chevette: Bon, moi, je suis ouvert à toutes les recherches possibles, mais plus spécifiquement... L'amiante, je suis un peu au courant, mais je suis au courant aussi qu'on essaie avec le caoutchouc à certains endroits. Il y a eu des expériences-pilotes dans le bout de Saint-Esprit, puis il y a, bien sûr, la question des cimenteries qui nous demandent, elles, de pouvoir en mettre une portion, un pourcentage annuel pour aider l'industrie. Mais, plus spécifiquement sur l'amiante, je vais demander à Mme Anne-Marie Leclerc de vous répondre.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bonjour. Le ministère a déjà participé beaucoup à la recherche qui a permis de mettre au point le procédé qu'on appelle officiellement fillerisation du bitume par l'amiante. Le résultat commence à être intéressant. Les résultats de la recherche commencent à être intéressants. Il y a des réunions qui s'en viennent, prochainement, justement pour discuter des possibilités de projets-pilotes et des évaluations de rendement par rapport à la méthode traditionnelle qui était la méthode d'introduction en sacs de l'amiante. Donc, on poursuit, là. C'est un dossier qui date d'une dizaine d'années, à peu près, et, effectivement, la fillerisation peut être très intéressante pour ouvrir le marché de ce type de procédé là et de matériau là.

M. Vallières: Sur combien de kilomètres de route vous allez essayer le procédé à nouveau cette année, le procédé traditionnel?

Mme Leclerc (Anne-Marie): C'est une très bonne question, les kilomètres de route. Par contre, j'ai le tonnage. Je n'ai pas le kilométrage.

M. Vallières: Mais le tonnage...

Mme Leclerc (Anne-Marie): J'avais prévu le tonnage, mais pas le kilométrage.

M. Vallières: ...va être tout aussi indicatif.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Le tonnage, on est à 45 500, à peu près.

M. Chevette: En 1998.

Mme Leclerc (Anne-Marie): En 1998, oui.

M. Chevette: Mais il y a eu des expériences plus fortes que ça dans les années antérieures.

Mme Leclerc (Anne-Marie): En fait, pour nous, l'enrobé à l'amiante, ce n'est plus un projet expérimental sauf au niveau de la fillerisation, là, qui est nouvelle. Mais le procédé en sacs, c'est un procédé qui est d'usage courant, bien, c'est-à-dire qui est connu, on le maîtrise bien, on est capable de formuler convenablement, et c'est quelque chose qui est dans nos moeurs. Et il y a des recommandations d'usage. Donc, effectivement, ça dépend de si le produit est bien adapté au milieu dans lequel on veut l'utiliser, là.

M. Vallières: Comme on va être prêt dès cette année à vous proposer, au niveau de la fillerisation, quelque chose de nouveau et que, avec votre réponse, ça m'indique que pour ce procédé nouveau qui va vous être soumis, on n'a pas de planche d'essai d'identifiée, est-ce que le ministère peut nous indiquer aujourd'hui s'il sera en mesure de procéder à l'expérimentation de ce nouveau procédé dès la présente année et donc de prévoir qu'à certains endroits, sur des routes probablement parmi les plus achalandées au Québec, on pourra s'assurer que ce qui va vous être présenté, j'imagine, au cours des prochains jours par les promoteurs des planches d'essai sur la présente année, pour éviter des retards d'expérimentation...

Mme Leclerc (Anne-Marie): Vous savez, quand un nouveau produit comme ça nous est présenté, il y a une présentation technique qui nous est faite, c'est vrai, mais il y a une étape qu'on appelle la validation au niveau des laboratoires, et ça, ça doit se faire préalablement à envisager une planche d'essai. Si le procédé se valide très rapidement et très bien en laboratoire, donc s'il performe avec nos essais qui sont prédictifs des performances sur terrain, il y a des options possibles, il y a des possibilités. Mais il faut d'abord passer cette étape-là de validation en laboratoire, et on itère, hein, là? Si ça ne passe pas, bien, il faut recommencer. Alors, tout dépend des résultats qu'on obtiendra avec ces travaux-là.

M. Vallières: Et on m'indique que ça peut se faire rapidement et qu'on aurait pris de l'avance, alors j'ai hâte

à quand on vous présentera le dossier. Et ce pourquoi j'insiste, MM. les ministres, sur ce dossier-là en particulier, c'est qu'on connaît tous les problèmes que l'amiante a à travers le monde, plus particulièrement en Europe, peut-être éventuellement en Asie, et les gens qui ont à nous représenter au niveau de ce dossier-là, quand on va à l'extérieur, on n'est pas capable de dire qu'ici, au Québec, on l'utilise l'amiante de façon sécuritaire dans des procédés, et je pense que ce serait un élément de vente important, et on pourrait dire... Parce que souvent on se fait demander: Mais, vous, qu'en faites-vous, de l'amiante? On l'utilise à peine. Alors, là, je pense qu'on a des possibilités de démontrer partout dans le monde que, utilisé de façon sécuritaire, avec les précautions que ça requiert, l'amiante peut rendre de nombreux services, entre autres au ministère des Transports et aux usagers des routes du Québec. Et possiblement, parce qu'on m'indique qu'avec le nouveau procédé, là, on aurait utilisé moins d'amiante, donc peut-être une légère réduction dans les coûts et puis des chaussées encore plus performantes que dans le passé. Alors, c'est donc dire qu'on va continuer, de ce côté-ci, à suivre de très près le dossier. Je sais que votre collègue qui vous a précédé avait même dû intervenir lui-même dans le dossier politiquement afin de s'assurer qu'on en utilise suffisamment pour que ça débouche éventuellement peut-être sur un usage beaucoup plus grand sur l'ensemble du territoire québécois, dans toutes les régions du Québec.

• (17 h 20) •

M. Chevrete: Je partage votre point de vue. J'ai été ministre des Ressources naturelles et je sais jusqu'à quel point on est obligé de se défendre sur le marché externe et que c'est la valeur scientifique de notre dossier, d'ailleurs, qui va triompher sans doute à l'extérieur du Québec, parce qu'il y en a qui utilisent des substituts plus dangereux même que l'amiante. Donc, effectivement, avec une vitrine hors de tout doute, là, qui parle d'elle-même, comme au niveau des Transports, on aidera sans doute le dossier de l'amiante à l'extérieur du Québec.

Travaux sur la route 257 à Saint-Adrien-de-Ham

M. Vallières: Merci. Peut-être un dossier très rapidement, parce que j'ai déjà écrit au ministre délégué en date de janvier 1999 concernant un très petit dossier mais qui, pour une petite municipalité, devient un gros dossier — une municipalité d'environ 500 habitants, Saint-Adrien-de-Ham — et le ministre en titre a déjà eu l'occasion d'en être saisi comme ministre délégué à l'époque, comme ministre du développement des régions. C'est un dossier où le ministère est intervenu pour plusieurs centaines de milliers de dollars au cours des années passées. Restent, sur la route 257, à Saint-Adrien-de-Ham, des travaux importants à compléter. C'est un réseau routier municipal même s'il est numéroté, et les coûts pour terminer le projet... Ce n'est pas compliqué, il est arrêté en plein champ, là, puis, même cet hiver, il y a des gens qui ont fait de la planche, littéralement, ça a

occasionné des accidents. Il n'y a pas eu de pertes de vie, heureusement, mais il aurait pu y avoir pertes de vie. Cette petite municipalité a besoin définitivement d'aide.

J'aimerais qu'on nous indique quelles sont les intentions du ministère face à ces travaux qui sont à compléter, qui vont coûter au-delà de 400 000 \$ et qui, définitivement, ne peuvent pas être considérés dans le budget du député, parce que l'enveloppe, comme on le sait, est nettement insuffisante pour répondre à des besoins de cette nature-là.

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

M. Baril (Arthabaska): Bon, comme vous l'avez indiqué, ça fait partie du réseau routier municipal, ça va faire partie de l'ensemble des dossiers qu'on va nous soumettre d'ici deux semaines pour voir, avec les budgets du ministre, comment on peut aider ces petites municipalités. Mais je dois vous dire, en passant, qu'elles sont nombreuses, les municipalités qui font affaire... qui sollicitent l'implication du ministre pour les aider financièrement à améliorer leur réseau, situation que je comprends très bien. Dans mon comté comme dans d'autres, il y en a, de ces projets-là, et, juste à titre d'exemple, la semaine dernière, j'ai rencontré deux municipalités une après l'autre, et elles seules, si j'avais accepté leurs demandes, gobaient mon budget complet pour toute l'année. Donc, vous comprendrez... Mais, d'ici, en tout cas, deux semaines, on va faire le tour. On a demandé un portrait global des demandes qui nous ont été transmises, et on pourra fournir une information au député et à la municipalité.

M. Vallières: Bien. Parce que votre ministère a déjà reconnu à deux reprises... Trois années consécutives, il s'est impliqué financièrement, de façon ad hoc, dans le dossier, donc j'apprécierais que vous le regardiez et que vous nous indiquiez effectivement le plus rapidement possible vos intentions dans le dossier.

Travaux sur la route 161 entre Ham-Nord et Saints-Martyrs-Canadiens

Il y a un autre dossier que je veux regarder avec vous et qui n'est pas inconnu du ministre délégué, puisqu'il s'agit de la route 161, plus particulièrement le secteur entre Ham-Nord et Saints-Martyrs-Canadiens. Le ministère a procédé, dans la section de Saint-Martyrs-Canadiens, à des travaux au cours des dernières années, mais l'autre section est devenue dans un état qui s'est détérioré très rapidement. J'y circulais encore au cours de la fin de semaine dernière, et il y a des pertes de contrôle des véhicules automobiles, là, dans des courbes. C'est une route qui, honnêtement, est en train de devenir dangereuse.

Il n'y a pas d'intervention de prévue dessus cette année. Il s'agit ici de corrections avec des couches d'usure, de renforcement à certains endroits. Je ne demande pas au ministre d'intervenir sur l'ensemble du tronçon, sur toute sa longueur — c'est assez long, ça

coûte, on m'indique, 1 000 000 \$, 1 200 000 \$ pour relier Ham-Nord à Saints-Martyrs — mais, à tout le moins, sur le premier kilomètre de Saints-Martyrs vers Ham-Nord, ça permettrait de corriger. D'abord, c'est dans une grande courbe à l'entrée du village, où il y a deux intersections. C'est très mauvais, c'est dans ce coin-là qu'il y a des pertes de contrôle. Toutes les conditions me semblent être réunies pour qu'au cours de l'été ou du printemps on assiste peut-être à un drame dans cette courbe-là. Est-ce qu'on n'est pas en mesure, au moins de façon ponctuelle, d'intervenir sur un demi, trois quarts ou un kilomètre afin de corriger la situation?

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, oui, effectivement, elle n'est pas sur la programmation cette année, mais on ne pouvait pas accepter tout ce qui était sur la programmation, hein, parce que, à mon arrivée au ministère, j'ai été étonné des millions et des millions de dollars que ça prendrait — pour dire, des milliards de dollars que ça prendrait — pour répondre à tous les dossiers qui sont en demande au ministère des Transports. Mais, écoutez, pour la partie, là, que, moi également, je connais — c'est dans mon coin, on va faire un tour à l'occasion — on peut regarder ce qu'on peut faire d'une façon ponctuelle pour un bout, un tronçon. En tout cas, peut-être le plus dangereux, la courbe, là, on pourra regarder ça puis on vous en fera part.

M. Vallières: Bien. Parce que j'ai compris que, dans les années ultérieures, la programmation permettrait de faire face... de commencer les travaux en plusieurs étapes. En quelques étapes, qu'on m'aurait indiqué, là.

M. Baril (Arthabaska): On va étudier ça.

M. Vallières: Très bien.

Le Président (M. Lachance): ...signaler qu'il reste, au total, neuf minutes. Alors, si vous voulez partager avec certains de vos collègues qui me font signe qu'ils voudraient intervenir.

Projet de voie de contournement de la ville de Danville

M. Vallières: Oui. Ça va être une information très rapide que je vais demander à l'un des deux ministres concernant un projet de voie de contournement de la ville de Danville, compte tenu d'investissements majeurs dans ce secteur-là et de travaux majeurs également — bien, majeurs, c'est très petit à comparer au 45 000 000 \$ dont on parlait tantôt, mais on parle de 4 000 000 \$, 4 500 000 \$ — sur la route 116, qui sont des travaux qui s'inscrivent en complémentarité avec ceux qui ont été effectués entre Danville et Richmond. Ils sont situés, cette fois-là, entre Danville et Kingsey Falls.

M. Baril (Arthabaska): Bien, au sujet du contournement d'Asbestos, j'ai rencontré Mme la maire,

je ne sais pas, ça fait à peu près trois semaines, de mémoire. Vous m'en aviez déjà parlé, d'ailleurs. Le député de Johnson, responsable de la région de l'Estrie, m'en avait parlé. Il avait participé à la rencontre avec Mme la mairesse et la firme d'ingénieurs, les représentants de la firme d'ingénieurs, et, bon, ils ont étudié différents scénarios de contournement. Oui, on comprend la nécessité de ce projet. Il y a certaines problématiques. Entre autres, c'est la ville d'Asbestos qui est promoteur du projet, mais aussi il y a des travaux qui se font sur le territoire de la municipalité de Danville, donc le ministère des Transports doit regarder, lui, avec la municipalité de Danville, comment on peut s'entendre.

Suite à la rencontre, j'ai demandé à la direction territoriale d'analyser le projet et de me faire rapport, de me suggérer différentes propositions, différentes alternatives. D'ici un mois environ, là, un mois, un mois et demi, on devrait nous faire part de la décision du ministère des Transports. Mais j'ai bien indiqué à Mme la mairesse que, connaissant le milieu, connaissant le développement également, l'investissement qu'il y a par rapport à Asbestos, là, Magnola, j'étais favorable au dossier.

Maintenant, il n'est pas programmé, il n'est pas sur la programmation. Il n'y a pas d'expropriations de faites, c'est un projet qui est tout à fait neuf, qui est tout à fait nouveau, donc on va voir comment on peut s'entendre avec la ville d'Asbestos. Et on comprend que c'est mieux de refaire un contournement que refaire la réfection de la route, là, à cause de la partie de Danville qui a des sites, des maisons historiques dans le coin et qu'il y a... Donc, on regarde ça attentivement et on va fournir l'information à la municipalité aussitôt qu'on pourra.

M. Vallières: Quant à Danville—Kingsey Falls, est-ce qu'il est dans la programmation des travaux majeurs pour la prochaine programmation quinquennale?

M. Baril (Arthabaska): Là, bien, je ne peux pas vous dire s'il fait partie de la programmation. Mais vous êtes au courant que, depuis les dernières années, il y a eu beaucoup d'investissements sur la 116 aussi, donc j'aimerais ça en planifier un petit peu pour le comté d'Arthabaska. Il y en a de planifiés pour la 116 qui devaient être faits avant... La 116, dans le comté d'Arthabaska, devait être faite avant celle de Richmond à cause du trafic, mais les rôles ont été inversés. Mais ça ne veut pas dire qu'on va négliger votre parti, parce que ça va également de pair avec l'investissement, parce qu'on sait que lorsque Magnola sera en opération, elle veut exporter ses produits via... Eux autres, ils parlent de Bécancour, de Trois-Rivières. On va essayer de les arrêter à Bécancour pour ne pas qu'ils aient à traverser le pont.

M. Vallières: Le temps nous permettra à un autre moment, M. le Président, de continuer ces échanges. Merci.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Beauce-Sud.

Gestion de l'emprise ferroviaire Tring-Jonction—Lac-Mégantic

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, MM. les ministres. Je veux vous parler de l'emprise ferroviaire qui a été abandonnée, là, Tring-Jonction—Lac-Mégantic. Je pense que c'est un dossier que ça fait longtemps qu'il est à votre ministère. Pour faire un peu l'état de la situation, votre ministère attend toujours la décision des MRC. Il y a trois MRC concernée — Beauce-Sartigan, Robert-Cliche et du Granit — pour la prise de gestion de cette emprise. Les MRC, par ailleurs, elles, attendent une étude de caractérisation environnementale de cette emprise pour être en mesure d'évaluer les coûts de décontamination et, s'il y a lieu, leur responsabilité à cet égard-là.

• (17 h 30) •

La MRC du Granit, elle, a demandé par résolution à votre ministère que celui-ci procède à l'acquisition de la partie du tronçon qui traverse son territoire. Le ministère des Transports a demandé, pour sa part, au CP, au Canadien Pacifique, de procéder à l'étude de caractérisation, mais le CP refuse tant qu'une entente de principe pour l'acquisition de cette emprise-là n'est pas signée. Alors, j'ai l'impression qu'on tourne en rond dans cette histoire-là et que finalement tout le monde attend après tout le monde, puis il n'y a pas de décisions qui se prennent.

Là où je veux vous sensibiliser, c'est que présentement le CP... La Fédération des clubs quads utilise le tronçon et l'a signalisé sur une bonne partie du territoire, l'a signalisé, et il se pratique présentement du VTT sur ce tronçon-là de façon sécuritaire en attendant que ça appartienne à quelqu'un. Toutefois, il y a une demande, il y a une injonction qui a été déposée par le CP qui dit aux gens qu'ils doivent se retirer du tronçon, enlever leur signalisation, et tout ça. L'injonction, présentement, elle est contestée par la Fédération des clubs quads, et, sous peu, il va y avoir quelque chose qui va se passer. On attend des poursuites judiciaires du CP sur les utilisateurs, et tous les membres, individuellement, seraient poursuivis par le CP.

Alors, je veux vous dire que c'est important qu'il y ait une décision qui se prenne rapidement dans cette histoire-là. Soit qu'il y ait une étude de caractérisation qui se fasse... Les MRC attendent après ça pour prendre une décision, vous autres, vous attendez après les MRC pour prendre une décision aussi, alors il faut que ça bouge en quelque part. Je demanderais: Qu'est-ce que vous entendez faire à court terme, à très court terme?

M. Chevette: À part ça, ça va bien?

Mme Leblanc: Oui, ça va bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Bon. C'est un dossier, Mme la députée, qui est... En tout cas, ce que j'en sais, moi, c'est qu'il n'y a pas unicité de pensée dans le milieu. Les MRC

en voudraient des bouts, certains cultivateurs en veulent des bouts, vous voudriez qu'on paie des études de caractérisation des sols. Je me demande pourquoi on paierait des études de caractérisation des sols à ce stade-ci, quand on sait que Québec Central n'a pas voulu acheter ce bout-là précisément pour des raisons qu'on connaît. Vous demanderiez au gouvernement de pallier à tout ça en faisant une étude de caractérisation des sols qui pourrait coûter je ne sais pas combien à ce stade-ci, je n'ai pas d'évaluation, alors que dans le milieu on ne sait pas trop, trop... il n'y a pas de projet unique.

L'État, ce n'est pas un Père Noël, ça. L'État va ratifier, va soutenir des projets où il y a un leadership certain, où il y a une unicité de pensée puis quand ça s'intègre à quelque chose. Je pense que, très honnêtement, en tout cas, moi, je... Si vous m'arriviez avec un projet demain matin où tout le monde... l'Union des producteurs agricoles abandonnerait le désir, par exemple...

Mme Leblanc: Je veux renseigner le ministre, que les MRC s'entendent toutes là-dessus, c'est qu'elles veulent prendre l'emprise, si vous voulez, et l'utilisation qu'on en fera après, c'est là que ce n'est pas décidé. Mais elles sont d'accord, elles s'entendent là-dessus. L'UPA n'est plus dans le portrait, c'est la MRC qui décide. Il y a un comité inter-MRC qui a été formé. Tout le monde s'entend là-dessus, sauf qu'on veut clarifier la responsabilité en cas de contamination de l'emprise, et la MRC va, si vous voulez, démontrer son intérêt seulement lorsqu'elle aura ça.

Le Président (M. Lachance): En conclusion?

M. Chevette: En conclusion, c'est que la caractérisation des sols, la responsabilité civile appartient à celui qui est propriétaire au moment où on se parle. Et, s'il y a une responsabilité et s'il y a une contamination, ils doivent décontaminer sur une période de trois ans, je crois. Et, après ça, là, tu peux faire une utilisation pour des fins autres. Mais pourquoi l'État paierait actuellement pour quelque chose qui ne lui appartient pas et pour lequel les visées ou les objectifs précis ne sont pas encore définis dans le milieu? On se comprend bien? Si CP veut vendre...

Mme Leblanc: Il y a une volonté claire du milieu d'avoir cette emprise-là.

M. Chevette: Je comprends, mais il y a une volonté claire du milieu aussi de ne pas prendre quelque chose de contaminé...

Mme Leblanc: Exact.

M. Chevette: ...parce qu'il y a une volonté ferme du milieu de savoir s'il y a une contamination, il y a une volonté ferme du Canadien Pacifique...

Mme Leblanc: Tant qu'on ne fait pas d'études, de relevés...

Le Président (M. Lachance): Alors, madame, messieurs, je m'excuse, mais le temps imparti à cette commission est maintenant expiré, et nous devons procéder à l'adoption des crédits, à moins que j'aie un consentement unanime...

M. Bordeleau: Mon collègue est venu ici pour une question...

M. Chevette: ...Conseil des ministres. Bon, il faut que je quitte.

Le Président (M. Lachance): Alors, je sais que c'est très intéressant, les crédits du ministère des Transports et les sujets qui sont abordés...

M. Chevette: ...madame, on va répondre à sa question, après ça...

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, à ce moment-ci, est-ce que le programme 1 du ministère des Transports, soit Infrastructures de transport, pour l'année financière 1999-2000 est adopté?

Une voix: J'avais une question, je n'ai pas pu la poser.

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

M. Deslières: Vous avez demandé si on était d'accord pour ajouter deux minutes, là...

Le Président (M. Lachance): Bien, moi, écoutez, là, on m'a indiqué qu'il y avait une rencontre au Conseil des ministres.

M. Williams: Merci d'essayer.

M. Chevette: Ce n'est pas parce que je ne peux pas répondre... De toute façon, je dois quitter. Puis, si vous me permettez, mon collègue va demeurer, mais je voudrais que vous m'offriez l'opportunité de dire merci à tous nos fonctionnaires qui ont collaboré à la rédaction de ces crédits-là et à préparer les réponses aux demandes de l'opposition. Et je voudrais remercier mes collègues des deux côtés de la Chambre d'avoir eu la patience de nous endurer pendant 11 heures exclusivement au niveau des crédits aux transports. Mais on s'aperçoit qu'il y a de l'intérêt.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vos crédits ne sont pas encore adoptés, par exemple. Maintenant, on va les adopter.

M. Chevette: Non, mais il va s'en occuper.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci, M. le ministre. Est-ce que le programme 1 du ministère

des Transports, soit Infrastructures de transport, pour l'année financière 1999-2000 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Est-ce que le programme 2 du ministère des Transports, soit Systèmes de transport, pour l'année financière 1999-2000 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le programme 3 du ministère des Transports, Administration et services corporatifs, pour l'année financière 1999-2000 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports pour l'année financière 1999-2000 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté. M. le porte-parole de l'opposition officielle, pour le mot de la fin.

Conclusions

M. Bordeleau: Oui, bien, disons que je voudrais, au nom de l'opposition officielle, remercier également les ministres qui ont été présents, les deux ministres, durant toute la durée des débats. On a eu 11 heures d'échanges, et je dois les remercier pour leur collaboration, les gens de leur cabinet, également tous les fonctionnaires qui, au fil des deux jours qu'on a passé ensemble, se sont succédé pour nous fournir les meilleures informations, les meilleures réponses possible.

Bon, on a vu au cours de ces discussions qu'on a fait référence à beaucoup de projets, espérons que dans un an on se reverra et que beaucoup de ces projets-là seront devenus des réalités, mais on va suivre ça avec intérêt. Et je vous remercie, M. le Président, d'avoir géré nos discussions et géré le temps, surtout, avec le doigté qu'on vous connaît. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Oui, rapidement, je voudrais également remercier les parlementaires, qui ont su avoir un échange, je pense, constructif avec moi et mon collègue. Pour ma part, c'était ma première expérience à ce bout-ci de la table. La première journée m'a paru plus longue qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, je considère, je pense que j'ai participé, j'ai donné les réponses convenables. Et l'expérience est intéressante, et c'est comme ça, je pense, qu'on apprend vite.

Donc, je remercie à mon tour toutes les personnes qui nous ont préparé des cahiers de réponses sur des questions que nous n'avons pas eu le temps de poser, que vous n'avez pas eu le temps de nous poser. Et, sur ce, vous aussi, M. le Président, je vous remercie de votre tolérance, des fois, sur le temps qu'on dépasse, qui nous est alloué.

Le Président (M. Lachance): Ça a été facile, M. le ministre. Je vous remercie ainsi que tous les collègues pour votre excellente collaboration. Ça a été facile de présider ces travaux. Et, comme la commission des transports et de l'environnement s'est acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 38)