

ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

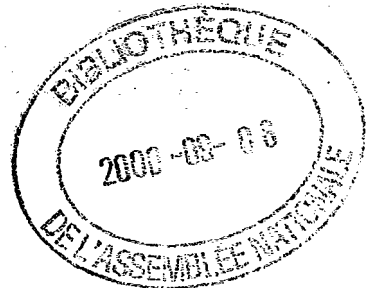
TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 13 avril 2000 — N° 47

Étude des crédits du ministère des Transports (1)



**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
Télocopieur: (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

Le jeudi 13 avril 2000

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
M. Yvan Bordeleau	4
Discussion générale	6
Plan de transport de l'agglomération de Montréal	6
Passage des biens d'exportation par le réseau routier de Montréal	11
Participation du secteur privé aux plans de transport	12
Mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun	14
Plan quinquennal de réparation du pont Mercier et de la route 138	14
Construction du rond-point Bédard et de la voie réservée, à Châteauguay	15
Prolongement de l'autoroute 30	16
Ordre de priorité des projets sur la rive sud de Montréal	18
Prolongement de l'autoroute 410	19
Construction d'une voie double sur l'autoroute 55	21
Amélioration de la sécurité sur l'autoroute 55	22
Prolongement de l'autoroute 30 (suite)	23
Planification budgétaire du plan de transport de Québec	25
Mise en lumière du pont de Québec	26
Projet de lien interrives dans la région de Québec	27
Lien sous-fluvial entre Québec et Lévis	29
Planification budgétaire du plan de transport de Québec (suite)	30
Lien sous-fluvial entre Québec et Lévis (suite)	30
Plan de transport de l'agglomération de Chaudière-Appalaches	32
Développement d'un réseau de transport à Montréal-Nord	36
Prolongement de l'autoroute 30 (suite)	38
Système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain	40
Voie réservée aux autobus au centre de l'autoroute 10	42
Travaux à l'intersection des rues Taschereau et Panama, à Brossard	42
Documents déposés	44
Projet de TGV entre Québec et Windsor	44
Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun	45
Réaménagement du rond-point de l'Acadie, à Montréal	46
Aide financière au réseau routier local	48
Réfection de la route 112 entre Notre-Dame-des-Bois et Woburn	50
Travaux dans le rang 9 entre East Hereford et Coaticook	50
Avenir du corridor réservé pour la construction de l'autoroute 40 entre Québec et Saint-Augustin-de-Desmaures	51
Réfection de la route 116 pour un projet-pilote de trains routiers	52
Projet d'implantation d'un parc industriel ferroviaire à Richmond	53
Travaux sur la route 257 à Saint-Adrien de Ham	54
Réfection du pont dans le rang 6, à Wotton	54
Construction d'une voie de contournement à Danville	55
Réfection de la route 116 pour un projet-pilote de trains routiers (suite)	56
Construction d'un pont à Sainte-Marie de Beauce	56
Programmation annuelle pour la région de la Chaudière-Appalaches	58
Élargissement de la route 173-277 entre Pintendre et Saint-Anselme	59
Programmation annuelle pour Beauce-Sud	60
Construction d'un réseau d'égout à Saint-Benoît-Labre	62
Réparation du pont couvert, à Notre-Dame-des-Pins	62
Réaménagement de la route 117 à Val-d'Or	63

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
M. André Pelletier, président suppléant

M. Jacques Baril
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. Jean-Marc Fournier
M. Claude Boucher
M. Michel Després
Mme Diane Leblanc
Mme Fatima Houda-Pepin
Mme Line Beauchamp
M. Serge Deslières
M. Michel Côté
Mme Madeleine Bélanger
M. Yvon Vallières
M. Normand Poulin

- * M. Jacques Gagnon, ministère des Transports
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le jeudi 13 avril 2000

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente et une minutes)

M. Guy Chevette

Le Président (M. Lachance): Je déclare la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est d'étudier les crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 2000-2001.

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

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y en a pas, aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je rappelle que tout député qui n'est pas membre de la commission peut participer sans droit de vote à l'étude des crédits; c'est l'article 132 de notre règlement. Évidemment, uniquement les membres de la commission et les membres remplacés en vertu des articles 130 et 131 ont droit de vote. Alors, je demanderais aux personnes qui, dans la salle, possèdent des téléphones cellulaires de bien vouloir les fermer pour ne pas distraire indûment les membres de la commission.

Dès le départ, étant donné que nous aurons une enveloppe de 11 heures — c'est l'entente qui existe entre les deux leaders — je demanderais une opinion sur la marche de nos travaux. Je crois savoir qu'il y a des ententes en ce qui concerne, par exemple, les sujets touchant la Commission des transports et la Société des traversiers, c'est à l'effet que ces sujets pourraient être abordés à la séance de vendredi, demain. Et, en ce qui concerne la Société de l'assurance automobile, on m'indique que ce serait le mercredi 19 avril, à la fin de nos travaux. Alors, M. le député de l'Acadie, porte-parole de l'opposition.

M. Bordeleau: Oui. Effectivement, M. le Président, il y a eu discussion avec le cabinet du ministre, et on a convenu, demain, d'aborder les deux organismes que vous avez mentionnés, excepté que ça n'implique pas nécessairement que d'autres sujets ne pourraient pas être abordés aussi en début de séance demain si on n'a pas le temps de les terminer aujourd'hui. Mais, effectivement, on ferait les deux organismes que vous avez mentionnés à la séance de demain.

Le Président (M. Lachance): Alors, si je comprends bien, les discussions seront d'ordre général et nous allons fonctionner avec des blocs de 20 minutes.

Remarques préliminaires

Et, dès maintenant, je demande au ministre des Transports de bien vouloir nous transmettre ses remarques préliminaires.

M. Chevette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, je voudrais saluer tous les membres de cette commission et d'entrée de jeu vous dire que, comme le prévoit le règlement de l'Assemblée nationale, eh bien, la commission des transports et de l'environnement entreprend ce matin l'étude des crédits du ministère des Transports du Québec pour l'année budgétaire 2000-2001. Il s'agit bien entendu d'un travail exigeant qui requiert beaucoup de rigueur et de minutie.

Pour m'assister dans mon travail, je suis accompagné de quelques-uns de mes proches collaborateurs, des principaux gestionnaires du ministère des Transports ainsi que des différents représentants des organismes qui relèvent de ma responsabilité. Donc, immédiatement à mes côtés, tous reconnaissent mon collègue et ami le député d'Arthabaska et ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril, qui participera très activement aux travaux de cette commission; se trouve également à mes côtés le sous-ministre en titre — il doit arriver d'un instant à l'autre — M. André Trudeau, qui sera là; je suis également accompagné de mon chef de cabinet, M. Pierre Châteauvert, de même que du chef de cabinet de M. Baril, M. France Maltais; et M. Smith également est ici, à ma droite.

Sont également présents dans cette salle M. Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint à la Direction des politiques et de la sécurité en transport — il doit se lever, là; M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint récemment nommé à la Direction de Montréal et de l'Ouest, M. Henri Desmeules, sous-ministre adjoint à la Direction générale de Québec et de l'Est; puis, enfin, il y a M. Guy Richard, directeur aux structures, qui remplace Mme Anne-Marie Leclerc, directrice générale de la Direction générale des infrastructures et des technologies. Quant à la fonction de sous-ministre adjoint à la Direction générale des services à la gestion, elle est assumée de façon intérimaire par le sous-ministre en titre en raison du départ de Mme Claire Monette pour la Société de l'assurance automobile du Québec. Toutes ces personnes sont accompagnées de leurs propres équipes. Au besoin, nous pourrions donc avoir recours à leurs services afin de renseigner adéquatement les membres de cette commission ou pour répondre à toute question spécifique qui pourrait être soulevée.

Mais, avant d'entrer dans le vif du sujet, je crois qu'il est indispensable de rappeler quelle est la mission du ministère des Transports du Québec. Cette mission est d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire du Québec grâce au développement, à l'aménagement et à l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, sécuritaires, fiables et efficaces. Il contribue de cette façon à l'essor économique

et social du Québec en vue d'en assurer le développement durable.

Le ministère des Transports est d'abord et avant tout une organisation opérationnelle tournée vers le service aux usagers, aux communautés et aux régions, et son organisation est fortement décentralisée. Le ministère des Transports du Québec assure l'exploitation d'un réseau de quelque 28 000 km d'infrastructures routières qui permettent d'assurer la libre circulation des personnes et des marchandises sur le territoire. Le champ d'intervention du ministère ne se limite pas qu'au seul domaine routier, puisque celui-ci veille également au développement harmonieux de l'ensemble des modes de transport, une pratique qui prend d'ailleurs de plus en plus d'importance au fur et à mesure que le gouvernement fédéral se désengage dans ses juridictions dans les secteurs ferroviaire, maritime et aéroportuaire.

Au cours de la dernière année, le ministère a entrepris une démarche afin d'identifier les nouveaux besoins ainsi que les enjeux qui influenceront les systèmes de transport de l'avenir. Ce vaste exercice nous a permis de dégager trois grandes orientations stratégiques et neuf axes d'intervention majeure. En premier lieu, nous désirons offrir des systèmes de transport plus efficaces au soutien du développement socioéconomique du Québec. Concrètement, cela devrait se traduire par une meilleure accessibilité aux marchés et aux pôles économiques nord-américains et internationaux. Nous voulons également assurer un soutien au dynamisme du Québec et de ses régions, des déplacements plus faciles et une intégration des systèmes de transport dans les grandes agglomérations dans un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie, l'expérimentation également de nouvelles formes de financement et de prestation de services associant davantage le secteur privé.

Notre seconde orientation consiste à assurer des systèmes de transport encore plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés. Cela signifie d'abord d'améliorer le bilan de la sécurité dans les transports, d'accroître la concertation avec tous les intervenants et les partenaires concernés en vue d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport. Enfin, la troisième orientation vise à développer une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population, et, pour y parvenir, nous entendons implanter une gestion dynamique et plus efficace, nous entendons développer le savoir-faire du personnel et assurer la relève et nous entendons garantir des informations fiables, intégrées et accessibles.

Quant aux programmes, eh bien, nous procédons à leur révision périodique. Ainsi, en 1999-2000, le plan d'évaluation de programmes, qui reste à compléter, portait sur trois volets d'aide financière aux municipalités. Nous avons procédé à une réévaluation du Programme d'aide à la voirie locale en tenant compte des commentaires du Vérificateur général. Au cours de l'année 2000-2001, nous poursuivons son évaluation, nous examinerons sa raison d'être et nous nous pencherons également sur le rôle que l'État doit jouer en matière de transport. Un scénario de

révision de ce programme devrait être présenté d'ici l'automne prochain en vue d'une entrée en vigueur en 2001.

Quant au Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées, nous procédons à sa révision en tenant compte des nouvelles réalités de l'an 2000, en s'assurant de son efficacité et de son équité. Le ministère compte mettre en application un nouveau programme d'aide en janvier 2001.

Enfin, nous avons également révisé le Programme d'aide au transport en commun. Un groupe de travail a été formé afin d'analyser la problématique du financement du transport en commun. À partir du bilan du programme d'aide en voie de réalisation, le ministère compte présenter, en 2000-2001, ses recommandations en vue d'établir un nouveau cadre financier du transport en commun et de proposer un nouveau programme d'aide conforme aux nouvelles réalités.

• (9 h 40) •

J'entre maintenant dans le vif du sujet, soit le budget des dépenses du ministère des Transports du Québec. Une première constatation est la suivante: les crédits du ministère sont en baisse de 146,4 millions de dollars, passant de 1 590 000 000 \$ en 1999-2000 à 1 444 000 000 \$ en 2000-2001. Cette variation s'explique principalement par les facteurs suivants: tout d'abord, une diminution de 160,3 millions de dépenses de transfert essentiellement attribuable à des modifications apportées au calendrier des versements de subventions dans le cadre de certains programmes ainsi qu'à la non-réurrence du budget de 90 millions consenti en 1999-2000 pour soutenir la construction, l'amélioration et la réfection des infrastructures publiques de transport; une augmentation de 36,2 millions de la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, principalement attribuable aux investissements additionnels de 1998-1999 et de 1999-2000; et enfin, une réduction nette de 21,9 millions de la dépense prévue d'amortissement, qui s'explique par la diminution du coût des immobilisations réalisées avant le 31 mars 1997. Par ailleurs, l'évolution de la rémunération tient compte des augmentations salariales annoncées par le gouvernement et de la révision du partage des ressources humaines entre le ministère et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier afin de mieux refléter la part de leurs activités respectives.

Si vous le voulez bien, voyons maintenant comment cela se traduit par programme. Tout d'abord, le programme 1, ce qu'on appelle les infrastructures de transport. Ainsi, dans le cadre du programme 1 consacré aux infrastructures de transport, les fonds sont répartis comme suit: 370 millions sont consacrés à l'entretien des infrastructures de transport, la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier est de 367,6 millions, l'amortissement des infrastructures routières avant la création du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier et des autres infrastructures de transport représente 254,2 millions, le Programme d'aide financière au réseau

routier local accapare 66,1 millions, alors que 2 millions sont consacrés à d'autres activités.

On note une réduction de 137,1 millions du budget de dépenses en 2000-2001, qui est le résultat net de variations touchant quelques activités. Pour le Programme d'aide à la voirie locale, les modifications du calendrier de versement du volet relatif à l'entretien du réseau ont pour effet de réduire substantiellement l'enveloppe budgétaire de ce programme. La contribution du ministère au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier augmente, pour sa part, de 36,2 millions, et le niveau de l'amortissement des infrastructures réalisées avant la création du fonds diminue de 18 millions. Et, finalement, la masse salariale est réduite de 2,6 millions, lequel montant constitue l'impact net des hausses salariales et du transfert des postes au fonds.

Programme 2, Systèmes de transport. Le programme 2 est destiné à soutenir l'exploitation et le développement des systèmes de transport. Il vise à établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport des personnes et des marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport, à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport et à gérer le registre des propriétaires et exploitants de véhicule lourd.

Ce programme se compose des activités suivantes: l'aide à l'acquisition d'immobilisations de transport en commun, pour laquelle nous avons prévu une enveloppe de 185,7 millions; l'aide au fonctionnement de certains services de transport en commun, à laquelle nous consacrons 40 millions; l'aide au transport maritime, incluant la contribution au financement de la Société des traversiers, pour un montant de 43,9 millions; le fonctionnement de la Commission des transports du Québec, qui représente 11,2 millions; une aide de 5,1 millions au transport ferroviaire; l'aide à la réalisation de la route verte, 4,4 millions; l'aide au transport aérien, 2 millions; enfin, les autres activités, pour lesquelles nous prévoyons 10,4 millions.

Il y a la réduction de 8,8 millions du budget des dépenses du programme 2, en 2000-2001, qui est le résultat combiné des différents facteurs suivants: une diminution nette de 15 millions, d'abord, des subventions au Programme d'aide au transport des personnes handicapées et du Programme d'aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun s'explique tout simplement et principalement par des modifications au calendrier des versements de l'aide. Par ailleurs, la relance du train de banlieue Montréal—Saint-Hilaire nécessite un budget additionnel de 5 millions de dollars en 2000-2001.

Quant au programme 3, Administration et services corporatifs, eh bien, le programme 3 consacré à l'administration et aux services corporatifs vise, quant à lui, à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport de personnes et de marchandises. Il vise à favoriser l'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement. Ce programme se compose des

activités et des crédits suivants: 58 millions sont consacrés à la planification, à la direction et à la coordination des ressources humaines, physiques, financières et informationnelles, l'élaboration des orientations et des politiques ministérielles et les interventions en matière de recherche et de développement représentent 14,5 millions, tandis que l'amortissement des immobilisations autres que les infrastructures de transport représente des coûts de 8,9 millions. La réduction de 500 000 \$ du budget de dépenses en 2000-2001 résulte, d'une part, d'une diminution du coût prévu de l'amortissement des immobilisations autres que les infrastructures de transport et, d'autre part, d'une augmentation de la rémunération reliée aux ajustements des salaires.

Le budget d'investissements, lui, de 42,8 millions permet par ailleurs au ministère d'assurer ses besoins aux chapitres suivants: travaux relatifs à des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, développement informatique et acquisition de matériel et d'équipement. L'augmentation de 20,1 millions par rapport à l'exercice précédent s'explique essentiellement par deux facteurs, soit une augmentation de 9,3 millions des investissements au niveau du développement des systèmes informatiques et de 9,6 millions pour des travaux prévus dans le cadre du projet de construction d'un lien routier vers la communauté crie de Waskaganish.

Le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier est un fonds d'investissement affecté depuis le 1er avril 1996 au financement des travaux de conservation des chaussées et des infrastructures de travaux d'amélioration et de développement du réseau routier. L'ensemble des travaux prévus en 2000-2001 totalisent 708,7 millions, soit un montant supérieur de 29,5 millions à celui de l'exercice précédent. Cet écart s'explique notamment par certains investissements, dont ceux qui seront réalisés dans le cadre du plan de relance de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Ces travaux se subdivisent en deux catégories: des investissements de 539,5 millions qui ont pour effet d'accroître le potentiel de services et qui sont capitalisés et amortis en fonction de leur durée de vie utile, soit entre 15 et 20 ans; des travaux non capitalisables et des coûts indirects estimés à 169,2 millions qui sont considérés comme des dépenses de fonctionnement. Les dépenses du fonds sont estimées à 373,7 millions en 2000-2001 et correspondent au coût des dépenses de fonctionnement de l'année en cours et à celui de l'amortissement et du service de la dette des immobilisations réalisées depuis sa création. Ces dépenses sont assumées majoritairement par une contribution du ministère de 367,6 millions et par certains partenaires, dont le gouvernement fédéral.

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant, maintenant. Eh bien, ce Fonds de gestion de l'équipement roulant est chargé, depuis 1998, le 1er avril, du financement des activités des centres de gestion d'équipement roulant. L'objectif premier de cette unité autonome de service est d'assurer la gestion intégrée du parc matériel roulant du ministère. Pour l'exercice financier 2000-2001, le fonds représente un budget

équilibré de 44 millions de dollars financé en grande partie par le ministère pour un montant de 39,5 millions. Un budget d'immobilisation de 23,6 millions est également prévu afin de procéder au renouvellement du parc et du matériel roulant du ministère.

Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, maintenant. Eh bien, ce Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun est en opération depuis le 1er janvier 1992. Il vise essentiellement à favoriser le développement des services de transport en commun en milieu urbain. Son financement est assuré par une contribution de 30 \$ prélevée auprès des propriétaires de véhicule des agglomérations urbaines de Québec lors du renouvellement de l'immatriculation de leur véhicule. En 2000-2001, les revenus de ce fonds, estimés à 62,1 millions, seront entièrement redistribués aux organismes publics de transport en commun.

Quant aux plans de transport, maintenant, comme les membres de cette commission peuvent le noter, le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal ainsi que le plan de transport de l'agglomération de la capitale du Québec ont un impact limité sur les crédits budgétaires 2000-2001. D'une part, l'annonce de ces plans ne date que de quelques jours à peine, et les prochains mois seront consacrés à la préparation des plans et devis en vue d'interventions ultérieures sur le terrain. Je puis cependant vous incliquer d'ores et déjà que le financement des travaux annoncés est acquis et que cela se reflétera de façon plus concrète sur les crédits budgétaires des prochaines années. Ce qui est fort encourageant, toutefois, c'est que nous disposons désormais de véritables visions globales en transport pour les deux principales agglomérations urbaines du Québec. Cela nous permet d'avoir une idée précise de ce que nous réserve l'avenir au chapitre des investissements. Je souligne que ces plans de transport auront un effet d'entraînement. Les municipalités pourront alors axer leurs investissements sur des projets qui s'intégreront et s'harmoniseront au plan de transport.

• (9 h 50) •

Comme toutes les régions du Québec — et je répète, comme toutes les régions du Québec — auront leur plan de transport, nous disposerons bientôt d'outils précieux pour identifier les priorités régionales. Ces plans auront un impact significatif sur le développement économique et bénéficieront donc à toutes les régions du Québec. Les infrastructures et les équipements de transport soutiendront le développement économique et auront un impact positif sur l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, en particulier ceux de Montréal et ceux de la rive sud de Montréal qui vivent des heures interminables sur les ponts, qui souffrent quotidiennement de cette congestion routière. Les crédits budgétaires que nous vous présentons ce matin sont donc répartis en fonction des champs d'intervention du ministère et tiennent compte du plan ministériel de gestion des dépenses élaboré sur un processus rigoureux. Chacune de nos actions peut ainsi être mesurée sur la base des résultats obtenus.

Si le niveau des crédits suit, depuis ces dernières années, une courbe légèrement descendante, attribuable

notamment à notre volonté très ferme de poursuivre sur la voie du contrôle des dépenses et de l'amélioration de notre gestion, il apparaît clairement que nous disposons des sommes nécessaires pour remplir la mission qui nous est confiée par le gouvernement. Nous pouvons, dans les limites qui sont les nôtres, appuyer un développement économique durable de toutes les régions du Québec et contribuer à l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises. Nous pouvons également assurer la sécurité et la mobilité des usagers de la route, veiller au développement d'outils novateurs, assurer l'intégrité de nos infrastructures et l'intégration de nos systèmes de transport, et nous pouvons faire cela dans le respect de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Il ne reste plus qu'à espérer que nous puissions répondre à vos interrogations et que nos échanges soient fructueux.

Je souhaite que nos explications vous permettent d'évaluer toute la pertinence et la cohérence de nos affectations budgétaires. Les Québécois et les Québécoises pourront également réaliser l'ampleur de la contribution du ministère des Transports aux grands objectifs gouvernementaux, l'importance que nous accordons à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et l'effet dynamisant de nos investissements sur l'économie du Québec et de ses régions. Je vous remercie de votre attention et je voudrais souligner que, même s'il y a eu une tendance à la baisse depuis quelques années, le présent budget de dépenses que nous vous présentons se solde par 1 % d'augmentation par rapport aux crédits de l'an dernier en ce qui concerne le ministère des Transports. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. le ministre des Transports, pour vos remarques préliminaires. Avant de céder la parole au porte-parole de l'opposition officielle, j'indique aux membres de la commission que le vote sur l'ensemble des crédits du ministère des Transports se fera au terme de nos discussions, donc mercredi prochain. Alors, M. le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle, pour vos remarques préliminaires.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, au tout début, disons, de cette séance de l'étude des crédits, je veux également souhaiter la bienvenue à tout le personnel qui accompagne le ministre. Et je ne ferai pas de longues remarques préliminaires, on va plutôt entrer rapidement au niveau de l'analyse des crédits et des discussions qui entourent cette opération.

Comme on l'a mentionné tout à l'heure, on a eu des contacts avec le cabinet du ministre pour prévoir un peu un ordre de discussion des sujets; vous y avez fait référence tout à l'heure, M. le Président, concernant la séance de demain et celle de la semaine prochaine. Peut-être juste pour clarifier le déroulement de la journée en tenant compte de deux facteurs, c'est-à-dire une certaine cohérence au niveau des discussions pour ne pas se promener d'un sujet à l'autre et aussi la disponibilité de

collègues qui veulent venir poser certaines questions, ce que je proposerais, c'est qu'on aborde peut-être un peu dans l'ordre les sujets suivants pour la journée, c'est-à-dire les plans de transport — on pourrait commencer par la question des plans de transport — par la suite, peut-être un certain nombre de questions sur les crédits comme tels pour 2000-2001, à la suite de ça, sur les infrastructures routières qui sont à l'extérieur des plans de transport comme tels, et aborder, si le temps nous le permet aussi, divers moyens de transport — le transport adapté, le transport par taxi, le transport ferroviaire, scolaire, aérien. Alors, on pourrait procéder dans cet ordre-là, ça permettrait peut-être d'avoir une certaine cohérence au niveau des discussions pour éviter, disons, de se promener d'un sujet à l'autre continuellement.

Je voulais juste, à ce niveau-ci, aussi vérifier peut-être certaines choses. Pour la question du transport par taxi, est-ce que ça doit se discuter avec la CTQ ou si on peut l'aborder aujourd'hui?

M. Chevrette: C'est-à-dire que vous pouvez l'aborder véritablement. Étant donné qu'on est en refonte d'une politique, je pense qu'on peut le faire indépendamment de la Commission de transport, qui pourrait voir son rôle même modifié. Donc, en fin de course, je pense qu'on peut le faire au niveau politique ici.

M. Bordeleau: O.K. Alors, toute la question aussi du transport en vrac, du camionnage routier, ça, on le fera avec la CTQ demain?

M. Chevrette: Comme vous voulez. Moi, je n'indiquerai rien, je suis à la disposition complète, totale... Et choisissez vos sujets. On doit répondre à l'ensemble, de toute façon, donc ça me fera plaisir. Et notre équipe est sur, pas un pied de guerre mais un pied...

Une voix: Alerte.

M. Chevrette: ...alerte pour répondre à toute question.

M. Bordeleau: Alors, disons que je pense que les crédits sont, comme l'a mentionné le ministre, une opération importante. C'est une opération qui nous permet annuellement de faire le point sur les grandes orientations du ministère, et, dans ce sens-là, M. le Président, comme on l'a fait l'an dernier, bien, je veux tout simplement assurer le ministre de notre collaboration pour le faire et afin de le faire dans un esprit constructif. Je pense que, dans le passé, c'est ce qu'on a fait, à venir à date, on a toujours travaillé de façon constructive avec le ministre, et c'est ce qu'on entend continuer à faire au niveau des discussions qu'on aura au cours des prochaines heures.

Je voudrais peut-être juste, au départ, faire un commentaire concernant un événement qui entoure le dépôt du plan de transport. Je dois vous dire que j'ai été un peu surpris de voir le manque de rapidité du ministère peut-être à répondre à des désirs qu'on a manifestés concernant

le dépôt du plan de transport. C'est une opération qui était importante, et je dois vous dire que mardi, moi, personnellement, je ne pouvais pas être à Montréal pour le dépôt. Alors, j'étais à Québec lundi après-midi. Lundi après-midi, on a communiqué avec le ministère, votre cabinet, pour faire en sorte qu'on puisse avoir une copie du plan de transport le mardi, au moment où vous faisiez la conférence à Montréal pour la présentation du plan de transport. Ça me paraissait normal qu'on puisse avoir une copie, et, compte tenu que j'étais ici en même temps que c'était rendu public à Montréal pour l'ensemble des journalistes et...

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, je m'excuse, je voudrais bien comprendre. Est-ce que vous avez décidé de passer tout de suite aux discussions ou bien si vous êtes dans vos remarques préliminaires?

M. Bordeleau: Je suis dans les remarques préliminaires.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Bordeleau: Alors, on a communiqué avec votre cabinet, comme je le mentionnais, lundi après-midi, demandant si on pouvait avoir une copie du plan de transport le lendemain matin en même temps que tout le monde. On nous a dit: On va vous faire parvenir ça le plus rapidement possible; vers 10 h 15, vous devriez avoir une copie. Alors, on n'a pas eu de nouvelles de la journée du mardi. On a rappelé mercredi. Mercredi à 16 heures, on a reçu une enveloppe qui était le plan de transport de Québec de la semaine dernière, et on a recommunié encore avec votre cabinet, on a réussi à avoir une copie du plan de transport à 17 heures hier après-midi. Alors, je pense que, si on veut collaborer de façon constructive, il faudrait qu'on ait les moyens d'avoir ces outils-là à temps pour qu'on puisse... Et il n'y avait pas de privilège, puis on ne demandait absolument pas... on demandait de l'avoir en même temps que ça a été rendu public à Montréal mardi matin. Alors, j'ai l'impression que... En tout cas, vous pourriez faciliter peut-être la collaboration. Quand il y a des documents importants qui sont déposés, le cabinet devrait faire en sorte que l'opposition puisse les avoir en même temps que c'est déposé publiquement, prendre les moyens pour qu'on ait effectivement ces documents-là ici, à Québec, au moins au bureau. À partir de ce moment-là, bien, on peut travailler sur ces éléments-là.

M. Chevrette: Est-ce que vous me permettez, 30 secondes, de répondre? D'abord, c'est la première fois que ça arrive, parce que, d'habitude, quand vous nous demandez même des briefings de nos procureurs sur les projets de loi, on vous les fait avoir avant même de les déposer, vous le savez. Donc, je ne voudrais pas que la remarque que vous venez de faire crée une règle générale à mon cabinet, c'est le contraire. Je vais vérifier quand même qu'est-ce qui s'est produit.

● (10 heures) ●

Deuxièmement, je voudrais en profiter pour vous remercier de l'évaluation que vous avez faite même sans documents. Vers les 14 h 30, on m'a remis mardi votre communiqué de presse disant que c'était un pas dans la bonne direction. Je voudrais vous remercier et j'en profiterai d'autre part pour répondre aux interrogations que vous aviez en ce qui regarde le partenariat. J'espère qu'on aura des questions là-dessus pour clarifier la partie interrogative de votre communiqué de presse. Mais je voudrais vous remercier parce que vous vous êtes inscrit dans la lignée de tous les commentateurs qu'on a entendus mardi, à savoir que le plan de transport de Montréal était un plan qui était bien équilibré et qui représentait des avantages pour l'ensemble de nos concitoyens et de notre économie.

M. Bordeleau: Alors, non, effectivement, M. le ministre, la remarque que je fais concernant les événements du dépôt du plan de transport, ça n'implique aucunement qu'il n'y a pas eu de collaboration, on a toujours eu une réponse positive de la part du ministère. Mais j'aimerais peut-être, quand il y a des événements comme ça qui se produisent, que les mesures soient prises pour qu'on en ait des copies en même temps que c'est rendu public, que ce soit à Montréal ou à Québec.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Alors, c'était tout simplement une remarque préliminaire que je voulais faire à ce niveau-là. Comme je le mentionnais, M. le Président, je ne ferai pas de remarques préliminaires plus longues, on va plutôt aborder les sujets, et le premier sujet que j'aimerais aborder, d'abord, c'est le plan de Montréal, et je souhaiterais peut-être — vous parliez tout à l'heure de la répartition du temps — qu'on ne travaille pas avec des contraintes très, très serrées de temps, les 20 minutes. Moi, je pense qu'on devrait le faire d'une façon plus flexible, et je vous laisse maître de diviser le temps de façon équitable entre les deux partis. Alors, ce sera peut-être plus simple comme ça de travailler que d'avoir des blocs très rigides pour discuter de l'ensemble des sujets.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, moi, je n'ai pas d'objection. À la lumière de l'expérience déjà vécue, je pense que c'est une bonne formule, dans la mesure où la collaboration de tout le monde est acquise. Je vais m'assurer cependant comme président de répartir de façon équitable, c'est-à-dire que je reconnais l'importance en particulier pour l'opposition — c'est un moment privilégié pour obtenir des réponses — mais ça n'exclut pas évidemment le fait que les députés ministériels aussi aient des choses intéressantes, des questions à poser au ministre. Alors, je suis tout à fait d'accord, dans la mesure où les collègues parlementaires veulent procéder de cette façon-là, qu'on puisse y aller, et je pense que ça peut être même un avantage. Ça peut être intéressant pour la suite de nos travaux.

Discussion générale

Alors, M. le député de l'Acadie, vous pouvez amorcer cette période d'échanges.

Plan de transport de l'agglomération de Montréal

M. Bordeleau: Parfait. Merci, M. le Président. Alors, comme je le mentionnais, le premier point que j'aimerais peut-être qu'on aborde est le plan de transport de Montréal. Vous mentionniez tout à l'heure, M. le ministre, le communiqué de presse qu'on a émis hier, je crois, ou lundi, avant-hier. Je dois d'abord mentionner que le plan de transport de Montréal était depuis longtemps attendu. Je pense que ça fait trois ans qu'on en parle, et c'est effectivement quelque chose d'extrêmement important pour la région métropolitaine. Ayant ma circonscription électorale justement sur l'île de Montréal, alors je suis en mesure de voir les problèmes majeurs qui existent depuis plusieurs années dans la région de Montréal au niveau de la congestion routière et des difficultés que ça implique au niveau du transport, y compris les problèmes aussi reliés au transport en commun.

À quelques reprises d'ailleurs en Chambre, M. le ministre, on a eu l'occasion de poser des questions parce qu'on était impatients de voir le dépôt de ce plan de transport. Alors, on a été agréablement, disons, surpris du plan que vous avez déposé. Il y a évidemment des éléments, comme je l'ai mentionné, qui nous paraissent justes. Je pense que la recherche, en tout cas, au niveau du plan d'un équilibre entre le transport en commun et les infrastructures m'apparaît être la solution certainement la meilleure, compte tenu de l'ensemble de la problématique de l'île.

Généralement, on doit reconnaître aussi que, dans un premier temps, le plan a été bien reçu, et d'autant plus, comme je l'ai mentionné, que c'était attendu depuis plusieurs années. Alors, un plan de transport, c'est un plan, et ce n'est pas des réalisations, et ce n'est pas nécessairement demain la veille qu'on va voir les résultats de tout ça. Et, quand on fait un plan de 10 ans, bon, évidemment, il y a une perspective long terme qui peut être valable, mais ça peut être aussi, disons, une perspective de temps qui fait peut-être qu'on a une pléiade qui nous permet de reporter, de naviguer à l'intérieur de ces 10 années là, qui peut faire en sorte qu'on n'arrive pas nécessairement aux réalisations aussi rapidement que si on avait un plan défini de cinq ans avec un échéancier beaucoup plus serré. Alors, de ce côté-là, je pense, M. le Président, que ça a créé beaucoup d'attentes, que le dépôt du plan a créé beaucoup d'attentes, mais qu'en même temps que ça a créé des attentes il y a un certain scepticisme qui ressort — scepticisme ou interrogation — et on le voit plus à compter d'aujourd'hui.

On a vu hier les commentaires dans les journaux qui étaient la réaction émise immédiatement après le dépôt, et, quand on regarde ça un petit peu après, on s'aperçoit qu'il y a des éléments sur lesquels on peut s'interroger. Alors, c'est dans ce sens-là que je voudrais peut-être faire

écho tout de suite à certaines réactions d'ambivalence, et ça va vous permettre peut-être de clarifier certains points. Mais la première réaction, c'est celle de l'intégration du plan de transport dans le cadre d'un plan d'aménagement global. On parle d'un plan de transport basé sur 10 ans. Évidemment, on sait que, dans la région de Montréal entre autres, il y a beaucoup d'éléments qui vont survenir au cours des prochaines années; je pense notamment à la création de la Communauté métropolitaine de Montréal qui aura pour responsabilité, en tout cas, à partir des projets qui sont sur la table, de créer des plans d'aménagement pour l'ensemble de la communauté. Alors, c'est un peu difficile de concevoir qu'on élabore un plan de transport d'une façon un peu marginale par rapport à ce que pourrait être éventuellement le plan d'aménagement, et, de ce côté-là, on ne sait pas exactement comment la Communauté métropolitaine de Montréal va décider éventuellement d'un aménagement au cours, mettons, des 10, 15, 20 prochaines années.

Et cette remarque-là, ou cette interrogation-là, est également partagée par le président de l'Association professionnelle des ingénieurs du Québec, M. Sirois, qui mentionnait hier, dans un article qui a paru dans *Le Devoir*: «Sans aucune justification quantitative ou qualitative, tous ces projets ont été annoncés. Devant ces inconnues, Pierre Sirois, président de l'APIGQ, fait appel au gouvernement pour qu'il rende publique la pertinence des projets en question.» Et on faisait également référence dans d'autres articles plus spécifiquement au plan d'aménagement comme tel. Alors, j'y reviendrai tout à l'heure, mais il y a des commentaires à cet effet-là.

D'ailleurs, je veux juste signaler, peut-être pour être plus concret, qu'il y a des décisions qui se prennent actuellement, qui impliquent — mon collègue pourra intervenir sur ce sujet-là aussi — la Rive-Sud de Montréal. Il y a déjà des choix qui se font, et le plan de transport même de la Montérégie est à ses tout débuts. Alors, comment on en arrive à prendre des décisions déjà à ce niveau-ci concernant les éléments de transport, alors que l'ensemble du plan de transport de la Rive-Sud ou de la Montérégie plus précisément est à ses toutes premières phases?

M. Chevrette: On va répondre à un bout. Vous me permettez, tout d'abord, d'essayer de concilier vos propos. Dans un premier temps, vous dites que ça fait bien longtemps qu'ils attendent, puis, si je me rendais à vos propos, il faudrait attendre encore un maudit bout de temps avant de produire un plan de transport. Avec tout le respect que j'ai pour le président des ingénieurs, les ingénieurs du ministère des Transports, employés de l'État, ont travaillé sur la confection de ces plans-là, et je comprends qu'il peut y avoir des conjonctures de négos qui sont intéressantes pour certaines déclarations publiques mais que je qualifie personnellement d'inappropriées.

• (10 h 10) •

Ceci dit, oui, ça fait longtemps. Puis ça fait longtemps pourquoi? C'est parce qu'à chaque fois, ou la plupart du temps, en tout cas, mes prédécesseurs n'ont pas

eu la chance d'attacher un financement à un plan de transport. Vous avez été au pouvoir comme formation politique et Marc-Yvan Côté s'était essayé, sauf qu'on ne lui a pas donné les crédits nécessaires pour réaliser un plan quelconque. Et pourtant, à l'époque, ce n'étaient pas les marges qui vous enfargeaient: vous prévoyiez 1 milliard de déficit, vous arriviez à 2, 3. Puis vous n'avez pas réussi à attacher le financement au plan de transport de Marc-Yvan Côté. Denis de Belleval s'est essayé aussi à un certain moment et il n'avait pas reçu l'aval du ministre des Finances et du Conseil du trésor, il n'y avait pas d'argent.

C'est la première fois qu'on produit un plan de transport et qu'il y a un financement de rattaché ferme pour les cinq premières années de 1,3 milliard au niveau du développement et de 800 millions pour les cinq premières années au niveau de la conservation et de l'amélioration du réseau existant. C'est concret, cela. On a même le quantum défini pour les cinq autres années. La deuxième phase, c'est 1,2 milliard, et il est accepté comme marge, il s'agit de le reconfirmer, et ça, je crois que c'est sage, pour un gouvernement qui administre avec rigueur, de reconfirmer son financement pour les cinq autres années ou la deuxième phase. Peut-être que ça montera à 1,7 milliard — on ne le sait pas, à ce moment-là — ou à 1,1 milliard dépendant de ce qu'on aura fait, mais j'ai plutôt tendance à croire que le 1,2 milliard de consenti pour la deuxième phase de cinq ans sera plutôt à la hausse quand on arrivera dans cinq ans. Mais, au moins, il y a quelque chose de concret sur la table, il y a des décisions gouvernementales de prises et le financement est là pour commencer la réalisation des projets.

La deuxième chose, vous dites: Oui, mais pourquoi ne pas attendre les plans d'aménagement de transport de la Rive-Sud? C'est précisément parce qu'on veut que les plans soient harmonisés avec le plan de transport du réseau supérieur. C'est un outil qui va servir toutes les villes, dorénavant. Au lieu de penser à une rue qui va déboucher sur telle ou telle artère, elles vont dire: Voici, il y a une décision gouvernementale sur le réseau supérieur, on sait enfin où est-ce qu'il va passer, quel type de rues il va y avoir sur Notre-Dame. La 25 dans son tracé actuel, où les terrains sont acquis, le schéma d'aménagement prévoit déjà la 25 dans son schéma actuel, et on ne part pas de zéro dans l'aménagement du territoire. On a une loi qui est la loi 125 qui existe depuis 1978. Je m'en rappelle parce que j'étais député à l'époque et que je travaillais avec Jacques Léonard sur les plans d'aménagement du territoire. Il y en a, des plans existants, on le sait, mais, nous, on confirme les axes de développement routier, on confirme les grands travaux qu'il y aura à faire. C'est un outil indispensable maintenant aux cités, aux villes et aux municipalités de se greffer sur ce réseau supérieur là de façon très ordonnée, de façon très cohérente.

Pour l'échéancier, vous me dites qu'il y a du scepticisme. S'il y a du scepticisme, en tout cas, il y en a une gang qui sont moins sceptiques parce que, je peux vous dire, l'avalanche des appuis qu'on a reçus, c'est assez phénoménal. Moi, je suis très encouragé puis, pour la première fois, je voudrais remercier mes collègues du

Conseil des ministres d'avoir compris. C'est pour ça que ça a retardé à sortir. Je voulais le sortir l'automne passé, c'est clair. Pensez-vous que je n'ai pas intérêt comme ministre à sortir les plans de transport puis à me réjouir tout de suite? On a dit: Non, tant qu'à faire une annonce, on aura l'argent. Ce ne sera pas quelque chose dans l'air, ce ne sera pas quelque chose de non accepté, ce ne sera pas quelque chose qui sera susceptible d'aller chercher à chaque décision l'autorisation du Trésor ou une décision du Conseil des ministres. On a enfin un outil pour travailler, on a de l'espace, on a de l'oxygène pour travailler, et je suis persuadé que le scepticisme tombe dès qu'on explique le financement que l'on a obtenu. Et, soit dit en passant, c'est intéressant, administrer avec rigueur, puis ça nous permet de dégager une marge de manoeuvre dorénavant pour faire du développement.

Enfin, un autre plan: perspective de 10 ans, pourquoi? Le député va comprendre très facilement. J'aurais voulu six ans ou sept ans, moi — c'est ce que j'avais demandé à mes fonctionnaires — sauf qu'on m'a expliqué: Minute! si on lance tout ça en six, sept ans, on va créer même de la congestion. Il faut qu'avant de monter sur le Métropolitain pour enlever le virage à gauche sur Décarie vers l'ouest ou le virage à gauche sur la 15 vers l'est on ait réparé d'abord la rue Notre-Dame puis qu'on l'ait convertie en boulevard urbain pour assurer une fluidité, surtout si la 25 arrive. Il fallait absolument y aller dans l'ordre. Et on montera sur le Métropolitain le jour où la 25 sera finie, puis que les voies parallèles du Métropolitain seront réparées, puis qu'il y aura des descentes intelligentes, de la signalisation très intelligente, peut-être la modification même de certains circuits d'automobiles actuels pour permettre véritablement à ceux qui n'ont pas d'affaire à monter juste pour un petit bout d'avoir une fluidité sur les voies parallèles du Métropolitain. Et là on pourra monter au moins avec une plus grande quiétude pour ne pas que les automobilistes qui empruntent le boulevard Métropolitain n'aient pas d'alternative, à toutes fins pratiques. C'est ça qu'on a voulu. Et c'est sur 10 ans, que mes ingénieurs m'ont dit.

Je ne sais pas si le président faisait partie du groupe, là, mais les ingénieurs du ministère nous disent: C'est 10 ans. C'est plus intelligent de bâtir sur 10 ans et d'y aller par priorité de gros bon sens. Si on montait sur le Métropolitain en même temps qu'on travaillerait sur Notre-Dame, vous êtes-vous imaginé qu'est-ce que ça ferait? C'est clair que ça n'a pas d'allure, et ça, je pense que je dois remercier, moi, là, mes fonctionnaires qui m'ont convaincu de prolonger, parce que je voulais sept ans. Mais ils m'ont convaincu que le faire de façon intelligente, de la façon dont on veut, probablement — pas probablement mais sûrement — avoir, par exemple, un métrobus qui part du pont Le Gardeur à Repentigny, puis qui rentre dans le centre-ville, et qui va prendre des gens de Pointe-aux-Trembles en passant, bien, c'est des gens de moins qui seront sur le Métropolitain, c'est des gens de moins qui seront sur Notre-Dame. Puis ça nous permettra d'avoir des alternatives intéressantes, au moment où on montera sur le Métropolitain, qui va chercher quelque

chose comme 800 millions d'investissements de rénovation, de transformation.

Donc, plan équilibré pour les personnes. Ça a pris du temps, je m'en excuse, mais, au moins, j'ai du financement à offrir, cette fois-ci, et je pense qu'il faut y aller de façon prioritaire, maintenant, de façon intelligente basée sur le gros bon sens. Mais il y a un paquet de travaux qui vont se faire cette année. Je vous en reparlerai tantôt si vous m'en offrez l'opportunité.

M. Bordeleau: Oui. Quand je parlais de la question du plan d'aménagement, j'ai mentionné le président de l'Association des ingénieurs, mais je mentionne aussi hier, un éditorialiste, M. Sansfaçon, dans *Le Devoir*, puis je vais vous le citer. Il dit: «Pour livrer les résultats attendus dans 10 ou 20 ans, une politique de transport doit être accompagnée d'un plan d'aménagement du territoire à l'échelle de la région, plan qui n'existe toujours pas, et d'un éventail de moyens coercitifs ayant pour objectif de limiter l'usage de l'automobile, surtout aux heures de pointe.» Le dernier est un autre problème, mais on faisait référence, ici, essentiellement au plan d'aménagement. On sait que — je l'ai mentionné tout à l'heure — on est en train de créer les communautés et on sait qu'il y a des problèmes de coordination ou de complémentarité, au fond, dans la région de Montréal, et, si éventuellement la Communauté métropolitaine de Montréal est créée, il peut y avoir des aménagements majeurs qui peuvent être faits au niveau du plan d'aménagement au cours des 10 prochaines années en même temps qu'il y a un développement actuellement d'un plan de transport.

Est-ce qu'il ne risque pas d'arriver un moment donné où le plan d'aménagement, si on décide, par exemple, de développer des secteurs industriels dans tel secteur de la grande région de Montréal plutôt que de les développer ailleurs, ça peut avoir des incidences évidemment au niveau du plan de transport? Et là on a fait un plan sans avoir ce plan d'aménagement là.

M. Chevrette: Pensez-vous qu'on a travaillé tout seuls quand on a fait ça? On a regardé quel était le centre, le vrai centre des activités commerciales ou industrielles, où est-ce que se faisait l'emploi. On a travaillé avec les villes là-dedans, on a travaillé avec des municipalités. C'est indispensable pour elles de connaître précisément nos intentions pour décongestionner le système routier puis mettre des infrastructures de transport en commun. On n'a pas fait ça en l'air, là. On sait très, très bien, on savait partout où les emplois étaient créés. Et, contrairement à ce qui existait antérieurement, où c'était le centre-ville de Montréal, là vers où on convergeait, on s'est rendu compte que ville Saint-Laurent était devenue un centre de convergence extraordinaire.

La MRC Champlain fabrique pour 16 milliards d'exportations, la ville de Montréal, 24 milliards, l'île de Montréal, 24 milliards; il y a une convergence vers Laval aussi. Pourquoi pensez-vous qu'on a proposé les projets concrets? C'est parce qu'on a fait une étude sur toutes les origines-destinations, et on sait, par exemple, les

augmentations qui se produisent dans chaque cas. Dans Laval, c'est 23 % de plus; l'ouest de Montréal, 20 % de plus par rapport à 1993; la MRC Champlain, 14 % de plus par rapport à 1993. On n'a pas fait ça en l'air, là. Ça a tout été étudié, analysé, puis il y a des gens qui ont dit: Vous vous êtes assez penchés sur le dossier, relevez-vous donc, là, il est temps de faire quelque chose. C'est ça qu'on a fait. On s'est penchés longuement, on est allés chercher l'argent puis on a fait des propositions concrètes. Le maire de Montréal et son équipe se réjouissent, par exemple, de ce qu'on fait pour l'est, de ce qu'on fait sur le SLR sur l'estacade du pont Champlain. Ils sont entièrement d'accord avec les propositions concrètes qu'on fait là.

• (10 h 20) •

Il y a quelques doutes sur l'ensemble, il y a quelques points de divergence. Par exemple, l'avenue du Parc vers le centre, le maire de Montréal, il dit: Non, je n'en veux pas. Ça va me créer un problème, puis je n'en veux pas. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas possibilité d'étudier ce projet-là, puis de regarder l'avantage bénéfices-coûts, puis de le réaliser un jour. Mais on a une vision d'avenir. On ne veut pas avoir des bouts de chemin ou des bouts de réalisation à chaque élection, on dit: Voici le programme qui va nous donner une certaine paix relative pour 25 ans, et, sur 10 ans, voici les montants d'argent prévisibles.

Je pense très sincèrement, M. le député, que ce plan-là, contrairement à ce qu'a dit le président des ingénieurs du Québec, il a été pensé, réfléchi. L'Ordre des ingénieurs s'est penché dessus, l'Association des ingénieurs-conseils du Québec s'est penchée dessus, plusieurs firmes de génie-conseil qui ont des aspirations pour certains projets l'ont étudié aussi, et tout ce beau monde nous dit que c'est un plan réfléchi, un plan équilibré, puis qu'on doit foncer puis arrêter de se gratter le bobo, ou les bobos, puis passer véritablement à l'action.

M. Bordeleau: M. le ministre, je n'ai pas dit que le plan que vous avez présenté était un plan qui n'était pas réfléchi. Ce que j'essaie de mentionner, c'est qu'il est bâti en fonction de la connaissance qu'on a actuellement des problèmes de la région de Montréal.

M. Chevette: Ils vont le conditionner, M. le député. Le plan qu'on vient de déposer conditionne bien sûr les schémas d'aménagement. Prenez la 25. Quand on va la réaliser — elle est arrêtée à 3 km de la rivière, là — quand les bulldozers vont arriver, les municipalités vont devoir dire: Bien, mes rues, moi... S'il y a un non-accès, ça va être une position qui va être décidée d'avance, elles vont le savoir. S'il y a de l'accès possible ou des entrées possibles, les schémas d'aménagement ou de ville de Laval, ou de la Rive-Nord de Montréal, ou de la Rive-Sud quand il s'agit des autres liens sur la rive sud vont devoir s'arrimer avec ce plan qui a une vision au-delà de la municipalité.

Si le Conseil métropolitain naissait, par exemple — c'est ça que vous me dites en filigrane — bien, le

Conseil métropolitain... Je suis convaincu que toutes les municipalités acceptent ça, notre vision de développement. Donc, elles vont faire un schéma conforme à cela, et le schéma secondaire du réseau secondaire — mais je n'aime pas utiliser le mot «secondaire», parce que c'est primaire pour la ville — leur réseau municipal va devoir tenir compte et s'harmoniser avec le réseau supérieur du ministère des Transports. C'est de la planification stratégique, c'est de la planification rigoureuse, et je pense que ça répond effectivement aux besoins autant de la population que de l'économie du Québec.

M. Bordeleau: Une autre remarque qui a été faite concernant le plan de transport, qui est résumée un peu aussi dans un autre article de M. Boisvert et qui représente aussi... Quand je cite ces articles-là, c'est que ça représente aussi des interrogations pas seulement de ces personnes-là, mais ça reflète souvent des interrogations qui sont plus répandues. Il nous disait hier dans *La Presse*: «Et beaucoup de flou artistique règne autour de ce plan. Pas beaucoup de dates sinon des horizons de cinq à 10 ans[...]. Le plan se veut "concret et pragmatique". Mais plusieurs projets nécessitent d'autres études. "Il est difficile de prévoir l'avenir. C'est pourquoi les interventions proposées, surtout celles qui sont prévues à moyen et à long terme, devront être ajustées en fonction de l'évolution de la dynamique des déplacements, des résultats des études en cours et à venir ainsi que des discussions que j'aurai dans les prochains mois avec les élus et les acteurs socioéconomiques de la région métropolitaine", écrit le ministre. Moins concret un petit peu, n'est-ce pas?»

Alors, est-ce qu'il n'y a pas beaucoup, justement, dans ce plan-là d'éléments qui ne sont pas attachés de façon très, très précise? Et on aura l'occasion peut-être sur des points plus particuliers, tout à l'heure, de revenir, mais il y a un certain nombre de projets où ça ne semble pas être décidé de façon concrète. Ça dépend de toute une série de facteurs et ça laisse un peu une impression que c'est un plan, excepté que la réalisation n'est pas nécessairement garantie de façon très, très certaine.

M. Chevette: Bien, M. le député, je vous conseille de prendre le petit résumé qu'on appelle *Stratégie d'intervention prioritaire*. Je vais l'envoyer à M. Boisvert, d'ailleurs. S'il était venu au briefing technique, probablement qu'il n'aurait pas écrit sa phrase, parce qu'il n'avait qu'à l'ouvrir aux pages 24, 25, 26 et 27, et vous avez chaque projet quantifié chaque année au niveau des dépenses. Je comprends que ça fait beaucoup de papier à lire, là, puis on peut pardonner à certains de ne pas avoir vu l'ensemble de la programmation, mais, quand on regarde que le financement est attaché année après année et qu'il est disponible, bien là il y a quelque chose qui accroche. L'ancien député de Verdun aurait dit qu'il y avait un malaise dans le problème. Mais, concrètement, là, ça l'est, écrit, ça, noir sur blanc.

Deuxièmement, le transport en commun en particulier, c'est là-dessus qu'on s'interroge. S'il y a des choses qui sont claires, ça ne peut pas être plus clair.

Concernant la ligne vers Saint-Léonard—Anjou, à moins que je sois déconnecté, j'ai senti que M. Zampino était extrêmement heureux de voir que sur son territoire il y aurait deux ou trois stations, puis qu'il y aurait une gare intermodale à Anjou, puis que ça va capter un bon nombre d'automobilistes s'il y a un stationnement incitatif à Anjou. Le transport en commun va venir améliorer même la circulation à l'intérieur de la ville parce que, si ces centaines ou milliers d'automobilistes ne rentrent pas dans la ville... Puis on prend la ligne 2 à Laval, c'est la même chose. Sur la ligne 4, cégep Édouard-Montpetit, ils ont dit: Oups! pourquoi vous allez là, cégep Édouard-Montpetit? C'est pour capter justement de plus en plus d'automobiles, qu'il en rentre de moins en moins. Automatiquement, on va essayer de libérer nos ponts. Ça se tient, cette histoire-là, là. C'est un tout.

Moi, je veux bien qu'on cherche des critiques, puis c'est sain, ça va nous obliger à le défendre, notre plan, mais on ne laissera pas faire des inexactitudes, puis on va se défendre, puis on va les faire valoir, les études que l'on a faites. On peut vous dire que c'est pour du monde, ça. D'abord, le plan, là, c'est pour du monde. Il faut vivre à Brossard, il faut vivre à Longueuil, il faut vivre sur la rive sud de Montréal, dans la première puis même dans la deuxième couronne, pour savoir ce qu'on vit le matin. Puis ce n'est plus rien que le matin, pour votre information, ça va jusqu'à 19 h 45 le soir, puis ça va en plein après-midi, puis en plein avant-midi, même en dehors des heures de pointe, maintenant.

Il y a du monde qui a le droit à une qualité de vie, qui est allé s'installer là, sur les rives, au moment où il avait le droit d'y aller. Il faut freiner l'étalement urbain, je l'ai écrit noir sur blanc dans mon discours de présentation. Oui, ça va prendre un coup de barre très important de la part du gouvernement pour éviter que l'étalement se fasse dans la troisième puis dans la quatrième couronne. On est rendu, dans certains cas, dans les deuxième puis troisième couronnes. Mais j'ai vu du monde dire qu'il n'était pas certain de l'utilité du métro jusqu'au cégep Édouard-Montpetit puis qui préconise des systèmes de transport en commun qui vont en chercher dans la quatrième couronne. Un petit peu de cohérence, s'il vous plaît, ça n'étouffe pas.

M. Bordeleau: La réaction que je vous ai donnée tout à l'heure, c'est une citation que le journaliste Boisvert fait d'un texte que vous auriez écrit. Je répète, parce que vous nous dites que tout est clairement établi, tout est là dans votre document. Vous auriez écrit — là, je n'ai pas l'endroit, mais je me fie à l'article en question, c'est votre texte à vous: «Il est difficile de prévoir l'avenir. C'est pourquoi les interventions proposées — ce qui est dans le document — surtout celles qui sont prévues à moyen et à long terme, devront être ajustées en fonction de l'évolution de la dynamique des déplacements, des résultats des études en cours et à venir ainsi que des discussions que j'aurai dans les prochains mois avec les élus et les acteurs socioéconomiques de la région montréalaise.» Ou ce n'est pas attaché de façon complète parce qu'il y a bien des

éléments qui peuvent survenir suite à ces éléments-là, et c'est dans ce sens-là qu'il y a peut-être une certaine impression de flou. Vous nous dites: C'est clair, c'est tout établi, alors que vous nous dites en même temps: Bien, il y a des études qui sont en cours, on va avoir des discussions, et on va regarder l'évolution de la dynamique des déplacements, et on ajustera en conséquence. Alors, il y a comme une espèce, là, de...

M. Chevrette: Mais je viens de comprendre pourquoi M. Boisvert, qui n'était pas à la conférence de presse quand j'ai expliqué ça au briefing technique... Je viens de comprendre. Dans les présentations qu'on a faites, on a vu une programmation de 10 ans sur des projets très précis. On a ajouté ceci: projets en consultation. Il faut bien que je parle à quelqu'un si je consulte, là. Je ne me consulterai pas tout seul, là. Amélioration de la A-15 et de la A-640 sur la rive nord, amélioration de la A-20 sur la CUM, ligne 2 ouest du métro à Saint-Laurent — vous avez remarqué qu'il n'était pas dans ma programmation de 10 ans, mais il était en consultation — système léger sur rail de l'avenue du Parc et du boulevard Roland-Therrien sur la rive sud, train entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville — il y a une voie ferrée qui arrive à 1 km; on pourrait avoir deux possibilités de rentrer dans le centre-ville, soit par Rigaud ou bien par Deux-Montagnes — système de transport en commun de l'axe de la A-40, train de banlieue Mascouche—Delson—Saint-Constant, c'est des sujets à consultation, des projets à consultation qui ne sont pas partie intégrante de la programmation sur 10 ans qu'on a présentée. • (10 h 30) •

C'est sûr que, si on commence à dire: C'est bien flou, le train de Saint-Constant, bien, je comprends. Parce qu'il faut consulter du monde. C'est-u faisable? À quel prix? Puis où ça passerait potentiellement? Un lien de transport en commun entre le Vieux-Port, le Casino puis la Cité du multimédia, c'est un projet qui est cher au maire Bourque. Je lui ai dit: Voici ce qu'on pourrait faire. Quand on fait le SLR sur l'estacade du pont Champlain, est-ce qu'on ne pourrait pas envisager de faire une boucle entre les trois sites avec ce même service léger sur rail, ce qui aurait pour effet de régler deux problèmes avec la réalisation d'un seul projet? Bien, ça vaut la peine de le faire, puis de consulter, puis tout. Mais ça, c'est vrai que c'est en consultation, c'est vrai que ce n'est pas des projets arrêtés, c'est vrai que c'est plutôt flou.

Mais regardons le métro de Laval. Bon, bien, sur le métro de Laval, j'ai déclaré... Puis j'espère que je ne me tromperai pas, parce que j'ai travaillé de toute mon énergie pour aller en soumissions publiques dès cette année. C'est ça que j'ai dit. L'étude d'impact de la 25, on va la demander dans les prochains jours. L'étude d'impact de la Notre-Dame, c'était demandé avant même mon annonce. Lundi, je vais annoncer le train de banlieue de Saint-Hilaire. Donc, c'est en marche, il y a une volonté politique, il y a de l'argent, il y a du respect des personnes, puis on veut aussi garder la compétitivité sur le plan de l'économie. Et je vous dis bien honnêtement qu'on

devrait se réjouir des bonnes nouvelles puis travailler ensemble, tout le monde, pour qu'elles se réalisent dans les délais les plus raisonnables possible, à part ça.

Passage des biens d'exportation par le réseau routier de Montréal

M. Bordeleau: Un autre point de vue, M. le ministre, qui a été mentionné — j'aimerais évidemment avoir votre réaction là-dessus parce que ça va vous donner l'occasion, en tout cas, de corriger les perceptions — c'est dans un article de Mario Roy. En faisant le parallèle avec le transport public, on dit: «L'affaire est moins claire du côté du réseau routier, qui s'accapare 1,3 milliard. La stratégie du ministre ici est plus brouillonne et surtout ne résout que fort partiellement tout ce qui est devenu l'un des problèmes principaux du transport terrestre dans la métropole, le trafic des biens vers les États-Unis.»

Effectivement, je pense que, dans votre présentation que j'ai vue à la télévision, vous avez très bien décrit toute la problématique de la circulation vers le sud et aussi vers l'est et vers l'ouest qui passe par Montréal comme une plaque tournante. On sait qu'avec le développement du traité de libre-échange avec les États-Unis il y a énormément de commerces qui se sont développés nord-sud et que, des exportations du Québec vers les États-Unis, au fond, il y en a beaucoup qui doivent passer par la région de Montréal pour ensuite traverser vers les frontières américaines, et aussi l'inverse est également important, c'est-à-dire du transport de marchandises qui se fait des États-Unis vers la région montréalaise mais aussi vers l'Ontario et vers les Provinces maritimes. Alors, cette problématique-là, je pense que vous l'avez bien saisie et que vous l'avez bien décrite dans votre présentation. À ce moment-là, c'est un problème auquel on fait référence ici, le transport terrestre, le trafic des biens vers les États-Unis, et l'impression qu'on a, c'est que, comme on le mentionne ici, ce n'est peut-être pas la partie la plus claire dans le plan de transport, le réseau routier, si on regarde, par exemple, des projets beaucoup plus précis qui sont énoncés au niveau du transport en commun.

M. Chevrette: D'abord, il y a deux projets dont l'un est bien connu, qui ira vers le privé, la 25. Ça, c'est évident, on peut aller beaucoup plus vite sur la 25 que sur le lien routier sur la rive sud. Pourquoi aller plus vite sur la 25? Tout nous appartient. L'emprise est là, c'est dans les schémas d'aménagement des municipalités. Il s'agit de faire l'étude d'impact environnemental puis d'aller faire les esquisses préliminaires en même temps. On est obligé de les faire avant d'aller, de toute façon, en étude d'impact. Mais le tracé, il est tout pensé. On a du travail de fait comme ce n'est pas possible.

Sur le lien rive sud routier, c'est plus complexe, effectivement, parce qu'à date on a eu trois ou quatre propositions. Il y a une firme de professionnels qui nous avait proposé un tunnel, donc un lien sous-fluvial, avec une évaluation qui, à mon point de vue, ne collait pas aux réalités, mais c'était la même chose. Les ingénieurs du

gouvernement nous ont dit: Ça n'a pas de bon sens. J'espère que le président l'a vue, celle-là.

Deuxième chose, on a eu une proposition par rapport au pont de la Concorde puis on a eu une proposition qui arriverait entre le tunnel Hippolyte-LaFontaine et le pont Jacques-Cartier dans un axe routier de la rive sud qui s'y prêtait bien. Je ne me souviens plus du numéro de la route, là. Mais, ceci dit, je ne veux pas qu'on s'embarque personnellement dans un chiard où on a à évaluer un tunnel, un pont à telle place, un pont à telle autre place. Ça va être quoi, la décision? Moi, je préfère — et c'est ce que je vais soumettre à notre équipe et également au Conseil des ministres — que les étapes suivantes soient suivies: choix du corridor par le ministère et étude d'impact sur ce corridor suivie d'une proposition sur ce corridor de la part du privé, sinon on risque de déclencher des compétitions inutiles sur des choses non comparables puis des choix à faire qui ne sont peut-être pas logiques en soi. Donc, je veux qu'on voie clair dans ce projet de lien routier sur la rive sud.

Mais je peux vous dire une chose, par exemple, c'est faux de dire que c'est flou. Mon projet de loi est en préparation, comme l'Ontario a fait avec la 407, comme d'autres gouvernements ont fait. On est à préparer un projet de loi qui va établir les règles du jeu. Mais un projet, ça suit un cours normal, M. le député. J'ai vu quelques articles, moi aussi, puis je trouve ça intéressant, mais il faut expliquer aux gens. Je dis, aujourd'hui: Je fais la 25, voici quelles sont les étapes. Après que j'ai décidé de faire la 25, là, ce n'est pas par miracle qu'il y a une pépinière puis un bulldozer qui arrivent sur les lieux.

Le lendemain matin, tu dis: Quelles sont les étapes à suivre? Premièrement, ça me prend un plan pour le soumettre pour étude d'impact environnemental. On obtient le certificat d'autorisation. Quand on a le certificat d'autorisation, là on peut enclencher le processus des soumissions publiques, qui prend quelques semaines aussi. C'est de même que ça marche. Ce n'est pas parce qu'on a annoncé un plan que le lendemain matin la pépinière est là. Je pense qu'il ne faut pas alimenter cela non plus. Ça, ce serait véritablement créer de faux espoirs. Ce n'est pas parce que demain matin tu as annoncé la 25 qu'elle se fait dans un an. Elle peut se faire dans deux ans et demi, je ne sais pas. Je ne veux pas mettre de calendrier puis je veux dire qu'on va accélérer tout ce qu'il est possible d'accélérer.

Puis ça va nous prendre une loi qui va gérer parce que la police va aller circuler, par exemple, sur du terrain privé, qui appartient à du privé. Comment on va contrôler les tarifs? Il faut que je retrouve ça dans la loi, la transparence des coûts. Ça ne peut pas être quelqu'un qui décide, parce que c'est privé, de charger sur notre territoire 7 \$ de l'automobile, parce que, avec un BOT, ce qu'on appelle une formule BOT — Build, Operate and Transfer — il construit, il opère puis il transfère au bout de 20 ans quand le loyer de l'argent est payé.

Supposons qu'on met 300 millions — je donne un exemple pour me faire comprendre — sur un financement de 20 ans pour que ça donne un rendement raisonnable,

admissible sur le plan international. C'est entre 10 % et 16 %, nous dit-on. Bien, il ne faut pas que la tarification leur rapporte 57 % ou 58 %, il faut que ce soit un loyer de l'argent raisonnable. Donc, il faut que ça prévoie des mécanismes de contrôle, c'est clair. Il faut que la Sûreté du Québec puisse aller patrouiller sur des secteurs privés avec une autorité légale, donc il faut le donner dans la loi. C'est une loi qui va tout toucher à ça, qui est en préparation depuis au moins un mois, un mois et demi à mon ministère parce que j'anticipais ce dépôt-là avant, donc on a commencé à travailler sur des projets de loi dans ce sens-là. Mais ça, c'est en marche. Et plus vite on sera prêts, plus vite on pourra réaliser, plus vite on va redonner une qualité de vie à des citoyens, plus vite on va avoir des routes qui ne provoqueront pas des pertes économiques épouvantables.

En 1997, c'était 502 millions. J'ai rencontré le même monsieur qui a fait la recherche pour le compte du ministère, et il m'a dit: Tu ne te trompes pas en disant 600 millions maintenant. Si ça grimpe aussi vite que ça, il faut s'arranger pour accélérer toutes nos procédures puis faire en sorte que, tous nos projets, on les talonne. Je vais créer un comité de suivi de ce plan d'action là puis je vais faire en sorte qu'on puisse avoir des gens qui nous disent: Bon, il y a un hic, ce qu'on appelle une bogue, ça accroche sur tel point, pour que le ministre soit le plus rapidement possible informé puis qu'on puisse corriger cet accrochage-là au plus vite, puis y aller graduellement, puis réaliser ces projets-là, et en même temps consulter sur la liste qu'on vous disait tantôt.

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

Participation du secteur privé aux plans de transport

M. Gagnon (Saguenay): Merci, M. le Président. Ma question concerne la participation du privé. J'ai trouvé ça intéressant et même séduisant que vous introduisiez cette notion-là à l'intérieur du plan de transport pour la ville de Montréal. Ce que je me demandais suite aux explications que vous venez de fournir — ça répond à une partie des préoccupations — c'est: Est-ce que ce modèle-là peut, je dirais, permettre la réalisation d'ouvrages comme on a pu en voir ailleurs avec le fédéral et l'Île-du-Prince-Édouard lorsqu'il y a eu la construction du pont? C'est ce modèle-là qui, en termes de participation du privé, serait visé?

• (10 h 40) •

M. Chevette: Dans les circonstances, l'opération se ferait exclusivement par le privé, il n'y aurait pas... C'est-à-dire, il y aurait un cadre, par exemple, pour le contrôle de la tarification, mais c'est vraiment le privé, un peu semblable à la 407 en Ontario, sauf que, nous, ce n'est pas un bail emphytéotique, c'est vraiment construction, opération mais transfert de la propriété entière à l'État une vingtaine d'années après ou dans ces proportions-là.

M. Gagnon (Saguenay): O.K. À l'Île-du-Prince-Édouard, à terme, c'est un contrat de 35 ans, je pense, qu'ils ont.

M. Chevette: Ça peut être comparable. Supposons qu'on dise qu'un loyer raisonnable de l'argent peut prendre 27 ans. Je ne sais pas, moi, je dis «20 ans» parce que c'est à peu près ce qu'on a signé, le temps où j'étais ministre des Ressources naturelles, puis on en signait, des barrages à l'étranger, au Costa Rica ou ailleurs. C'est ce qu'on appelait les BOT. C'est à peu près 20 ans. Mais ça peut être 35 ans, dépendant du type de projet. Effectivement, c'est difficile de dire: C'est-u 30 ans? C'est-u 25 ans? Prenez un exemple. Si on construit un lien routier, mettons, par un pont sur la rive sud, qu'il passe 100 000 véhicules par jour, à 100 000 véhicules par jour, ça paie des immobilisations plus rapidement que s'il en passait 50 000, l'infrastructure se rentabilise plus vite. Donc, le délai, c'est possible, 35 ans, par exemple, sur l'Île-du-Prince-Édouard à cause de la faible densité de population par rapport à ce que pourraient avoir la Rive-Sud de Montréal puis Montréal. Ce n'est pas impensable, ça peut être semblable à ça.

M. Gagnon (Saguenay): Ce que je voudrais savoir de votre part, c'est: Est-ce que ce modèle-là que vous préconisez à l'intérieur du plan de transport de Montréal serait exclusif à la région de Montréal ou si c'est un modèle qui pourrait être utilisé ailleurs pour d'autres infrastructures importantes qui pourraient être recherchées dans d'autres régions du Québec?

M. Chevette: Ce n'est pas impossible que cette décision-là soit transférée aux autres plans de transport, effectivement. Ce n'est pas exclusif. On a pris une décision en fonction du plan de transport de Montréal.

Prenez un exemple. Mon collègue à Québec a commandé une étude sur un SLR dans la Vieille Capitale. C'est possible aussi que ce soit un partenariat privé. Je n'ai pas exclu le transport en commun non plus. Vous avez remarqué qu'à Montréal, sur le SLR, le fédéral nous dit: Oui, mais je ne sais pas à quelle hauteur. Donc, si la hauteur m'empêchait de le réaliser tout de suite, j'irais tout de suite au partenariat privé aussi. Je l'ai dit, ça. Parce que ce que je veux, c'est essayer de décongestionner au PC ce qu'on peut faire là-dedans, mais cette formule de privé n'est pas nécessairement bonne exclusivement pour Montréal. Vous avez raison, on pourrait avoir un projet sur la Côte-Nord avec du privé.

M. Gagnon (Saguenay): Avec la réponse que vous avez donnée, est-ce que vous conditionnez la participation du privé à la présence préalable d'un plan de transport?

M. Chevette: La seule condition dans la décision du Conseil des ministres en ce qui regarde le partenariat privé, c'est que le citoyen ait une alternative pour entrer sans payer. Prenez la 25. Il peut rentrer par la 40 s'il ne veut pas payer, il peut rentrer par le pont Pie-IX. Sur la

rive sud, il peut rentrer par Jacques-Cartier, par Victoria, par Mercier, il peut rentrer par le tunnel, mais il a une alternative de non-paiement. Les gens disent: Ils reviennent au péage. Ils reviennent au péage, mais en assurant le citoyen qui ne veut pas payer qu'il a une alternative, et ça, je pense que c'est important dans notre décision. Si tu as les moyens...

Par exemple, une entreprise de camions va préférer payer 5 \$ pour avoir une fluidité puis une rapidité si elle sauve une heure par rapport à la 40. Je vous dis qu'elle le regagne vite, son 5 \$, si son conducteur fait seulement une heure sur la Métropolitaine au lieu de deux, trois. C'est une opportunité qu'on offre, mais tous ceux qui vont prendre l'autoroute payante ou le pont payant viennent automatiquement... Si j'en ai 1 000 qui prennent la 25 au lieu de prendre la 40, ça m'en fait 1 000 de moins sur la 40.

Là, il y en a qui m'ont dit — même, j'ai entendu ça dans le parlement: Oui, mais on pourrait-u s'organiser pour que les camions ne prennent pas le Métropolitain? Écoutez une minute, si vous ne voulez pas qu'ils prennent le Métropolitain, vous allez tuer votre économie, parce qu'il y en a 15 % à peu près qui n'ont pas à rentrer en ville, qui pourraient prendre la 30, un coup finie, par exemple. On pourrait faire détourner tous les produits de Saint-Hyacinthe, de Sorel, de Contrecoeur, de Varennes, de Drummond qui n'ont pas à passer, mais la très grande majorité vient ou bien charger ou bien décharger sur l'île de Montréal à cause du 78 % de tout ce qu'on recueille en termes de produits d'exportation.

Écoutez, au moment où les exportations interprovinciales font ça, les exportations vers les États-Unis font ça. Les États-Unis ont mis 267 milliards dans leur réseau routier, et ça, sur six ans, qu'on me dit, et vous savez très, très bien que le transport a repris de la force parce qu'il y a eu des abandons du ferroviaire. On a du travail à faire, là. Donc, il faut rebâtir le ferroviaire pour essayer de diminuer le camionnage. Mais on est rendus à près de 70 % de nos exportations qui se font par camionnage. L'Ontario a mis de l'argent, les États-Unis ont mis de la grosse argent. C'est deux puissances qui nous entourent. On n'a pas d'autre choix, si on ne veut pas se laisser marginaliser, que d'injecter des argents dans notre réseau routier puis de faire en sorte que nos entreprises soient compétitives.

Moi, je vous avoue que je suis tellement convaincu de ce plan-là que je passerais des heures à vous en parler, parce qu'on l'a travaillé, on l'a étudié, on a essayé de le rendre véritablement adapté aux besoins, aux besoins et des personnes en ce qui regarde le transport en commun et de l'économie, de la compétitivité de notre économie en ce qui regarde le routier, et je pense qu'on va réussir.

M. Gagnon (Saguenay): À ce moment-ci de votre réflexion, quels sont les critères que vous envisagez pour retenir un privé, le processus de sélection?

M. Chevette: Retenir le privé?

M. Gagnon (Saguenay): Oui.

M. Chevette: Ah! pour évaluer finalement lequel on choisit?

M. Gagnon (Saguenay): Effectivement.

M. Chevette: D'abord, le processus que je vous dis que je prendrais, ce serait de définir d'abord un corridor, parce que, si chaque consortium arrive avec son corridor puis son projet, j'ai l'impression qu'on va arriver... On a déjà connu, au niveau du gouvernement, quelques difficultés à choisir des projets qui sont le fruit des «proposals», comme on dit en anglais, des propositions qui viennent des consortiums. Personnellement, je préfère choisir le corridor, faire l'étude d'impact sur le corridor et faire soumissionner à partir de ce corridor. Et là, bien, on choisira celui qui présente le plus d'avantages.

Tout d'abord, il y en a qui vont proposer des designs qui sont différents l'un de l'autre puis qui vont présenter des financements différents l'un de l'autre. Si un consortium va chercher du financement à 3 % — c'est son affaire — puis qu'il nous offre un avantage extraordinaire pour les Québécois, on va le prendre. Il faut que ça cadre cependant avec les orientations et les objectifs du plan de gestion des déplacements. Il faut améliorer les conditions de circulation aussi bien pour les usagers de la route que pour les utilisateurs de transport en commun. Donc, on va tout regarder, quelle sorte de projet il va nous présenter, le financement s'y rattachant et le mode de gestion qu'il nous offre. Est-ce que c'est une technologie moderne, avec la photo exclusive-ment de la plaque d'immatriculation, qui déduit instantanément dans ton compte de banque le montant qu'il faut? C'est possible, ces technologies-là existent. Et ça va être ceux qui vont avoir le plus d'audace puis qui vont se faire valoir sur le plan du financement qui auront des chances d'être retenus.

Moi, je vous avoue que c'est emballant même pour nos firmes de génie-conseil. Je les regardais quand on les a rencontrées, c'est emballant. Puis je peux-tu vous dire qu'il y en a qui sont déjà en préparation? Il y en a déjà qui ont formé un consortium avec un constructeur puis qui sont prêtes. Elles font des démarches de financement déjà puis elles attendent juste qu'on leur dise: Voici, fais ta proposition. Il y en a qui sont prêtes, il y en a qui sont même prêtes sur les corridors. C'est une preuve que notre génie-conseil veut prendre de l'expertise ici pour pouvoir l'exporter après, et c'est tout à l'honneur du génie-conseil québécois.

M. Gagnon (Saguenay): C'est quoi, votre échéancier pour faire adopter cette législation-là?

M. Chevette: Bien, moi, je sais quand à peu près je vais la déposer, c'est eux autres qui savent quand elle va être adoptée. Mais je dois vous dire que j'espère de tout coeur que ce soit déposé dès cette année et adopté peut-être avant décembre. Ce serait le fun, ce serait un beau cadeau de Noël aux Québécois.

● (10 h 50) ●

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

Mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun

M. Bordeleau: Je veux juste aborder une dernière question qui est plutôt d'ordre général, puis ensuite je vais laisser la parole à mon collègue qui va aborder un point plus spécifique du plan de transport. Un autre commentaire qui a été fait aussi, c'est: On sait que toute la question de la dynamique autour d'un plan de transport, c'est toujours une espèce d'opposition qu'on fait entre le transport en commun, le transport et les infrastructures, et, bon, on a vu des arguments qui vont d'un extrême à l'autre. Dans le document, au fond, c'est clair qu'il faut faciliter l'accès des automobiles à Montréal. On ne peut pas les bloquer tout simplement, leur dire: Bien, on va vous décourager parce qu'on ne vous permettra plus d'entrer. Vous aller rester à la porte. D'un autre côté, il faut aussi essayer de faire en sorte, par conviction, qu'on incite les gens à utiliser plus le transport en commun, et une des remarques qui ont été faites par rapport au plan de transport, c'est qu'on consacre peu de place dans le plan à l'argumentation autour de ça, c'est-à-dire qu'il y a très peu de lignes de consacrées à ça. Il y a très peu de plans pour faire en sorte qu'on va prendre des moyens plus ou moins incitatifs pour favoriser l'utilisation du transport en commun.

Dans un article que je me souviens d'avoir vu, on dit: C'est beau de faciliter la rentrée à Montréal, mais, quand ils vont être rendus au centre-ville, ils stationneront où? Parce qu'il n'y en a plus, de place, au centre-ville. Donc, c'est clair qu'il faut éviter que les gens attendent sur la 10 ou sur la 20 pour des kilomètres de long. Mais, après qu'ils vont être rentrés à Montréal, si on ne fait pas une conversion du transport par automobile vers l'utilisation du transport en commun, on va avoir des problèmes à l'intérieur de la ville.

On pense aux étudiants qui sont issus de familles, si on veut, de l'époque des baby-boomers, qui sont souvent en banlieue, qui ont leur auto, qui viennent à Montréal étudier dans les cégeps, dans les universités, qui envahissent des quartiers complets, et il n'y a plus de place pour stationner. Je le sais parce que je ne demeure pas loin du cégep de Saint-Laurent. En face de chez nous le matin, c'est les étudiants du cégep de Saint-Laurent qui stationnent, et le quartier est plein, et ça, c'est à tous les jours de l'année. C'est la même chose autour de l'Université de Montréal. Alors, il y a des moyens qu'il faut prendre dans l'ensemble du plan de transport pour faciliter puis encourager un peu cette conversion-là. Les commentaires qu'on a pu avoir, c'est qu'il n'y a pas grand-chose dans le plan de transport, à ce niveau-là, de précis.

M. Chevrette: Je pense que c'est plutôt de l'incompréhension, et je vais m'expliquer. Quand on propose de prolonger la ligne de métro Longueuil jusqu'au cégep Édouard-Montpetit, c'est précisément pour capter le plus de gens possible, les amener sur l'île puis leur offrir une opportunité de stationner sur la rive sud de Montréal. Quand on propose de rentrer dans Montréal par un SLR sur l'estacade du pont Champlain puis qu'on pense que ça va prendre plusieurs milliers de gens soir et matin, c'est qu'on va

offrir, par des stationnements incitatifs sur la rive sud, aux gens de laisser leur automobile sur la rive sud, de prendre le SLR de l'estacade et d'entrer à Montréal. Quand on propose de prendre des gens de Repentigny par métrobus puis de les amener directement au centre de Montréal, c'est pour qu'ils laissent leur auto sur la rive nord, à Repentigny. Quand on propose une gare intermodale à Anjou, c'est parce qu'on va permettre à plusieurs personnes venant de la rive nord de stationner là et de prendre le métro qui sera prolongé jusqu'à Anjou et puis qui va pouvoir capter du monde à peu près de partout de la rive nord. Quand on propose un métro de Laval, c'est pour empêcher des gens qui partent aujourd'hui de Laval, puis qui s'en vont à Henri-Bourassa, puis qui stationnent un peu partout sur Henri-Bourassa, puis qui encombrant Henri-Bourassa. Puis, de plus, qu'on mette un métrobus sur Henri-Bourassa puis qu'on puisse faire du transport en commun, c'est exactement pour répondre au problème que vous dites, qui est tout à fait juste, à part ça. Et plus on va améliorer, M. le député, le transport en commun...

Le plus courageux des courageux se décourage, ici, au Québec. Pourquoi? Parce qu'il y a le climat. Je donne l'exemple de la madame qui constitue une famille monoparentale, qui a deux enfants. Elle sort, elle déneige son auto à moins 10° ou moins 15°, elle s'en va en mener un à la garderie, elle va reconduire l'autre à l'école, puis elle passe chez le nettoyeur, puis là elle s'en ira dans un stationnement incitatif très grand, marcher, prendre soit le train, ou le métro, ou l'autobus, débarquer, reprendre, marcher encore un peu. Ça décourage le plus courageux des courageux. Notre climat n'aide pas à cela. Puis on n'est pas aussi dans un contexte européen, on est dans un contexte nord-américain. Puis on l'aime, notre auto, je peux-tu vous dire ça? C'est moins 6° en transport en commun, plus 19° depuis quelques années, là, en augmentation. On a une tendance à briser, c'est un fait. Mais notre climat, faut l'admettre, ne sert pas, notre mentalité n'est pas à cela. On a du travail énorme à faire. Mais, avec l'ajout d'outils, d'instruments, de moyens qui vont nous permettre d'entrer plus facilement et plus directement, on court une chance de changer la tendance. C'est du moins ce qu'on essaie.

En plus, on va ajouter le Programme-employeur. On a déjà une somme de 10,3 millions de consentie pour créer avec les entreprises des programmes soit de changement d'horaire, soit de navettage, soit de covoiturage, soit de stationnements réservés pour une compagnie quelconque, peut-être avoir du transport direct vers une université ou vers un cégep. C'est toutes sortes de formules du genre qui vont nous permettre d'amenuiser les conséquences, en tout cas les problèmes que l'on a présentement. Mais il y a un effort puis il y a une volonté d'agir, puis je pense qu'on va réussir.

Le Président (M. Pelletier, Abitibi-Est): Oui, M. le député de Châteauguay.

Plan quinquennal de réparation du pont Mercier et de la route 138

M. Fournier: Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Mon collègue est assez aimable pour me

permettre de vous poser quelques questions qui concernent particulièrement ma région. Je vais donc parler, entre autres, sur l'autoroute 30, comme vous vous en doutez, mais je vais vous référer justement aux pages auxquelles vous nous référiez tantôt dans le document *Stratégie d'intervention prioritaire*, pages 26 et 27, et je vais d'abord vous demander: À ce qui est sous le titre *Intervention pour réparer le réseau routier stratégique route 138-pont Mercier*, il y a des montants qui sont indiqués pour les années 2000 à 2005, et, à partir de 2005 à 2010, il n'y en a plus. J'aimerais savoir si c'est possible de faire la ventilation de ces chiffres-là et de nous dire ils représentent quels travaux ou quelles réalisations pour les cinq premières années. C'est aussi étonnant pour un utilisateur du pont Mercier que pour moi, par exemple. Je n'ai pas vu une année où il n'y a pas eu des travaux. Or, il me semble qu'entre 2005 et 2010 il n'y en aura pas. Alors, il va y en avoir beaucoup, j'imagine, entre 2000 et 2005. J'aimerais savoir quels seront ces travaux.

M. Chevette: Bon, tout d'abord, je m'y attendais en voyant votre présence. Ha, ha, ha! L'objet ne me surprend pas. C'est correct, c'est dans votre circonscription électorale. Nous allons commencer dès cet été par le rond-point Bédard — un seul contrat global, si j'ai bien compris — suivi de la voie réservée jusqu'à Châteauguay, mais en même temps réfection des chaussées actuelles. Donc, une couche d'usure, si on se comprend bien, puis réfection des anomalies qu'on a rencontrées ou des problèmes rencontrés sur la 138. Mais ça devrait être prêt pour commencer dès cet été à travailler.

M. Fournier: Je reviendrai sur la voie réservée comme telle. Je m'attarde particulièrement aux pages 26-27. Pour la route 138-pont Mercier — parce que je pense qu'il doit y avoir de l'argent pour le pont Mercier aussi — regardez juste les chiffres, c'est: 3 millions, 2,8 millions, 2,4 millions, 2,4 millions, 8 120 000 \$. J'aimerais juste savoir ce que représentent, pour ces années-là, les travaux qui seront effectués, j'imagine, sur la route 138, mais je sens qu'il y en a sur le pont, là.

M. Chevette: Route 138-pont Mercier, je vais demander à mon expert. C'est dans la programmation régulière.

(Consultation)

M. Chevette: Sur le pont comme tel, la somme consentie cette année, c'est pour de la peinture sur le pont qu'on fait surtout.

M. Fournier: Juste pour éviter qu'on les prenne un à un...

M. Chevette: Oui, oui, allez-y.

M. Fournier: ...moi, tout ce que je veux, c'est qu'on regarde chaque année, mais ma question est un peu

la suivante, là. Il y en a pour 3 millions, cette année. Ça correspond au chiffre de la voie préférentielle, du rond-point Bédard. Ensuite, il y a 2,8 millions, 2,4 millions, 2,4 millions, 8 120 000 \$. Juste savoir qu'est-ce que c'est qu'il y a en avant de nous autres dans les quatre prochaines années, là.

M. Chevette: La nature des projets du 8 120 000 \$?

M. Fournier: Oui, puis du 2,8 millions, du 2,4 millions et du 2,4 millions. Si c'est de la peinture, c'est de la peinture, c'est correct.

● (11 heures) ●

M. Chevette: On prend avis, là. On va retrouver la définition pour chaque opération, on va vous la donner.

Construction du rond-point Bédard et de la voie réservée, à Châteauguay

M. Fournier: Excellent. Je reviens sur l'élément de voie préférentielle et de rond-point Bédard. À une réponse que vous me donniez à une question au feuillet, une réponse qui date d'octobre 1999, j'avais la réponse suivante: «Les travaux de construction — voie préférentielle, rond-point Bédard — débiteront, en juin 2000, d'abord par la construction du rond-point Bédard pour se poursuivre vers le sud avec ceux de la voie réservée. La fin de ces travaux est prévue pour l'automne 2000.» Donc, à l'automne dernier, nous étions avec une réalisation du rond-point Bédard et de la voie préférentielle jusqu'à Châteauguay. À l'été 2000, début, et fin pour l'été 2000.

Suite à une lettre que je vous ai expédiée, votre directeur de cabinet, M. Châteauvert, m'écrivait le 2 mars dernier parce que j'avais eu une idée, qu'il trouvait d'ailleurs qu'elle avait une valeur symbolique appréciable, et je l'en remercie, mais, malheureusement, il la mettait de côté, l'idée étant de faire le rond-point Bédard et la voie préférentielle en même temps en commençant chacun aux deux bouts. La réponse qu'on me fait, c'est que ces travaux ne peuvent pas fonctionner comme ça parce que la séquence, donc, de faire le rond-point Bédard et ensuite la voie préférentielle satisfait à une demande du Conseil des Mohawks de Kahnawake. Je voudrais savoir quelle est la justification à cette demande.

M. Chevette: Un instant, je veux juste vérifier.

M. Fournier: Oui, oui.

(Consultation)

M. Chevette: Tout d'abord, pour répondre entièrement à votre question, le retard apporté au départ, c'était une question de drainage. La difficulté, ça a eu pour effet d'augmenter les coûts passablement puis aussi de retarder de facto la publication du programme.

On commence par le rond-point Bédard pour aller vers le sud ensuite. Pourquoi? C'est tout simplement une question de gestion de la circulation. Pour nous, on pense

que c'est mieux de procéder de cette façon-là pour tout simplement avoir un meilleur contrôle de la circulation. Si on travaille des deux bouts, ça risque tout simplement de créer des problèmes majeurs.

Troisièmement, pourquoi on dit que le Conseil mohawk est d'accord? C'est qu'on leur a présenté notre position puis qu'ils se sont déclarés eux-mêmes en accord avec cette position-là en disant: On commence par le rond-point Bédard, on s'en va de même. Ils ont adhéré au concept.

M. Fournier: Ce n'est pas eux qui ont fait la demande?

M. Chevette: Pardon?

M. Fournier: Ce ne sont pas les représentants du conseil de bande?

M. Chevette: Moi, on m'informe que le ministère a fait une proposition à laquelle ils ont adhéré. Je vous donne l'information qu'on m'a donnée.

M. Fournier: Vous parlez du drainage. Je sais qu'il y a un comité qui a été formé par toutes les parties. J'ai d'ailleurs correspondu avec vous à ce sujet-là. C'est rendu où? Est-ce que le problème est réglé? Et, vu que le problème serait réglé, ça va donc être vrai qu'on va aller de l'avant. Parce que, s'il n'est pas réglé, je sens qu'on va me dire: On ne l'a pas fait à cause du drainage.

M. Chevette: À toutes fins pratiques, c'est réglé. Il restait quelques petits points à solutionner, mais on peut considérer que ce problème-là est réglé, puis ça nous permet maintenant de démarrer la construction cet été, de commencer cet été par le rond-point Bédard et, après ça, de suivre le projet.

M. Fournier: Est-ce qu'il est possible de déposer le contrat?

M. Chevette: Le contrat?

M. Fournier: Vous dites qu'il y a un contrat pour les deux segments, rond-point Bédard et voie préférentielle.

M. Chevette: Oui, ce sera possible.

M. Fournier: Ça va être la dernière question que je vais poser là-dessus, finalement. Après ça, j'irai à l'autoroute 30. Est-ce que c'est possible de déposer le contrat et de me dire votre échéancier pour réaliser voie préférentielle et rond-point Bédard? C'est l'été 2000 ou c'est plus long que ça?

M. Chevette: Le contrat n'est pas encore octroyé, mais, dès qu'il le sera, on vous le donnera. C'est public.

M. Fournier: O.K. C'est parce que vous avez dit tantôt que c'est un seul contrat pour les deux.

M. Chevette: Oui. On va vous le donner. On va en soumissions, là, et on va vous le donner. Il y aura une entente aussi avec l'AMT de 1,4 million, je crois, qu'on va également vous transmettre pour que vous ayez toutes les informations. Ça peut être bon pour la population aussi, là.

M. Fournier: Tout à fait, parce qu'on parle de covoiturage en ce moment dans notre coin, puis c'est assez important, avec la voie préférentielle. Est-ce que vous pouvez nous dire si donc la voie préférentielle, même si ça se fait en deuxième temps, se terminera avant décembre 2000?

M. Chevette: Il y a une assurance sur le rond-point. On est pas mal certains sur la 138, mais il est possible qu'il reste à figoler certains travaux au début de 2001.

M. Fournier: Donc, même la voie préférentielle serait commencée, en 2000. Le prolongement de la voie préférentielle serait commencé, peut-être pas fini.

M. Chevette: Oui, on aura dès ce printemps une entente avec l'AMT au sujet de la répartition des coûts.

M. Fournier: Donc, la réponse, c'est: Oui, commencement en 2000, sans savoir si ça va être fini. Je comprends, vous ne le savez pas, là, il peut y avoir des problèmes, mais même la voie préférentielle serait commencée en l'an 2000.

M. Chevette: Oui, dès qu'on travaille sur la 138 en direction de Châteauguay, c'est clair.

Prolongement de l'autoroute 30

M. Fournier: O.K. Merci. Je ne veux pas prendre trop de temps, je voudrais juste passer à l'autre volet, qui est l'autoroute 30, très rapidement. Je suis sûr que d'autres pourront peut-être aussi en discuter. J'ai compris, simplement en regardant les tableaux, qu'il y avait des sommes réservées pour le segment Candiac—Sainte-Catherine que je fréquente et dont je peux témoigner de l'importance.

M. Chevette: Mais on ne l'a pas choisi parce que vous étiez là, on l'a choisi parce que c'est important.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Fournier: Non, non, je sais que vous l'avez choisi parce que c'est dans le comté de La Prairie, mais ça, ce n'est pas grave, on l'utilise pareil. On va dire que c'est pour tout le monde. Mais, néanmoins, je vois qu'il y a des sommes qui sont là. Le petit malheur, c'est qu'on

voit que ça va prendre 10 ans pour le faire, là, puis que c'est assez urgent.

Mais mon questionnement n'est pas vraiment pour cette section-là, mon questionnement est pour l'autre section, parce que, assez étonnamment, vous allez de l'avant avec de l'argent pour la section qui n'est pas prête, c'est-à-dire que le BAPE n'a même pas rendu d'étude, alors que, pour l'autre section — mon collègue de Salaberry-Soulanges va être intéressé par cette section-là aussi, j'imagine; si ce n'est pas pour moi, vous le ferez pour lui — le BAPE a remis son rapport, le certificat d'autorisation a été émis. Dans le fond, l'année passée, vous avez mis 1 million pour l'arpentage, et là, pour celle-là, on sent qu'il n'y a pas la même priorité que pour la section entre Delson et Sainte-Catherine.

Alors, ma question est assez simple, la première question que je vous pose là-dessus — parce que je sais que vous allez me parler des négociations à venir avec d'autres niveaux de gouvernement — c'est que je ne vois absolument rien, aux pages 26-27, pas une somme d'argent pour 2000-2001 et 2001-2002, alors que, l'année passée, vous avez mis 1 million d'arpentage et que l'arpentage ne sera pas fini. Alors, ma question, c'est: Est-ce que vous avez renoncé à poursuivre l'arpentage, renoncé à entamer le processus d'expropriation qui peut être entamé avant d'avoir attaché le montage financier avec le gouvernement fédéral? Alors, en question très simple, pour résumer ce que je suis en train de vous dire...

M. Chevrette: D'abord, les deux...

M. Fournier: Juste finir ma question. En question très simple — je veux juste être sûr que vous m'écoutez — quel est l'échéancier pour l'arpentage et l'expropriation de cette section-là qui est déjà bien prête, là, avant de parler du montage financier, vu qu'il n'y a pas de somme d'argent?

M. Chevrette: Les contrats d'arpentage ne sont pas finis?

Une voix: Non.

M. Fournier: Non.

M. Chevrette: Les deux contrats d'arpentage ne sont pas terminés. Ils sont en cours, et c'est suivi immédiatement après de l'esquisse préliminaire parce qu'on va en expropriation à partir d'un corridor. Donc, il faut bâtir le corridor pour s'assurer qu'on n'exproprie pas inutilement. Ça, je pense que vous comprenez cette situation-là. Sauf que, sur ce projet bien précis de la 30, l'ensemble de la 30, les enquêtes, les analyses de circulation n'indiquent pas qu'elle soit prioritaire avant une dizaine d'années minimalement.

Moi, j'ai toujours prétendu que, si on pouvait avoir cette voie de contournement, il y aurait un certain pourcentage de camions... Comme je le disais au début, tantôt — je pense que vous étiez ici — les gens de la Rive-Sud qui n'ont pas à faire de chargement ou de déchargement à

Montréal pourraient contourner par la 30, effectivement, et éviter un certain pourcentage de 10 %, 12 %, 15 %, je ne sais pas, une dizaine de pour cent, 10 % au moins, qui ne passeraient sur le Métropolitain, et un allègement de 10 % de camions, c'est beaucoup. Sur le Métropolitain, c'est plus que 10 000 camions par jour.

Donc, j'ai effectivement parlé à M. Collenette lui-même, j'ai également parlé à M. Gagliano et je leur ai dit que, moi, j'étais prêt à devancer parce que c'est une infrastructure stratégique, effectivement, la 30 et la 35, la 35 vers Boston, puis, la 30, en assurer un développement plus rapide, moi, je suis prêt à ça en tout temps, et j'ai bien apprécié que, tout de suite dans l'après-midi, si vous avez écouté M. Collenette sur les ondes de Radio-Canada, il ait carrément dit que c'étaient des beaux projets de coopération et de collaboration, et je m'attends bien sûr à ce qu'ils... Parce que le Programme d'infrastructures fédéral comme tel n'offre pas suffisamment d'argent pour réaliser le SLR sur l'estacade. La 35, c'est 65 millions chaque gouvernement, si on voulait réaliser la 35. La 30, c'est 630 millions ou à peu près au complet, incluant les deux ponts sur le fleuve. Donc, moi, c'est drôle, j'ai confiance et je suis convaincu que, avec la prise en main des gens de Châteauguay et le Comité de réalisation de la 30, qui est très dynamique, ils vont travailler au niveau des deux gouvernements. Moi, je vous dis tout de suite que je suis ouvert au devancement des travaux dans une entente fédérale-provinciale.

M. Fournier: Je voudrais juste revenir à ma question de fond qui était le préalable à cette entente-là. Je comprends bien qu'il y aura une négociation — ça, je le comprends — et je voudrais faire peut-être une remarque sur l'empressement. Je comprends que, pour vous, vous vous dites: La demande n'est pas assez grande, je ne suis pas vraiment pressé, c'est dans 10 ans que ça va être nécessaire.

• (11 h 10) •

J'ai lu le rapport du BAPE sur la voie de contournement de Jonquière qui est faite avant celle de Montréal. C'est assez étonnant, mais là-dedans ils en ont pour 8 800 véhicules, puis le rapport, c'est: Aie, écoute, c'est 10 % de plus que le 8 000 qu'il faut pour faire un lien autoroutier, donc il faut le faire, alors que la 30 dont on parle, c'est du 14 000. C'est beaucoup plus. Alors, moi, je ne suis pas de votre avis, je considère que la demande est là. En termes de normes qui ont déjà été définies, la demande est beaucoup plus grande que ce qu'il y a à Jonquière, premièrement

Deuxièmement, vous savez, comme moi — d'ailleurs, vos papiers l'attestent — sur le transport de matières dangereuses dans ce coin-là et le danger pour la population, tout le discours que vous et M. Bouchard avez eu, lors du lancement, sur l'importance de faire de la métropole une plaque tournante pour que — le Just in Time qu'on applique dans les inventaires et dans la livraison — la distribution puisse être accélérée pour que la métropole puisse devenir intéressante. Il n'y a pas juste les incitatifs fiscaux, il y a ça aussi. Bien, la 30, c'est tout ça en même temps.

Je sais que c'est des arguments que vous avez entendus; je les réitérè pour que vous les sentiez plus. Tantôt, vous disiez: Je sens mon plan de transport, je pourrais vous en parler jusqu'à la fin des temps. J'aimerais ça que vous puissiez mettre un peu plus d'enthousiasme même sur la 30 d'aujourd'hui, pas celle dans 10 ans. Et, à cause de ça, je vous repose la première question que je vous posais. Laissons faire la négociation qui aura lieu avec M. Collenette. La décision que Québec peut prendre aujourd'hui, qui a été prise d'ailleurs l'année passée quand, l'année passée, le ministère a dit: Je mets 1 million sur l'arpentage, qui ne sera pas, me dit-on, suffisant pour finir l'arpentage...

Moi, dans mon livre à moi, je me dis: Si Québec veut être responsable quand il va en négociation avec Ottawa puis qu'il veut aller chercher de l'argent, il faut qu'il montre qu'il est bien intéressé à le faire, le projet, que ça l'intéresse. Et, pour montrer que ça l'intéresse, il dit: Pour mon arpentage, mon plan de match, c'est que, d'ici deux ans, l'arpentage est fini puis, dans deux ans, l'expropriation est commencée. Puis c'est après ça que le montage financier va entrer, parce que le bull va arriver à ce moment-là. Il n'arrive pas avant. Même si demain vous faites une entente avec Collenette, le bull n'arrivera pas parce que vous n'avez pas fini l'arpentage et que vous n'avez pas fini l'expropriation. Donc, ma question: Dans le champ de compétence du Québec, avec les moyens qui ne concernent que Québec et qui n'ont rien à voir avec Ottawa, je ne vois rien, cette année puis l'année prochaine, comme fonds — peut-être que les fonds sont ailleurs — sur quand est-ce que l'arpentage sera fini. Quand est-ce que l'expropriation commence et qu'elle finit? Autrement dit, quand est-ce qu'on est prêt à recevoir l'argent de Québec et d'Ottawa en termes de bull et d'asphalte? C'est toujours des travaux préparatoires, ça. Il faut les faire.

M. Chevette: La première chose, là, c'est deux contrats de 800 000 \$ chacun que l'on a au niveau de l'arpentage. Le travail de l'arpentage devrait se terminer cette année. Il faut donc préparer, à ce moment-là, tout de suite après, le plan d'acquisition des terrains, et ça, c'est drôlement important, et ça, ça peut se faire à travers la programmation régulière, en plus. Je vous dis tout de suite que, si la manne fédérale arrive, j'irai en dérogation. Je ferai n'importe quoi, mais je suis prêt à devancer la 30. Je l'ai dit et je respecterai mon engagement, je peux vous dire ça.

M. Fournier: Donc...

M. Chevette: Mais, actuellement, ça ne donne rien de prévoir des sommes artificiellement si on est seuls sur la glace. Si on est seuls sur la glace, on va faire projet par projet, je l'ai dit. Mais seulement j'ai parlé aux représentants de la Chambre de commerce de la Rive-Sud, j'ai parlé aux membres du Comité pour la réalisation de la 30 et je leur ai dit: Aidez-nous à bâtir un rapport de force pas dans la confrontation, là, la main tendue.

Et je pourrais déposer la lettre que j'ai déposée à M. Collenette, qui vous indique ceci au point 2: «L'autoroute 30: la réalisation complète de l'autoroute 30 nécessite des travaux qui sont évalués à 640 millions de dollars.» Donc, j'ai confirmé la discussion qu'on avait eue, et les trois projets spécifiques à la Rive-Sud, c'étaient:

«1° Système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain: le système nécessite un financement [...] de 630 millions de dollars pour lequel le fédéral est interpellé.

«2° Autoroute 30», je viens de le dire.

«3° Corridors transfrontaliers: le prolongement de 34 km de l'autoroute 35 vers la frontière américaine est estimé [...] à 65 millions» en ce qui regarde la part du fédéral, parce qu'on le ferait tout de suite en autoroute, 65-65, et qu'on aurait véritablement... Donc, ça fait trois beaux projets.

M. Fournier: Une dernière question, et je vais laisser la parole aux autres, M. le Président.

M. Chevette: ...M. le Président.

M. Fournier: Oui, parfait. Je vous réfère à la page 22 de votre *Stratégie d'intervention prioritaire* où vous parlez d'un partenariat intergouvernemental qui s'impose, donc fédéral-provincial. Je lisais *L'autoroute 30 et le SLR*, je ne lisais pas *La 35*. Une première question: *La 35*, c'est parce que vous n'avez pas eu le temps de la mettre dedans ou...

M. Chevette: Oui.

M. Fournier: Je n'ai pas terminé.

M. Chevette: Ah! je voulais expliquer.

Ordre de priorité des projets sur la rive sud de Montréal

M. Fournier: Il y a la 35. C'est ma dernière question; après ça, je vais être gêné de revenir. Alors donc, la 35, comment ça se fait qu'elle est rendue là-dedans? Ma question fondamentale, c'est la suivante. Vous l'avez un peu dit, je ne sais pas combien d'argent qui va arriver d'Ottawa, je ne sais pas ça va être quoi, la manne. Vous avez négocié. Dans votre besace, vous avez trois projets, et c'est vous qui, comme ministre des Transports du Québec, avec les juridictions du Québec, avez à décider des priorités, ce qui est tout à fait normal. Ma question, c'est la suivante: S'il n'y a pas suffisamment d'argent pour les trois projets, parmi les trois projets — qui sont les deux qui sont ici, plus celui qui s'ajoute, de la 35 — et que la manne arrive, mais pas pour faire les trois, lequel des trois est prioritaire?

M. Chevette: C'est le SLR, je n'ai aucune hésitation.

M. Fournier: Le SLR est prioritaire à la 30?

M. Chevette: Je n'ai aucune hésitation.

M. Fournier: On n'est pas à la veille de l'avoir, hein?

M. Chevette: Parce que, le transport en commun, on n'a pas le choix. Il faut être franc, là, pour ne pas créer de faux espoirs, le premier prioritaire, c'est le SLR, c'est l'estacade, c'est de permettre à des citoyens de ne pas rentrer à Montréal. C'est le Grand Montréal. Quant à la 35, elle n'apparaît pas dans le plan du Grand Montréal parce qu'elle fait partie du plan à venir de la Montérégie — et ça, ils sont en préparation du plan — et c'est pour ça qu'elle ne fait pas partie du grand bassin de Montréal. Mais c'est clair que la 35 va venir de façon prioritaire dans le plan de la Montérégie, j'en suis sûr. Mais il y a aussi d'autres projets dans la Montérégie, là, qui ne paraissent pas là-dessus parce qu'ils n'ont pas une incidence immédiate, immédiate sur le plan de transport métropolitain, mais ça, ça va venir.

Et j'ai commencé mon exposé, dans la présentation, en disant: Après avoir présenté le plan de Québec, aujourd'hui le plan de Montréal, toutes les régions du Québec auront à présenter leur plan de transport, et ça, je pense qu'on doit doter l'ensemble des régions du Québec de cet outil qui est extrêmement important pour le devenir du Québec en termes de système routier puis en termes de transport en commun aussi.

M. Fournier: J'avais annoncé une dernière question, mais votre réponse m'amène vraiment à en poser une dernière. Vous comprenez que, pour tous ceux — je pense que, mon collègue, c'est la même chose — qui militent depuis tant d'années pour l'autoroute 30, c'est évidemment déplaisant. Je comprends, c'est vos priorités de dire: Bien, quand on va les négocier, ça va être d'abord le SLR, puis, après ça, la 30, ce sera plus tard. Ma question, c'est la suivante: Dans les montants auxquels vous vous attendez, là — vous, vous allez en fournir, de l'argent, le fédéral en met, de l'argent — combien faut-il que Québec mette et qu'Ottawa mette pour que les deux se fassent? Ma question, c'est pour la 30, là. Vous me dites: On fait le SLR en premier. Alors, je suis obligé de poser comme question: Il y en a combien, d'argent d'Ottawa pour le SLR en premier et de Québec pour le SLR en premier? Et, après ça, la deuxième phase, ça va être combien d'Ottawa et combien de Québec pour la 30? Comment on fait le montage?

M. Chevette: Bon, j'ai évalué grosso modo à 800 millions de dollars ce que j'attendais d'Ottawa. Sur Immobilisations, entre vous et moi, là, ce n'est pas des sommes astronomiques pour ces trois projets très stratégiques, et ça, je pense que M. Collenette est capable de comprendre ça bien autant que moi parce qu'il est habitué à des plus gros chiffres que nous autres. Mais, moi, je pense que le fédéral peut facilement, contrairement à ce que vous dites, adhérer à ces projets-là. Au moins à deux des trois, je ne le sais pas, mais il peut sûrement adhérer à ces projets-là. Sur Immos, là, ce n'est pas...

Deuxièmement, quand vous dites: C'est déplaisant, écoutez une minute, dans la vie, il faut prendre des décisions. Si vous étiez à ma place, vous auriez à juger entre des dizaines de milliers de personnes quotidiennement qui passent des heures sur les ponts puis qui convergent vers Montréal, ou vers Laval, ou vers ville Saint-Laurent. Et, si vous aviez à améliorer la qualité de vie des citoyens, je suis persuadé que, si vous aviez la responsabilité de prendre une décision, vous prendriez exactement celle que je vous donne parce que vous évalueriez d'abord, dans un premier temps, que le premier souci, c'est l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, puis que le deuxième, qui suit de près, c'est la compétitivité de nos entreprises, et que, dans les deux projets, quoiqu'ils soient emballants tous les deux... J'y crois, moi aussi, à la continuité de la 30, puis je souhaite qu'on puisse devancer les travaux. Pensez-y 30 secondes, mettez-vous ministre des Transports de l'ensemble du Québec et non pas député exclusivement d'un seul comté qui a à prioriser ses actions. Vous connaissant, M. le député, ça vous force pour ne pas me féliciter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Fournier: Le ministre comprendra que, lorsqu'on est député d'un comté, ce n'est que normal qu'on essaie d'influencer le ministre pour qu'il partage l'enthousiasme qu'on a d'espérer que les projets vont pouvoir aller de l'avant.

M. Chevette: Merci.

M. Fournier: Alors, cela sera mes félicitations. Merci, M. le Président.

• (11 h 20) •

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

Prolongement de l'autoroute 410

M. Boucher: Merci, M. le Président. Le député de Châteauguay m'a ouvert toute grande la porte pour parler justement de mon comté et de ma région. Il y a un plan de transport qui est en élaboration en Estrie, qui concerne l'ensemble du réseau routier et particulièrement deux routes, la 410 et la 55, et mes questions vont probablement s'adresser davantage à notre collègue le ministre délégué aux Transports, M. Baril, qui en a fait, lui aussi, son cheval de bataille, la 55, et d'ailleurs qui a livré rapidement la marchandise cette année au niveau d'un tronçon Windsor-Richmond. Ça n'arrive pas souvent, les députés, qu'on ait l'occasion de féliciter l'appareil gouvernemental et les ministres pour leur travail. En tout cas, pour la décision rapide qu'a prise le ministre Jacques Baril, je tiens à le féliciter. Les gens de ma région sont très fiers de cette décision-là de doubler la 55 sur le tronçon Windsor-Richmond à un coût important — 20 millions, je pense, plus ou moins.

Mais ma question s'adresse d'abord à l'ensemble du plan de transport, puis après ça je reviendrai. L'Estrie a en

préparation ou en plan un projet de transport pour l'Estrie qui concerne notamment la 410. Je ne sais pas, M. le ministre, si vous pouvez nous dire où est-ce que vous en êtes dans ce plan de transport là. Et est-ce qu'il y a des décisions de prises, là, notamment par rapport à la 410?

M. Baril (Arthabaska): Bien, d'abord, le plan de transport de la région de l'Estrie est en élaboration. On termine, là, on est en terminaison de faire le diagnostic de toute la problématique, si on peut dire, du réseau routier de l'Estrie, et nous prévoyons, à l'automne qui vient, au mois de novembre, être capables de rendre public un premier document de consultation pour voir si ça répond aux attentes de la population en général. Donc, le plan de transport de la région de l'Estrie, comme tous les autres plans de transport de l'ensemble du Québec, est quand même assez avancé, si je le compare à d'autres, là. Et on devrait à l'automne être en mesure de le rendre public, de consulter au niveau des différents intervenants.

Maintenant, au niveau de la 410, vous me dites, là, j'aimerais ça qu'on me fournisse des informations, parce que la 410...

M. Chevette: Oui. Sur la 410, on a une note ici.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Je l'ai ici, là. Un contrat d'honoraires professionnels a été accordé et confié à la firme SNC-Lavalin pour réalisation de l'étude de justification du prolongement de l'autoroute 410 en contournement sud de Sherbrooke. C'est de ça qu'on parle?

M. Boucher: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Et la firme a remis son rapport final en 1996 — ce n'est pas hier, ça — et précise que le prolongement de l'autoroute 410 répond aux besoins immédiats. Mais, suite à ça, on est rendu où, là?

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Bon, ce qui a retardé, là, c'est qu'il y a eu des consultations avec les municipalités parce que le ministère avait évalué, au contournement de Sherbrooke, qu'il y aurait une certaine valeur au niveau des municipalités. Mais ça, paraît-il qu'on ne s'est pas entendu là-dessus. Donc, la préparation de l'avant-projet préliminaire est en fonction pour la géométrie. L'analyse de la géométrie des carrefours et de l'emprise préliminaire va être effectuée en juin 2000. On devrait avoir un rapport de ça en juin 2000. Après ça, les analyses d'impact environnemental et le dépôt des études environnementales, ça devait être fait à l'automne. Vous savez qu'on est obligé de respecter toutes ces études-là. Donc, le projet avance. Et, suite au dépôt de ces études-là, bien là, le ministère, on va évaluer puis on va voir si ce qu'on propose est conforme à l'environnement, et après on pourra passer à la confection des travaux.

M. Boucher: Ça veut dire quoi exactement? On parle de l'automne pour les analyses environnementales.

Ça nous met en 2001. Là, on devrait normalement avoir des réponses claires en 2001, n'est-ce pas?

M. Baril (Arthabaska): Bien, probablement en 2001. En décembre 2000, là, l'année est pas mal avancée, hein?

M. Boucher: C'est ça.

M. Baril (Arthabaska): Donc, suite à ça, après le rapport des études d'impact, il y aura la finalisation des plans, devis pour que ce soit conforme. Après ça, il y a le délai des appels d'offres en 2001.

M. Boucher: 2002, on peut dire.

M. Baril (Arthabaska): Donc, on peut être chanceux si on commence... Je ne pense pas qu'on puisse commencer les travaux en 2001; ça va plutôt aller en 2002, avec les délais que ça occasionne.

M. Boucher: Il y a beaucoup d'expropriations à prévoir puis il faut d'abord choisir un tracé. Il y avait des options sur un certain nombre de tracés. Est-ce que, là, ce n'est pas plus avancé, ça non plus? Parce qu'on sait aussi qu'il y a des gens qui regardent ça de près, les spéculateurs.

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, mais ça, ça fait partie de l'étude d'impact. Puisqu'on l'a présenté au ministère de l'Environnement, il y a sans doute des tracés qui ont été définis, et c'est ça que je disais, suite au rapport du ministère de l'Environnement... Faut-u aller en audiences publiques là-dessus?

Une voix: Oui.

M. Chevette: Ça dépend s'il y a des demandes.

M. Baril (Arthabaska): Ah! Il va y avoir sans doute des demandes, qu'on me dit, pour aller en audiences publiques, ce qui occasionne des délais supplémentaires. Donc, c'est suite aux audiences publiques que le BAPE fera des propositions au ministère des Transports, et, à partir de là, bien là on tiendra compte de ses recommandations et on établira un tracé. Donc, s'il y a des audiences publiques, c'est évident qu'il n'y aura pas de construction en 2001. Ça, c'est bien clair, c'est impossible. Après ça, il y a le délai des appels d'offres. Ça va aller plus en 2002, tard. On ne peut pas exproprier. On ne peut pas procéder à l'expropriation sans avoir le certificat d'autorisation, puis, pour avoir le certificat d'autorisation, bien, vous comprendrez qu'il faut tenir compte des procédures, des délais des audiences publiques, puis on ne peut pas exproprier si on nous dit qu'on n'a pas le bon tracé.

M. Boucher: Alors, je comprends les délais qui sont relatifs aux procédures habituelles.

Construction d'une voie double sur l'autoroute 55

On sait que ce n'est pas le cas pour la 55 où déjà les terrains sont expropriés. Même que les viaducs sont construits pour une voie double, ce qui occasionne un problème de perception dans la population. Ha, ha, ha! Les gens — je suis le premier à le reconnaître — ont l'impression de se promener sur une...

Une voix: ...

M. Boucher: C'est ça. Quand on quitte la 20 à 119 km/h, vitesse permise, ou plutôt tolérée — excusez — puis qu'on entre sur la 55, puis qu'on est député, on continue à 119 km/h. Ha, ha, ha! Malheureusement, on n'est plus sur une autoroute. Il y a un problème, vous le savez, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Vous accusez vos fautes, là, à 119 km/h.

M. Boucher: J'accuse mes fautes et j'accuse celles de mes concitoyens et même de mes collègues députés, parce que mes collègues députés de l'Estrie, qui sont tous d'un autre parti que le mien, appuient la construction sur toute la longueur d'une voie double sur la 55 et m'ont offert d'ailleurs de le faire publiquement. Alors, je voudrais savoir, M. le ministre, si vous avez envisagé, dans des délais les plus rapides possible, comme je vous l'ai demandé, de voir comment on pourrait imaginer doubler l'autoroute 55 parce qu'il y a un problème particulier à la 55. D'abord, elle est très dangereuse. Je l'ai déjà qualifiée d'un nom que je ne répéterai pas en commission parlementaire, mais elle est très dangereuse. Et, en plus d'être très dangereuse, elle devient de plus en plus dangereuse au fur et à mesure qu'on la double parce que, là, bientôt le tronçon de la 20 jusqu'à Saint-Nicéphore va être complété, probablement à la fin de l'an prochain.

Quand on aura construit le tronçon Windsor-Richmond, il va rester une quarantaine de kilomètres entre Richmond et Saint-Nicéphore. Alors, les gens vont rentrer sur une autoroute des deux côtés, et puis tout à coup ils vont se retrouver sur une voie simple. Moi, je prétends, personnellement, pour la fréquentation constamment — essayer de l'éviter le plus possible mais devoir la fréquenter — que ça va devenir de plus en plus dangereux parce que de plus en plus les gens vont penser qu'ils sont sur une autoroute, alors que ce serait l'inverse.

J'ai parlé au directeur territorial de ma région concernant des mesures temporaires qu'on pourrait prendre pour amenuiser les impacts de cette perception-là que les gens ont. Il m'a dit qu'il réfléchissait sérieusement à voir comment on pourrait avoir des indications, une façon de faire les choses. Mais je demeure persuadé — puis mes collègues députés de la région de l'Estrie le pensent aussi — qu'il faut la doubler le plus rapidement possible, d'abord pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des raisons de développement économique.

Je pense que la première région qui bénéficierait de son doublement, c'est votre région, M. le ministre, la région dont vous êtes responsable, le Centre-du-Québec, parce qu'à mon avis toute la région de Drummondville bénéficierait, dans ses relations économiques avec les États-Unis, d'une voie qui est doublée. Et je pense que la fréquentation augmenterait sur la 55. Je pense qu'il y a des gens actuellement qui détournent vers Montréal qui passeraient sur la 55 et je fais le lien avec le plan de transport de Montréal. J'ai la conviction qu'on diminuerait la circulation vers Montréal si on avait la 55 doublée. C'est une hypothèse, je n'ai pas fait d'étude, je n'ai pas les moyens de le faire, mais je pense que oui. Alors, je vous demande donc, M. le ministre: Est-ce que vous avez l'intention de voir comment on pourrait réaliser ce projet-là dans les plus brefs délais?

• (11 h 30) •

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, M. le député, cher collègue, vous connaissez, comme vous l'avez dit très bien, tout mon intérêt pour la 55, parce que la 55, c'est un axe routier... Ça a été un des premiers dossiers qu'il m'est arrivé de défendre en 1976 quand j'ai été élu, donc je pourrais vous faire tout un historique sur la 55 que la région des Bois-Francs s'est fait voler par la région de Drummondville, à l'époque, parce que la 55 devait passer par Victoriaville. Mais le député de Drummond à l'époque, qui était ministre des Transports, avait fait dévier ce qui s'appelait la 51 pour passer par Drummondville, et elle devait déboucher à Sorel, imaginez-vous donc — il faut se souvenir un petit peu de qu'est-ce qu'il y avait à Sorel à cette époque-là, hein — et elle devait déboucher aux lignes américaines. C'est ça, l'histoire de la 51 à l'époque qui est devenue la 55 aujourd'hui.

M. Boucher: Mais il a même fait construire un viaduc pour revenir vers Victoriaville.

M. Baril (Arthabaska): Écoutez, moi, je suis bien content pour les gens de Drummondville, mais il y a cinq viaducs pour rentrer à Drummondville, hein? Bon. Ça fait qu'on a le choix, voyez-vous. Mais c'était à l'époque où il y avait beaucoup de béton, beaucoup de professionnels qui connaissaient où était la crèche, et ça allait comme ça.

On va revenir à la problématique. Il reste quand même que c'est vrai que c'est un axe routier important. C'est un axe routier actuellement qui est dangereux à cause, comme vous avez dit, de tout ce que c'est que vous avez amené. Il y a une étude qui avait été faite à savoir comment on pouvait améliorer la sécurité sur la 55. Il y a des interventions qui ont été faites. Il y a eu sept voies d'évitement ou voies lentes d'établies, mais ça n'a pas...

M. Boucher: Ça n'a pas...

M. Baril (Arthabaska): Non. Ça a même, dans certains cas, rempli la situation.

Vous avez fait mention tout à l'heure que tous vos collègues de la région de l'Estrie vous appuient. Ils

auraient dû appuyer plus fort pendant qu'ils étaient au gouvernement, parce qu'ils ont été là neuf années et qu'ils n'ont pas amélioré beaucoup la situation. Nous, quand nous sommes arrivés, comme vous l'avez mentionné, d'ailleurs, on a tout de suite, suite à l'étude qui disait que c'était un des plus importants à cause du trafic, à cause du nombre de véhicules qui circulent.... C'est entre la 20 et là...

M. Boucher: La 139.

M. Baril (Arthabaska): ...139, à Saint-Nicéphore.

M. Boucher: A Wickham.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça. Les travaux vont se terminer l'an prochain, et, après, comme je l'annonçais ce printemps, suite à vos nombreuses démarches... Et, à chaque fois qu'on se rencontre, vous m'en parlez. Et ce n'est pas un reproche. Cui, effectivement, c'est un député qui s'occupe de sa région. J'allais dire «de son comté», mais il a une envergure plus grosse que ça.

M. Boucher: Bien, la 55 est presque exclusivement dans mon comté, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Sa région, oui. Pas juste son comté, sa région, puisqu'il est le seul député au pouvoir, faut que je dise. J'ai quand même répondu à vos nombreux appels et aux besoins de la population en annonçant ce printemps que le ministère des Transports, les représentants commençaient immédiatement à faire un relevé des plans et devis pour doubler la chaussée entre Windsor et Richmond. Donc, ça, ça progresse, et on pense être capables d'aller en appel d'offres de la construction à l'automne 2001, ce qui veut dire que, lorsque la partie Saint-Nicéphore—Drummondville sera terminée, on sera capables de tout de suite enchaîner pour la partie Windsor-Richmond pour ces tronçons-là.

Il restera le dernier tronçon, qui est, on me dit, de 30 km, 35 km entre Richmond et Saint-Nicéphore. On m'informe que c'est à peu près entre 35 et 40 millions que ça coûterait pour compléter ce tronçon-là. Je vais voir. Bien entendu, il est toujours question de budget, mais je suis sensible à la demande, et, d'ici ce temps-là, je vais demander qu'on évalue la possibilité d'augmenter la signalisation pour vraiment indiquer aux gens que, où l'autoroute termine, ce n'est plus une autoroute. Il me semble que, à force de l'indiquer, d'augmenter la signalisation, les gens vont finir par s'apercevoir qu'ils vont changer entre une autoroute et une route à voie simple. Alors, on va regarder ça. Également, nous sommes à évaluer — et on la retrouvera sans doute dans le plan de transport de l'Estrie — la possibilité, sur une longueur d'année que je ne peux pas vous déterminer aujourd'hui, de vraiment doubler cette route entre Saint-Nicéphore et Richmond. L'intention est là.

Amélioration de la sécurité sur l'autoroute 55

M. Boucher: Merci. J'aurais un autre commentaire à faire, M. le Président. Le directeur territorial de ma région me disait qu'il serait peut-être possible de mettre un indicateur sur la route comme il y a aux États-Unis quand tu t'en vas sur la chaussée, parce qu'un des dangers de la 55, c'est que les gens sont tellement gentils qu'ils se tassent sur la chaussée pour laisser passer les gens, et ça représente un danger épouvantable. Moi, je refuse de le faire, puis, parce que je refuse de le faire, il y a des gens qui me poussent dans le dos en me disant: Tasse-toi. C'est assez rare parce que, à la vitesse où je vais, il n'y en a pas beaucoup qui le font, mais enfin ils le font.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): C'est vous qui poussez les autres, qui signalez les autres?

M. Boucher: Ha, ha, ha! Non, non. Non, mais, vous savez, il y aurait moyen probablement de mettre je ne sais pas quoi, là, un indicateur comme...

M. Baril (Arthabaska): Bien, c'est parce que les gens, là, ils prennent l'accotement pour une deuxième voie, hein?

M. Boucher: Oui, ils prennent l'accotement pour une voie double.

M. Baril (Arthabaska): Bon, c'est ça, les gens circulent sur l'accotement, et tout le monde sait qu'on n'a pas le droit d'y circuler.

M. Boucher: D'ailleurs, il y en a qui te passent à droite, en passant, sur l'accotement. Si tu ne vas pas assez vite, ils passent à droite — c'est très dangereux — des deux côtés. T'es toujours en situation de te demander par quel côté tu vas te faire frapper, là, tu sais.

M. Baril (Arthabaska): En tout cas, comme je disais tout à l'heure, je vais demander qu'on regarde de quelle façon on peut augmenter la sécurité. Je ne sais pas, moi, je m'imagine que, si on délimite l'accotement par un petit signal souvent comme on voit quand on va dans d'autres pays, bien là les gens peuvent vraiment peut-être prendre l'accotement comme une deuxième voie aussi.

M. Boucher: Ah oui.

M. Baril (Arthabaska): Donc, vous savez, là, des fois les solutions qu'on pense les plus simples, les plus logiques dans l'application, ça peut plus créer de risques d'accidents que de les éviter. Donc, il faut vraiment tout évaluer, et je m'engage. On va voir, là.

M. Boucher: Bien, il faudrait peut-être rappeler, à ce moment-là, sur des panneaux que c'est défendu de faire ça, que c'est illégal. La Sûreté du Québec qui patrouille la 55 devrait être plus sévère à l'égard des gens qui font ça, qui sont de bonne foi, qui font ça, eux autres, pour rendre service, et puis indiquer aussi qu'on est revenu à une voie simple aux endroits où c'est le cas, l'indiquer. Moi, j'ai vu ça, ces choses-là, aux États-Unis sur des immenses pancartes. Ça se fait, ça.

M. Baril (Arthabaska): On va voir si on ne peut pas installer des messages électroniques, là...

M. Boucher: Ou des choses comme ça.

M. Baril (Arthabaska): ...de quelque manière qui sont plus visibles également autant le jour que la nuit. Mais on va faire des recherches de solutions pour améliorer ça parce que c'est vrai qu'elle est à la veille d'être appelée la «route de la mort». Ça fait que ce n'est à l'avantage de personne.

M. Boucher: Non, pas vraiment, n'est-ce pas?

M. Baril (Arthabaska): Non. Ça fait que c'est pour ça qu'on va tout faire pour essayer de rendre plus sécuritaire cette route.

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Bienvenue.

M. Boucher: Je vous remercie encore d'ailleurs pour l'excellent travail que vous faites.

M. Baril (Arthabaska): Merci.

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

Prolongement de l'autoroute 30 (suite)

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je veux revenir sur l'autoroute 30. J'ai quelques questions à poser, puis ensuite je vais laisser la parole à mon collègue qui vient pour le plan de Québec. Alors, on reviendra sur le plan de Montréal après, question de disponibilité pour les...

Juste pour terminer la 30, en fait, la question que je me pose, c'est que ça fait longtemps qu'on sait que compléter la 30, c'est une priorité, entre autres, pour toute la question de la circulation nord-sud vers les États-Unis puis est-ouest, les Maritimes—Ontario, pour dégager le pont Champlain, les ponts d'accès à Montréal. Pourquoi il n'y a pas eu de négociations plus rapidement sur cette possibilité-là avec le fédéral concernant des coûts? Je ne sais pas, il me semble que, s'il y avait eu des négociations sur un projet qui est bien identifié depuis longtemps

comme une priorité, j'ai l'impression que, si ça avait été acquis au moment où votre plan a été rendu public, on aurait pu être rendu plus loin dans l'échéancier. Là, on parle de possibilités du fédéral. Comme vous le dites, le ministre Collenette semble manifester une certaine ouverture. Mais pourquoi ces discussions-là n'ont pas eu lieu, disons, dans les années passées, indépendamment du plan de transport de Montréal? C'est certain que ça devait faire partie du plan de transport et que ça doit être complété. C'est la seule possibilité de favoriser le contournement de l'île de Montréal et de dégager le pont Champlain actuellement qui est...

M. Chevrette: Moi, je suis ministre depuis la fin de 1998, et, dès mon arrivée, le fédéral commençait à nous promettre un programme d'infrastructures. J'ai assisté à une conférence fédérale-provinciale, et on s'attendait... En tout cas, dans les corridors, dans les couloirs, on faisait miroiter même 8 milliards pour l'ensemble canadien, ce qui nous donnait, on espérait, 2 milliards pour nous sur cinq ans. On était gonflés à l'hélium. À la sortie de la conférence fédérale-provinciale, mon sous-ministre était obligé de me tenir le bras. Aïe, minute, 2 milliards, c'est-à-dire extraordinaire pour faire la 30! On va en faire d'autres. Et on avait précisé à ce moment-là qu'on le mettrait sur notre réseau stratégique des axes à développement économique. C'est ça qu'on avait décidé, on y tenait.

• (11 h 40) •

Le 6 août dernier, à la Conférence des premiers ministres — c'est M. Bouchard qui préside cette année la Conférence des premiers ministres — ils ont unanimement approuvé un plan entre eux, les premiers ministres, disant: Oui, nous adhérons à un projet ou à un programme d'infrastructures fédéral-provincial. Deux conditions étaient fixées. La première, c'est que le fédéral ne pouvait pas exiger des provinces qu'on mette de l'argent neuf exclusivement, parce que, prenez 500 millions d'argent neuf sur 692 millions d'immobilisation, nous, on n'était pas capables de rencontrer ça, et aucune des provinces. Donc, ils ont dit: Piastre pour piastre, mais pas nécessairement argent neuf. Ça, c'était la première condition.

La deuxième, c'est que chaque province devait définir ses priorités, et ça a été acheminé au fédéral. Ils nous ont laissé miroiter jusqu'en février, où on a sorti le budget fédéral... Le budget fédéral a dit: Oui, il y a un programme d'infrastructures, il y a tant de millions pour les affaires municipales, ou les infrastructures municipales, sans définir trop, trop clairement jusqu'à date quelle est la nature des infrastructures municipales. Est-ce qu'il y en aurait une partie pour le système routier municipal? On verra. Mais, pour l'instant, ce n'est même pas connu encore.

Nous, on prétend que, dans les tableaux qu'ils nous ont donnés — on a essayé de le clarifier avec M. Collenette, ça s'avère assez vrai — ce n'est que dans la troisième année qu'on aurait de l'argent et ce serait à raison de 50 millions par année, d'où, à ce moment-là,

mes démarches de dire à M. Gagliano, un des ministres politiques responsables du Québec: Est-ce que je suis mieux d'approcher — je raconte tout, on n'a rien à cacher, c'est vraiment important pour le Québec — M. le ministre Collenette, avec une somme globale pour le Québec ou à partir de projets particuliers? J'ai compris assez facilement avec M. Collenette... Parce que la Société des ponts s'était mouillée pour le SLR. Vous vous rappelez? Le président a dit: Aïe, pourquoi ils ne feront pas le SLR? Pourquoi tu ne me donnes pas d'argent pour faire le SLR, tu sais? Ça allait assez vite, l'adéquation à faire.

Et la 30 était un autre projet qui était envié. Donc, j'en ai profité, à ce moment-là, pour aller rencontrer personnellement M. Collenette puis dire: Écoutez, il y a trois projets sur la rive sud de Montréal qui touchent la grande région de Montréal, c'est le SLR... Et même vos députés... M. Lavigne ne fait que vouloir cela. Le maire de Verdun, M. Bossé, tient beaucoup plus au SLR. Même le maire Bourque dit que, si les autobus, ça devait s'avérer le seul moyen, à long terme ça créerait une congestion épouvantable même du côté de Montréal. Donc, j'ai présenté le SLR, la 30 et la 35 et je n'ai pas, au contraire, reçu une fin de non-recevoir. J'ai même été agréablement surpris parce que j'ai envoyé ma lettre avant la publication de notre plan stratégique de Montréal et que, dans l'après-midi, les journalistes de Radio-Canada ont interrogé M. Collenette qui s'est montré très ouvert.

Je vous donne la séquence des événements pour montrer que la négociation ne pouvait pas venir tellement avant. Moi, j'attendais d'ailleurs de voir combien j'aurais d'argent aussi, et c'est il y a 15 jours que j'ai obtenu les sommes du gouvernement du Québec. Mais, aussitôt que j'ai connu les sommes du gouvernement du Québec puis que j'ai bien compris que je ne pouvais pas devancer des travaux qui, de toute façon, n'étaient pas justifiés au sens strict du terme, même si c'est important et intéressant, c'est là que je me suis tourné tout de suite de bord vite pour dire: Écoutez, ce serait important puis ça me permettrait de les devancer, ces projets aussi intéressants que ceux-là.

M. Bordelean: Est-ce que, entre 1994 et 1998, au moment où vous êtes arrivé comme ministre avec la planification de la publication du plan de Montréal, il y avait eu des négociations avec le fédéral sur le financement de l'autoroute 30?

M. Chevrette: Je ne crois pas. M. Léonard avait enclenché, en 1994, tout le processus de consultation. M. Brassard a continué ce que M. Léonard avait demandé et avait présenté comme demandes financières au gouvernement, mais on était dans le processus de l'atteinte du déficit zéro et le financement assez important demandé... Le gouvernement voulait atteindre absolument le déficit zéro avant de dégager une marge de manoeuvre au niveau des transports, et le hasard veut que ce soit moi qui sois là, qu'on ait atteint le déficit zéro plus vite que prévu et qu'on puisse dégager une marge de manoeuvre maintenant pour réaliser le plan de transport, et je me considère chanceux.

M. Bordelean: Oui. Tout à l'heure, mon collègue député de Châteauguay vous a posé des questions sur l'éventualité où les budgets qui viendraient du fédéral seraient plus limités, les priorités que vous auriez, tout ça. Dans le contexte où, comme vous l'avez mentionné, votre priorité irait au SLR et que ça rendrait plus difficile la réalisation au niveau du complément de l'autoroute 30, est-ce qu'à ce moment-là vous envisageriez rapidement une possibilité de partenariat public-privé, dans ce cas-là?

M. Chevrette: Pour le SLR?

M. Bordelean: Non, pour l'autoroute 30.

M. Chevrette: Sur la 30, le dilemme que j'ai est le suivant: c'est que privé tout seul, c'est impossible. Ce ne serait pas rentable à court terme. On a fait des évaluations et on ne pourrait pas aller sur un partenariat privé seul sans avoir une tarification très élevée parce que ça n'a pas la densité de véhicules pour assurer une rentabilité sans avoir une tarification très élevée. Cependant, je suis prêt à discuter du quantum avec le fédéral. Si le fédéral me disait, par exemple, demain matin...

Je vous donne un exemple. Je bâtis les deux ponts nécessaires sur le fleuve, puis c'est au coût de 250 à 300 millions. Supposons que c'est ça. Ils prendront les moyens qu'ils voudront, ils peuvent les payer comme ils veulent, sur Immobilisations ou autres, en autant qu'on a une participation. Là, ça devient beaucoup plus intéressant parce que, supposons que c'est 300 millions, les ponts, et qu'il reste 340 millions pour la construction globale, là ça pourrait être intéressant d'avoir un partenariat public et privé, et ça, la porte est ouverte à cela.

M. Bordelean: Pour accélérer la réalisation du projet.

M. Chevrette: Exact. Et c'est à ce genre de formule que je pense. Et, soyez sans crainte, tout ce qu'on dit ici, ils vont le lire. Je fais exprès pour tendre la main. Il n'y a pas de cachette, là. Mais je pense qu'on a eu des rencontres extrêmement constructives. J'espère que ça va donner ses fruits rapidement.

M. Bordelean: Une dernière question toujours sur la 30. Vous avez fait référence à plusieurs reprises à la nécessité de dégager les ponts, c'est-à-dire de faire en sorte que la circulation puisse être déviée ailleurs — ceux qui n'ont pas affaire à rentrer, par exemple, par le pont Champlain sur l'île de Montréal — pour permettre une capacité puis réduire les attentes. Dans le cas spécifique de la 30 et du pont Champlain, est-ce que vous avez des évaluations, des études au ministère qui évaluent le pourcentage? Vous avez parlé d'un 10 % tout à l'heure. Est-ce que c'est à partir d'études du ministère qui calculent le pourcentage de circulation qui n'irait pas sur le pont Champlain et qui passerait par la 30 pour aller vers l'ouest? Ces études-là, est-ce que c'est à ça que vous avez fait référence quand vous avez parlé du 10 %? C'est parce

qu'on entend des fois des chiffres qui sont plus élevés que ça.

M. Chevette: Mais, nous, on a toujours été en désaccord, au ministère, depuis le début de cela. Il y a des gens qui ont lancé toutes sortes de chiffres. Effectivement, vous avez raison, moi, j'ai entendu que 50 % du monde dévierait, irait passer par la 30. Ce n'est pas le cas. Il faut qu'ils aillent chercher les produits là où ils sont fabriqués. C'est à partir de ces chiffres concrets là qu'on l'évalue à environ 10 %. On peut se tromper de quelques pourcentages, mais ce n'est pas aussi majeur qu'on le croyait. Par exemple, ville Saint-Laurent, ce n'est pas croyable, le boom économique qu'il y a là. Combien de camions convergent vers ville Saint-Laurent, maintenant? C'est plus de 10 000 camions par jour que l'on a sur le Métropolitain, plus de 10 000, 180 000 véhicules-jours qui embarquent sur le Métropolitain. Donc, c'est évident que... Je vous donne un exemple. Si on déviait 1 000 camions, ce serait déjà intéressant, par contre, très intéressant. Mille camions de moins, c'est gros ça.

M. Bordeleau: Sur le Métropolitain, vous parlez?

M. Chevette: Oui. Si on en enlevait 1 000 demain matin, là, aurait une meilleure fluidité. Si on répare nos voies parallèles, on vient d'améliorer, parce que 90 % — et retenez bien ce chiffre — des gens qui empruntent le Métropolitain ne le traversent pas en longueur. Ils embarquent à Viau, ils débarquent à Papineau; ils embarquent à Papineau, ils débarquent à Saint-Laurent. Si on peut améliorer les voies parallèles, détourner du camionnage, comme vous dites, sur la 30; on vient d'avoir une fluidité en enlevant les deux virages à gauche, on vient d'avoir une belle fluidité sur le Métropolitain et ça devient plus acceptable.

• (11 h 50) •

M. Bordeleau: Quand vous parlez du 10 %, ça comprend la circulation qui arrive des États-Unis, qui s'en va vers l'Ontario ou...

M. Chevette: Tout.

M. Bordeleau: Et les gens qui viennent de l'est pour aller vers l'ouest, qui passeraient par le sud.

M. Chevette: On me dit que c'est tout entre la 25 puis la 13.

M. Bordeleau: Alors, le 10 %, c'est les économies sur le pont Champlain, sur le Métropolitain qui donnent le 10 % de circulation.

M. Chevette: Exact. Mais, des chiffres, ça, on pourra les faire...

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez des études là-dessus?

M. Chevette: Oui, oui, on va vous les donner, on les a.

M. Bordeleau: Vous les avez? Est-ce que vous pouvez les déposer éventuellement, les rapports?

M. Chevette: Oui, on vous les déposera. Je ne les ai pas ici, là. C'est-à Montréal? On va vous les déposer.

M. Bordeleau: O.K. Vous allez déposer les études pour le... Alors, je vais laisser la parole à mon collègue député de Limoilou pour aborder le plan de transport de Québec, et on reviendra par la suite, disons, au plan de Montréal.

M. Chevette: On a même du film à vous montrer, M. le député. On a filmé avec des caméras toutes les voitures qui rentreraient par la 25, par la 13, qui sortaient dans les rangs.

M. Bordeleau: Je vais m'en faire une copie. Quand je souffrirai d'insomnie, je pourrai regarder ça.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Vous m'appellerez, vous me direz à quelle heure vous êtes rendu.

M. Bordeleau: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de Limoilou, vous avez la parole sur le plan de transport de la capitale nationale.

Planification budgétaire du plan de transport de Québec

M. Després: O.K. Merci beaucoup, M. le Président. Quelques questions au ministre, peut-être aussi au ministre délégué aux Transports qui a fait la présentation dernièrement, la semaine dernière, du plan de transport de Québec, des choses qui sont dedans puis des choses qui ne sont peut-être pas dedans. La première question. M. le ministre, vous avez fait un plan de transport sur Montréal. Au fond, on me dit: 3,8 milliards sur 10 ans. C'est ça? Pour Québec, le ministre a annoncé 350 millions sur...

M. Baril (Arthabaska): Cinq ans.

M. Després: ...cinq ans. Pourquoi à Québec il y avait un plan financier sur cinq ans, alors que celui sur Montréal... Y avait-il une raison particulière? Parce que vous avez présenté un plan aussi sur 10 ans, sauf que, sur l'aspect financier...

M. Chevette: Non. On va le clarifier, là, le 1,3 milliard, c'est de l'argent acquis pour cinq ans. Le 350 millions, c'est de l'argent acquis pour cinq ans.

M. Després: Excusez. Juste préciser. 1,3 milliard...

M. Baril (Arthabaska): Les deux budgets, autant le plan de l'agglomération de Montréal que celui de Québec, sont planifiés sur cinq ans.

M. Després: O.K. Ça va.

M. Baril (Arthabaska): Mais, à Montréal, les travaux sont planifiés sur 10 ans parce que les travaux sont de plus grande envergure.

Mise en lumière du pont de Québec

M. Després: O.K. Ça va. Un petit dossier qui n'a pas rapport, au fond, avec le plan de transport — j'y reviendrai, au plan de transport — la mise en lumière du pont de Québec. Le ministère des Transports a déjà payé, je pense, pour faire faire une étude là-dessus au montant de 100 000 \$. Je ne sais pas si j'ai le montant exact. Est-ce que ça vous dit quelque chose?

M. Baril (Arthabaska): La mise en lumière des ponts de Québec.

M. Després: Du pont de Québec. Le ministère des Transports a fait faire une étude où on avait évalué que le projet pourrait aller jusqu'à 4 millions sur deux phases. Vous avez versé, pour les études techniques et de faisabilité, l'évaluation des coûts — ça a été payé par le ministère des Transports — 100 000 \$.

M. Baril (Arthabaska): Nous avons participé justement à financer des coûts pour illuminer les ponts de Québec. Sur ce point, je me suis engagé à participer à la réalisation de l'illumination pour éclairer la voie de circulation des ponts au coût de 200 000 \$. Mais ce n'est pas versé parce que ce n'est pas terminé, le financement.

M. Després: O.K. Est-ce que c'est confirmé officiellement?

M. Baril (Arthabaska): Bien, tout le monde le sait, que le ministère des Transports...

M. Després: Tout le monde sait, mais il n'y a pas de confirmation écrite.

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Després: Dans le cadre de ce projet-là, les différents partenaires, l'entreprise privée, le gouvernement fédéral, le CRCDQ, ont versé de l'argent. Au fond, la part qu'on réclame du gouvernement du Québec — je ne vous dis pas que l'argent vient entièrement du Transport — c'est 500 000 \$. À ce que j'en sais, la seule confirmation écrite qui est rentrée à ce moment-ci, c'est 100 000 \$ qui doit venir du bureau de la capitale. Le reste de l'argent, est-ce qu'il vient du Transport?

M. Baril (Arthabaska): Nous autres, on fournissons 200 000 \$; le reste proviendra de différentes autres sources

du gouvernement du Québec. Mais la problématique est plus importante que ça sur l'illumination du pont. D'abord, entre les estimés des coûts et les coûts réels, il y avait une différence, qu'on me dit, de 300 000 \$ environ. Vous me permettez si je me trompe de quelques 1 000 \$. Et on sait que le gouvernement fédéral avait engagé des sommes d'argent pour l'illumination des deux ponts, soit 900 000 \$, je pense, pour les deux ponts que lui était prêt à financer.

Nous, on est prêts à participer au financement pour le pont de Québec, soit le vieux pont, et également les discussions portent à l'effet que, du fait de l'augmentation des coûts, le gouvernement fédéral augmente sa participation, lui aussi, pour financer l'illumination du pont de Québec. L'autre problématique, c'est qu'aussi on n'avait pas de maître d'oeuvre pour réaliser les travaux. Il y a un comité de promotion qui a fait une bonne job — vous me permettez l'expression — mais il n'y a pas de maître d'oeuvre pour réaliser les travaux. On sait que le CN ne veut pas être le maître d'oeuvre. Le CN ne veut pas que ce soit n'importe quel organisme qui soit maître d'oeuvre des travaux. Donc, je sais que le gouvernement du Québec, à certaines reprises, a peut-être été blâmé, puis on disait: L'argent du fédéral, il est là, mais c'est facile, ça, pour le gouvernement fédéral de dire: On a de l'argent, puis, après ça: Arrangez-vous avec les problèmes, hein? Ça, c'est bien facile, surtout quand t'en as, de l'argent. Donc, c'est un projet qui est discuté, c'est un projet qui devrait connaître une conclusion sous peu, rapidement.

M. Després: O.K. Mais ce à quoi je veux en venir par rapport à ça, c'est qu'on a beau parler du gouvernement fédéral, quand il en manque ou quand vous en voulez, vous criez après, quand il en a mis trop vite... C'est bien beau que le fédéral en ait mis parce qu'il en a, mais ce à quoi je veux en venir, moi, ce que je veux savoir, c'est quand le gouvernement du Québec va confirmer. Vous me dites: C'est correct, aux Transports, on met 200 000 \$. Mais qu'est-ce que vous attendez, aux Transports, pour le confirmer, à ce moment-là, par écrit?

M. Baril (Arthabaska): Bien là, parce que, au gouvernement, mais qu'on le confirme, on va confirmer l'ensemble du financement. Donc, je ne suis pas...

M. Després: Bien, il y a déjà une lettre sortie du bureau de la capitale qui, lui, a confirmé son 100 000 \$, et ce que le gouvernement du Québec dit, c'est: O.K., inquiétez-vous pas, on va mettre le 500 000 \$, sauf que tout le monde attend puis le projet ne démarre pas, ne va pas de l'avant aussi longtemps que les confirmations ne sont pas écrites. Donc, moi, ce que je vous dis, c'est: Est-ce qu'on identifie que les partenaires vont venir de différentes sources? Là, il y a un 100 000 \$ qui vient du bureau de la capitale, qui est confirmé par écrit, il y a probablement un 200 000 \$ — c'est ce que vous venez d'avancer — qui viendrait des Transports mais qui n'est pas confirmé par écrit, puis il y a un autre 200 000 \$ qui viendra probablement d'ailleurs. Mais est-ce que c'est parce que vous n'avez

pas identifié officiellement le dernier partenaire financier du gouvernement du Québec?

M. Baril (Arthabaska): Il y a le Tourisme, il y a la Commission de la capitale et le CRD qui mettent de l'argent là-dedans, le ministère des Transports...

M. Després: Oui, oui, le CRCD, c'est confirmé, la Commission de la capitale, c'est confirmé. C'est du 500 000 \$ que je vous parle.

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, mais c'est ça que je vous dis, là.

M. Després: Ce qu'ils attendent, eux autres, là, pour aller de l'avant, M. le ministre, avec leur projet, c'est d'avoir la confirmation financière. Vous dites: C'est correct, on va y aller dans le projet. Moi, ce que je vous dis, c'est que, pour réaliser le projet, ils attendent tout simplement la confirmation. C'est-u parce qu'on n'a pas identifié officiellement... Si on identifie les partenaires, les différents ministères, pourquoi on ne le confirme pas puis on ne va pas de l'avant? Ils vont pouvoir aller de l'avant avec leur projet. Eux autres, ils sont en attente pour avoir une confirmation.

M. Baril (Arthabaska): Ce n'est pas tout d'identifier les partenaires. Comme je vous disais tout à l'heure, il faut identifier un maître d'oeuvre. Ça fait que, quand même qu'on annoncerait demain matin qu'il y a x montant d'argent, s'il n'y a personne pour réaliser les travaux, les gens ne sont pas plus avancés, et les gens du milieu, ça, ils sont conscients de ça, ils savent qu'actuellement le gouvernement du Québec va déterminer, va définir qui sera le maître d'oeuvre des travaux.

M. Chevette: Il y a peut-être un élément que je voudrais ajouter, M. le député.

M. Després: Oui.

M. Chevette: Vous nous reprochez de crier après le fédéral. Pourriez-vous de temps en temps, vous autres, lâcher le gouvernement du Québec puis le prendre un peu, le fédéral, vous autres aussi? Vous montreriez peut-être que vous avez une position de temps en temps qui est à la défense des intérêts du Québec. Je commence à être tanné de cette ribambelle-là, moi.

M. Després: Aie, M. le Président, j'ai l'impression que le ministre est hors d'ordre un petit peu, là. Vous êtes hors d'ordre parce que, de toute façon, regardez, le partenaire qu'il manque dans le dossier à l'heure actuelle, c'est celui du gouvernement du Québec. Si c'était celui du fédéral, ça ne me dérangerait pas de poser la question à qui de droit. Mais là on est à la commission du transport, ce matin. Ce que je vous dis...

M. Chevette: On n'a jamais entendu vos petits grognements contre le fédéral.

M. Després: ...c'est que le gouvernement du Québec n'a pas confirmé. Ce qu'on dit, c'est que, oui, vous allez aller de l'avant. Donc, je vous pose la question pour savoir quand vous allez confirmer les argents, ce qui va permettre...

M. Chevette: En temps et lieu.

M. Després: Bon, vous avez répondu «en temps et lieu», ce qui permettrait de régler ce dossier-là puis d'aller de l'avant pour le réaliser. Ça va.

M. Chevette: En temps et lieu, puis ce sera cohérent, puis ce ne sera pas une balloune préélectorale, ça va être quelque chose de correct.

M. Després: Bien là les gens vont attendre longtemps, il n'y aura pas d'élections avant une couple d'années, à moins que vous ne soyez pressés.

M. Chevette: J'ai dit que ce ne serait pas une balloune préélectorale. C'est parce que vous n'avez pas compris. Il faut poser la question mais écouter la réponse.

M. Després: Oui, c'est ça. Écoutez, vous aussi, ça va aller mieux.

M. Chevette: Ah! j'ai très bien écouté.

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

M. Chevette: Je ne vous ai jamais entendu parler contre le fédéral. Vous avez peur.

Le Président (M. Lachance): ...je voudrais seulement vous...

M. Després: Puis, vous, tout ce que vous savez faire, c'est ça. O.K.?

Le Président (M. Lachance): Je veux seulement vous indiquer, M. le député de Limoilou, que nos règles de procédure, que vous connaissez très bien...

M. Després: Il faut s'adresser à la présidence.

Le Président (M. Lachance): ...avec votre expérience parlementaire, font en sorte que la pertinence peut très difficilement être invoquée à l'étude des crédits.

Projet de lien interrives dans la région de Québec

M. Després: O.K. M. le Président, projet interrives. Bon, le ministre des Transports va l'aimer, celui-là aussi.

M. Chevette: Envoyez fort.

M. Després: O.K. Vous avez eu connaissance, M. le ministre délégué aux Transports, M. le ministre des Transports, d'une lettre qui est venue il n'y a pas longtemps de M. Tavenas, qui est le président du Comité Québec-Capitale, qui dénonçait fort encore le énième comité qui était lancé sur interrives. Quand je suis venu aux crédits l'année dernière, M. le ministre des Transports, je vous ai posé la question, et vous m'aviez dit à ce moment-là qu'au mois de juin — M. Baril doit très bien se rappeler de ces paroles — il y aurait une proposition sur la table. Donc, on était en avril, la même chose, l'année dernière. C'est un dossier qui traîne depuis un certain temps.

● (12 heures) ●

Le Comité Québec-Capitale, qui regroupe les différents intervenants qui vous ont écrit en date du 25 février — la lettre est adressée au ministre de la Capitale, avec copie conforme aux deux ministres des Transports — disait: «Vous avez été à même de constater la très grande préoccupation des membres et l'annonce de la création d'un comité technique dans le dossier interrives. Et, devant l'immobilisme du dossier du transport interrives, très honnêtement, l'évolution de la situation dans ce dossier devient de plus en plus énigmatique», surtout que vous aviez confirmé vous-même comme ministre, à l'étude des crédits l'année dernière, que vous seriez prêt à déposer une proposition en date du mois de juin — on vous a posé la question lorsque vous avez présenté le plan de transport — en nous confirmant effectivement que, là, le comité qui est en place deviendrait, au mois de juin...

Est-ce qu'on peut être assuré, M. le ministre — au fond, la question est bien simple — que, cette fois-ci, c'est la bonne date de tombée? Parce que je vous rappellerai que ce dossier-là a été dans le cadre d'un de vos sommets, qui était le Sommet économique régional de Québec en 1996, appuyé par le CRCDQ de Québec puis celui des Chutes-de-la-Chaudière, puis que, parmi les 22 municipalités de la région de Québec, il était déterminé comme une priorité, à l'époque. On est tout de même rendu à l'aube de l'an 2000. Vous aviez reconnu vous-même l'année dernière que vous déposeriez une proposition au mois de juin. On a créé un énième comité. Vous avez donné un certain nombre de raisons. Je veux juste m'assurer que, cette fois-ci, c'est bien la dernière date de tombée. Puis je sais que vous voulez revoir tout l'aspect du service que vous voulez offrir. Très bien, mais est-ce que le financement va être aussi attaché quand vous allez arriver avec cette proposition-là?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, je veux commenter les propos, qui sont exacts, que vous avez tenus au sujet de la lettre qui a paru dans les journaux, évidemment, parce qu'il y a des gens qui écrivent au ministre, mais ils ne marquent pas «copie conforme» en bas aux journaux. Ils les envoient pareil. Et, quand M. Tavenas dit ou dénonce l'immobilisme du gouvernement au ministère des Transports dans la ligne interrives...

J'ai parlé personnellement à M. Tavenas au mois de février, à peu près, au début de février, pour lui faire part d'abord du plan de transport qui n'était pas, je dirais, en élaboration, qui était même terminé. Et, si j'ai retardé l'annonce, j'ai fait la même chose que mon collègue pour le plan de Montréal. Avant d'annoncer des choses, on a attendu d'avoir de l'argent. Parce qu'on était prêts, notre plan de transport était prêt, nous autres, à annoncer en novembre, au moins en novembre de l'automne dernier, mais on l'a retenu, quitte à se faire accuser de retarder le projet puis de ne pas être prêts, tout ça. Mais on voulait être sûrs que ce soit attaché.

Pour ce qui est du plan de lien interrives et de la lettre de M. Tavenas qui a sorti dans les journaux, j'aurais aimé ça également que M. Tavenas, qui avait été invité, soit là lors du lancement du plan de transport de Québec, parce que j'espère qu'il aurait pu saisir la distinction qu'il y a entre un plan de transport, un plan d'action de la capitale, et la programmation, et aussi le lien interrives. Vous allez me dire: C'est quatre dossiers bien différents, mais il ne semble pas faire la différence parce que, l'automne dernier, il m'a reproché également de ne pas avoir inclus le projet de lien interrives dans le plan d'action de la capitale, qui est une affaire tout à fait contraire. Le plan d'action de la capitale, c'est un choix auquel le ministère des Transports a participé avec les autres organismes de la capitale pour revaloriser, embellir la capitale parce que c'était la capitale. J'avais annoncé un montant de 7 millions de dollars que les gens n'ont pas trouvé important parce qu'ils n'ont pas su faire la distinction. Je n'ai pas annoncé un plan de 47 millions par année parce que le ministère des Transports investit à peu près, bon an, mal an, 40 millions dans la région de Québec. Le 7 millions, c'est en plus de ce qu'on a investi d'avance. Donc, je ne pouvais pas inclure le lien interrives là-dedans, ça n'a aucun rapport.

Pour ce qui est du lien interrives, oui, effectivement, l'an passé j'aurais aimé être capable de confirmer avec les municipalités l'application, ou l'orientation, du projet de lien interrives. Mais, après l'analyse, ou l'étude, qui nous a été déposée, j'ai rencontré tous les maires, j'ai invité tous les maires, pour leur faire part de qu'est-ce qu'il y avait dans ce projet-là qui avait été élaboré par les trois sociétés de transport, soit la STCUQ, le Réseau trans-Sud et l'OMIT Chaudière-Appalaches, je pense, qu'on l'appelle, et c'est un dossier qui n'était pas complet, à notre avis. Les maires ont reconnu aussi que le dossier n'était pas complet parce qu'on n'améliorait pas comme tel le service à la population. Il était basé sur le fait qu'on voulait percevoir la cenne et demie sur le litre d'essence, et, moi, je voulais davantage bonifier le projet parce que, si on veut que les gens utilisent le transport en commun, il faut améliorer le service existant.

Au mois de novembre dernier, nous avons rencontré avec mon collègue l'ensemble des maires de la Communauté urbaine pour deux problématiques, ou deux sujets. Il y en a un dont c'était mon collègue pour ce qui est du déficit de la STCUQ et comment on pourrait

participer, en tout cas, à les aider, à les supporter, et l'autre partie de la rencontre, c'était justement sur le lien interrives. Sur place, nous avons suggéré aux maires de former un comité d'élu avec des représentants des sociétés de transport, et nous fournissons même une aide technique. Ce comité est présidé par le sous-ministre, M. Desmeules. En passant, les maires sont tout à fait satisfaits; heureux des rencontres positives qui se déroulent présentement, et on va vraiment voir à améliorer le service.

Vous savez, d'abord, le transport en commun, c'est de responsabilité municipale. On est capables de prendre nos responsabilités, mais quand on a des responsabilités. On ne veut pas prendre la place des autres non plus. Et, quand je dis ça, là, je ne blâme absolument pas les municipalités, parce qu'il y a une bonne collaboration avec elles. On travaille dans un esprit tout à fait objectif pour arriver à nous déposer un projet qu'elles vont élaborer parce que c'est elles qui vont définir leurs circuits. Le ministère des Transports ne sait pas quels circuits il y a à améliorer. Nous, est on prêts, on a même l'argent réservé pour les aider à améliorer leur structure; pas leur fonctionnement mais leur structure. Et, pour ce qui est du fonctionnement, bien, tout est sur la table, et, lorsqu'on conviendra comment on va améliorer le transport et de quelle façon, après ça on verra au financement. Mais ne pas voir le financement sans savoir qu'est-ce qu'il faut faire pour améliorer, c'était ça qui était la problématique un peu du dossier qui nous avait été fourni.

M. Després: Ma question, c'était de savoir, au fond, si vous allez déposer les deux en même temps.

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Després: Au fond, ma question, c'était de savoir si vous allez déposer les deux en même temps.

M. Baril (Arthabaska): Oui, ça va en faire partie.

M. Després: C'est-à-dire le service pour qu'on l'attache de façon définitive, et voir comment on le finance, à cette heure, le projet.

M. Baril (Arthabaska): Exact. Mais, pour savoir comment on le finance, il faut savoir quel service qu'on donne.

M. Després: Ça, je suis d'accord avec vous. Donc, au mois de juin?

M. Baril (Arthabaska): Bien, aussitôt que le comité... Le comité travaille. Il est supposé nous faire rapport au mois de juin.

M. Després: Au mois de juin? O.K. Merci, M. le ministre, pour ça.

Lien sous-fluvial entre Québec et Lévis

On vous a posé la question, dans le cadre de la présentation du plan de transport, sur le lien sous-fluvial, le fameux projet qui existe entre Québec et Lévis. Je voudrais tout simplement savoir. Vous m'avez dit: C'est un projet qui vient d'être déposé. Ce n'est pas une idée qui est nouvelle, par contre, mais, effectivement, c'est un comité qui a été créé en 1996 dans la région de Québec. Ils ont fait une étude de pré faisabilité. Ça vous a sûrement été présenté, je suppose. C'est quoi, vos vues comme ministre délégué aux Transports par rapport à ce projet-là, étant donné que ça n'a pas été inclus? Puis vous savez qu'au fond la deuxième phase, après les études de pré faisabilité, c'est d'aller éventuellement, pour ce comité-là, en étude de faisabilité. Donc, c'est quoi, votre vue, au ministère des Transports, par rapport à ça?

M. Baril (Arthabaska): Vous avez raison, ce n'est pas un projet qui est nouveau. Ça fait longtemps qu'on en parle, du lien sous-fluvial. Il y avait un premier projet qui avait été connu, que du côté nord de l'île il devait y avoir un pont, puis après ça tu traversais l'île, puis il y avait un tunnel de l'autre côté du fleuve. Le dernier projet, que vous connaissez, qui vient d'être déposé, c'est une étude à laquelle le ministère des Transports a participé — au financement de la première étude — à la hauteur de 40 000 \$ avec le CRCD Chaudière-Appalaches, et cette étude-là démontre clairement que le projet doit être réalisé de A à Z par l'entreprise privée. Je l'ai dit et je le répète, c'est un projet qui mérite d'être évalué. C'est un projet à long terme. Ce n'est pas un projet qui nécessite un besoin dans l'immédiat, ce que l'étude reconnaît également. Donc, je me dis: C'est un projet qui mérite d'être évalué, d'autant plus qu'il doit être réalisé entièrement par l'entreprise privée.

M. Després: O.K. Donc, s'il mérite d'être évalué, est-ce qu'on peut penser qu'éventuellement le gouvernement du Québec participera financièrement à des études de faisabilité?

M. Baril (Arthabaska): Nous sommes à évaluer ce projet au mérite, mais, comme je le disais, vous avez raison, il ne fait pas partie du plan de transport parce qu'il a été déposé, je pense, à la mi-janvier, vers le 18 janvier. On m'avait invité à être présent, mais c'était la journée où je revenais de vacances, voyez-vous, donc...

M. Després: Ça tombait mal.

M. Baril (Arthabaska): Bien, ça tombait mal. Je ne pouvais pas demander à l'avion de devancer son trajet, voyez-vous.

• (12 h 10) •

M. Després: Non, non. Donc, oui, vous pourriez participer éventuellement au financement de ce projet-là.

M. Baril (Arthabaska): Nous évaluons...

M. Després: La pertinence.

M. Baril (Arthabaska): ...la pertinence, nous évaluons la valeur du projet, parce que, comme vous l'avez dit, c'est une étude très préliminaire.

Planification budgétaire du plan de transport de Québec (suite)

M. Després: Dans votre plan de transport, vous avez déposé un budget de 350 millions sur cinq ans. M. le sous-ministre me le confirmait, je lui ai posé la question tout à l'heure. Au fond, c'est 75 millions en nouvel argent qui est 125 millions, je crois, de budget régulier.

M. Baril (Arthabaska): 150 millions dans le budget régulier puis 75 millions additionnels.

M. Després: 130 millions, budget régulier. En maintenance, il y en a 75 millions. Ça fait 225 millions puis...

M. Baril (Arthabaska): Ça fait 225 millions.

M. Després: 225 millions.

M. Baril (Arthabaska): Oui. En budget additionnel, ça représente 50 % du budget régulier. Puis, après ça, c'est bien entendu, les budgets de conservation de la structure puis le transport en commun, eux autres aussi totalisent 125 millions. Donc, c'est pour ça qu'on arrive au total de 350 millions.

M. Després: O.K. Vous en avez dépensé combien pour l'année en cours, cette année, sur le plan de cinq ans? C'est-u partagé également ou s'il y a des fluctuations qui font que des années il y a plus d'argent?

M. Baril (Arthabaska): Il y a des fluctuations. Il y a des fluctuations parce que...

M. Després: Pour cette année, c'est combien?

M. Baril (Arthabaska): Bien là ce qui est prévu cette année, là, c'est à peu près 50, 55 millions.

M. Després: O.K. Puis c'est quoi, les projets? Parce que vous avez présenté le plan de transport, vous avez parlé d'un plan de cinq ans, mais là, l'étude des crédits, on est dedans. C'est quoi, les projets qui sont en cours pour l'année là-de-là?

M. Baril (Arthabaska): Les projets qui sont en cours pour des réalisations cet été? D'abord, il y a le boulevard Sainte-Anne qui est déjà commencé, on va continuer la réalisation du boulevard Sainte-Anne, il y a également la confection des plans pour l'autoroute 73, il y

a la continuité de Duplessis, il y a la 132 aussi à l'approche des ponts, il y a un viaduc du CN dont ça fait je ne sais pas combien d'années qu'il a été construit, donc il faut l'élargir, et en même temps on va pouvoir permettre la continuité de la piste cyclable, la Route verte, c'est-à-dire, qui vient de l'Estrie et qui va descendre dans le Bas-Saint-Laurent. Donc, pour ce qui fait partie du plan de transport, ce sont, je pense, les projets.

Effectivement, il y a l'étude pour le SLR qui va faire partie du budget de cette année. Sur ça, si on pouvait avoir une réponse rapide du gouvernement fédéral... Mon collègue a fait une demande à son homologue d'Ottawa...

M. Després: Bon, on va leur parler.

M. Baril (Arthabaska): ...à l'effet de participer au financement.

M. Chevette: Vous allez leur parler?

M. Després: On va leur parler. Le ministre va être content.

M. Chevette: Arrangez-vous pour qu'on le sache; on pourra vous féliciter, pour une fois.

M. Baril (Arthabaska): Et, si le fédéral pouvait nous donner une réponse rapidement, ça nous dégagerait des sommes, nous autres, pour faire d'autres choses.

M. Després: Merci, M. le Président.

Lien sous-fluvial entre Québec et Lévis (suite)

Le Président (M. Lachance): Je voudrais revenir brièvement sur des propos que le député de Limoilou vient de tenir, qui m'ont accroché particulièrement, concernant le projet de lien sous-fluvial, parce que j'ai été mis au parfum de ce projet-là il y a déjà plusieurs mois. L'étude de préféabilité réalisée par la firme Tecsub indique clairement que ce projet-là est techniquement réalisable et financièrement rentable, mais, évidemment, pour en savoir plus, étant donné l'ampleur d'un tel projet, il faut réaliser des études plus poussées. L'horizon de réalisation à partir du moment où on décide d'intervenir puis le moment où des usagers pourraient passer à l'intérieur du tunnel est quand même assez long, on parle d'une période de 10 ans à 12 ans. Si on se réfère à la réalisation du pont Pierre-Laporte, on a constaté, même si le délai était moins long, qu'entre le moment où le gouvernement a décidé d'aller de l'avant puis le moment où les gens ont pu circuler sur le pont il s'était écoulé plusieurs années, puis il y avait même eu un changement de gouvernement.

Alors, moi, ce que je demande au ministre délégué aux Transports et au ministre des Transports, c'est: Étant donné que c'est un très gros projet, est-ce qu'on peut s'attendre à ce que les réflexions qui ont cours présentement en ce qui concerne la participation au financement d'une étude de faisabilité soient assez rapides

et que ce ne soient pas des réflexions qui s'étendent sur des années mais quelques semaines et peut-être quelques brefs mois?

M. Chevrette: Bien, moi, je voudrais peut-être faire un petit bout.

Le Président (M. Lachance): Juste avant, ajouter que — et ce, j'ai été agréablement surpris — le chef de l'opposition en personne s'est permis de manifester une ouverture quant à ce projet-là. Il n'a pas barré la porte. Je veux vous indiquer également que le caucus des députés ministériels de la région Chaudière-Appalaches — d'ailleurs, vous aurez de la correspondance, MM. les ministres, très prochainement que je vous achemine là-dessus — s'est prononcé à l'unanimité pour que le gouvernement du Québec s'implique financièrement. Encore une fois, je fais appel à nos collègues de l'opposition, étant donné l'ampleur du projet toujours, pour qu'ils puissent appuyer cette démarche et aussi la démarche auprès du gouvernement canadien parce qu'il semble que, au fédéral, le député du comté de Bellechasse-Etchemins-Montmagny-L'Islet, le Dr Gilbert Normand, s'est, lui aussi, très publiquement montré en faveur, et semble-t-il qu'à un très haut niveau au niveau fédéral il y aurait une ouverture et que le ministre des Transports n'aurait qu'à envoyer un coup de téléphone à M. Cauchon, le ministre fédéral responsable, pour qu'on puisse aller de l'avant avec le financement de l'étude de faisabilité.

M. Chevrette: Bien, nous, comme ministres responsables du ministère des Transports, on a à préparer une position pour le Conseil des ministres. Ça prend une décision ministérielle parce que tout projet d'ordre privé suppose une décision très spécifique. Ça, c'est évident que, si on doit participer financièrement, et à quelle hauteur, ça devra faire l'objet d'un mémoire au Conseil des ministres. On est en train d'évaluer comment. On en a parlé verbalement, on en a discuté tous les deux avec le ministre des Finances, jusqu'à quelle hauteur le gouvernement québécois pourrait participer à cette étude-là, sachant que c'est un projet catégorisé dans la réalisation par le secteur privé seulement, ça, c'est clair, un peu comme le lien routier, en fait, Rive-Sud—Montréal ou Rive-Nord—Montréal. De toute façon, ça prendrait la même chose, une assise légale, et c'est un peu ce sur quoi on travaille présentement, la hauteur de la participation du Québec à l'étude de faisabilité. Parce que c'est un peu le sens de vos propos, tant le député de Limoilou que vous, M. le Président. Donc, ce sera connu. Je ne sais pas à quel moment, je n'ose pas fixer un délai parce que, vous savez, si je vous dis «dans 15 jours», vous allez me courir après. J'aime bien ça vous voir, mais je vais prendre le temps nécessaire à une analyse très sérieuse.

Vous savez qu'il y a de la controverse là-dessus, on ne se le cachera pas. Il y en a à qui ont rejeté ça du revers de la main. C'est leur droit le plus strict, mais, moi, j'ai appris, après 23 ans de vie politique, que ce qui

paraît farfelu en 2000 peut être un remède et une recette indispensables en 2010. Donc, je suis plutôt prudent avec mes prises de position, maintenant. C'est normal, l'expérience inculque une certaine sagesse.

M. Baril (Arthabaska): Je pourrais rajouter aussi, si vous me permettez, que c'est vrai qu'il y a de la controverse, mais je prenais connaissance dernièrement aussi d'une résolution de la ville de Lévis, hein, que les conseillers, à neuf contre un, contestaient le péage futur de ce lien sous-fluvial parce qu'ils disaient que ça désavantagerait les contribuables de Lévis qui pourraient utiliser le lien parce que c'est gratuit sur le pont. Ça fait qu'ils disaient, eux autres, que, s'ils paient pour le lien sous-fluvial, il faudrait que les gens paient sur le pont. Puis après ça les conseillers de Lévis également disaient: Bien là il ne faut pas que ça compromette aussi la Route verte ou le Parcours des anses. Donc, vous voyez qu'il y a bien des choses qui sont mêlées ensemble. Les gens mêlent des choses. Je pense qu'il faut prendre le temps d'évaluer tout ça.

Également, le comité de promotion qui est en place se doit de continuer à vendre, à expliquer son projet, ce qu'il fait bien, d'ailleurs. J'ai rencontré personnellement tous les membres du comité de promotion, mais, comme mon collègue dit, ce n'est pas uniquement juste à moi ni seulement à lui à prendre la décision parce que pour, tout projet de partenariat, il faut avoir la décision du Conseil des ministres.

Le Président (M. Lachance): Vous me permettez peut-être un commentaire, même si on ne s'étendra pas plus longtemps là-dessus. Premièrement, même si c'est l'entreprise privée qui devrait réaliser un tel projet, il reste que le maître d'oeuvre, nécessairement... Étant donné que ça assurerait un lien entre les deux rives, entre l'autoroute 20 et l'autoroute 40, le gouvernement du Québec devrait forcément donner son accord et suivre l'évolution de ce projet-là.

• (12 h 20) •

D'autre part, il ne faudrait pas non plus prêter une oreille trop attentive aux querelles intestines qui existent au conseil de ville de Lévis. Vous savez, je n'ai pas besoin de vous faire de dessin, là. Moi, je ne juge pas un projet par le fait que quelqu'un que j'aime moins ou que je n'aime pas est en faveur de ce projet-là. Vous comprenez ce que je veux dire encore une fois. Alors, si l'idée est bonne, il ne faudrait pas trop s'attarder à ce que certains conseillers de la ville de Lévis pensent, parce qu'ils ne semblent pas être d'accord avec le maire.

Et j'attends, en tout cas je souhaite de la part des deux ministres que les fonctionnaires du ministère des Transports... Il semble actuellement que les fonctionnaires marchent sur un terrain un peu instable. On sent ça. Ils ne savent pas trop comment réagir face à ce projet-là parce qu'ils n'ont pas eu de direction de la part des autorités du ministère. Alors, c'était un commentaire. Et, à partir du moment où ils sentent qu'il y a un intérêt véritable pour que ce projet-là puisse, au moins dans l'étude de

faisabilité, se poursuivre, parce qu'on ne peut pas dire d'avance que, oui, ça peut fonctionner, ou, non, que ça ne marchera pas, il faut aller plus loin.

Juste un aspect au niveau environnemental. On pense que les déblais qui sortiraient du creusement du tunnel pourraient représenter quelque chose comme 750 000 m³ de matériel. Alors, juste ça, là, ça suppose qu'on s'attarde puis qu'on regarde l'impact environnemental que ça aura lorsque ça se fera. Moi, je pense que ça va se faire un jour. La question qu'on peut se poser, c'est quand. Une bonne partie de cette réponse-là est entre vos mains, M. le ministre des Transports et M. le ministre délégué aux Transports. Et, sur ce, je cède la parole à la députée de Beauce-Sud.

Plan de transport de l'agglomération de Chaudière-Appalaches

Mme Leblanc: Alors, bonjour, MM. les ministres. J'aurais bien aimé vous parler ce matin du plan de transport Chaudière-Appalaches. Malheureusement, je ne pourrai pas vous en parler tout simplement parce que je ne l'ai pas vu. En fait, toute l'information que nous avons eu là-dessus, c'est un communiqué qui a été émis aux médias d'information et disant que, au moment où vous avez déposé votre plan de transport pour Montréal, Chaudière-Appalaches, au même titre que plusieurs autres régions qui étaient mentionnées dans le communiqué de presse, était à l'étape tout simplement diagnostique; et on expliquait toutes les étapes devant conclure finalement à un plan de transport.

Je vais vous avouer mon étonnement, d'abord, de savoir qu'il n'y avait pas de plan de transport pour Chaudière-Appalaches, parce qu'il y a quand même des consensus qui ont été établis depuis 1996. Par exemple, il y a eu un sommet à Montréal qui s'appelait — attendez un petit peu, là — le Sommet sur le devenir social et économique du Québec, et, à ce moment-là, les régions étaient appelées à prioriser cinq projets. Le premier projet en lice était le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Saint-Georges. Il y a eu un consensus régional chez nous par après qui est venu renforcer aussi ce consensus-là, et il y a aussi des déclarations qui ont été faites par le premier ministre en campagne électorale, durant la partielle en 1997, à l'effet que, oui, on enclenchait les études d'impact pour poursuivre l'autoroute 73. Donc, je suis étonnée de voir que je n'ai pas trouvé où était le 90 millions de dollars nécessaire à la réalisation du tronçon de l'autoroute entre Saint-Joseph et Beauceville, dans un premier temps, non plus que l'étude de faisabilité qu'on devrait enclencher sur le tronçon de Beauceville à Saint-Georges. Alors, j'aimerais savoir qu'est-ce qui se passe chez vous.

M. Baril (Arthabaska): Bien, d'abord, pour ce qui est du plan de transport de la région Chaudière-Appalaches, vous avez raison de constater qu'il y a un retard, ce qui m'a étonné moi-même. D'abord, c'est une première que le ministère des Transports fait dans toutes

les régions du Québec de se donner un plan sur les 10 années à venir. Avant ça, le ministère avait une programmation sur cinq ans, et c'est la première fois.

Dernièrement, quand j'ai demandé aux fonctionnaires où c'était rendu, les plans de transport dans l'ensemble du territoire dont j'ai la charge, il y a certaines régions où j'ai vraiment constaté qu'elles étaient loin d'être avancées, pour dire qu'elles étaient à peine débutées, et ne me demandez pas les raisons, je ne les connais pas. Mais j'ai demandé au sous-ministre d'accélérer les délais parce qu'il y en a où ça allait jusqu'en 2003, imaginez-vous donc, avant qu'ils soient déposés. Donc, on a ramené ces délais-là à 2001, à l'automne 2001 pour ce qui est de votre région. J'aurais aimé ça être capable de le ramener pour l'automne 2000, mais, avec tout le travail que ça comporte, il faut prendre le temps, quand même, aux fonctionnaires de vraiment élaborer le diagnostic et faire des propositions. Mais après t'as toute la période de consultations aussi avec les intervenants des milieux économique et municipal. Donc, pour ce qui est du plan de transport de Chaudière-Appalaches, on devrait être en mesure, à l'automne 2001, de le rendre public.

Maintenant, pour ce qui est du prolongement de la...

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Nous sommes en train de faire une étude d'impact environnemental. Ce n'est pas une étude d'opportunité, c'est une étude d'impact environnemental que nous sommes à faire entre Saint-Joseph-de-Beauce et le chemin du Goff à Beauceville.

Mme Leblanc: M. le ministre, les études d'impact ont été déposées en décembre 1999.

M. Baril (Arthabaska): Oui, bien, décembre 1999...

Mme Leblanc: Bien, je veux dire, on n'est pas en train de les faire, elles sont réalisées, elles sont déposées, là. Alors, normalement, on attend l'autorisation du MEF, on attend le CAR.

M. Baril (Arthabaska): On est à analyser ces études-là. Les études ont été terminées en décembre 1999, et nous sommes à analyser ces études-là.

Mme Leblanc: Pouvez-vous me confirmer si vous avez demandé au ministère de l'Environnement le certificat d'autorisation?

M. Baril (Arthabaska): On ne l'a pas demandé parce que les études ne sont pas déposées au ministère de l'Environnement. On va déposer les études au ministère de l'Environnement, eux autres vont les analyser, et, si nos études conviennent à l'orientation du ministère de l'Environnement, bien là c'est là qu'ils émettront un certificat.

Mme Leblanc: Parce que je vois que, par rapport à l'échéancier, on est déjà un an en retard. J'avais questionné le ministre Brassard, votre prédécesseur, et il m'avait dit qu'au printemps 1999 les études d'impact environnemental devraient être terminées, déposées. On est au printemps 2000, je ferais remarquer. Un an de retard. Il n'y a rien qui peut justifier vraiment ce retard-là, parce que tout s'est bien déroulé. On s'est arrangé pour qu'il n'y ait pas de problème. On a consulté la population à deux reprises plutôt qu'une pour être sûr justement que le projet soit bien compris, qu'il n'y ait pas de problème. Au ministère des Transports, vos gens me disent que, non, il n'y en a pas, de problème. Alors, qu'est-ce qui fait que, de décembre 1999, au moment où l'étude d'impact est déposée et finale, et... On est rendu en avril 2000, le ministère ne sait toujours pas où il va avec ça. Ça va prendre combien de mois avant de prendre une décision?

M. Baril (Arthabaska): Un instant, là. Je ne dis pas que le ministère ne sait pas où il va avec ça. Vous forcez la note un peu, là.

Mme Leblanc: Mais vous me dites que vous êtes en train d'analyser les études d'impact. Alors, où vous en êtes là-dedans, là?

M. Baril (Arthabaska): Écoutez, moi, de toute façon, madame, je vais vous dire, je suis toujours réticent à donner une date. Il n'y a rien que je hais plus que de donner une date, parce que souvent on n'est pas capable de la respecter malgré notre bonne volonté. Je pourrais faire le tour des députés ici, à l'Assemblée nationale, et je suis convaincu que chacun des députés pourrait nous apporter facilement un — si ce n'est pas deux, trois même — projet dans son comté qui avait été probablement annoncé, ou une date qui avait été annoncée, puis qui est retardé pour x raisons. Donc, c'est pour ça que je vous dis que, moi, je suis toujours réticent à donner une date.

Quand on a fait l'étude d'impact pour ce tronçon-là, on s'est aperçus que celui qu'on avait retenu avait un impact majeur sur les terres agricoles. Donc, on a modifié le tracé pour justement, je vais dire, gagner du temps, parce que, si on avait été pareil de l'avant avec le tracé que l'on proposait, on se serait fait revirer à la Commission de protection du territoire agricole puis on se serait fait revirer aussi à l'Environnement. Ça, c'est des délais avec lesquels le ministère est obligé de vivre lorsqu'il étudie un tracé. Quand tu établis un tracé sur une carte puis que tu vas dans le champ pour voir où est-ce qu'il passe, le tracé, je vais vous dire, c'est tout à fait différent. Donc, quand vous dites qu'on a retardé volontairement ou, en tout cas...

Mme Leblanc: Non, non, je n'ai jamais dit ça, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Non, non, mais vous avez dit que le...

Mme Leblanc: Sortez les galées, là. Vous ne trouverez pas ça.

M. Baril (Arthabaska): Non, non, mais, en tout cas, je ne sais pas comment vous avez dit ça, mais vous avez accusé le ministère de se traîner les pieds. En tout cas, je ne m'enfargerais pas, moi non plus, dans les termes, dans les mots, mais je veux vraiment vous dire que le ministère va quand même de l'avant puis que ce n'est pas un retard volontaire, que ce n'est pas un retard indu.

Mme Leblanc: Quand est-ce que vous prévoyez déposer au ministère de l'Environnement la fameuse demande d'autorisation et de réalisation?

M. Baril (Arthabaska): Je n'ai pas compris. Excusez.

Mme Leblanc: Quand est-ce que vous entendez déposer au ministère de l'Environnement la demande de CAR?

M. Baril (Arthabaska): Dans les semaines qui viennent.

Le Président (M. Lachance): Et, sur ces propos, je m'excuse, Mme la députée de Beauce-Sud, mais on doit ajourner nos travaux, et la suite probablement après les affaires courantes, cet après-midi, dans la même salle.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 21)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 2000-2001. Alors, de nouveau, je demande aux personnes qui auraient des cellulaires portatifs de bien vouloir les fermer, s'il vous plaît.

Cet après-midi, nous avons amorcé nos travaux. Nous avons fait les trois premières heures sur une enveloppe de 11 heures. Il reste donc huit heures pour compléter l'étude des crédits du ministère. Jusqu'à présent, dans la discussion d'ordre général sur les crédits du ministère des Transports, les députés de l'opposition ont utilisé 1 h 50 min et les députés ministériels ont utilisé 37 minutes. Alors, le président se sent très à l'aise en ce qui concerne l'équité qui pourrait être invoquée par les députés de l'opposition. Et, sur ce, je crois que, Mme la députée de Beauce-Sud, vous voulez poursuivre les échanges.

Mme Leblanc: Exactement, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, vous avez la parole.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Pour poursuivre un peu sur ce qu'on disait ce matin...

M. Chevette: Vous pouvez y aller, madame. C'est parce que mon ministre délégué s'en vient.

Mme Leblanc: ...concernant le plan de transport Chaudière-Appalaches, on apprenait... Parce qu'on n'a pas vu, comme je vous le disais, le plan de transport. Il ne semble pas exister, vous m'avez confirmé tout ça ce matin. Il semblerait que nous sommes, en Chaudière-Appalaches, à l'étape de diagnostic. Et pourtant ça me surprend beaucoup parce que, en regard de notre plan, on devrait savoir qu'il y a quand même beaucoup de consultations qui se sont tenues, beaucoup de consensus qui ont été dégagés, tant au niveau du CRCD...

À l'époque, vous étiez ministre des Régions, je tiens à vous le mentionner, M. le ministre. Donc, vous ne pouvez pas ne pas être au courant de la priorité numéro un tant au niveau du développement des régions qu'au niveau du plan de transport de la région Chaudière-Appalaches, c'est le fameux prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges. Or, on constate que, depuis 1992, ça n'a pas bougé beaucoup. En tout cas, on n'a pas un pouce d'asphalte de plus, puis je dois vous le réitérer parce que c'est urgent, la situation chez nous. Ce sont quand même des routes qui sont sinueuses, je pense que vous l'avez constaté par vous-même. Il y aurait beaucoup de corrections de route à faire si on voulait la rendre adéquate pour le transport des marchandises. Chez nous, c'est une région qui, vous le savez, est en expansion, c'est une région qui économiquement roule très bien, sauf que ça amène aussi beaucoup de transport de marchandises en plus du transport régulier qui se fait par la population.

Donc, dès 1990, il y avait, au Sommet régional qui s'était tenu à Saint-Georges de Beauce, un consensus pour l'autoroute 73, et ça, ça faisait suite, mon Dieu, au Sommet d'Augusta en 1957 puis aux fameux travaux d'Antonio Poulin — je ne sais pas si vous allez vous souvenir de lui — en 1952. Alors, ce n'est pas d'hier que l'autoroute 73 est sur le plan de travail et que finalement on ne finit jamais par la rendre à destination, à Saint-Georges. Alors, moi, je voudrais savoir: D'abord, est-ce que le ministre est en mesure de nous déposer aujourd'hui le fameux rapport diagnostique pour savoir où vous en êtes rendu, le ministère des Transports, dans le plan de transport régional Chaudière-Appalaches afin qu'on puisse faire des revendications, qu'on puisse faire d'autres interventions pour vous dire: Écoutez, le consensus, ça fait longtemps qu'il est fait chez nous?

Et, quand je regarde votre communiqué de presse — je ne l'ai pas devant moi — je retiens qu'il doit y avoir une phase préparatoire, ensuite un diagnostic, ensuite des consultations, ensuite le dépôt d'un plan, d'autres consultations, pour finalement avoir un plan final. Mais je peux vous dire, moi, que ça fait longtemps qu'on est rendu à l'étape diagnostique; elle est dépassée. Est-ce que le ministre peut me renseigner? Où ils s'en vont avec ça?

M. Chevette: Oui, je vais vous en donner un bout, puis mon collègue va répondre plus spécifiquement où est-ce qu'ils en sont rendus au niveau du plan. Mais le cadre général partout, c'est d'abord de faire le diagnostic.

Mme Leblanc: Bien, il est fait.

M. Chevette: Ensuite, c'est de faire une proposition puis de la soumettre à la consultation du milieu. Ça, c'est la procédure qu'on s'est donnée à travers tout le Québec, et c'est important. Je comprends que vous devez vous succéder, là, ici, ce n'est pas un reproche que je fais, mais ce matin le député de l'Acadie me demandait exactement l'inverse: Pourquoi ne pas faire nos nouveaux plans d'aménagement plutôt que de...

Je pense que la procédure que nous prenons vise exactement à s'assurer qu'on fait les bons choix et que ces bons choix là que nous annoncerons très prochainement, dès que chacun des plans de transport sera adopté, ça devient l'outil fondamental pour l'ensemble des municipalités qui ont à décider des schémas d'aménagement définitifs. C'est pour ça qu'on prend cette méthode-là. Quant au temps, vous semblez très impatiente. Je vous comprends. Vous auriez dû l'être en mosus durant les neuf ans que votre parti était au pouvoir!

Mme Leblanc: C'est à ce moment-là que l'autoroute a avancé, je vous ferai remarquer, M. le ministre. Oui.

M. Chevette: Ah oui. C'est parce que vous disiez: En 1992, il n'y a pas eu un pouce d'asphalte, puis il me semble que vous êtes disparus juste à la fin de 1994. Vous auriez pu en faire une couple d'années, en tout cas.

Mme Leblanc: Oui. On était rendus aux études d'impact, effectivement.

M. Chevette: Ah, comme ça, vous suiviez un processus avant d'arriver à réaliser un projet.

Mme Leblanc: C'est-à-dire que, tout le temps que les libéraux ont été au pouvoir, je ferai remarquer au ministre que c'est là que l'asphalte s'est posé. Mais, à partir du moment...

M. Chevette: Bien, moi, toutes les autres régions du Québec me disent qu'elles avaient hâte que vous partiez...

Mme Leblanc: À chaque fois que le gouvernement du Parti québécois est arrivé, ça s'est arrêté.

M. Chevette: ...pour qu'on puisse en faire un peu ailleurs.

Mme Leblanc: Mais, écoutez, c'est pour vous dire que, le diagnostic, ça fait longtemps qu'il est posé en Chaudière-Appalaches. Je ne comprends pas.

M. Chevrette: Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas de diagnostic sur une rue, je ne vous dis pas qu'il n'y a pas de diagnostic sur une réfection ou un correctif, mais prenons, par exemple, la Rive-Sud de Montréal, puisque la députée de La Pinière vient d'entrer.

Mme Houda-Pepin: Je vous salue, M. le ministre.

M. Chevrette: Il faut des consensus du milieu d'abord.

Mme Leblanc: C'est fait. C'est fait, chez nous.

M. Chevrette: Je ne vous dis pas que ce n'est pas fait, mais ça doit s'incorporer après dans un plan global. Je donne l'exemple du rond-point Taschereau dont la députée m'a longuement parlé, qui est le carrefour de plusieurs voies, et là on sait au moins une chose, c'est qu'il n'y a plus aucune municipalité qui ne se branchera pas sur le nouveau concept, et c'est ça qui est important, c'est d'avoir une vision non pas pour trois ans ou pour quatre ans mais minimalement pour 20 ans, 25 ans. Quand on fait un plan de transport, on est aussi bien de le faire pour que ça vaille la peine. Mais on doit suivre un processus. Je suis content de voir que vous êtes impatiente, parce qu'on est tous impatients, quand on est députés, vis-à-vis de n'importe quel projet. Ça, c'est humain, c'est normal. Mais on veut pour une première fois doter l'ensemble des régions du Québec des plans globaux de transport. On a trop, par le passé — je m'excuse de le dire — agi peut-être à la pièce. C'est depuis 1995 qu'on cherche à se bâtir cet outil-là. Ce n'est pas d'aujourd'hui. Je n'en ai pas le mérite, je ne cherche pas à m'attribuer rien, sauf que le gouvernement, lui, a décidé que dorénavant on aurait des outils, puis c'est des outils précisément pour avoir un plan de transport où vont se greffer l'ensemble des interventions du monde municipal ou des cités et villes, et c'est ça qui est important.

Quel que soit le côté de la table, on doit adhérer au moins à ce principe d'avoir une vision globale et on doit adhérer à ce principe de se doter d'un outil de planification extraordinaire pour les années qui viendront. Au lieu d'avoir des petits raboulinages à la veille d'une élection, on aura un plan global où, quel que soit le gouvernement, on devra s'inscrire dans cette visée-là. C'est ça que je trouve intéressant de l'approche que nous avons présentement. Et, pour la 73, on n'y échappe pas.

Je vais demander à mon collègue ministre délégué de vous parler plus spécifiquement, par contre, du plan de Chaudière-Appalaches.

• (15 h 30) •

M. Baril (Arthabaska): Oui. D'abord, nous étions prêts l'automne dernier, nous autres, à déposer les études d'impact, et la ville de Beauceville nous a demandé de retarder le dépôt de notre étude au ministère de l'Environnement parce que, elle, elle a demandé d'avoir un accès à son parc industriel, et c'est ça qui a retardé. Avec un accès au parc industriel, ça amène comme tout un changement au niveau des échangeurs qu'il faut construire.

Donc, c'est pour ça que, nous autres, on veut bien faire des choses, mais, quand la ville nous demande des affaires... Puis c'est correct pour elle aussi, tant qu'à faire quelque chose. Il a tout fallu réévaluer le projet, et, d'ici au mois de mai, fin mai, début juin, on sera prêts à déposer au ministère de l'Environnement nos études d'impact environnemental.

Entre ça, il a fallu aussi améliorer la route 73 pour répondre aux besoins de la ville ou des gens de Beauceville. Donc, vous savez, toutes les régions veulent avoir leurs autoroutes, et, si on repassait l'ensemble des régions du Québec, il y en a dont ça fait un bon bout de temps qu'elles attendent après leurs autoroutes, pareil comme dans votre coin chez vous, et le ministère des Transports, peu importent les gouvernements, y va selon ses moyens, puis on ne retarde pas indûment les projets non plus.

Mme Leblanc: Je veux faire remarquer au ministre que toute l'étude d'impact du tronçon de Saint-Joseph aller jusqu'à Beauceville, c'est terminé, déposé, final. C'est sûr qu'il y a eu une demande pour une bretelle de desserte pour le parc industriel de Beauceville, mais ça n'empêche pas qu'on aurait pu, si le ministère avait voulu, enclencher le reste, puisque ça, c'est un élément qui est très accessoire pour l'instant.

M. Baril (Arthabaska): Elle n'est pas déposée, l'étude d'impact.

Mme Leblanc: Oui, l'étude d'impact est déposée depuis le mois de décembre.

M. Baril (Arthabaska): Mais non, ils nous ont demandé de la retarder justement au mois de décembre suite à une rencontre qu'on a eue avec les représentants de la ville de Beauceville. Ils nous ont demandé de retarder justement le dépôt de cette étude-là pour voir comment on pourrait desservir leur parc industriel.

Mme Leblanc: Il n'y a pas eu de demande de retarder le dépôt des études d'impact, il y a tout simplement eu une demande d'ajouter une étude pour le tronçon, pour la bretelle de desserte pour le parc industriel. On n'a pas voulu, absolument pas, arrêter le processus des travaux, et d'ailleurs vous avez reçu aussi une lettre qui était adressée, le 12 janvier, à M. Chevrette, au ministre des Transports, qui dit qu'il ne faudrait pas que ça entraîne de délais, justement, dans la construction du segment déjà anticipé. Et ce n'était pas du tout l'intention non plus du maire de Beauceville, H.-Marcel Veilleux, lorsqu'il a demandé que le projet s'attarde à cette bretelle de desserte là. Alors, vous comprenez que ça cause beaucoup de déception, le fait qu'on ne voie pas la programmation cette année de travaux pour l'autoroute, parce qu'on vient de comprendre qu'on va avoir encore un an de retard sur l'échéancier des travaux. Nous sommes déjà un an en retard sur l'échéancier qui était prévu.

Lorsque le premier ministre est venu en Beauce durant la campagne partielle en 1997, il avait dit: J'enclenche tout de suite les études de faisabilité, les études d'impact, et, une fois que c'est fait, cette étape-là, on peut dire que, 18 mois plus tard, on va commencer les travaux. Alors, vous comprenez qu'on va de déception en déception. Ça ne fait pas depuis hier, ça fait 30 ans que l'autoroute 73 est en construction, ça fait 30 ans qu'on dit qu'elle devrait se rendre à Saint-Georges. Je comprends que les travaux sont arrêtés depuis 1992. Alors, vous comprendrez, pas seulement notre déception, mais notre impatience de voir ces travaux-là se faire.

Et je trouve ça un petit peu malheureux qu'au niveau des plans de transport en Chaudière-Appalaches on ne puisse pas savoir, qu'on n'ait pas été informés qu'il y avait une nouvelle démarche d'entreprise et que tout ça pouvait faire en sorte de retarder les travaux de l'autoroute, parce que c'est vraiment, mais vraiment la priorité numéro un dans toute la région Chaudière-Appalaches, et je pense que tous mes collègues peuvent aussi le confirmer. Le ministre des Transports était ministre des Régions, est tout à fait au courant que c'est la priorité de la région sur le plan du développement économique. La priorité des priorités pour le développement de la région, c'est ça. Alors, écoutez, c'est malheureux, je constate qu'on vient de prendre un an de retard. Je me demande si le ministre ne peut pas faire en sorte de le mettre sur une «fast track» pour qu'on puisse dès cette année commencer des travaux ou aller en soumissions.

M. Baril (Arthabaska): Écoutez, madame, vous plaidez très bien la cause de votre région, mais on ne peut pas brûler les étapes. Les études ont été déposées au début de décembre, publiques, chez vous, consultation au niveau de la population, et, suite à la demande... Puis là, encore une fois, moi, je vous l'ai dit tout à l'heure, je ne blâme pas les représentants de la ville de Beauceville, mais ils nous ont demandé d'avoir la possibilité d'ajouter à nos études une entrée ou une sortie pour leur parc industriel.

Et, quand vous dites que vous êtes surprise, déçue, étonnée de ne rien voir dans la programmation de cette année, on ne pouvait rien prévoir parce qu'on n'a même pas de certificat d'autorisation de l'Environnement. On ne peut pas. Il y a des terrains à acquérir qu'on ne peut pas acquérir tant qu'on n'a pas l'autorisation de l'Environnement, les plans et devis ne sont pas faits. Quand bien même qu'on aurait prévu — je dis un chiffre, là — 500 000 \$ ou bien 1,5 million dans la programmation de cette année, on n'est même pas capables de le dépenser parce que les plans ne sont pas faits. Donc, quand vous dites que vous êtes déçue, je comprends que vous êtes très déçue, tous les députés sont déçus de l'ensemble des travaux qui ne se réalisent pas, pour toutes sortes de raisons justifiables, dans chacun de leur comté. Mais, je le répète, les gens de chez vous ne sont pas discriminés puis on n'a pas remis cette route-là aux oubliettes, mais il y a une procédure environnementale qu'on est obligés de respecter, et, quand bien même que, moi, je demanderais

à mon collègue le ministre de l'Environnement de dire: Envoie, fais-ça vite, émetts un certificat, ce n'est pas comme ça que ça marche. Comprenez vous? Donc, il n'y a aucun retard qui a été occasionné parce que le ministère des Transports n'a pas rempli ses fonctions puis qu'il n'a pas fait ce qu'il devait faire.

Je comprends votre déception, mais il ne faudrait pas blâmer puis il ne faudrait pas chercher des crédits dans la programmation de cette année pour une route où, de toute façon, on n'est absolument capables de rien, rien faire cette année concrètement sur le terrain.

Mme Leblanc: En tout cas, je vous signale que c'est urgent, ce dossier-là, et j'aimerais ça que le ministre puisse me dire qu'il va y apporter toute l'attention qu'il nécessite.

M. Baril (Arthabaska): On apporte l'attention à tous les dossiers, madame, soyez assurée de ça. Mais on est obligés de suivre des étapes qui sont incontournables.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, écoutez...

M. Bordeleau: M. le Président, juste un instant. Je sais que mon collègue a eu l'amabilité ce matin de laisser passer la députée de Beauce-Sud. Maintenant, on a un autre petit problème. S'il voulait collaborer, ça nous aiderait beaucoup. C'est que la députée de Sauvé aurait une question d'à peu près cinq minutes à poser. Son problème, c'est qu'elle est en commission. C'est elle, la porte-parole. Alors, durant le temps qu'un collègue posait une question, elle est venue ici. Ce serait à peu près cinq minutes. Alors, si vous pouviez lui permettre de poser sa question, vous auriez la parole immédiatement après. On apprécie votre collaboration.

Le Président (M. Lachance): Bon, avec le consentement des députés. Et, juste avant, je voudrais simplement signaler au ministre que Chaudière-Appalaches, c'est grand. Ce n'est pas seulement la Beauce, c'est Lotbinière, c'est Bellechasse, c'est Montmagny-L'Islet, c'est Frontenac, c'est Lévis et c'est les Chutes-de-la-Chaudière. Ceci étant dit, Mme la députée de Sauvé.

Mme Beauchamp: Merci beaucoup. Et merci beaucoup pour votre collaboration. Ce sera une seule question à M. le ministre.

M. Chevette: ...

Développement d'un réseau de transport à Montréal-Nord

Mme Beauchamp: Donc, j'imagine que votre réponse est prête, mais on va l'écouter attentivement. Lors de votre annonce du plan de transport pour la région de Montréal, il y a une voix qui s'est élevée, très forte, pour dénoncer la situation de contribuables de la région de

Montréal, ce sont les citoyens et citoyennes de Montréal-Nord qui depuis 30 ans font partie de la Communauté urbaine de Montréal, depuis 30 ans ont entendu des promesses, ont entendu des annonces mais n'ont jamais vu de réalisations en termes de développement du réseau de transport, et on pense plus particulièrement bien sûr au réseau de transport en commun et encore plus particulièrement à la présence de stations de métro sur leur territoire qui est un territoire, je tiens à le préciser, le territoire du nord-est de l'île — vous l'avez constaté, j'en suis certaine, à même d'études — qui connaît une hausse démographique. On pense au territoire bien sûr de Rivière-des-Prairies, mais tout le territoire du nord-est de l'île connaît une hausse démographique, et c'est une réalité qu'il faut reconnaître dans la vaste réalité de la région métropolitaine.

Vous avez vu comme moi la réaction du maire de Montréal-Nord, M. Yves Ryan, et on reconnaît là sa sagesse et sa longue expérience. Donc, M. le ministre, que répondez-vous au maire de Montréal-Nord qui déplore l'absence de mesures réalistes et nettement constructives pour les citoyens et citoyennes de Montréal-Nord?

M. Chevette: Moi, je reconnais que M. Ryan travaille fort sur cette option Montréal-Nord depuis des années — y compris les années où votre formation politique a occupé les banquettes du pouvoir — et avec lequel vous aviez sans doute plus d'affinités que je pouvais en avoir.

Mme Beauchamp: Je pense que j'étais petite, moi.

M. Chevette: Vous, vous étiez petite, mais, moi, j'étais grandissant puis je vous regardais aller, et c'est justement sur vos traces que j'ai prolongé ma méditation, puisqu'il y a un choix, il y a un choix effectif à faire.

Dans les années quatre-vingt-dix, il y a eu une hypothèse sur la table, effectivement: la ligne Pie-IX montant vers Montréal-Nord. Elle n'a pas été retenue. Le choix que nous avons fait, c'est plutôt Pie-IX vers Anjou, c'est-à-dire passant par Saint-Léonard et Anjou, avec une gare intermodale pour desservir un bassin de population nettement grand. Saint-Léonard, c'est 72 000 âmes, je crois, exclusivement à Saint-Léonard, à part tout ville d'Anjou et tout le captage de la rive nord qui veut arriver à une gare intermodale à Anjou, qui est beaucoup plus facile à bâtir, pour capter beaucoup plus de gens, des automobilistes là, à l'entrée de Montréal.

Je comprends que c'est très décevant — ça, je reconnais ça — pour un maire et même pour un député, mais, malheureusement, je dois vous dire qu'on a dû faire un choix, puis le plan de gestion des déplacements a vraiment privilégié une stratégie de desserte intégrée de l'est de l'agglomération.

• (15 h 40) •

Qu'on soit de n'importe quel parti politique, quand on regarde le développement de l'est de Montréal par rapport à l'ouest de Montréal, on se rend compte que c'est le jour et la nuit. Et pourquoi? C'est fort simple, c'est que

l'ouest de Montréal est doté d'axes nord-sud et est-ouest comme ce n'est pas possible, contrairement à l'est où il y a une seule entrée, qui est la 40. Il n'y a pas d'axe nord-sud à part... Je pense que le premier, c'est Lacordaire pour un bout, Marien, Tricentenaire, Bourget. On va travailler sur ces axes nord-sud et on va travailler sur un axe additionnel, la 25, pour entrer dans Montréal, et je pense qu'on vient d'aider le Grand Montréal parce qu'on vient de contribuer à développer l'est de Montréal.

Il n'est pas dit qu'un jour on n'ira pas dans l'axe... mais j'ajoute qu'on a quand même, dans Henri-Bourassa, étudié deux choses. On avait étudié le SLR, mais, à cause des nombreux arrêts, ce n'est pas une technologie qu'on peut utiliser là. Je pensais que ça aurait pu être ça, mais les avantages coûts-bénéfices ne sont pas là. C'est vraiment un métrobus qu'il faut faire là, dans le centre, et permettre cependant un allègement pour plusieurs citoyens qui pourront au moins utiliser ce moyen de transport et converger vers des bouches de métro les plus près possible. Donc, c'est un choix.

Je comprends le maire, je sympathise avec lui, mais on ne l'a pas fait à la légère. On n'a pas fait ça pour des motifs partisans de quelque nature que ce soit, contrairement à ce qui a été écrit même dans un journal. Quand on fait un plan de transport pour les personnes puis un plan de transport pour les marchandises, ça n'a pas de couleur politique, ça. Je ne suis même pas sûr qu'Anjou n'a pas la même couleur que Montréal-Nord ou que Saint-Léonard n'a pas la même couleur que Montréal-Nord. On ne s'est pas basés là-dessus du tout, c'est vraiment quelque chose de très rationnel.

Mme Beauchamp: Je me permettrai seulement un dernier commentaire, donc. Je n'ai pas fait allusion, effectivement, à des choix teintés de partisanerie politique, mais je veux juste vous faire remarquer — et je peux porter mon chapeau d'ancienne directrice générale de PRO-EST, société de promotion et de concertation socioéconomique de l'est de l'île de Montréal — que le réseau de transport dans l'est de l'île, à la fois transport en commun et transport de marchandises, et tout ça, a nettement besoin d'être renforcé. Mais je veux porter à votre attention le fait que Montréal-Nord est la deuxième ville en importance sur l'île de Montréal, qu'elle comporte 84 000 habitants. Je transmettrai donc vos sympathies non seulement au maire de Montréal-Nord, mais aussi à sa population qui, elle, se sent depuis nombre d'années lésée par le manque de services sur son territoire.

M. Chevette: Et, en toute objectivité, vous pourrez ajouter que vous aviez neuf ans pour le faire et que vous ne l'avez pas fait. Et puis, en toute objectivité aussi, je vous dirai que ça peut être un projet fort intéressant, à l'échéance de ce plan, parce que vous avez raison de dire qu'il y a beaucoup de... Il y a un axe nord-sud qui est à développer avec Montréal-Nord, ça, c'est clair, mais il fallait donner une priorité d'action, et la priorité d'action est vraiment basée sur quelque chose de criant. Je dois vous dire qu'il y a du monde là, hein? Vous

le savez comme moi, vous avez été dans PRO-EST, donc je n'ai pas à vous faire la démonstration de l'importance de notre décision. Mais ça n'élimine pas puis ça n'enlève rien aux aspirations, par exemple, de Montréal-Nord. Ça, je n'en disconviens pas avec vous, je suis même d'accord avec vous.

Mme Beauchamp: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, Mme la députée de Sauvé. Alors, je suis heureux de constater qu'aujourd'hui tout particulièrement la commission des transports est pas mal populaire. Je cède maintenant la parole à quelqu'un qui a été très patient jusqu'à maintenant, le député de Salaberry-Soulanges.

Prolongement de l'autoroute 30 (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, si vous avez deviné la question de ma collègue de Sauvé, vous allez sûrement deviner les miennes également et mon sujet préféré, soit: je veux revenir sur l'autoroute 30, le dossier de l'autoroute 30. Lors de la présentation du plan de transport et lors de vos réponses en conférence de presse, après la présentation, vous avez affirmé, puis encore ce matin, que vous aviez entrepris des démarches et des négociations avec votre homologue du fédéral, M. Collenette; que vous aviez présenté trois projets bien précis et que vous étiez très optimiste pour une réponse rapide et positive. Je vous cite pratiquement au texte.

Ma question. Ce matin, le député de Châteauguay a posé une question en disant: Écoutez, si votre homologue fédéral vous dit: Moi, j'ai 600 millions à mettre, vous allez faire quoi avec? Vous allez les placer au niveau de la première priorité, soit le train léger sur l'estacade du pont Champlain. Mais, si je fais référence aux ententes spécifiques qui sont signées avec le gouvernement fédéral et le gouvernement québécois — je fais référence à celles de 1991-1995; peut-être que je peux me tromper dans les dates, là — quand on parle d'ententes spécifiques, c'est parce que les projets sont bien spécifiés dans l'entente. Donc, on met 10 millions, 15 millions, 20 millions sur une panoplie de sujets, de propositions fournies par le Québec. Alors, est-ce qu'on peut s'attendre au même processus, à la fin de la négociation avec le gouvernement fédéral, qui ferait en sorte que, oui, on s'entende, on s'entende dans le cadre d'une entente spécifique et on dise: Bon, voilà 500 millions, 600 millions, 200 millions pour tel et tel projet, 100 millions avec un autre projet, etc., donc, forcément, qu'il y ait de l'argent pour l'autoroute 30?

M. Chevette: Moi, je suis ouvert à toute discussion puis à toutes les formes d'ententes. Je ne veux pas me barricader au départ en disant: C'est une somme globale qu'on distribuera. Si M. Collenette m'offre de marcher sur des projets spécifiques, on ira sur des projets spécifiques, s'il y en a sur trois projets, il y en aura sur trois projets, et je le souhaite parce que je lui en ai

présenté quatre, en passant. Je lui ai présenté l'autoroute 30, le SLR, la 35 vers Boston, et j'ai ajouté une étude de faisabilité d'un SLR pour la région de Québec, ici, comme quatrième projet.

M. Deslières: 700 000 \$.

M. Chevette: Mais, moi, s'il me dit: On y va par une entente spécifique ou bien projet par projet, je prendrai la formule qu'il voudra bien, je suis en demande. Mais je souhaite vraiment que le fédéral embarque. D'ailleurs, quand vous lisez toutes leurs prises de position depuis le mois de février, que ce soit la Société des ponts, que ce soit le ministre Collenette lui-même qui a dit qu'il était prêt, qu'il était intéressé à travailler sur des projets précis, bien, moi, ça ne me dérange pas. Non seulement ça ne me dérange pas, mais je vais essayer de provoquer la négo le plus rapidement possible, parce que plus vite on sait — je vous donne un exemple très concret — combien il est prêt à donner ou à discuter concernant le SLR sur l'estacade, plus vite je sais si c'est suffisant pour faire un partenariat public-public, c'est-à-dire fédéral-provincial, ou, s'il en manque, pour offrir la possibilité le plus rapidement possible au privé d'embarquer pour qu'il se fasse, le projet. C'est dans ce sens-là que j'ai dit que j'étais ouvert à toute alternative très rapide.

M. Deslières: M. le Président, sans préciser un échéancier très serré, est-ce qu'on vous a dit: Écoutez, le gouvernement fédéral va répondre au gouvernement québécois dans trois mois, dans six mois?

M. Chevette: Non. Il est évident que M. Collenette ne peut pas se mouiller lui-même sur un échéancier sans avoir rencontré au préalable M. Martin. Le ministre des Finances, c'est le seul homme dans un gouvernement qui peut se lever puis dire: Demain matin, j'autorise les crédits additionnels pour tel projet de l'ordre de tant. Ça, on sait comment ça fonctionne. Donc, il a été prudent, sauf que, la journée même de ma déclaration, de l'annonce du plan, dans l'après-midi même, avec les moyens de communication qui existent, ils ont mis le micro tout de suite sous le nez de M. Collenette. Et, vous avez remarqué, sa déclaration, elle était courte mais elle était très explicite: Voilà un bel exemple de coopération qu'on peut entreprendre. Pouf! Bien, ça m'indique, moi, quand quelqu'un ouvre une porte, qu'il ne l'a pas fermée au départ, hein? Ça veut dire: Négociations.

Puis je pense que le milieu lui-même peut être constitué... J'ai parlé même avec des députés de l'opposition pour dire: Bien, allez-vous m'appuyer là-dessus? et j'ai reçu des réponses catégoriquement positives parce que les gens du fédéral, les députés du fédéral du coin, ont intérêt à faire front commun avec le Comité de promotion de la 30 comme vous le faites tous, les députés. Vous soutenez cette équipe-là et je suis convaincu que vous allez continuer à me le rappeler quotidiennement comme vous faites parce que je dois vous dire que, oui, ça fait beaucoup de pression sur un ministre des Transports.

M. Deslières: Comptez-y.

• (15 h 50) •

M. Chevette: Mais, dans les circonstances, on avait besoin, je pense, d'une collaboration du fédéral pour enclencher des projets très importants puis qui nécessitent de toute façon des autorisations du fédéral. Quand on pense à finir le plancher de l'estacade, ça suppose un aval du fédéral, c'est au-dessus de la voie maritime. C'est leur responsabilité. Les deux ponts possibles sur le fleuve quand on fait le contournement par la 30, c'est une autorisation fédérale. La route connectrice avec la 35 vers Boston, je me suis permis de la mettre parce que c'est un axe... Il nous a toujours parlé, M. Collenette, des axes stratégiques, et pour moi un axe stratégique, c'est un axe de développement économique. On sait même que les infrastructures fédérales, en plus, pouvaient permettre de l'injection de sommes dans le transport en commun. Donc, je suis allé sur les deux fronts. Je suis très content d'y avoir été, à part ça. Puis j'ai confirmé par lettre, vous avez vu, là, les projets. Je souhaite une réponse la plus rapide possible, mais je vais commencer par demander les autorisations aussi, là. Tout s'enclenche avec un comité de suivi.

M. Deslières: M. le ministre, quand vous faites référence au fait que les argents ne sont pas encore dégagés, dans le cadre du Programme des infrastructures, M. Martin, lorsqu'il a fait son budget, il a clairement dit comment il affecterait les sommes au niveau du cadre, et il y avait des éléments de transport là-dedans.

M. Chevette: Oui, mais, écoutez, je dois vous avouer qu'il a mis la table, qu'il a mis une nappe puis qu'il a mis à peine une petite entrée. J'ai expliqué ce matin aux députés présents que ce n'était pas ça qui courait dans les couloirs, c'était 8 milliards sur cinq ans. Ils ont mis 600 millions sur cinq ans. On est loin du compte. Moi, j'espérais 2 milliards sur 8 ans, puis, sur 600 millions, ils nous donnent 150 millions, je pense, 50 millions par année ou quelque chose du genre.

Une voix: 30 millions...

M. Chevette: En tout cas, c'est seulement à partir de la troisième année. C'est pour ça que j'ai opté pour le biais des projets spécifiques, c'est évident, puis en lui disant que chaque région du Québec aura son plan puis que c'est possible que je revienne. C'est aussi simple que ça.

M. Deslières: Mais les priorités restent les trois projets que vous avez soumis.

M. Chevette: Pour le plan de transport de Montréal, oui.

M. Deslières: O.K. M. le Président, une dernière question, si vous me permettez. Nonobstant les négociations qui ont lieu, qui ont cours entre le fédéral et le

gouvernement du Québec, il y a des travaux préparatoires, avant qu'on soit dans le champ, pour comment on construit. Il y a déjà eu certains contrats, certains travaux de commencés, d'arpentage. On sait que ça va se terminer, là, cette année — on parle du mois de juin, juillet — et vous avez dit: Écoutez, ces choses-là peuvent se financer — et je reprends vos paroles de ce matin — à travers la programmation régulière du ministère.

Ma question: Est-ce que, dans la programmation régulière pour 2000-2001, il y a des montants d'argent de prévus pour certains travaux en poursuite aux travaux d'arpentage? On parle d'acquisitions et autres. Si oui, combien?

M. Chevette: 2001.

M. Deslières: 2000-2001.

M. Chevette: C'est parce que, la programmation annuelle de chacune des régions, je ne l'ai pas annoncée. Vous aurez remarqué que j'ai envoyé des propositions préliminaires à chacun des députés, et j'ai ce matin même travaillé une bonne heure et demie avec nos fonctionnaires parce que j'ai eu des remarques, là. Leurrons-nous pas, des députés des deux côtés de la Chambre m'ont téléphoné. Il y en a qui ont eu la gentillesse d'écrire et il y en a d'autres qui ont eu l'amabilité de me taper sur l'épaule en rentrant à la période de questions. Depuis deux, trois jours, on est très sollicités, les deux ministres des Transports, parce que vous avez reçu votre feuille préliminaire puis que ça ne correspond pas tout à fait à ce que vous vouliez.

M. Deslières: Vous êtes populaire.

M. Chevette: Donc, ce que j'ai fait, c'est que j'ai retardé. Je devais demain annoncer la programmation annuelle, parce qu'à chaque année il y a une programmation annuelle. Je devais présenter cela demain à Montréal pour la région de Montréal parce que c'est important pour les chroniqueurs et les citoyens qu'ils sachent quels travaux on va enclencher. Je l'ai retardé. Je veux voir si je ne peux pas recréer un équilibre un peu plus grand que celui peut-être qui existe dans la préliminaire que je vous ai envoyée pour fins de discussion, là. On fait toujours ça. On vous l'envoie puis on dit: Bien, faites vos remarques. Je vois si je ne peux pas faire certains réaménagements, regarder qu'est-ce que je ne pourrais pas faire sur le réseau municipal, par exemple, en compensation de choses déjà annoncées. Vous savez qu'il y a un 90 millions qui est déposé dans une fondation, puis c'est tout ça que je veux voir avant de...

Notre avantage, autant au ministre délégué qu'à moi, c'est de faire en sorte qu'on puisse donner le maximum à chacun d'entre vous à partir des projets ou municipaux ou du ministère sur le réseau supérieur. Donc, c'est la raison pour laquelle je ne vous répondrai pas sur la programmation annuelle. Je vais attendre de revoir les programmations individuelles, ce qui peut modifier non

pas peut-être la somme globale mais peut-être un équilibre au niveau des comtés à partir de ce que je peux faire sur le réseau municipal.

Je ne sais pas si je suis assez clair, mais je pense que vous comprenez que je peux aller chercher de l'argent ou que certaines municipalités de vos comtés peuvent aller chercher de l'argent — pour être plus précis — dans la société qu'on a créée pour le 90 millions. Moi, je peux, à même mes crédits, mon Fonds routier, attribuer des sommes en plus, et il y a également un fonds discrétionnaire pour les députés, là. Donc, tout ça mis ensemble, on va voir si ça ne peut pas créer un équilibre, en tout cas, le plus possible. C'est ce que j'essaie le plus possible, puis c'est pour ça que j'ai demandé à chacun de nous dire ce qu'il pensait de ce qu'il avait reçu. D'ailleurs, j'en connais une couple autour de la table qui sont venus spécifiquement. J'ai déjà une réponse pour un point, puis l'autre va venir. J'en vois qui ont déjà le sourire accroché.

M. Deslières: Merci. Juste un commentaire, M. le Président, si vous permettez, en référence à une remarque du député de Châteauguay ce matin. Il interpellait le gouvernement en disant: Il faut que le gouvernement soit responsable dans le dossier de l'autoroute 30. Je ferai le commentaire suivant: Ils ont été là pendant neuf ans, ils l'ont promis trois fois puis ils n'ont même pas été capables, au Parti libéral, quand il était au pouvoir, de passer à travers des études d'impact qui ont coûté à peu près 350 000 \$. Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de La Pinière.

Système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président. Alors, on va s'élever au-dessus des considérations idéologiques. M. le ministre, vous avez souligné ma présence tantôt en disant: que j'ai participé beaucoup à la concertation régionale, en faisant allusion de façon plus spécifique au système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain, à l'estacade qui débouche dans mon comté. En effet, je vous ai rencontré suite à la publication de l'étude de l'AMT, j'ai fait beaucoup, beaucoup de représentations au niveau régional pour m'assurer que tous les intervenants locaux, les décideurs locaux et régionaux tiraient dans la bonne direction, j'ai rencontré la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud qui a mis sur pied un comité sur le transport, j'ai également rencontré la Direction régionale du ministère des Transports chez nous, en Montérégie — on est en lien avec elle — également j'ai écrit au niveau fédéral. Vous avez parlé du ministre des Finances; j'ai écrit à M. Martin, à M. Collenette, à Mme Robillard et à M. Gagliano, parlé aussi avec leurs cabinets là-dessus. Et vous m'avez dit vous-même: Aidez-moi à trouver les moyens d'amener le fédéral pour qu'il embarque, et puis on va y aller. Donc, moi, comme députée, surtout députée de l'opposition, j'ai fait ce qui est

humainement possible pour qu'on soit tous sur la même longueur d'onde.

Vous l'avez très bien dit, le SLR, c'est un investissement structurant pour le développement du Grand Montréal et surtout de la Rive-Sud de Montréal. Et, quand j'ai lu les annonces — ça a roulé beaucoup dans les médias, surtout les médias électroniques — que la Rive-Sud allait avoir son SLR... Mais comme je suis quelqu'un qui lit d'abord de près ce qui a été annoncé, j'ai constaté que, dans les fiches techniques qui ont été rendues publiques après votre conférence de presse, ce qu'on peut lire, c'est: «Le projet consiste en l'aménagement d'une voie réservée pour autobus, bidirectionnelle, en site propre sur l'estacade située près du pont Champlain. Le projet nécessite la construction d'un pont au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent qui permettra aux autobus de rejoindre l'estacade puis la voie réservée aménagée au centre de l'autoroute 10. La voie réservée desservira l'Île-des-Soeurs. Les autobus emprunteront par la suite le pont Clément et l'autoroute Bonaventure.»

Alors, j'ai beaucoup de difficultés avec ça, M. le ministre, et je voudrais donc vous dire ma déception, parce que, compte tenu de tout l'effort de démarchage qui a été fait, compte tenu du consensus régional très solide autour de ce projet, compte tenu aussi de l'analyse de l'étude qui a été faite par l'AMT qui conclut à la faisabilité et à la pertinence en termes de coûts-bénéfices, en termes d'achalandage, etc., pour cet investissement-là par l'AMT, je me suis dit: On est mûrs. J'ai même fait des consultations et j'ai parlé à des consortiums privés pour leur dire: Voilà, nous avons un projet très intéressant, il faudrait vous y intéresser, et, d'après l'information que j'ai, il y a des gens du secteur privé qui se sont intéressés assez à ce projet pour vous faire des propositions ou, en tout cas, soumettre des idées pour le financement.

• (16 heures) •

Donc, compte tenu que ce projet est mûr et qu'il y a un consensus autour, compte tenu qu'il y a des argents qui viennent du gouvernement du Québec, compte tenu aussi, selon les consultations et les échanges que j'ai eus avec le fédéral, qu'il y a un intérêt marqué pour le projet — les argents sont là, il suffit de les négocier formellement dans une entente spécifique — et compte tenu que le privé est assez intéressé pour venir cogner à la porte du ministre, comment se fait-il que le projet de SLR n'a pas été annoncé? Parce que mon inquiétude, c'est que, en proposant un projet d'autobus sur la voie réservée sur l'estacade, on aboutisse à des oppositions, surtout dans le bout de Verdun, etc., et ça risque de mettre le projet en péril: alors qu'on avait au point de départ tous les avantages de tabler sur ce projet-là pour le réaliser et l'annoncer directement dans le plan de transport.

M. Chevette: Bon, je vais répondre en partie. Ça a été imprimé avant la rencontre, les fiches techniques où vous retrouvez cela ont été imprimées avant que je ne rencontre M. Collenette et avant que je ne rédige mon discours officiel de lancement.

Mme Houda-Pepin: Alors, pourquoi vous les avez distribuées après votre conférence de presse?

M. Chevette: Non. Cette technique-là?

Mme Houda-Pepin: Les fiches techniques.

M. Chevette: Ça a été remis à tout le monde dans le briefing technique, même avant la conférence de presse, avant même que je prononce mon discours.

Mme Houda-Pepin: Bien, moi, selon l'information que j'ai, en tout cas, ça a été...

M. Chevette: Bien, j'étais là. Vous allez être obligée de prendre ma parole, j'étais là. C'est moi qui l'ai fait, le briefing technique, imaginez-vous.

Mme Houda-Pepin: Moi, je prends la parole aussi de la personne qui l'a reçu à la fin. Mais, peu importe, il a été distribué à la fin de la conférence de presse.

M. Chevette: Non, mais je parle à la presse, moi. Tous les journalistes présents ont reçu l'ensemble de la documentation avant même qu'on adresse la parole aux 300 ou 400 personnes. Puis les 300 ou 400 qui étaient là, elles doivent l'avoir eu aussi. Il y en a peut-être qui l'ont eu après, je ne le sais pas, mais ce que je veux dire, c'est qu'on n'a rien à cacher.

Dans mon discours de lancement, je dis ceci: «De plus, nous avons prévu 150 millions de dollars pour la réalisation d'un projet de transport en commun sur l'estacade du pont Champlain. Le gouvernement a l'intention d'y aménager un service de SLR, mais les sommes demandées pour ce seul projet sont trop importantes pour que nous puissions le réaliser seuls à court terme. Le fédéral a manifesté sa volonté d'investir dans les infrastructures de transport. Nous avons donc d'ailleurs eu une rencontre avec le ministre Collenette à ce sujet la semaine dernière. Il est important de mentionner que ce projet nécessitera également la participation du secteur privé.»

Donc, c'est là que j'ai expliqué que cette fiche technique qui avait été imprimée parlait d'autobus comme alternative, et, en conférence de presse, on m'a dit: Oui, mais, si les wagons ou les cages du SLR n'étaient pas prêts à temps? J'ai dit: Personne nous en voudra, à ce compte-là, s'il y a quelques autobus qui empruntent ce parcours-là temporairement, le temps de la fabrication, parce que c'est une nouvelle technologie, au Québec, qu'on essaiera. Donc, ça, c'est clair.

Mme Houda-Pepin: Très bien. Alors, est-ce que vous êtes en train de me dire ce que je veux bien entendre, c'est-à-dire que vous annoncez dans votre plan de transport, au-delà de toute équivoque, le SLR sur l'estacade et que ces fiches techniques, peut-être, c'est une information qui est caduque? Est-ce que je peux prendre ça?

M. Chevette: Elle est devenue caduque.

Mme Houda-Pepin: Elle est caduque? Parfait. Alors, ça, ça me rassure énormément.

M. Chevette: Et ce que j'ai annoncé officiellement, c'est ce que je viens de vous lire, puis j'ai remis ce matin la lettre de M. Collenette dans laquelle je réitère ce qu'on a discuté ensemble, et le premier point est le suivant: «Système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain: le système nécessite un financement de 630 millions de dollars pour lequel le fédéral est interpellé.» Puis, la 30 et la 35, comme je vous ai dit tantôt.

Mme Houda-Pepin: Très bien. Alors, vous comprendrez que ça nécessitait une clarification parce que ça a créé tout un émoi chez certaines personnes qui m'ont appelée. Puis, effectivement, on a vérifié, et ces fiches techniques... Je vais leur dire que c'est caduc, c'est une information qu'il ne faut pas retenir.

M. Chevette: Et, pour bien le montrer, en plus — troisième preuve — lisez les communiqués de presse qui ont été publiés en même temps que l'annonce du plan, et on réitère que c'est le SLR.

Mme Houda-Pepin: Très bien. Alors, on oublie les fiches techniques, ça ne vaut rien.

M. Chevette: Je n'ai pas dit que ça valait rien.

Mme Houda-Pepin: Ça ne vaut rien dans le sens que ce n'est pas ça qui est annoncé.

M. Chevette: Ça veut dire que, moi, j'ai annoncé formellement un SLR mais que, s'il n'y avait pas eu d'argent du fédéral ou du privé pour faire le SLR, on aurait fait quand même l'estacade pour au moins avoir un moyen de transport par autobus.

Mme Houda-Pepin: Mais, de toute façon, je ne ferais pas...

M. Chevette: Ça, c'est un minimum, puis le maximum, c'est ce que je viens de vous dire, puis c'est le maximum qui va se réaliser.

Mme Houda-Pepin: Je ne voudrais pas reprendre le débat sur l'opportunité d'avoir des autobus, vous savez très bien que c'est un projet qui ne passe pas.

M. Chevette: Non, non, je sais.

Mme Houda-Pepin: Alors, on ferme la parenthèse là-dessus.

M. Chevette: Je le sais. J'ai été convaincu d'ailleurs par la rencontre avec M. Bossé et mon chef de

cabinet, par la ministre fédérale aussi, parce qu'ils savent très bien que ça pourrait... Le maire Bourque est intervenu, vous êtes intervenue, il y a un bon nombre de députés, effectivement.

Voie réservée aux autobus au centre de l'autoroute 10

Mme Houda-Pepin: D'accord. Je voudrais revenir sur la programmation unifiée 2000-2001 que vous avez eu la gentillesse de m'envoyer et pour laquelle vous avez sollicité mes commentaires. Je constate qu'il y a deux projets qui ne figurent pas dans cette programmation; entre autres, le projet de la voie réservée dans le centre de l'autoroute 10. C'est un projet, d'après les informations que j'ai obtenues du ministère des Transports en région, qui coûterait à peu près 8 millions de dollars. Les soumissions sont déjà en cours. C'est un projet qui s'inscrit dans le Programme d'immobilisation en transport en commun: 75 % payés par le ministère des Transports et 25 % par l'AMT. Est-ce que le fait qu'il ne soit pas inclus, c'est parce que c'est l'AMT qui va l'annoncer même si c'est vous qui contribuez à 75 %?

M. Chevette: Oui. Je ne suis pas possessif dans mes annonces. C'est dans le PTI. Vous avez raison de le dire, c'est dans le PTI et ce sera réalisé cette année.

Travaux à l'intersection des rues Taschereau et Panama, à Brossard

Mme Houda-Pepin: Très bien. L'amélioration de l'intersection Taschereau-Panama, ça, c'est un projet extrêmement important parce qu'à cette intersection-là nous avons eu beaucoup de problèmes, il y a eu beaucoup de décès et beaucoup d'accidents. Je suis venue plaider la cause devant votre prédécesseur, le ministre des Transports avant vous, et on m'a dit qu'on allait régler ce problème de façon définitive. Il y a à peu près cinq ou six personnes qui sont décédées suite à des accidents à l'intersection Taschereau-Panama. Est-ce qu'il y a quelque chose qui va se réaliser par rapport à ce projet?

M. Chevette: Bon, il y a de quoi qui a été réalisé. À ce que je comprends, c'est qu'il y a eu l'installation d'une clôture en bordure des trottoirs.

Mme Houda-Pepin: Oui, mais là c'est provisoire.

M. Chevette: Cette année, il y aura l'ouverture du terre-plein du boulevard Taschereau pour donner accès au mail Champlain, ce qui permettra de soulager la circulation à l'intersection Panama-Auteuil en canalisant une partie des véhicules à la nouvelle intersection qu'il y a là.

Mme Houda-Pepin: Vous faites référence à quoi, là? Vous lisez quoi, actuellement?

M. Chevette: C'est une note qu'on m'a préparée en disant que...

Mme Houda-Pepin: Ah! d'accord. Ce n'est pas dans la documentation que vous m'avez remise.

M. Chevette: Non, je ne pense pas.

Mme Houda-Pepin: O.K.

M. Chevette: Mais on pourra vous la remettre, là. Je veux dire, on n'a pas d'objection.

Mme Houda-Pepin: D'accord. Est-ce que vous voyez une objection à ce que ce projet-là, le projet de l'amélioration de l'intersection Taschereau-Panama, figure sur la programmation unifiée 2000-2001? Parce que c'est de ça qu'on parle. Il ne figure pas dans la programmation que vous m'avez envoyée.

M. Chevette: Non. Ce que je vous ai dit, c'est que l'ouverture du terre-plein...

Mme Houda-Pepin: Est-ce que c'est un projet à venir ou si vous parlez de...

M. Chevette: C'est un projet à venir. On dit que le MTQ, de concert avec Brossard, l'AMT et la STRSM, a convenu pour l'été 2000 d'élargir de quelques mètres Taschereau entre Lapinière et Panama-Auteuil...

Mme Houda-Pepin: Lapinière et Panama.

M. Chevette: ...pour intégrer cette nouvelle intersection vers le mail Champlain tout en conservant les trois voies de circulation tout droit actuelles.

Mme Houda-Pepin: Je ne parle pas de la même chose.

M. Chevette: Non?

Mme Houda-Pepin: Je vous parle de l'intersection Taschereau-Panama. Il y a l'intersection Taschereau-Lapinière qui est plus loin et qui est vis-à-vis du mail Champlain. Je vous parle de Taschereau-Panama qui est une intersection très, très problématique. Elle a nécessité la visite du coroner en chef parce qu'il y a eu beaucoup de décès, beaucoup d'accidents régulièrement, et, effectivement, on a installé des barrières provisoires. C'est aussi la voie qui mène vers l'autoparc, c'est-à-dire le stationnement des autobus, par où on part vers Montréal. Donc, c'est très, très, très achalandé et c'est extrêmement dangereux, cette intersection-là.

M. Chevette: Juste un instant, que je vérifie.

Mme Houda-Pepin: Oui.

(Consultation)

M. Chevette: Je vais demander de vous l'expliquer parce que, sans dire qu'on ne parle pas de la même chose, c'est que les travaux que l'on fait ont pour effet de modifier ce dont vous parlez. Je vais demander à monsieur de s'identifier, de la Direction, et de vous expliquer les effets.

M. Gagnon (Jacques): Mon nom est Jacques Gagnon, je suis adjoint à la Direction générale de l'Ouest et de Montréal. Il est difficile de parler de travaux qui portent exclusivement sur l'intersection Panama-Taschereau parce que les interventions qu'on va faire dans ce secteur-là portent à la fois sur l'intersection Panama-Taschereau, sur l'ouverture du Mail central dont le ministre vient de vous parler, en face du mail Champlain, et sur des réaménagements près de l'intersection Taschereau-d'Auteuil. Tout ça fait partie d'un ensemble d'interventions qui sont prévues. Une bonne partie va se réaliser cette année, et tout ça devrait permettre d'améliorer considérablement le niveau de sécurité à l'intersection Panama et à l'intersection Taschereau-Auteuil.

• (16 h 10) •

Entre autres, on va faire l'ouverture de la bande centrale sur le boulevard Taschereau, en face du mail Champlain, comme le ministre vous l'a expliqué, ce qui va éviter aux gens qui veulent accéder au mail Champlain actuellement de tourner à gauche sur d'Auteuil ou Panama pour accéder au mail Champlain. Ils vont pouvoir continuer tout droit, aller tourner, via cette nouvelle intersection là, à l'intérieur du mail Champlain sans venir encombrer inutilement l'intersection en face du stationnement pour les autobus.

Ce qu'on va aussi faire cette année, c'est qu'il a été convenu d'éliminer le virage à gauche de Taschereau Sud vers Auteuil et de le reporter plutôt à Lapinière en créant une deuxième voie de virage à gauche de Taschereau Sud vers Lapinière, ce qui va encore une fois permettre aux gens d'éviter le virage à gauche actuel qui leur permet d'accéder au mail Champlain et au stationnement pour autobus. On va aménager un virage en double de Taschereau Sud vers Lapinière. Toutes ces interventions-là devraient permettre d'améliorer considérablement l'intersection. Il ne faut pas oublier non plus qu'à plus long terme il va y avoir le réaménagement de l'ensemble de l'échangeur Taschereau qui va venir compléter toutes ces interventions-là, qui, là, devrait assurer un niveau de sécurité adéquat pour l'ensemble du secteur.

Mme Houda-Pepin: Alors donc, ce que vous êtes en train de me dire, c'est que, l'intervention, vous voulez la faire à l'intersection de Taschereau et de Lapinière pour dévier une partie du trafic des passagers, les gens qui prennent la route, et on ne fait rien sur Taschereau-Panama pour le moment. C'est bien ça que vous me dites?

M. Gagnon (Jacques): Oui, c'est ça.

Mme Houda-Pepin: Moi, ce que je voudrais... D'abord, le projet dont vous me parlez, Taschereau-Lapinière, il est où dans la programmation?

M. Gagnon (Jacques): Il y a une partie du projet qui est incluse dans d'autres projets de la programmation, mais il y en a une partie qui est faite en régie interne et qui n'apparaît pas dans la programmation des travaux qui vont être faits par la Direction...

Mme Houda-Pepin: Non, mais, dans la programmation unifiée que j'ai reçue du ministre pour mon comité, pourquoi est-ce qu'elle ne figure pas ici, puisque c'est un projet qui est priorisé?

M. Gagnon (Jacques): C'est parce qu'il y a une grande partie de ces travaux-là qui vont être faits dans ce qu'on appelle des travaux faits en régie interne mais qui n'apparaissent pas à la programmation des travaux comme telle, qui vont être faits, autrement dit, par les équipes du ministère à l'interne. Par exemple, l'ouverture de la bande centrale sur le boulevard Taschereau, c'est probablement des travaux qui vont être faits à l'interne par la Direction territoriale du ministère.

Mme Houda-Pepin: Est-ce qu'il y a un échéancier pour ça, Taschereau-Lapinière?

M. Gagnon (Jacques): C'est censé être fait cet été.

Mme Houda-Pepin: Cette année, là? Ça va se réaliser à la régie interne?

M. Gagnon (Jacques): Oui.

Mme Houda-Pepin: Et, dans ce cas-là, vous ne faites pas apparaître ça dans la... Très bien.

Maintenant, je voudrais plaider pour l'aménagement de l'intersection Taschereau-Panama. Je veux juste vous expliquer parce que le fait qu'on aménage Taschereau-Lapinière, c'est une excellente chose, c'est aussi une intersection extrêmement dangereuse où il y a eu mort d'hommes et des accidents, mais l'intersection Taschereau-Panama-Auteuil est très dangereuse. Elle est meurtrière, cette intersection-là, et pas seulement ça, c'est que cette intersection-là mène vers le terminus d'autobus et vers le parc incitatif, parce que tout ça est dans le même coin. Donc, il y a un flux de voitures très, très, très important et un flux de piétons très important, et les risques d'accident sont nombreux.

Comme je vous dis, j'en ai déjà parlé à l'étude des crédits il y a deux ans avec votre prédécesseur qui a reconnu la gravité de la chose, et il m'a dit: On va agir, c'est important. Ce qu'on a mis, c'est des clôtures. Mais les gens, ils vont contourner les clôtures, ils traversent pareil. C'est extrêmement dangereux. Je voudrais donc vous inviter, M. le ministre, à considérer cette intersection-là, c'est extrêmement urgent et important. J'ai fini. Merci beaucoup. Merci.

M. Chevette: On va regarder. En tout cas, les actions qui sont vérifiables ou corrigibles dès cette année, on va les regarder à la lumière de ce que vous venez de dire.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, est-ce que votre voisin de droite pourrait s'identifier pour le bénéfice du *Journal des débats*...

M. Chevette: C'est M. Jacques Gagnon.

Le Président (M. Lachance): ...avec son titre?

M. Chevette: Jacques Gagnon.

Le Président (M. Lachance): Et son titre, s'il vous plaît.

M. Chevette: Son titre.

M. Gagnon (Jacques): Adjoint à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Le Président (M. Lachance): Merci, monsieur.

M. Gagnon (Jacques): Merci.

Le Président (M. Lachance): Avant de céder la parole au député de La Peltrie, le député de Johnson aurait un dépôt de document à faire.

M. Boucher: Merci, M. le Président. Ce matin, j'aurais aimé le faire, mais je n'avais pas les documents entre les mains. J'ai reçu du coroner en chef au Québec, M. Pierre Morin, le rapport d'investigation de l'enquête sur 28 accidents mortels ayant causé 40 décès entre 1990 et 1999 dans la section de la 55 entre Saint-Nicéphore et Richmond, et j'aimerais déposer des documents qui sont très éloquentes par rapport au manque de sécurité que présente cette dite et supposée autoroute qui n'en est pas une.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Alors, les documents sont déposés. M. le député de La Peltrie, vous avez la parole.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. M. le ministre, j'avais une question sur le lien sous-fluvial, mais j'ai appris que le député de Limoilou l'avait posée cet avant-midi.

M. Chevette: Cui, le député de Bellechasse en a parlé aussi.

Projet de TGV entre Québec et Windsor

M. Côté (La Peltrie): Donc, je lirai les galées demain en ce qui concerne votre réponse à cet effet-là. Ma question, c'est concernant, moi, le TGV.

Mme Bélanger: Ça, c'est le rêve de M. Garon.

Le Président (M. Lachance): C'est le rêve de plusieurs personnes, Mme la députée de Mégantic-Compton.

Mme Bélanger: Pardon?

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas réservé à l'ex-député de Lévis, ce rêve; c'est le rêve de plusieurs personnes.

Mme Bélanger: Ah bon.

M. Côté (La Peltrie): Concernant le TGV...

M. Chevette: Même le chef libéral dit qu'il ne faut pas balayer ça du revers de la main.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Il a repris mes propos, là, lui.

M. Côté (La Peltrie): Alors, il y avait un groupe, M. le ministre, qui s'était formé pour faire des études sur ce qu'on a appelé le projet Lynx, et, l'an passé, on nous a fait des présentations relativement à ce projet-là. On sait que ce projet-là nécessitait des ententes de trois gouvernements: le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario. Donc, c'était un projet quand même très ambitieux qui couvrait l'axe Québec-Montréal-Toronto-Windsor.

Lorsque l'étude a débuté, les gouvernements semblaient quand même assez intéressés à ce projet-là. Maintenant, depuis que la présentation a été faite, est-ce que le projet est encore vivant? Est-ce qu'il est mort? Est-ce qu'il y a d'autres études qui se font pour le bonifier ou l'améliorer? Je ne sais pas qu'est-ce qu'il en est. Qu'est-ce qu'il en est dans ce projet-là?

M. Chevette: Non, je ne pense pas que le projet soit mort. D'ailleurs, même ce matin, si j'ai bien compris, M. Collenette a dit que l'état désolant des trains et des rails de Via accaparerait la part du lion de ce nouvel investissement et que les vraies innovations comme les trains à grande vitesse de style européen prendraient une dizaine d'années à voir le jour. Donc, les discussions que j'avais eues avec M. Turnbull, le nouveau ministre de l'Ontario, et M. Collenette étaient à l'effet que c'était beaucoup d'argent à court terme uniquement au niveau des études. Je pense que c'était au-delà de 100 millions de participation — 110 millions ou 120 millions; en tout cas, peu importe, c'est dans ces dimensions-là — et qu'à court terme il semblait évident qu'aucun palier de gouvernement ne voyait l'urgence de plonger dans ce projet, sauf qu'il n'est pas question de le discarter parce qu'il peut devenir fort intéressant de travailler sur un projet avec autant d'envergure que cela.

Au Québec, il y avait une part du lion parce que nos sols dans la région de Trois-Rivières ne sont pas nécessairement des plus propices comme assiette, comme emprise. Les gouvernements, avant d'embarquer dans 110 millions de dollars d'études seulement... Quand on connaît les besoins criants de transport en commun ou de transport routier actuels, on ne pouvait pas accorder une priorité. Et la discussion s'est faite très correctement avec les deux paliers, les deux autres collègues des gouvernements.

En fait, M. Collette a dit tout haut ce qu'on devait dire ensemble, mais probablement que c'est coincé de questions qu'il a dû arriver à être obligé de formuler la réponse avant qu'on le fasse les trois ensemble.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce qu'il y a des études qui sont envisagées? Parce que ça, c'est un axe est-ouest, et on sait que, de plus en plus, les marchés, c'est nord-sud. Est-ce que vous avez déjà envisagé une étude quelconque pour Québec-Montréal-New York, par exemple?

• (16 h 20) •

M. Chevrette: On a eu des discussions mais jamais d'études formelles de faites. Ce matin, je le disais. Je disais, par exemple, que, au moment où le commerce interprovincial baisse, le commerce nord-sud augmente à une vitesse faramineuse. Ça, c'est tout à fait juste. Puis ça ne remonte pas à 20 ans, là, c'est assez récent, le phénomène, ce qui oblige, d'autre part, quand on sait que le gouvernement fédéral des États-Unis... Le palier fédéral a injecté, avec plusieurs États, 267 milliards dans le développement, la conservation et l'amélioration d'un réseau routier, et c'est avec eux qu'on transige le plus. Donc, on a des priorités, nous aussi, à mettre sur notre système de réseau routier parce que le camionnage prend de plus en plus la part importante au niveau des exportations.

M. Côté (La Peltrie): Donc, ça peut être envisageable, au fond.

M. Chevrette: L'idée est là depuis longtemps. J'ai déjà entendu le maire Drapeau dire ça, j'ai déjà entendu Jean Garon parler de cela au moment où il était ministre dans notre gouvernement. Jean Garon disait: Montréal-Québec — parce qu'il n'oublie jamais Québec — Montréal-Québec-New York, ce sera l'axe futur du développement, et ça s'avère de plus en plus vrai.

M. Côté (La Peltrie): Vous ne croyez pas que pour le Québec ce serait plus avantageux, l'axe justement vers New York? Parce que tout ce qui se drainerait des États-Unis passerait par le Québec plutôt que de se diriger vers l'Ouest. Passer par Toronto, Windsor, après ça, aller au États-Unis, je pense que pour nous, au Québec, ce serait défavorable, plutôt.

M. Chevrette: Bien, moi, je pense qu'il va falloir étudier prochainement, effectivement, des moyens. Ce n'est pas pour rien qu'on regarde comment améliorer, par exemple, une 35 qui rentrerait à Boston temporairement

pour voir à ce que notre système routier soit le plus fluide possible en contournant, par exemple, la ville de Montréal, tout ce qui n'est pas nécessaire de passer par la 30. Un jour ou l'autre, il pourra sans doute y avoir un lien rapide. Est-ce qu'il sera gouvernemental en termes de financement ou de capacité de financement? Ça, c'est une autre chose. On connaît beaucoup d'autoroutes européennes ou américaines, ce qu'on appelle les voies rapides, puis c'est là que tu retrouves une très grande majorité, en tout cas, de transporteurs de marchandises pour fins d'exportation, et il n'est pas dit que ça n'ira pas dans ce sens-là, sauf qu'on ne pourra pas se fermer les yeux, vous avez tout à fait raison, l'axe nord-sud est devenu l'axe prioritaire de développement économique, c'est évident.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

Le Président (M. Lachance): Avant de permettre aux députés de l'opposition de poursuivre le questionnement, je voudrais revenir sur un sujet qui a été abordé l'an passé, MM. les ministres, et pour lequel vous vous étiez, selon ma compréhension, mouillés assez profondément, c'est le fameux dossier concernant les 30 \$ sur l'immatriculation des véhicules automobiles, ce fameux dossier qui traîne dans le décor depuis des années. Je parle des 30 \$ qui sont chargés à des automobilistes qui ne peuvent pas bénéficier du service de transport en commun. Je sais que c'est une préoccupation qui est partagée par plusieurs collègues des deux côtés de cette Chambre, et en particulier par les députés de Portneuf, de Chauveau, de Montmorency; notre collègue de Johnson l'avait abordée aussi l'année passée, et moi-même. Alors, j'aimerais ça savoir, si on faisait un état de la situation, votre perception de l'évolution de ce dossier-là.

Est-ce qu'enfin vous avez idée qu'on va pouvoir corriger cette lacune, cette iniquité qui existe depuis des années? L'an passé, même, on avait demandé des informations à savoir il y avait combien de millions de dollars qui étaient en cause par rapport au total, et les chiffres qu'on avait eus, avec les chiffres que j'entends, ne concordent pas. Ce qu'on me dit, c'est que ce serait moins dispendieux que ce qu'on avait évoqué l'an passé. Les chiffres qui nous avaient été remis, si ma mémoire est fidèle, étaient de l'ordre 14 millions de dollars. Alors, si c'est moins que ça, je pense que ce serait bon pour tout le monde de pouvoir enlever cet irritant qui touche quand même des gens qui ne sont pas capables de digérer ça, et je pense que là-dessus on est sur la même longueur d'onde. En tout cas, c'est ce que je comprends de ce que vous nous aviez dit l'an passé. J'aimerais qu'on fasse le point sur cette situation-là.

M. Chevrette: C'est-à-dire que, l'an passé — faut dire qu'on arrivait, là — on avait répondu à quoi servaient plutôt les argents. On a fait erreur dans la réponse, il n'y

a pas de cachette. Le 30 \$ chargé aux propriétaires d'automobile qui ne sont pas du tout touchés par un transport en commun est de l'ordre de 3 140 313 \$. En d'autres mots, soustraire les municipalités qui ne sont pas desservies par un transport en commun et qui paient le 30 \$ sur immatriculation pour des services de transport en commun, ça représente 3 140 313 \$. On se comprend bien?

L'an passé, je me rappelle d'avoir répondu à la question, mais on m'avait dit, à l'époque, je pense, que ce 30 \$ là, c'était plutôt ce qui touchait aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, qui recevaient la somme d'environ 12, 13 millions de ce 30 \$. Mais la vraie question que vous posez de façon très directe, là, c'est 3 140 313 \$.

J'ai soumis le cas au ministre des Finances. Mon collègue d'Arthabaska avait fait faire le relevé. On a parlé tous les deux au ministre des Finances, et le ministre des Finances nous a dit: Rédigez-moi une demande formelle avec le nom des municipalités impliquées et faites-moi-la parvenir. C'est le seul qui peut faire sauter ou imposer une taxe. Donc, on est à lui préparer des cartes géographiques, les noms des municipalités et les sommes que ça représente, et on va l'acheminer.

Le Président (M. Lachance): Alors, si je comprends bien, ça veut dire que les collègues peuvent demander au ministre des Finances, aussitôt qu'il aura entre les mains ce qu'il faut pour prendre une décision...

M. Chevette: Oui, mais on ne peut pas oublier que, s'il l'enlève, le 30 \$, il faut qu'il me donne 3 140 313 \$ parce que, moi, je dois payer quand même les compagnies qui font du transport en commun, les CIT. Il faut bien le comprendre. Ça veut dire qu'il irait au fonds de suppléance pour une compensation. On se comprend clairement, là? C'est pour ça que ce n'est pas à nous à prendre la décision, il faut le mettre au courant de toutes les implications.

Le Président (M. Lachance): Donc, il y a de l'espoir.

M. Chevette: Là où il y a de la vie, il y a de l'espoir, et derrière cette table il y a de la vie.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, je suis content de voir que le philosophe ministre est optimiste.

M. Chevette: Mais je suis moins bien accoté que vous, je n'ai pas de doctorat.

Des voix: Ha, ha, ha!

Réaménagement du rond-point de l'Acadie, à Montréal

M. Bordeleau: Je voudrais revenir sur un autre point du plan de transport de Montréal. On le fait un petit peu en intercalant d'autres collègues, là, mais je pense que je veux quand même l'aborder, on a le temps de le faire, le rond-point de l'Acadie. Je pêche un peu pour ma paroisse parce que c'est effectivement dans le comté de l'Acadie. Alors, vous savez que le Marché central à Montréal est un des seuls endroits, disons, où il y a un espace très important à développer, qui existe en plein coeur de Montréal, à la jonction de toutes les routes principales, l'autoroute Métropolitaine, Décarie, l'autoroute des Laurentides. C'est un secteur qui est absolument exceptionnel et qui n'existe pas, là... À part d'autres secteurs de ville Saint-Laurent aussi qui sont très bien situés, où on fait plus de développement industriel, le Marché central, c'est plus au niveau des commerces qu'on le développe, des commerces de grande surface.

Quand on parle du Marché central, on ne parle pas seulement du terrain comme tel qui était connu comme le Marché central anciennement, mais on fait référence à tout ce qui existe à l'est de l'autoroute des Laurentides parce qu'il y a une partie importante aussi qui est déjà développée entre l'autoroute des Laurentides et le boulevard de l'Acadie, qui sert, au fond, à des entreprises, à des petites industries. Il y a le Marché central, et on vient d'ouvrir un viaduc qui permet d'avoir accès à tout ce qui est industriel aussi. Je pense à ce qu'on appelle la Cité de la mode qui est développée au nord du Métropolitain jusqu'à la rue Sauvé. Alors, il y a un secteur excessivement important qui est en développement et qui comprend ces trois sous-secteurs-là, si on veut.

Comme je vous dis, là, ça a un caractère assez exceptionnel d'avoir la possibilité de développer ces terrains-là présentement. On a eu des problèmes au cours des dernières années, que tout le monde a connus, la question des Soeurs qui étaient propriétaires, avec toutes sortes de problèmes de gestion...

M. Chevette: ...une sorte de notaire. Ha, ha, ha!
• (16 h 30) •

M. Bordeleau: Une sorte de notaire, oui, exactement. Alors, le problème est maintenant réglé, les mesures ont été prises pour que le développement puisse continuer. Ça a été, de fait, paralysé durant plus de deux ans, et là il y a une société qui est créée, qui a pour mandat de développer ce secteur-là, et la demande se fait croissante. Il y a beaucoup, beaucoup de développement qui se fait, il y a beaucoup d'achalandage aussi qui se fait. Alors, évidemment, le problème du viaduc de l'Acadie, du rond-point l'Acadie, est crucial là-dedans. Actuellement, bien, c'est déjà saturé et non fonctionnel depuis plusieurs années, mais, avec l'accroissement qui est prévu dans les quelques années qui viennent — on parle dans les deux ou trois prochaines années — ça va être pratiquement une croissance très, très rapide à ce niveau-là. Le problème du rond-point prend beaucoup d'importance. Bon.

Dans la programmation que vous avez rendue publique, vous prévoyez des investissements de 43 millions répartis: en 2000-2001, 8 millions; en 2001-2002, 17 millions; et, en 2002-2003, 18 millions. Est-ce que vous pourriez nous décrire rapidement, d'abord, s'il y a des investissements qui ont déjà été faits sur cette problématique-là du rond-point de l'Acadie antérieurement et aussi qu'est-ce qui va se faire concrètement cet été, l'année prochaine et l'année après?

M. Chevette: Ce projet, bien, c'est-à-dire une partie, en tout cas, des projets dont vous parlez sur le rond-point l'Acadie et toute la question du Marché central, ça fait partie d'une entente qui est négociée, en passant. Elle est négociée, les négociations sont terminées. Il nous reste à signer avec la ville de Montréal, d'ici une quinzaine de jours, une entente de 115 millions de dollars, et ça fait partie exactement de cette entente pour une participation financière conjointe. Je pense que les plans et devis en ce qui regarde le rond-point l'Acadie sont en train d'être donnés à des professionnels. Le contrat a été attribué la semaine dernière ou il y a 15 jours. Je sais que c'est assez récent.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y aura possibilité d'avoir le dépôt de ce contrat-là aussitôt qu'il sera signé?

M. Chevette: Oui, sûrement. Certainement. Qui l'a obtenu? Juste un instant.

(Consultation)

M. Chevette: Dessau, Soprin et SNC, nous dit-on, et on le fera connaître, c'est public. Mais je dois vous dire que ça fait partie de cette entente-là, et on donnera plus de détails avec la ville de Montréal d'ici une quinzaine. Ça fera partie de la programmation. À ce moment-là, je vous donnerai la programmation des cinq ans ou des...

M. Bordeleau: Ça, c'est sur trois ans.

M. Chevette: C'est trois ou cinq ans?

M. Bordeleau: C'est sur trois ans, la programmation.

M. Chevette: C'est sur trois ans. C'est ça. On vous donnera la programmation complète sur trois ans avec la ville.

M. Bordeleau: O.K. Antérieurement, disons, est-ce qu'il y a des études qui ont été faites? Il y a sûrement des études qui ont été faites au ministère sur... Avant d'en arriver à faire un appel pour le contrat auquel vous avez fait référence, il y a des études qui ont été...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Bon. Il y a possibilité d'avoir ces études?

M. Chevette: Et on les a incorporées. Nous, on les a incorporées globalement, c'est avec la ville. La ville et nous, on a fait des études conjointes. Comme on a fait sur Cavendish puis où on demandait à M. Libman, comme maire de Côte-Saint-Luc, de participer à une étude conjointe, on a fait ça avec la ville de Montréal pour ce qui est du rond-point l'Acadie. Les professionnels sont choisis, l'argent est là. Même, on l'a incorporé, si vous avez remarqué, à l'annonce du plan de développement de Montréal même si c'était sur le territoire de la ville de Montréal, et on va signer l'entente et dévoiler le contenu de tous les projets qui sont inclus dans cette programmation comprise dans cette entente. D'ici 15 jours, d'après moi, ça devrait être fait, parce qu'on devait le faire ce vendredi-ci, mais, pour des raisons incontrôlables, on a dû le remettre d'une semaine ou de 15 jours au max.

M. Bordeleau: Le 115 millions, l'entente avec la ville de Montréal, ça se partage comment, ça, au niveau du financement entre la ville et le gouvernement?

M. Chevette: Le rond-point l'Acadie, le ministère y met 43 millions et la ville, 12 millions.

M. Bordeleau: Puis vous avez fait référence à 115 millions. Ça veut dire quoi, ça, là?

M. Chevette: Ah non! Ça... Sur le 115 millions?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Ah, ça, ce n'est que le rond-point l'Acadie. La ville de Montréal met 54 millions puis, nous autres, on met 115 millions. Ça donne des travaux de 169 millions.

M. Bordeleau: Vous mettez 115 millions puis la ville de Montréal met...

M. Chevette: 54 millions.

M. Bordeleau: Mais ce qui est programmé ici, c'est 43 millions.

M. Chevette: Non, non. Ça, c'est pour l'Acadie seulement.

M. Bordeleau: Non, non, mais je parle du rond-point l'Acadie.

M. Chevette: Ah non. Je vous parlais de l'entente globale.

M. Bordeleau: Ah, c'est une entente qui dépasse le rond-point l'Acadie. O.K. Et puis à quoi on peut s'attendre...

M. Chevette: Pour ce qui est de Montréal, là, le plan d'action conjoint ville de Montréal-ministère, je vous le donne, c'est à la page 70 du plan de déplacement *Pour une décongestion durable*. C'est: raccordement des boulevards Cavendish nord-sud et Royalmount; réaménagement du rond-point l'Acadie; réfection du corridor Décarie, qui commence cet été; aménagement de la bretelle de la A-15 à la rue Cabot; aménagement du raccordement de la A-40 au boulevard Gouin; il y a quelques autres petits projets.

M. Bordeleau: En 2000-2001, vous mettez 8 millions. Ça veut dire que, cette année, à quoi on peut s'attendre comme travaux? Il y a des choses qui vont se faire, là?

M. Chevette: C'est surtout Décarie, cet été, les priorités? Ne grouillez pas 30 secondes.

(Consultation)

M. Chevette: Bon, c'est ça. Cette année, on met 23 millions; en 2001-2002, 37 millions; en 2002-2003, 31 millions; et, en 2003-2004, 22 millions.

M. Bordeleau: Là, vous parlez de Décarie. C'est ça?

M. Chevette: Non, non, je parle pour l'ensemble.

M. Bordeleau: L'ensemble. O.K.

M. Chevette: Je vous donne un exemple, prenons l'Acadie. C'est 8 millions cette année, 17 millions l'an prochain et 18 millions en 2002-2003. C'est sur trois ans, vous avez raison.

M. Bordeleau: La question que je vous posais, c'est: Le 8 millions de cet été, c'est quoi qui est prévu concrètement?

M. Chevette: Ah, la nature des 8 millions? Ça, je ne saurais vous dire. Avez-vous la fiche technique ici? Je vais vous la trouver puis je vais vous la donner.

Une voix: On n'a pas la fiche technique ici.

M. Chevette: On va vous la faire parvenir. On me dit qu'on ne l'a pas en disponibilité tout de suite.

M. Bordeleau: Mais il y a des travaux qui vont se faire cet été sur le terrain?

M. Chevette: Cet été, 8 millions.

M. Bordeleau: Sur le terrain, des travaux qui commencent cet été au rond-point?

M. Chevette: Pour l'année fiscale 2000-2001, c'est 8 millions.

M. Bordeleau: Oui, oui, mais ça veut dire cet été. O.K. Ça veut dire cet été, à ce moment-là.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Bon. Alors, effectivement, je pense que la programmation est quand même assez serrée. C'était une nécessité qui était urgente, et, bon, je ne peux que m'en réjouir, là. Je pense que ça va donner un bon coup de pouce au développement de tout le secteur, parce que c'était actuellement une entrave importante au développement du secteur du Marché central. Alors, je vous remercie.

Maintenant, M. le ministre, si vous permettez, comme on est jeudi, il y a beaucoup de collègues qui ne seront pas ici demain. On passerait peut-être à certaines questions regardant plus les infrastructures routières un peu partout, quitte à revenir par la suite à d'autres questions sur le plan de transport de Montréal. Alors, je vais laisser la parole à mes collègues pour aborder des questions plus régionales.

Aide financière au réseau routier local

Maintenant, j'aurais peut-être juste une question générale, pour bien se comprendre, à poser à ce niveau-là. Je ne suis pas familier autant que mes collègues le sont avec les questions de réseau local, mais on a un montant dans le budget de 66 millions qui est inscrit. On a voté dans les crédits supplémentaires 51 millions. Ça veut dire qu'il y a un total — puis ça, vous nous avez expliqué que c'était un devancement qui était voté en 1999-2000 mais qui servirait en 2000-2001 — pour le réseau local de 117 millions.

M. Chevette: C'est ça. 51 millions sont déjà rendus par des lettres d'engagement formel parce que, même si, pour nous autres, c'était l'année fiscale de l'an passé, pour les municipalités, ça ne change rien, et ça nous permettait, nous, de devancer le paiement.

M. Bordeleau: C'est ça. Maintenant, ce que j'aimerais savoir sur le 117 millions, ce que j'ai compris, moi, c'est que ça recouvre des transferts aux municipalités, ça recouvre une certaine enveloppe qui serait réservée pour les ponts, ça recouvre l'enveloppe qui est distribuée aux députés et aussi un discrétionnaire du ministre. Ça, ça totaliserait 117 millions. J'aimerais savoir c'est quoi exactement, le montant attribué à ces quatre enveloppes-là.

M. Chevette: À chacune?

M. Bordeleau: Le transfert, l'enveloppe des députés, le discrétionnaire et les ponts.

M. Chevette: O.K. On va vous le donner dans quelques minutes. L'enveloppe des députés est de combien?

Une voix: ...

M. Chevrette: 12 millions? Le transfert aux municipalités qu'on a fait: 87 millions. Aide à l'entretien, volet municipal: 85 640 000 \$ en 1998, 85 630 000 \$ en 1999, 85 400 000 \$ en 2000. Donc, le vrai chiffre, pour répondre à votre question, pour 2000: 85 400 000 \$. Là, il y a quelques petits programmes, axes à double vocation, 800 000 \$, passages à niveau, 1,3 million, pour un total global de 87,5 millions de dollars.

• (16 h 40) •

Aide à l'amélioration, maintenant. Enveloppe des députés: 12 millions comme par les années passées, 1998, 1999, 2000. Enveloppe des ministres: 3 millions, c'est-à-dire qu'il y a 3 millions pour ajuster certains petits projets qui ne s'accrocheraient pas et qui ordinairement font l'envie des députés. Parachèvement: 6,7 millions.

M. Bordeleau: Ça compte pour quoi, ça, ces 6 millions?

M. Chevrette: Du parachèvement. C'est des projets qui ont été enclenchés puis dont il faut payer... Même s'ils ont été bien souvent réalisés, c'est du financement qu'on donnait sur deux ans ou trois ans à certains projets. Amélioration de la sécurité aux passages à niveau: 300 000 \$. Sous-total, donc, de 22 millions pour l'aide à l'amélioration. Donc, 87,5 millions et 22 millions.

Maintenant, troisième volet, aide à la réfection des ponts, 8 millions. Donc, si vous comptez le 87,5 millions, le 22 millions et le 8 millions, vous arrivez à 117,5 millions.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, le 12 millions, c'est distribué à partir de quels critères, ça, exactement selon les comtés?

M. Chevrette: On va vous les donner, puis je pense qu'il vaudrait peut-être la peine, si on est capable de les distribuer... Il y a une fiche qu'on a préparée parce que ça nous est demandé, ça, puis c'est des critères connus quand on l'explique à chacun mais pas connus peut-être de ce qu'on appelle le grand public. Donc, il y a le kilométrage du réseau local, 1 et 2, déjà municipal, il y a le kilométrage du réseau local, mais 1 et 2 transférés, il y a l'indice de la compensation de l'entretien d'été à la suite d'une évaluation de la qualité du réseau local — ils appellent ça une moyenne CEP — et il y a le coût moyen au kilométrage pour l'amélioration de routes locales. On pourrait la distribuer, cette feuille-là, et, au besoin...

M. Bordeleau: Si je comprends bien, l'attribution, à ce moment-là, de cette enveloppe-là se fait de façon assez mécanique, avec des critères qui sont...

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Pour le 12 millions?

M. Chevrette: Exact. C'est pour ça, par exemple, qu'un député comme Mme Bélanger, de Mégantic-Compton, qui a un grand territoire avec plusieurs paroisses, Gendron, de l'Abitibi, les gens de la Grande-Côte ou de la Basse-Côte... Ça dépend du nombre de municipalités, ça dépend d'une foule de facteurs. On l'a par comté. Ça varie. Le plus haut, je crois que c'est 581 000 \$. C'est même un député de l'opposition, c'est M. MacMillan. Puis après ça il y a l'Abitibi. Il y a des gens à 300 000 \$, 400 000 \$...

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir le dépôt de cette liste-là?

M. Chevrette: Sur l'ensemble?

M. Bordeleau: Sur l'ensemble.

M. Chevrette: Je n'ai pas d'objection, moi.

M. Bordeleau: Puis est-ce qu'il y aurait possibilité aussi d'avoir le dépôt du partage du 3 millions discrétionnaire qui est donné, à ce moment-là, à certains comtés, pour avoir un portrait complet global?

M. Chevrette: Ça, c'est rattaché à des projets. Je ne peux jamais savoir avant que la...

M. Bordeleau: Non, mais l'an dernier.

M. Chevrette: Ah, de l'an dernier? On va le regarder.

M. Bordeleau: L'an dernier, en 1999-2000, le 3 millions a été réparti dans quels comtés? Alors, en ayant les deux, on a une vue globale.

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Je comprends que l'autre est plus discrétionnaire, là, parce que ça dépend des représentations, etc., mais ça nous donnerait un portrait complet. Alors, j'apprécierais que ce soit déposé, à ce moment-là, ici, à la commission. Ça va? O.K. Alors, je vais laisser la parole à mes collègues pour les aspects plus particuliers.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Mégantic-Compton, qui connaît bien ces programmes-là.

Mme Bélanger: Oui. Avec le nombre de kilomètres que Mégantic-Compton a, c'est évident qu'on connaît bien ces programmes-là. Encore cette année, on vient faire le pèlerinage. Cette année, j'ai moins de dossiers très, très prioritaires, mais il y en a un qui traîne depuis très longtemps. Alors, je peux vous dire que j'envie mes collègues quand ils parlent de prolongement d'autoroutes alors que, moi, j'ai des routes connectrices qui ne sont pas encore asphaltées. Ce sont des routes intermunicipales qui

n'ont... Je parle, entre autres, du rang 9 qui relie une partie de la MRC de Coaticook à la ville de Coaticook où cette population doit se rendre pour recevoir tous les services, à la ville de Coaticook.

Réfection de la route 112 entre Notre-Dame-des-Bois et Woburn

Mais je vais revenir sur ce dossier-là tout à l'heure parce que, là, j'aimerais vous parler de la route 112, entre Notre-Dame-des-Bois et Woburn, qui a fait l'objet d'une étude d'opportunité par le chef de service, M. Jean-Marc Thivierge, en 1998, puis cette étude a confirmé que cette route est affectée par les cycles de gel et de dégel à un tel point que la pose d'une couche d'usure ne représenterait plus une solution acceptable pour corriger la situation. Alors, à la suite de cette constatation, la Direction territoriale s'est engagée à inclure dans la programmation triennale des travaux de décohésionnement sur une longueur de 10,5 km.

L'an passé, une partie de ces travaux a été exécutée, et, cette année, à mon grand désarroi, il n'y a rien dans ma programmation qui est inscrit pour poursuivre ces travaux-là alors que la population s'attendait, cette année, à ce qu'un 4,8 km des travaux de décohésionnement soit exécuté. Et ce projet, il est prêt, puisqu'il porte le numéro 21-6100-9709.

M. Chevette: Ça ressemble au numéro que j'ai.

Mme Bélanger: Ça ressemble au numéro que vous avez? Ha, ha, ha! Et ça coûterait 620 000 \$.

M. Chevette: C'est exactement le chiffre que j'ai.

Mme Bélanger: Comme le coût de ce projet pourrait être réparti sur 15 ans, étant donné les fonds spéciaux, est-ce que le ministre pourrait approuver la réalisation de ce projet? D'ailleurs, j'ai une résolution de la municipalité de Notre-Dame-des-Bois qui a aussi l'appui de la MRC, de la municipalité de Woburn, de La Patrie, puis là elles demandent: «Le conseil municipal de Notre-Dame-des-Bois demande au ministère des Transports de respecter son engagement et de continuer à l'été 2000 les travaux commencés sur la route 212», parce que c'est très urgent. Il y a beaucoup de transport lourd qui vient des États-Unis, qui passe par cette route, et je pense que ce serait très urgent qu'on poursuive ces travaux cette année.

M. Chevette: Vous étiez ici, je pense, tantôt quand j'ai annoncé que je n'annoncerai pas tout de suite, que j'avais retardé un peu ma prise de décision quant aux programmations annuelles. C'est des choses que je veux revoir, justement, parce que, suite à l'envoi puis aux réactions qu'on a eues, eh bien, je pense qu'il y a des choses, en tout cas, qui m'apparaissent plausibles, puis je préfère garder cette possibilité de revoir des dossiers. J'aurais pu l'annoncer vite, mais je pense qu'on peut corriger des choses véritablement. J'ai demandé à des

équipes... Même mon collègue, lui, il fait son bout de chemin demain après-midi pour tous les dossiers de l'Est, et, moi, sur la fin de l'après-midi, je ferai les dossiers de l'Ouest pour essayer de voir si on ne peut pas apporter des correctifs. Mais il est vrai, dans ce cas précis, que c'est une amélioration. Donc, si c'est sur 15 ans, c'est un appel au Fonds routier, donc c'est de l'immobilisation. Je vais le regarder sous cet angle-là.

Mme Bélanger: Alors, on peut espérer que ce 4,8 km pourra être exécuté cette année, en l'an 2000.

M. Chevette: Là où il y a de la vie, il y a de l'espoir. Je m'aperçois que vous êtes très vivante.

Des voix: Ha, ha, ha!

Travaux dans le rang 9 entre East Hereford et Coaticook

Mme Bélanger: Bon. Alors, je reviens avec mon dossier du Chemin du rang 9 encore.

M. Chevette: Je l'ai, votre rang 9, devant moi ici.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Parce que, en vous voyant, j'ai des fiches techniques qui sont arrivées comme par enchantement.

Mme Bélanger: Alors, est-ce que j'ai «rang 9» écrit dans le visage?

M. Chevette: Non, non. C'est un rang 9 neuf. Ha, ha, ha!

• (16 h 50) •

Mme Bélanger: Alors, ça fait longtemps, ça fait depuis que je suis députée qu'on en parle, mais je peux avouer qu'il y a eu beaucoup de travaux de faits sur cette route-là, puisqu'il y avait 30 km à faire et qu'il reste 3,5 km. J'ai reçu une lettre ce matin parce que la municipalité d'East Hereford a su que ce n'était pas dans la programmation encore cette année, et j'aimerais vous lire, là, le désarroi de ces gens-là: «Depuis 1980, et nous dirions même au-delà, tout a été dit et redit sur le rang 9, cette route de 30 km entre East Hereford et la ville de Coaticook. Qui n'a pas souvenir de cette promesse verbale lors de la disparition des commissions scolaires en 1968: "Chers parents, on emmène vos enfants à l'école secondaire de Coaticook, mais on va leur construire un beau chemin en asphalte"»?

M. Chevette: En quelle année, ça?

Mme Bélanger: En 1968.

M. Chevette: Ce n'était pas loin avant votre arrivée.

Mme Bélanger: C'était bien avant mon arrivée.

M. Chevette: Non, non. Je parle du Parti libéral.

M. Bordeleau: Mais c'était là entre 1976 et 1984.

Mme Bélanger: Mais c'est depuis 1980 qu'on...

M. Chevette: C'était la fin du régime de l'Union nationale.

Mme Bélanger: Alors: «Des écrits, des promesses que cette route devait être terminée, toutes les années y ont passé. Nous voilà encore en 2000 dans les trous et dans la boue. Quel cauchemar! En 1999, une lueur d'espoir, le ministère des Transports refait un tronçon de 2,5 km et nous assure que, dans la programmation, les 3,5 km restants le seront en 2000. C'est la lumière au bout du tunnel. Mais, voilà, nous venons d'apprendre que la programmation est modifiée et que nous serons encore relégués aux oubliettes. Et pour combien de temps?

«Mme la députée, la situation est invivable, le chemin n'est qu'un immense nid de poule et l'on ne sait trop où passer. Il n'y a plus de gravier sur la route. Alors, à quoi bon niveler? Deux jours après, c'est encore plein de trous. Les citoyens et les citoyennes d'East Hereford qui doivent se rendre à Coaticook régulièrement et plusieurs fois par semaine pour obtenir leurs services en ont assez. Nous vous supplions d'intercéder auprès du ministère des Transports, en l'occurrence le ministre des Transports, M. Chevette, pour que la programmation soit respectée telle qu'elle avait été planifiée. Nous n'osons croire qu'une troisième génération se verra encore réciter par d'autres ministres toute une kyrielle de promesses.»

Puis, quand elle parle d'une génération, j'ai ici une lettre d'une petite fille qui était en secondaire III, lettre écrite en 1992, qui demandait à M. Robert Middlemiss, à ce moment-là, de faire la route parce que sa mère s'était plainte qu'elle avait voyagé en autobus scolaire pour aller à Coaticook. C'était à son tour, et elle espérait que ses enfants ne voyageraient pas dans une route semblable. Bien, malheureusement, la petite fille, là, elle est à la veille d'avoir des enfants qui vont aller à l'école aussi et la route n'est pas terminée. Alors, ce que je vous demande, M. le ministre, c'est: Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, étant donné qu'on n'aura pas de travaux qui vont se faire cette année — tout est prêt — qu'on aille en soumissions à l'automne pour commencer les travaux très tôt le printemps prochain et peut-être finir dans l'année, mais, si pas possible de finir dans l'année, de faire l'asphalte en 2002, ce qui donnerait un espoir extraordinaire aux gens de cette région-là, étant donné que M. Léonard, votre prédécesseur, avait dit que c'était en 1998? M. Brassard est venu ensuite, il avait dit 1999, là, 2000, puis on est rendu à 2002. Alors, est-ce qu'avec vous on peut espérer que le rang 9 soit terminé à la fin de 2001, au printemps de 2002 pour l'asphalte?

M. Chevette: Votre proposition m'apparaît extrêmement intéressante, et je veux vous donner une réponse d'ici maximum 15 jours. Mais ça m'apparaît une approche de compromis raisonnable que ce soit un seul contrat indiquant le début et la fin potentielle.

Mme Bélanger: Exact. Alors, c'est possible que ça se fasse?

M. Chevette: Oui, madame.

Mme Bélanger: Alors, je vous remercie beaucoup, M. le ministre. Je vais me contenter de ces deux projets-là pour cette année.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Bélanger: Et je viendrai faire mon pèlerinage l'année prochaine pour d'autres choses.

M. Chevette: Dites-moi pas que je suis sauvé!

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Avenir du corridor réservé pour la construction de l'autoroute 40 entre Québec et Saint-Augustin-de-Desmaures

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, M. le ministre, c'est concernant le dépôt du plan de transport de la région de Québec qui, je pense, a été très bien reçu, règle générale, puis une des choses dans le plan de transport, un des points dont on ne parle pas souvent puis que je trouve que ça va être la clé probablement du développement futur, c'est la table de concertation, genre de comité où tous les représentants des différents modes de transport seront représentés afin d'assurer un développement dans ces différents modes de transport là qui soit cohérent avec le milieu, avec l'environnement. Ça, on n'en parle pas souvent, mais je trouve, moi, que c'est un des points qui sont très, très importants dans le plan de transport.

Mais ma question particulièrement, c'est concernant la 40. On sait que la 40, si on part de l'est en allant vers l'ouest jusqu'à Henri-IV, c'est fait depuis environ 30 ans. Alors, le tracé était prévu pour continuer, passer près de l'aéroport et aller rejoindre la 40 à peu près à Saint-Augustin, aux environs de la 367, puis ça, la voie est toujours réservée depuis 30 ans et, depuis 30 ans, en termes de développement résidentiel, ça s'est beaucoup développé. Alors, je pense que ça va devenir de plus en plus difficile de continuer cette portion d'autoroute là.

Alors là vous investissez sur Henri-IV entre justement Charest, la 440 et la 73. Ça, ça va être bien. Ça va, je pense, alléger quand même le trafic qui se dirige vers les ponts. Mais on sait très bien que, si la 40

continuait, il y a beaucoup de trafic, particulièrement le trafic lourd, peut-être, qui utiliserait davantage la 40 pour se diriger vers Montréal et puis que ça diminuerait aussi automatiquement le trafic sur les ponts, particulièrement aux heures de pointe. Bon.

Là, il n'y a rien dans le plan de transport concernant ce bout d'autoroute là. Est-ce que vous avez quand même des prévisions relativement à l'aménagement de ce bout de route là? Parce qu'on sait maintenant que L'Ancienne-Lorette, ça s'est développé davantage. Je pense que, de moins en moins, on coupe des villes en deux avec des routes, maintenant. Alors, j'aimerais un peu avoir vos prévisions relativement à ce bout de 40 là présentement.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Dans le plan de transport, j'en fais mention. C'est sûr que je n'ai pas annoncé la continuité de l'autoroute 40, soit Félix-Leclerc, mais, dans toute l'analyse des solutions à apporter pour tout le corridor des autoroutes Henri-IV et Félix-Leclerc, dans l'étude, nous, on a fait le diagnostic de la problématique. Mais maintenant comment corriger les situations en même temps de cette étude-là? Les gens vont me faire une recommandation à l'effet de qu'est-ce qui arrive avec le prolongement de la 40 ou de l'autoroute Félix-Leclerc, vous avez raison.

Tout à l'heure, vous avez dit que ça faisait 30 ans qu'on avait le corridor. Moi, on m'a dit que ça faisait 40 ans que ce corridor-là existait. On ne s'obstinera pas pour 10 ans, vous savez, mais, moi, c'était vraiment mon intention de dire: Qu'est-ce qu'on fait avec ce corridor-là? Est-ce qu'on va encore le garder 40 ans pour rien? Est-ce que nous en avons vraiment besoin? Si oui, on va faire quelque chose, sinon on fera autre chose. Donc, d'ici la prochaine année, on pourra décider, en tout cas, qu'est-ce qu'il advient de ce corridor. Est-ce qu'on prolonge? En tout cas, je verrai. Ça va faire partie de l'étude de solutions sur la problématique de l'autoroute Félix-Leclerc. Et, je vais vous dire, c'est la première fois vraiment qu'on va analyser l'avenir de ce corridor-là.

• (17 heures) •

M. Côté (La Peltrie): Parce que, présentement, la portion de la 40, Charest Ouest, entre, je dirais, Jean-Gauvin, sortie Cap-Rouge, et Henri-IV, c'est très, très congestionné, puis de plus en plus c'est congestionné, maintenant. Donc, ça aussi, c'est un élément qu'il va falloir considérer assez rapidement, comment alléger également ce bout-là aussi. Là, vous me dites qu'il y a des études qui vont se faire en vue de quelle décision prendre. Alors, je souhaite que ça se fasse au cours des... Deux prochaines années, vous dites? Quelque chose de même? Non?

M. Baril (Arthabaska): Non, d'ici un an. Ça va se faire durant l'année qui vient.

M. Côté (La Peltrie): L'année qui vient?

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, l'étude, là. Avec les aménagements qu'on va faire sur l'autoroute

Henri-IV et sur Félix-Leclerc, suite à ces aménagements-là, on va en même temps étudier quel impact ils auront sur Félix-Leclerc, et c'est dans cette étude-là qu'on va faire durant le courant de l'année qu'on aura des résultats.

M. Côté (La Peltrie): Très bien. Merci.

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

Réfection de la route 116 pour un projet-pilote de trains routiers

M. Vallières: Oui. Merci, M. le Président. Je veux reprendre un peu aujourd'hui, sans refaire l'argumentation que j'ai fait valoir au ministre lors des crédits supplémentaires 1999-2000, sur la possibilité de procéder peut-être à une expérience de nature pilote pour qu'on puisse introduire des trains routiers sur la route 116, et qu'on puisse par la suite avoir accès à l'autoroute 55, et ensuite à la 10 pour Montréal, ce qui permettrait, dans les régions de l'Estrie et des Bois-Francs, également du Centre-du-Québec, un, de profiter d'un transport qui correspond aux besoins modernes. Comme j'expliquais au ministre, à partir du moment où on a des grands dans le domaine, dans différentes entreprises, qu'on veut les garder chez nous, qu'on veut qu'ils progressent chez nous, il faut aussi leur fournir les moyens de faire en sorte que leurs produits puissent utiliser les moyens modernes de transport, et il apparaît que des entreprises comme Cascades, Magnola ou JM Asbestos dans l'amiante et autres en ont besoin. De même, pour l'implantation éventuelle d'entreprises, je pense que ce serait important.

J'aimerais que le ministre aujourd'hui nous indique — parce que le projet dont je lui parle est évidemment intimement lié à la réfection de la route 116 sur une section d'environ 4,5 km, de mémoire, dans la municipalité de Danville — où on en est dans le projet, et si on est en mesure de nous faire part d'un échéancier, et où est-ce qu'il figure dans la programmation actuelle. C'est probablement dans la programmation des grands travaux.

M. Baril (Arthabaska): Si le député me permet, d'abord, pour ce qui est des trains routiers, j'ai été associé grandement à cette problématique parce qu'il y avait une usine qui était à Victoriaville — c'est Emballages Victo — et qui avait l'intention de déplacer sa fabrication à Drummondville, ce qu'elle a fait d'ailleurs ou est en voie de faire, et, avec les intervenants économiques de la région des Bois-Francs, j'avais... On s'est rencontrés à quelques reprises, avec des représentants du ministère des Transports, pour voir comment on pourrait solutionner leurs besoins. C'est sur la longueur des trains routiers, parce que Emballages Victo transporte du carton. Ça, c'est léger, ce n'est pas pesant, donc ils veulent étirer ça sur la longueur. La réglementation dit que tu peux utiliser je ne me rappelle plus les longueurs, là, mais seulement sur des autoroutes. Et, comme la 955 n'est pas reconnue comme

une autoroute, puisqu'elle est juste à deux voies, ça créait quand même une certaine problématique, d'autant plus que ces trains routiers là ne peuvent circuler durant l'hiver sur aucune autoroute au Québec à cause des dangers. Donc, c'était pour une période assez précise, de tard le printemps à tôt l'automne. Je pense même que, passé septembre, ils n'ont plus le droit de circuler sur aucune autoroute.

Suite aux rencontres qu'il y a eu chez nous avec des transporteurs, des compagnies, le ministère avait suggéré justement, oui, de faire un genre de projet-pilote pour répondre aux besoins des gens chez nous. On avait proposé d'établir — je ne sais pas si c'est le bon terme — des lieux de transbordement le long de la 20 pour satisfaire ou répondre aux besoins, mais c'est le milieu même qui n'a pas retenu ces propositions-là parce que, d'abord, l'achalandage n'était pas assez important et qu'il y a déjà un lieu de transbordement le long de la 20 à Sainte-Eulalie, que les camionneurs se sont établi eux-mêmes. Donc, ce projet-là a été laissé de côté, je dois dire, par le milieu. Vu qu'il n'a pas eu de suite, le ministère des Transports n'y a pas donné de suite non plus.

Maintenant, pour ce qui est de la 116, c'est en 1993, je pense, que la diminution des crédits avait empêché de reconstruire cette partie de route, et maintenant c'est toujours sur la programmation. Et, lorsque nous aurons des crédits, bien, on sera en mesure de pouvoir réaliser cette autre partie de route là.

Il y a également — je sais que le député de Richmond connaît très bien le coin — la route qui est entre Saint-Albert et Warwick, qui débouche sur la 116, qui est un lien quand même important pour autant Kingsey Falls que Danville, qui s'en vient aussi avec Magnola, et j'ai demandé aux fonctionnaires de me préparer une modification, une amélioration importante à cette route parce qu'il y a quand même un achalandage important, et on me dit que, lorsque les camions se rencontrent, il ne faut pas que les gars aient les mains sur leur miroir, parce qu'il y a danger de perdre leurs gants...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Donc, c'est quand même assez étroit. Mais, je le répète, il y a un achalandage important, et ce rang débouche directement sur la 955. Donc, il y a des plans. On présentera des projets sous peu pour voir comment on peut améliorer ce rang, mais dans l'axe même du rang. Vous savez qu'il y a des belles terres agricoles, et on n'ira pas s'étendre dans les terres agricoles trop loin parce que c'est un bien précieux pour moi comme, je suis certain, pour vous aussi.

M. Vallières: Oui. Alors, M. le Président, c'est sûr, quand j'entends le ministre nous parler du lien entre la 116 et la 955 en utilisant le chemin Saint-Albert, que ça fait partie des priorités aussi de celui qui vous parle. Donc, toute action dans cette direction est la bienvenue, d'autant plus que ça complète un réseau. Là, il y a des investissements majeurs qui ont été faits sur la 116, il en

reste quelques-uns à faire. On parle environ de 4 à 5 millions sur le tronçon auquel on vient de faire allusion. Ça me paraît important d'indiquer au ministre qu'en termes de complément au réseau il y en a tellement eu de mis sur cette route-là que, cette section-là, c'est important de la préviser.

Je comprends qu'actuellement il y a des choses qui se passent au niveau technique. Je pense qu'on est en train de procéder aux expropriations, etc. Donc, je veux peut-être à ce moment-ci remercier le ministre du suivi qu'il fait sur ce dossier-là et revenir sur la question des trains routiers, puisque j'indiquais au ministre des Transports dernièrement en commission qu'on a même Cascades, l'entreprise, qui a offert une contribution financière pour permettre qu'on puisse utiliser cette section de la 116 qui donne accès, faut-il le rappeler, à la 55 à la hauteur de Richmond, qui est une route qui, je pense, pourrait être facilement accessible par train routier pour avoir accès à la 10, qui est une route à quatre voies, et ensuite à Montréal. Donc, je pense que le ministre des Transports, lors des crédits supplémentaires, avait vraiment entrouvert une possibilité pour qu'on regarde la capacité qu'on aurait de doter ce secteur-là d'infrastructures routières et des aménagements requis.

Projet d'implantation d'un parc industriel ferroviaire à Richmond

Et en même temps ça me permet de soulever ici, M. le Président, un nouveau dossier qui correspond bien à cette volonté de doter le milieu d'outils qui vont permettre son développement, la création d'emplois. Il y a un projet d'implantation d'un parc industriel ferroviaire qui serait basé sur un concept multimodal et qui pourrait s'implanter dans la ville de Richmond. Un projet a été déposé récemment par l'entreprise de chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique Québec. Ça, je pense que c'est un ajout qui peut être très intéressant parce que, un, ça élimine beaucoup de trafic lourd sur nos routes, donc ça contribue largement à les protéger, ça crée de l'emploi, c'est structurant pour le milieu, et la réalisation du projet évidemment permettrait d'avoir un effet significatif pour toutes les entreprises manufacturières de la grande région de l'Estrie, des Bois-Francs, de même que de Drummondville. Alors, j'espère que le ministre ou les ministres pourront regarder ça avec beaucoup d'attention.

M. Chevrette: Est-ce que le plan financier est fait?

M. Vallières: Pardon?

M. Chevrette: Est-ce que le promoteur a commencé à élaborer son plan?

M. Vallières: Oui. Il reste quelques consultations à effectuer par la ville de Richmond au niveau des impacts parce qu'on sait qu'il y a une section de la voie ferrée qui avait été utilisée pour une piste cyclable. Bon, il faut voir. C'est à peine 1 km, mais ça prend une relocalisation. Ça

devrait se faire rapidement. Et il y a un dépôt de projet, M. le ministre, qui se prépare à être fait une fois que ces consultations-là vont avoir été faites auprès de la population.

• (17 h 10) •

Et ce que j'aimerais savoir du ministre aujourd'hui, c'est: Est-ce qu'on peut penser obtenir quels sont, par exemple, les critères d'évaluation, quel est le cheminement d'un pareil dossier? Les budgets — je sais que le ministre a parlé dernièrement d'implantation d'un programme à ce niveau-là — sont échelonnés sur combien d'années? Et est-ce que la demande qui est faite actuellement sur l'ensemble du territoire du Québec permet d'entrevoir qu'un projet comme celui de Richmond puisse retenir l'attention du ministère des Transports?

M. Chevette: D'abord, il est inscrit, effectivement, il est inscrit depuis avril 1999, et je pense que la réhabilitation de la voie et le réaménagement d'un embranchement que vous demandez vont suivre leur cours très sérieusement au niveau des sommes possibles à attribuer, surtout quand c'est structurant. C'est pour ça que je vous disais: Est-ce qu'ils ont terminé le montage financier? parce que plus vite le montage financier nous arrivera, plus vite il nous est possible de faire les arbitrages au niveau des différents points qu'on a devant nous.

On a eu 19 millions sur quatre ans, donc on a eu 13 projets à date de déposés. Puis, si je regarde les 13 projets, dépendant de la programmation, voyez-vous, j'ai 4 millions de disponibles pour l'année en cours, 4 millions pour 2001-2002, 4 millions pour les deux autres années aussi. Donc, il reste 12 millions à pouvoir répartir sur les 19 millions. On a déjà investi dans — comment qu'on l'appelle? — le Québec Central, et puis, aussitôt que vous avez le plan de financement, faites-nous-le savoir. C'est sûr qu'ils vont mettre une partie de la somme disponible en subventions, mais, au moins, si c'est rattaché, si c'est assez global, je vous certifie qu'on va le regarder avec un oeil très sympathique.

M. Vallières: Très bien. Évidemment, la Direction territoriale de l'Estrie va être mise très au fait du suivi de ce dossier-là.

Travaux sur la route 257 à Saint-Adrien de Ham

Peut-être une autre question, M. le Président, au ministre, qui, celle-là, concerne, un peu comme ma collègue de Mégantic-Compton tantôt, un vieux dossier — j'en parle depuis plusieurs années — qui est la route 257 dans la petite municipalité de Saint-Adrien de Ham, dans le comté de Richmond.

M. Chevette: La 257.

M. Vallières: C'est la route 257, mais elle a été remise. Elle fait partie du réseau municipal. Elle a été l'objet de plusieurs interventions, un dossier qui date de

1994, à l'époque où la réfection de cette route-là faisait partie du Programme d'infrastructures. Elle a été annulée. C'est une vieille histoire. Je ne veux pas la reprendre aujourd'hui, je l'ai reprise à chaque fois. Le problème vient du fait qu'il reste un montant assez appréciable à dépenser sur cette route-là, de l'ordre de 423 000 \$. La municipalité est vraiment à bout de souffle, ne peut plus investir. C'est une très petite municipalité.

Ce que je voudrais demander au ministre aujourd'hui, ce n'est pas nécessairement de me donner une réponse immédiate mais de pouvoir prévoir une rencontre avec les élus municipaux. On pourrait dresser un historique, indiquer là où on est rendus. Ça n'a vraiment pas d'allure, présentement. C'est que la route est arrêtée à un endroit stratégique, elle est même dangereuse pour les usagers, puis la municipalité n'a pas la capacité financière de continuer. C'est un montant qui est quand même appréciable, on en est conscients. On est conscients aussi que le ministère a mis de l'argent dedans dans le passé, mais la municipalité en a mis également. Alors, on cherche une solution puis on voudrait, dans la mesure du possible, obtenir une rencontre assez rapidement pour que tout le monde ait l'heure juste au dossier. Ce serait accompagné d'un dossier avec des photographies de la situation, etc., pour que vous preniez bien connaissance du dossier. À mon sens, on ne peut pas... On a déjà frôlé la catastrophe, des gens ont vraiment... Il y a eu des accidents importants. Il faut qu'on intervienne de façon majeure.

M. Chevette: Est-ce que c'est une route qui a été transférée en 1993?

M. Vallières: Oui.

M. Chevette: Peut-être que, dans le réseau local... Ça va être intéressant d'avoir une rencontre, effectivement, parce que, dépendamment comment se déroulera l'application dans la nouvelle société, il faut que ce soient des projets typiquement d'intérêt local. Ça, ça permet d'investir sur le réseau local, municipal, et je vais le regarder avec vous dans ce sens-là.

M. Vallières: Alors, nous sommes disponibles. On attendra de vos nouvelles pour une rencontre dans les meilleurs délais.

M. Chevette: ...par l'intermédiaire de nos cabinets, la rencontre.

Réfection du pont dans le rang 6, à Wotton

M. Vallières: Oui. M. le Président, je pense que ce sera ma dernière question, même si, comme vous le savez, j'en aurais encore plusieurs. Peut-être savoir du ministre des Transports ce qui arrive de ce qu'on appelle l'enveloppe des ponts à l'intérieur de différentes régions. On sait qu'il y a des programmations là-dessus. Les informations dont nous disposons, c'est qu'il y aurait une coupure importante qui se réaliserait. Je sais que chez nous on a un

pont pour lequel on a beaucoup de craintes par rapport à la sécurité des usagers, situé dans la municipalité de Wotton, rang 6. C'est un pont qui coûte assez cher, il y a des dépenses d'au-delà de 500 000 \$ qui sont prévisibles. Alors, je vois les yeux du ministre et je sais ce que ça veut dire, parce que l'enveloppe régionale est presque amputée de moitié quand on arrive avec un pont comme celui-là, sauf qu'il y a un mautadit problème. Puis il y en a deux, ponts. Il y en a un autre qu'on ne touche pas, puis ce n'était pas prévu de le toucher maintenant, mais, celui-là, il faut qu'on arrive à le toucher, et il était dans la programmation. Là, on m'indique qu'il n'en fait plus partie. Comment vous envisagez de solutionner ça?

M. Chevrette: Il n'en fait plus partie, puis il n'y a plus grand ponts, si vous avez remarqué, qui ont été... C'est que j'ai demandé à nos spécialistes au ministère, moi, de revoir la politique des ponts. Si les yeux m'ont arrondi, comme vous avez dit, là, c'est parce que, quand on vit dans un milieu semi-rural, semi-urbain, on comprend assez bien ce que ça veut dire, une réparation majeure sur un pont, quand t'as une population toute petite qui ne peut pas entretenir valablement un pont. Par contre, ce pont peut représenter un lien extrêmement important entre des municipalités ou un lien même économique, dans certains cas, important. Donc, je vais revoir... J'ai revu, en passant, ce n'est pas «je vais revoir». On a fini, il s'agit de figoler. Mais j'aurai une nouvelle politique à annoncer quant aux ponts. Puis, c'est assez facile à deviner, il y aura des reprises par le ministère. Donc, je verrai à ce moment-là comment on catégorise parce que je pense qu'il faut le faire, vous avez raison. J'ai assisté, par exemple, à des chicanes entre deux municipalités parce qu'elles ont la moitié du pont chacune. Une municipalité peut payer sa quote-part de la moitié du pont parce qu'ils sont 6 000, 7 000, mais, l'autre moitié, ils sont 300, 400. Ça ne fait pas tout à fait la même facture aux citoyens.

Puis on assiste ou bien à de la non-réparation alors que ça peut être très urgent au niveau de... On a une surveillance étroite, par exemple, sur le système des ponts. Ça, je dois vous dire qu'on sait quels sont les ponts qui sont sous surveillance. Sous surveillance, ça veut dire que c'est un pont qui a besoin de réfection majeure. Donc, les inspections peuvent se faire au 15 jours ou au mois, etc., alors que d'autres ponts... Ça ne veut pas dire qu'il n'arrivera rien, mais il y a des ponts qui ne nécessitent pas de surveillance parce qu'ils ont été vérifiés puis que leur capacité portante est valable pour un an au complet, deux ans.

Donc, je pense que j'ai compris assez bien le dossier pour vous dire qu'il va être temps de reprendre la politique sur les ponts, vous dire quels sont ceux qui sont repris par le gouvernement, par le ministère des Transports, ceux qui feront partie d'ententes possibles avec les municipalités et ceux qui pourraient être à la charge exclusive des municipalités. C'est dans cet angle-là que je l'ai regardé, et je vous donnerai l'information plus pointue parce que je n'ai pas ici les catégories, puis que je n'ai pas rendu public, et que je n'ai pas le décret non plus de reprise de possession. On se comprend bien? Mais je suis

convaincu que tous les députés du milieu rural vont être heureux de voir qu'il y a certains ponts qui n'étaient absolument pas à la capacité de payer des citoyens.

● (17 h 20) ●

M. Vallières: Absolument. Et, même si on est porté à réduire les charges présentement, on en échappe un de temps en temps. Comme l'an passé, dans mon comté, à Saint-Claude, bien, le ministère est intervenu rapidement, mais on en a échappé. Il y a eu une perforation. Donc, je suis heureux d'entendre le ministre qui est conscient qu'il y a une problématique là et qui a beaucoup d'ouverture pour qu'on trouve des solutions sur une base permanente.

Construction d'une voie de contournement à Danville

Un dernier dossier, M. le Président, qui est celui de la voie de contournement de Danville. C'est un autre grand projet, et les ministres vont voir qu'il y a un besoin d'axe routier chez nous. C'est qu'il y a une explosion véritablement au niveau économique avec la venue de Magnola et de nouvelles entreprises, conséquemment. Je sais que le projet est en bonne voie, mais j'aimerais néanmoins entendre les ministres là-dessus, ou encore le député d'Arthabaska et ministre délégué, pour voir si on peut s'assurer d'un cheminement le plus rapide possible de ce dossier afin de munir la région d'un axe routier convenable à nos besoins.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Effectivement, c'est un projet qui est parti de rien, je pense, qui n'a pas eu de retard, qui a cheminé quand même assez bien. Récemment, à la mi-mars, il y a eu une acceptation du projet par la ville de Danville sur le tracé comme sur le contournement au complet. Maintenant, nous allons transférer la demande à la Commission de protection du territoire agricole parce que vous savez encore qu'on passe dans le territoire agricole. Le plan d'acquisition des terrains, puis qu'il va falloir acquérir, bien entendu, des terrains, sera déposé, si ce n'est pas fait, sous peu. Nous allons compléter les plans et devis et, aussitôt que nous aurons l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole, on pourra aller, je vais dire, négocier pour vraiment acquérir les terrains. Ensuite de ça, bien là ça va suivre la procédure normale — ça ne devrait pas retarder indûment — pour être capable d'être en mesure de compléter ces travaux-là.

M. Vallières: Oui. M. le Président, vous me permettrez d'indiquer ici mon haut niveau de satisfaction à ce jour dans la conduite de ce dossier. Il n'y a vraiment eu aucun retard, à aucune des étapes. On sent que le ministère appuie sur l'accélérateur, et ça fait du bien de voir que c'est un ministère qui demeure très opérationnel quand il décide de l'être.

M. Baril (Arthabaska): J'ai rencontré à quelques reprises Mme la mairesse pour voir comment on peut... la mairesse d'Asbestos, Mme...

M. Vallières: Mme Moisan-Coulombe.

M. Baril (Arthabaska): ...Moisan-Coulombe. J'avais Coulombe, mais je ne me rappelais pas de l'autre.

M. Vallières: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Mme Coulombe. Et, elle-même, je pense qu'à chaque fois elle était satisfaite des rencontres, et on n'a pas retardé.

Réfection de la route 116 pour un projet-pilote de trains routiers (suite)

J'aimerais ça faire un complément de réponse au député de Richmond sur la reconstruction de la route 116 entre Danville et Kingsey Falls. Le ministère a déposé une demande à la Commission de protection du territoire agricole parce que nous devons acquérir des terrains pour être capables de reconstruire la route. Donc, la demande a été déposée en novembre 1999, et, aussitôt que nous aurons une réponse de la Commission également, suite à ça, nous pourrions aller négocier avec les propriétaires l'acquisition des terrains. Et c'est un dossier qui va également suivre son cours pour une réalisation dans les temps qui viennent.

M. Vallières: Je ne sais pas, M. le Président, si, autant le député d'Arthabaska que moi-même, un jour on aura à faire en sorte qu'on n'ait plus besoin de demander la réfection de cette route. C'est une route qui a été très revendiquée de part et d'autre, mais je pense que c'est en bonne voie de devenir un axe routier digne de ce nom pour l'ensemble des deux régions, autant dans l'Estrie que dans le Centre-du-Québec.

M. Chevette: Vous, vous êtes un des rares à vous partager deux ministres.

M. Vallières: Exact.

M. Chevette: Vous ne le dites pas fort, mais vous allez voir les deux.

M. Vallières: Ah, ça arrive. Ça dépend de la disponibilité des gens et des fois de l'humeur des gens.

M. Baril (Arthabaska): Une chance que les deux s'entendent bien aussi!

M. Vallières: Oui, les deux s'entendent bien. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue au député de Beauce-Nord, à qui je cède la parole. Il fait partie de la nombreuse représentation que nous avons cet après-midi. Allez-y, M. le député.

Construction d'un pont à Sainte-Marie de Beauce

M. Poulin: Merci, M. le Président. L'an dernier, on avait discuté d'un projet qui était majeur dans mon comté, c'est-à-dire le pont de ville Sainte-Marie. Actuellement, il y a des étapes qui ont été franchies de la part du ministère, il y a eu des rencontres, des consultations qui ont été faites, il y a eu des propositions, on va dire, différents scénarios qui ont été présentés. Actuellement, on est prêt, je pense, à prendre la décision, au ministère, de faire la recommandation du scénario qui pourrait être retenu. Il y a eu des divergences d'opinions, il y a de la représentation qui a été faite de la part du milieu sur des scénarios qui ont été proposés.

J'aimerais connaître de la part du ministre où sont rendues dans l'échéancier les étapes qui ont été franchies puis quelle étape on peut s'attendre à ce qu'elle soit mise de l'avant à court terme pour qu'enfin ce pont-là puisse répondre aux besoins de la région, parce que, on le sait, il y a une municipalité comme Saint-Elzéar, par exemple, qui se doit d'emprunter d'autres réseaux routiers parce que le pont en question a été limité dans les charges de transport qui pouvaient être transportées sur le pont même. C'est donc dire qu'il y a des attentes très fortes de la part de la population, et j'aimerais savoir où est rendu le ministère dans l'échéancier concernant la construction du nouveau pont à ville Sainte-Marie.

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est un dossier qui, je pense aussi, a cheminé assez rapidement. Le ministère a tenu deux séances publiques de consultation pour vraiment toutes les personnes qui voulaient faire part, pas de leurs intentions, de leurs commentaires.

M. Poulin: Leurs observations.

M. Baril (Arthabaska): Il y avait quatre tracés qui avaient été proposés dont un, je n'affirmerai pas aujourd'hui qui est retenu, là, qui a été priorisé, et justement qui arrive dans la ville de Sainte-Marie, à la hauteur de Marguerite-Bourgeoys, si ma mémoire est bonne. La MRC aussi, l'ensemble des maires de la MRC ont pris position à l'effet que ce devait être ce tracé-là qui soit retenu.

Suite à ça, il y a le comité de citoyens qui s'est mobilisé, et j'ai pris le temps également de rencontrer quelques-uns de ses représentants. Je leur ai demandé pourquoi ils n'avaient pas été participer aux assemblées publiques, ils n'avaient pas été passer leurs commentaires là. Eux autres, ils voulaient déplacer le pont à 2,5 km, 3 km plus loin. Mais, ceci dit, suite aux représentations du préfet et du maire — c'était-u le maire de Sainte-Marie?...

Une voix: Le maire de Sainte-Marie

M. Poulin: M. Gilbert.

M. Baril (Arthabaska): ... — de Sainte-Marie que j'ai rencontrés, j'ai demandé au ministère de vraiment réévaluer, pas nécessairement le projet, mais comment on pourrait mieux le bonifier, c'est-à-dire les inconvénients, entre guillemets, que ça pourrait causer aux riverains. On sait qu'on arrive dans la cour de l'église. D'ici, je dirais, quelques semaines tout au plus, les autorités municipales, on va leur faire part des aménagements que nous avons bonifiés, si je peux dire, et, si ça répond à leurs besoins, à leur volonté, bien, je prendrai la décision avec les élus municipaux dans les semaines qui viennent, aussitôt que j'aurai leur accord.

M. Poulin: C'est-à-dire qu'à court terme il y aura une décision de rendue par le ministère sur la recommandation finale pour l'implantation.

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est ça.

M. Poulin: Par la suite, dans l'échéancier, on peut compter combien de temps pour la construction du pont? Il y a d'autres études qui probablement vont être nécessaires au niveau de l'Environnement. L'échéancier, l'an passé, on parlait, dans les meilleures conditions, que ça pouvait être quelque chose comme deux ans et demi. Est-ce qu'on peut penser que, dans l'espace d'un an et demi, par exemple, on pourrait initier ces travaux-là de construction?

M. Baril (Arthabaska): Deux et demi?

M. Poulin: Qu'on disait l'an passé.

M. Baril (Arthabaska): C'est à peu près ça. C'est à peu près la même chose.

M. Poulin: Deux et demi à venir? C'est-à-dire, à partir de la décision qui est rendue, deux et demi encore ou c'est-à-dire un an et demi à partir de la décision qui va être rendue à court terme?

M. Baril (Arthabaska): On n'est pas ici pour se conter des peurs, là, on ne pourra pas voir la construction du pont avant l'an 2002. Donc, ça nous donne deux ans. Quand même que je vous dirais qu'on va essayer de faire ça pour l'automne 2001, avec tous les délais, les plans, devis, etc.

M. Chevette: Les autorisations.

M. Baril (Arthabaska): Puis on est dans les plaines inondables, là.

Une voix: Ça prend la loi fédérale là-dedans.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça qu'on me dit, là, il faut voir la loi fédérale là-dedans. Donc, je dis d'une façon tout à fait réaliste: On ne peut pas voir avant l'été 2002, là, en autant que... Il faut acquérir du terrain aussi,

hein? Il faudra voir si les terrains sont disponibles sur l'approche des ponts, etc.

M. Chevette: On démolira en 2003.

M. Poulin: Est-ce que vous avez un calendrier d'étapes qui doit être fait dans le temps, dans votre échéancier, ou non? Il n'y a rien de précisé, là, en termes de...

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, ce que j'ai ici, c'est qu'on avait l'avant-projet définitif en mai 2000.

M. Poulin: En mai 2000, vous aviez quoi, vous dites, M. le ministre?

M. Baril (Arthabaska): L'avant-projet définitif.

M. Poulin: O.K.

M. Baril (Arthabaska): Bon. Après ça, t'as les plans et devis préliminaires — ça, c'est l'emprise que ça nous prend — septembre 2000; les plans d'acquisition, novembre 2000; obtention dérogatoire du fédéral, dérogation du fédéral-provincial à cause des plaines inondables, mai 2001; l'expropriation, parce que, comme je disais, il y a... On met ça à mai 2003, mais ça ne veut pas dire que ça... Aussitôt qu'on a une partie de payée, on peut travailler pareil.

M. Poulin: Vous allez initier les travaux entre-temps?

• (17 h 30) •

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. Libération des emprises, juin 2003; déplacement d'utilités publiques, juillet 2003, mais ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas commencer les travaux avant; plans et devis définitifs, le pont et la route, juin 2001; réalisation du pont, été 2002 si, pour toutes les premières étapes, on n'a pas d'ennuis; et réalisation de la route pour l'accès au pont, à l'été 2003; après ça, démolition du pont existant, hiver 2003. Quand celui-là sera démoli, je suis certain que les gens seront bien contents, parce que ça voudra dire que l'autre sera praticable. C'est l'échéancier qu'on voudrait respecter.

M. Poulin: Je tiens à remercier le ministre, parce qu'il y avait eu des demandes de faites pour que du transport soit fait sur la route ouest, permettant, on va dire, aux transporteurs, aux camions lourds de circuler. Le ministre a eu une attention particulière et a autorisé, avec entente avec les municipalités, que ce transport-là puisse s'effectuer, puis je pense que ça a aidé grandement certaines entreprises de chez nous à utiliser cette route-là.

M. Baril (Arthabaska): C'était un moyen de supporter le développement économique, voyez-vous.

M. Poulin: Oui, puis je pense que c'était réclamé, puis je tiens à le souligner, puis ça a été grandement apprécié par les commerces de la région.

**Programmation annuelle
pour la région de la Chaudière-Appalaches**

M. le ministre, on a reçu dernièrement votre programmation pour 2000-2001. Est-ce que vous pourriez me faire part des montants qui ont été alloués dans la Direction Chaudière-Appalaches, montant total de l'enveloppe dans cette région-là?

M. Baril (Arthabaska): Quand on parle d'alloués là, c'est des projets qu'on a soumis à chacun des députés pour avoir leurs commentaires, puis, le ministre, ça fait quelques fois qu'il dit que vous comme d'autres êtes venus nous voir pour dire: Tel projet, on aurait aimé ça qu'il soit prévu, il n'est pas là, etc. On est allés selon les prévisions, et il y a possiblement moyen de réajuster. Pour l'ensemble de l'été, Chaudière-Appalaches, le total, c'est 29 152 000 \$. Dans ça, il y a la conservation de la chaussée, 3 135 000 \$, la conservation des structures, 10 382 000 \$, l'amélioration du réseau routier, 10 742 000 \$, le développement du réseau routier, 4 893 000 \$, pour un total de 29 152 000 \$.

M. Poulin: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de ce document-là, M. le ministre?

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que ce n'est pas définitif, hein?

M. Chevette: C'est pour la programmation annuelle?

M. Baril (Arthabaska): Oui.

M. Chevette: C'est parce que j'ai décidé de revoir certaines choses. Je peux bien vous la donner, mais elle est aléatoire ou préliminaire parce que plusieurs députés m'ont demandé de remodifier certains aspects dans leur circonscription électorale, ce qui aura pour effet de changer potentiellement la programmation. Il n'y a pas d'autres raisons. M. le député de l'Acadie me demandait ça ce matin, et puis je devais l'annoncer même pour Montréal demain, et j'ai suspendu parce qu'il y a des demandes extrêmement sérieuses de la part de certains députés. L'opération vaut la peine de revoir ce que les députés nous donnent, à mon point de vue. C'est juste ça. Moi, personnellement, je pourrais bien vous la donner, mais en prenant pour acquis que vous comprendrez que ce n'est pas...

M. Poulin: Qu'elle n'est pas officielle au moment où on se parle.

M. Chevette: Qu'elle n'est pas définitive.

M. Poulin: Mais, quand vous dites qu'elle n'est pas définitive, c'est la première fois qu'on reçoit un avis de la part du ministère nous demandant, si on a des commentaires à faire suite à cette programmation-là, de

vous les faire parvenir d'ici... C'est demain, je pense, la date? Le 14 avril?

M. Chevette: Mais vous ne trouvez pas ça correct?

M. Poulin: Non, je trouve ça correct, mais j'aurais peut-être le goût, on va dire, d'en faire, des demandes, et d'ajouter... Parce que, si on regarde actuellement la programmation qui nous a été présentée, il y a eu quand même une bonne diminution, si on se compare avec les années antérieures. Il y a quelques corrections qui sont à apporter à des couches d'usure sur l'autoroute 73.

M. Chevette: Ça dépend des circonscriptions. Il y a des circonscriptions où on est obligé de faire un pont. Je vous donne un exemple, le pont Le Gardeur. C'est 18 millions que je le veuille ou pas, il tombe. Je n'ai pas le choix. Donc, Le Gardeur va avoir... Le député de L'Assomption, il va avoir sûrement une flambée. Il y a des choses auxquelles je dois faire face, puis c'est pour ça que j'ai demandé des remarques.

M. Poulin: Mais vous dites que cette programmation-là, en fait, elle peut changer. Elle a encore, on va dire, une marge de manoeuvre.

M. Chevette: Je ne dis pas qu'elle va changer très substantiellement, mais j'ai demandé ce matin à nos fonctionnaires de me présenter tous les scénarios potentiels pour me permettre de réajuster certaines programmations annuelles par circonscription électorale parce qu'il y a des remarques qui me sont faites. Par exemple, la députée de Mégantic-Compton vient de nous parler d'un rang 9. Elle a parlé de l'autoroute 212. Est-ce que c'est possible de modifier une programmation sans affecter mes grands paramètres? C'est possible. Je pense que oui. En fouillant puis en regardant certains scénarios, je pense que c'est plausible. Puis, si on peut le faire à l'intérieur des grands paramètres, bien, tu sais, tant mieux pour les citoyens de ces comtés-là. C'est dans ce sens-là. Puis je pense que c'est beaucoup d'ouvrage, je dois vous le dire, la faire, la consultation qu'on fait là, parce qu'il y a 125 députés puis que chacun tire, puis c'est normal. Je trouve ça humain, je trouve ça correct.

M. Poulin: On veut de l'amélioration chacun dans nos comtés.

M. Chevette: Mais on va essayer dans la mesure du possible d'apporter les correctifs qui sont plausibles, puis, les autres, on vous dira: Bien, à l'an prochain.

M. Poulin: Et cette programmation définitive est prévue pour quand, à partir de ça? Parce qu'on est...

M. Chevette: Ah, il faut que ce soit très court. J'ai dit que le ministre délégué, demain après-midi, il fait son boulot, moi, je le fais sur la fin de la journée demain

soir, puis, la semaine prochaine ou au plus tard à la rentrée de Pâques, vous aurez tout.

M. Poulin: O.K. Dernière question. Je ne sais pas si la même question avait été adressée au ministre par ma collègue de Beauce-Sud. J'aimerais savoir si, dans le dossier de l'autoroute 73, il y a un échéancier d'étapes encore, comme vous m'avez présenté tout à l'heure concernant le pont à Sainte-Marie. Est-ce qu'il y a un échéancier fixe d'établi au ministère?

M. Baril (Arthabaska): J'ai tout expliqué ça tout à l'heure à votre collègue de Beauce-Sud.

M. Poulin: Vous avez parlé de ça. Bien, ce matin, j'étais dans une autre commission.

M. Baril (Arthabaska): On va marquer: Même réponse.

M. Poulin: C'est beau.

M. Baril (Arthabaska): On va dire: Bis.

M. Poulin: Comment vous dites?

M. Baril (Arthabaska): On va dire: Bis.

M. Poulin: O.K. Bis. Ça fait que je lirai les galées, puis ça me permettra, on va dire, de voir plus clair.

M. Chevette: Puis elle a très bien posé la question.

M. Poulin: Oui? Bon, c'est bien.

M. Baril (Arthabaska): Elle a très bien défendu son dossier et le vôtre aussi.

M. Chevette: Et vous direz: J'ai dit la même chose.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Poulin: C'est très bien, MM. les ministres. Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. Avant de poursuivre nos travaux, j'aurais besoin d'une indication des membres de la commission sur le moment où nous allons terminer nos travaux aujourd'hui. Comme nous avons pris 21 minutes de retard de façon assez involontaire par rapport à l'horaire préétabli, ce que j'ai besoin de savoir, c'est: Est-ce qu'on poursuit 21 minutes de plus que 18 heures ou bien si on reporte ça à un autre moment à l'intérieur de l'enveloppe qui est, au total, de 11 heures?

M. Chevette: On a 11 heures?

Le Président (M. Lachance): On a 11 heures, mais nous avions...

M. Chevette: Donc, on va déborder la semaine prochaine?

Le Président (M. Lachance): ...trois heures pile de réalisées cet avant-midi.

M. Chevette: J'aimerais mieux commencer à 9 heures au lieu de 9 h 30 un matin, en ce qui me concerne, parce qu'on a beaucoup d'échéances serrées, puis je suis sûr que le député de l'Acadie se rendra à notre désir.

M. Bordeleau: Le député de l'Acadie est toujours très collaborateur, M. le ministre. Il va s'adapter à vos contraintes.

M. Chevette: Vous êtes bien gentil.

Le Président (M. Lachance): Alors, si je comprends bien, on termine aujourd'hui à 18 heures tel que prévu? Bon, très bien.

M. Chevette: Merci.

Élargissement de la route 173-277 entre Pintendre et Saint-Anselme

Le Président (M. Lachance): Moi, je voudrais rapidement vous parler du dossier de la route 173-277 qui touche les municipalités de Pintendre, de Saint-Henri et de Saint-Anselme. C'est un dossier qui revient d'année en année depuis quelques années. Je sais que des études d'impact, des études de faisabilité ont été réalisées en ce qui concerne la possibilité de prolonger la route à quatre voies. Elle est rendue actuellement au viaduc à Pintendre, et, étant donné le trafic assez considérable sur cette route-là et sa dangerosité, en particulier en période hivernale, j'aimerais savoir de la part du ministre délégué: À quel moment peut-on penser que de la machinerie va se retrouver sur cette route-là pour l'amélioration, étant donné que le dernier tronçon qui a été réalisé était sur une distance d'environ 1 km l'an dernier dans la municipalité de Pintendre et qu'il n'y a pas de travaux de prévus cette année, en l'an 2000? Alors, j'aimerais savoir où nous en sommes par rapport à la réalisation de ce projet-là sur la 173-277.

• (17 h 40) •

M. Baril (Arthabaska): Bon, comme vous avez dit, il y a déjà des travaux qui ont été effectués. Maintenant, pour le tronçon Saint-Henri—Sainte-Claire, il y a 20 km. C'est votre coin, vous êtes au courant de tout ce qui se passe chez vous, il y a eu deux accidents importants, qu'on me dit. Il y a des études qui s'ajoutent, des études sur l'analyse détaillée des accidents sur ce tronçon-là qui se feront au sein des deux mandats que nous avons donnés pour voir vraiment, pour connaître les causes précises de ces deux accidents. Ensuite, je sais qu'il

y a eu des haies brise-vent aussi parce qu'il y a un problème, c'est la poudrerie, hein, puis de la glace noire. Ça cause de la glace noire.

Le Président (M. Lachance): Tout à fait.

M. Baril (Arthabaska): Je pense que la route est surélevée un peu, puis la poudrerie créée de la glace noire. Il y avait eu des discussions dans le passé avec l'Union des producteurs agricoles qui ne voulait pas qu'il y ait de brise-vent à cause que ça pouvait nuire ou boucher les drains agricoles. Il y a eu entente, après, avec les agriculteurs, et ça, on peut commencer la plantation des arbres au printemps qui vient. Donc, on espère que la plantation de ces haies brise-vent va améliorer considérablement, en tout cas, la sécurité, puisqu'on espère, du fait que ça coupera les vents, qu'on va éviter une distance importante de glace noire.

Le Président (M. Lachance): Je peux vous dire, M. le ministre, que, là où il y a eu, par exemple, le pavage des accotements, ça a eu comme conséquence d'améliorer beaucoup la sécurité, et je suis très heureux de constater que maintenant le ministère, lorsqu'il y a des couches d'usure qui sont faites, se préoccupe de faire en même temps le pavage des accotements. J'espère que ça va se poursuivre. Il vaut mieux en faire un peu moins long et le faire bien, pour des éléments de sécurité.

M. Baril (Arthabaska): Maintenant il y aura également... Ça, ce que je viens de vous l'annoncer, c'est ce qu'on va faire au printemps. C'est quand même des actions temporaires qu'on va faire. Ça ne veut pas dire que le tout va se terminer là, il y aura un rapport préliminaire sur des tronçons. Il y a une firme de consultants qui a été engagée dernièrement, au mois de mars, pour vraiment nous proposer des actions pour compléter la sécurité de cette route-là, pour faire des travaux de plus d'envergure. Donc, là, on va attendre les résultats de cette étude-là qui vont vraiment nous proposer des alternatives pour rendre cette route tout à fait sécuritaire.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Beauce-Sud.

Programmation annuelle pour Beauce-Sud

Mme Leblanc: Alors, bonjour, M. le ministre. D'abord, je voulais tout simplement vous parler de l'enveloppe globale qui a été accordée, allouée au comté de Beauce-Sud. Je remarque qu'elle est deux fois et demie moins importante que l'année d'avant, et ce n'était quand même pas énorme. On ne peut pas dire que l'année précédente c'était énorme et que c'était parce qu'il y avait des travaux épouvantables. Je me questionnais à savoir pourquoi on a décidé de couper l'enveloppe accordée à Beauce-Sud de deux fois et demie. Je trouve que c'est important comme coupure. Quand vous vous ramassez avec la moitié du budget et moins que la moitié du budget

de l'année précédente, il faut être capable au moins de le justifier; là. Moi, quand je vais me faire poser la question dans le comté, je veux être capable de le justifier à mes contribuables.

M. Chevette: Vous répondrez que le ministre des Transports a cinq fois moins que l'année passée.

M. Baril (Arthabaska): J'allais dire: Si ça peut vous consoler — je vous donne les chiffres, là — l'an passé, j'avais à peu près 4,6 millions; cette année, j'ai à peu près 1,4 million. Ça fait que je ne sais pas si ça peut vous consoler, mais...

Mme Leblanc: 1,4 million dans quoi?

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Chevette: Dans le plan de...

M. Baril (Arthabaska): Dans le plan que vous avez reçu, là, ma programmation.

Mme Leblanc: Dans la programmation annuelle que vous nous avez envoyée?

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, la programmation annuelle.

Mme Leblanc: Vous avez 1,4 million?

M. Baril (Arthabaska): En gros, là. Je peux vous le dire exactement.

Mme Leblanc: Non, mais ça ne se peut pas, là, parce que vos chiffres ne concordent pas.

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Chevette: Beauce-Sud, vous, c'est quoi?

Mme Leblanc: Beauce-Sud, c'est Beauce-Sud.

M. Chevette: C'est Beauce-Sud, vous? Bon, 1,7 million. Vous avez plus que le ministre délégué.

Mme Leblanc: Comment vous dites?

M. Chevette: C'est 1 792 000 \$ que vous avez et, lui, Arthabaska, il a 1 607 000 \$.

Mme Leblanc: Mais dans quoi vous parlez? Dans quel programme? Moi, j'ai compté tout ce que vous m'avez envoyé, là. J'en ai pour 2,1 millions en tout, là.

M. Chevette: En tout?

Mme Leblanc: Ce qu'on appelle l'amélioration du réseau routier.

M. Chevette: Bien, vous êtes mieux nantie que moi.

M. Baril (Arthabaska): C'est parce qu'il y a des structures là-dedans.

M. Chevette: O.K.

Mme Leblanc: Dans l'amélioration du réseau routier, en tout cas, j'ai 2,1 millions.

M. Chevette: C'est possible, ça.

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que... Regardez aussi...

Mme Leblanc: C'est parce qu'il y a beaucoup de kilomètres de route chez nous, quand même.

M. Baril (Arthabaska): Ah! Allez voir le comté de Lotbinière, vous allez voir qu'il y a des... Ce n'est pas le mien, c'est le comté voisin. Vous allez voir qu'il y en a beaucoup.

Mme Leblanc: Ah! Lotbinière en a beaucoup, je le reconnais, mais...

M. Baril (Arthabaska): Mais ce qu'il faut regarder, c'est qu'aussi on a voulu cette année avoir une programmation, on va dire, la plus réaliste possible, parce que ce n'est pas tout de vous fournir une programmation qui peut être de 10 millions au lieu de 4 millions, mais on s'est aperçus que dans le passé on faisait annoncer la programmation par des députés, puis t'arrivais à l'automne et t'avais des projets que tu n'étais pas capable de réaliser pour toutes sortes de raisons, hein? Donc, ça, cette année, là, je sais que tous les députés... Puis, je vous dis, même moi, là, chez nous, on est restés surpris un peu parce que, effectivement, il y a une diminution. Par contre, il y a d'autres comtés qui ont une augmentation à cause d'une structure importante, d'un pont. Je pense à mon collègue de Drummond; cette année, son budget est aux alentours de 14 millions, mais il y a le pont sur la rivière Saint-François sur la 20 et c'est un 10 ou 11 millions juste pour cette structure-là. Donc, ça fait un gros montant pour son comté. Mais, je vais vous dire, ça ne fait pas grand chemin, par contre, en termes de longueur de chemin.

Donc, c'est ça, c'est difficile de se comparer, de comparer un comté à un autre puis de comparer d'une année à l'autre. Puis c'est évident que, si le ministère avait de l'argent pour maintenir une moyenne globalement à chaque année dans chacun des comtés, bien, je ne sais pas, je n'ai pas de chiffres, mais sans doute il faudrait doubler le budget du ministère des Transports pour la raison que je viens de vous dire. Quand t'as un investissement important dans un comté, bien, c'est sûr que pour une année ça gonfle le budget. Bien, l'année d'ensuite, t'arrives puis il n'y en a plus, de travaux majeurs. C'est moins...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Oui, ça dégonfle, justement, puis c'est moins plaisant à annoncer à ta population que tu vas avoir trois fois, cinq fois, six fois moins de travaux dans ton comté.

Mme Leblanc: Je reconnais ça, mais ce qui m'étonne d'autant plus, c'est qu'il y a zéro dollar qui va être alloué aux couches d'usure dans tout le comté de Beauce-Sud. Je m'étonne encore parce que, je me dis, c'est impossible qu'on n'ait pas chez nous du rapiéçage de routes à faire. Je le sais, moi, je me promène souvent dans d'autres comtés, dont celui de Bellechasse, je vais faire du ski chez notre collègue de Bellechasse, et je vois l'état des routes, puis, quand je me promène dans le comté chez nous, je vois que c'est détérioré beaucoup. Alors, je ne comprends pas qu'il y ait zéro dollar de couches d'usure chez nous.

M. Baril (Arthabaska): Comment? En avez-vous eu pas mal, l'année passé?

Mme Leblanc: Non.

M. Baril (Arthabaska): Il n'y en a pas eu non plus?

Mme Leblanc: Non.

M. Chevette: Beauce-Sud?

Mme Leblanc: Presque pas, l'année dernière.

M. Chevette: 4 379 000 \$.

Mme Leblanc: Ce n'est pas en couches d'usure, ça, M. le ministre. L'année passée, on a fait des gros travaux pour une portion de route qui incluait un pont. C'est ce qui a coûté cher, l'année dernière. Mais, en couches d'usure, on n'en a pas eu tant que ça.

M. Baril (Arthabaska): Quand on fait des projets d'amélioration, on fait le pavage automatiquement. Donc, si t'améliores un tronçon de route de 3 km, 5 km, 10 km, le pavage est neuf aussi.

Mme Leblanc: Oui, mais il n'y a pas de couches d'usure. Il y a zéro en couches d'usure. Si je regarde la programmation que vous nous avez donnée, il y a des travaux, c'est bien sûr qu'il y a des travaux pour 2,1 millions, mais là-dessus il y a la reconstruction du profil rural d'une route, correction de profil vertical. C'est sûr qu'à ce moment-là on est obligé de refaire l'asphalte sur ces petits bouts de kilomètre là. Ce n'est quand même pas long comme bouts de route à corriger. Il y a des installations de glissières de sécurité, des remplacements de glissières de sécurité. C'est zéro encore une fois au niveau des couches d'asphalte ou des couches d'usure. On

fait une reconstruction d'égout pluvial, c'est tout. J'ai zéro en couches d'usure. Je me dis: C'est impossible qu'on ne fasse absolument rien sur les routes de la Beauce cette année, parce que c'est assez détérioré. Si on ne fait pas encore une petite partie cette année, il me semble qu'on va prendre du retard et que ça va devenir dangereux tantôt.

M. Baril (Arthabaska): Vous parlez dans la Beauce.

Mme Leblanc: Beauce-Sud.

M. Baril (Arthabaska): Il faudrait que vous vous en teniez à Beauce-Sud, oui, parce qu'il se fait sans doute des travaux dans la grande Beauce qu'on connaît.

Mme Leblanc: Non, non. Je parle toujours pour Beauce-Sud, oui.

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, vous n'êtes pas...

Mme Leblanc: C'est parce que la région est tellement intéressante, la Beauce, hein? On s'identifie beaucoup à la Beauce. Mais, vous avez raison de le spécifier, c'est pour Beauce-Sud que je parle.

M. Baril (Arthabaska): Bon. Mais il ne faudrait pas que vous pensiez qu'on vous pénalise parce que c'est Beauce-Sud, là.

Mme Leblanc: J'espère que non!

• (17 h 50) •

M. Baril (Arthabaska): Bien non! Il n'y a aucun doute là-dessus. Mais, vous savez, les couches d'usure, ça, c'est des choses qu'il faut payer cash. Il faut payer cash chaque année. On ne peut pas investir à long terme. On y va selon les budgets disponibles. En tout cas, si vous avez des projets, comme on disait tout à l'heure, le ministre l'a dit tantôt, on va... C'est ça qu'on veut faire, on veut se...

Mme Leblanc: En fait de réfection de couches d'usure, il y aurait tellement de projets que je pense que, avant, je vais essayer de m'asseoir avec vos fonctionnaires puis de déterminer le plus urgent, parce qu'il y en a beaucoup à faire dans Beauce-Sud, je tiens à vous le dire. Mais je vous remercie quand même pour votre ouverture à ce niveau-là.

Construction d'un réseau d'égout à Saint-Benoît-Labre

Je voudrais vous parler ensuite de deux petits projets. Je vais essayer de faire ça vite parce que j'ai promis à mon collègue de lui donner du temps. J'ai le projet de Saint-Benoît qui est sur le point, M. le ministre, d'être approuvé au niveau du Programme des infrastructures. Il n'apparaît pas à la programmation annuelle des routes. Est-ce que je peux compter que, si ce projet-là, qui

est en attente depuis huit ans aux Affaires municipales, effectivement, a le feu vert au mois de mai, tel que prévu, vous allez accorder une attention pour débloquer des crédits pour ça?

M. Chevette: Bien, je ne suis pas en mesure de vous répondre. D'abord, c'est le Programme d'infrastructure municipale. Le député de l'Acadie l'a posée ce matin, la question. Je ne suis pas en mesure parce que... Puis ce n'est pas venu non plus au Conseil des ministres pour voir s'il y avait une répartition entre aqueduc, égout, assainissement et infrastructures de routes. Je ne sais pas. Je n'ai pas été capable, je n'ai pas eu le temps non plus d'en discuter avec ma collègue Mme Harel qui doit présenter une proposition, je suppose, de partage entre ces différents types d'infrastructures. Parce qu'il y en a qui rêvent, au niveau des infrastructures, d'avoir un gymnase dans leur paroisse, il y en a d'autres dont c'est une salle communautaire, il y en a d'autres dont c'est une route assez importante, il y en a d'autres, c'est la complétion d'un réseau d'aqueduc. Je ne sais pas si elle séparera. Je ne suis malheureusement pas en mesure de répondre à votre question. Mais, s'il y a de la place pour des infrastructures routières municipales, on va le regarder très sérieusement.

Mme Leblanc: Parce que vous savez comme moi que, quand on commence à toucher au réseau d'infrastructures, si on ne fait pas l'asphalte tout de suite, on a des problèmes. Il faut essayer autant que possible d'amalgamer les deux.

M. Chevette: Oui. Ça, je le comprends. C'est pour ça qu'on proposait, dans ces cas-là, la signature de protocoles, parce que, s'ils font des travaux d'égout et d'aqueduc ou d'assainissement des eaux, effectivement, on s'organise, nous, à ce moment-là, pour signer un protocole assez rapidement avec la municipalité concernée.

Mme Leblanc: O.K. Je sais que les fonctionnaires du ministère des Transports étaient à Saint-Benoît ce matin. Je suppose que c'était en prévision du Programme d'infrastructure, la construction d'un réseau d'égout à Saint-Benoît.

M. Chevette: Mais ça, on a l'habitude de ces projets-là et on se tourne de bord assez vite pour trouver des solutions.

Réparation du pont couvert, à Notre-Dame-des-Pins

Mme Leblanc: O.K. Le dernier petit point, c'est Notre-Dame-des-Pins. Je dois vous avouer qu'à Notre-Dame-des-Pins — vous y êtes sûrement passé, M. le ministre — on a le plus long pont couvert au Québec, et c'est un bijou du patrimoine québécois, et présentement il est en train de s'affaïsser, la structure est en train de s'affaïsser. On a arrêté de faire circuler les motoneiges cet hiver, on les a fait passer sur le pont routier habituel, et,

cette année, je le porte à votre attention, c'est le 75e anniversaire de Notre-Dame-des-Pins.

À l'endroit où est situé le pont, il y a un parc aménagé. C'est le point central du village, les festivités vont se passer là. Le pont a, outre le besoin d'être restructuré, besoin d'être peinturé, surtout. On va accueillir beaucoup de gens de l'extérieur, beaucoup de touristes. C'est un point d'orgueil pour la municipalité de Notre-Dame-des-Pins. Je me fais le porte-parole de ces gens-là qui tiennent absolument à avoir au moins un minimum d'apparence esthétique refait à temps pour les festivités.

M. Chevette: Je vais répondre, moi. Est-ce qu'il a été reconnu comme bien culturel?

Mme Leblanc: Je ne crois pas qu'il soit comme bien culturel, mais c'est quand même le plus long pont couvert au Québec. Mais il n'y a pas d'approche, je pense, qui a été faite, jamais.

M. Chevette: Oui, il est hors route.

M. Baril (Arthabaska): C'est un pont qui appartient à la municipalité. On me dit que le ministère des Transports l'a toujours entretenu. La municipalité, elle, pense que le pont nous appartient parce qu'on l'entretient, mais... C'est ce dont on m'informe, remarquez, là. Et on me dit que ça demanderait des travaux d'un demi-million pour mettre le pont...

Mme Leblanc: 400 000 \$ à 500 000 \$.

M. Baril (Arthabaska): ...«chic and swell», comme on dit, hein?

Mme Leblanc: Mais c'est parce que, vous savez, la municipalité de Notre-Dame-des-Pins, c'est une petite localité. Même s'il n'est pas homologué, il ne faudrait pas laisser tomber ce...

M. Chevette: Oui, mais ce qu'on va vous suggérer pour... Je connais le pont. Je sais que ça a une valeur patrimoniale, moi, je suis convaincu de ça. On va provoquer une rencontre entre différents ministères, et on peut regarder, sur le plan des valeurs patrimoniales, ce qu'on peut faire avec le ministère des Affaires culturelles et qu'est-ce qu'on peut faire avec le Tourisme, parce que ça peut devenir une attraction touristique intéressante...

Mme Leblanc: Ça l'est déjà, M. le ministre.

M. Chevette: ... — parce qu'il est hors route, en plus, votre pont...

Mme Leblanc: Oui, mais c'est déjà une attraction.

M. Chevette: ... — et avec le ministère des Transports, puis on va vous tenir au courant.

Mme Leblanc: Parce que, pour le 75e anniversaire cet été, ce serait important pour ces gens-là, je vous le signale. C'est sûr que, si on se fie juste sur la population de Notre-Dame-des-Pins, c'est impossible de maintenir en état un pont comme celui-là.

M. Baril (Arthabaska): Là, s'il y a pour un demi-million de travaux à faire dessus, je ne suis pas sûr qu'on va être capables de réaliser ça avant l'été, malgré notre bonne volonté, puis on ne peut pas mettre une couche de peinture s'il y a des travaux majeurs à faire sur le pont.

Mme Leblanc: Oui, c'est la structure du pont, là, qui s'affaisse, mais je pense que la peinture de la partie qui abrite la structure du pont, elle, peut très bien être faite pour l'été.

M. Baril (Arthabaska): On va regarder ça.

Mme Leblanc: Je vous remercie, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est.

Réaménagement de la route 117 à Val-d'Or

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. Merci, M. le ministre. Je suis un peu dans la même situation que le ministre Baril: ma programmation de cette année, elle a fondu. J'aimerais savoir: Concernant la route 117, le tronçon Louvicourt—Val-d'Or, il n'y a rien, cette année, mais est-ce que je pourrais avoir un aperçu des prochaines années?

M. Chevette: Louvicourt—Val-d'Or?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Louvicourt—Val-d'Or. Spécifiquement à l'entrée est de la ville de Val-d'Or.

M. Chevette: Et l'écho répondit. Je cherche une réponse, là. Continuez donc vos questions.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pelletier (Abitibi-Est): En attendant, j'ai une deuxième question. Toujours sur la 117 mais concernant la voie de contournement, est-ce qu'on a prévu des travaux concernant la sécurité?

M. Chevette: Bon, on ne peut pas vous répondre de façon pointue aux points que vous dites. Sur la 117, c'est clair qu'il y a des travaux. On va vérifier l'ensemble de la programmation annuelle, mais ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas y avoir des travaux commençant... Au niveau, par exemple, de la conservation et de l'entretien, il doit y avoir des travaux de faits. Mais vous posez une question très précise sur la sécurité, la voie de contournement pour fins de sécurité. C'est ça?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. Il y a deux intersections principalement. Et, toujours concernant la voie de contournement, une question encore plus précise: Est-ce que vous avez reçu des demandes de la compagnie Mines McWatters?

M. Chevette: Si ma mémoire est fidèle — et je le dis sous réserve — il me semble que oui. J'ai eu à lire ce courrier il y a quand même quelques semaines. Vous devez être au courant, d'ailleurs. Ce n'est pas il y a trois semaines, un mois?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je n'ai pas, personnellement, été mis en contact avec une demande officielle de la compagnie.

M. Chevette: O.K.

M. Pelletier (Abitibi-Est): En d'autres mots, il y a quelqu'un qui prend en note ma demande de renseignements. Ma demande de renseignements, elle est... J'en ai trois, là: concernant la 117, concernant la voie de contournement, la sécurité, puis concernant aussi des demandes qui touchent la 117 et qui viendraient de la compagnie Mines McWatters.

M. Chevette: Mais, vous, vous parlez du contournement à Val-d'Or?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui.

M. Chevette: Bon, c'est ça. Puis l'autre, c'est Louvicourt.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est toujours la 117.

M. Chevette: C'est le coin Louvicourt—Val-d'Or aussi.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est toujours la 117.

M. Chevette: Oui, oui. Et puis, l'autre, vous me demandez la demande précise de McWatters.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Parce qu'il y a un énorme chantier qui est en préparation et qui aurait un impact assez important sur la 117.

M. Chevette: Vous allez avoir des réponses demain.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci.

Le Président (M. Lachance): Il reste environ une minute. Est-ce qu'on continue ou si on cesse nos travaux, aujourd'hui?

M. Bordeleau: Non, on va cesser. On continuera demain matin.

Le Président (M. Lachance): Alors, demain, il est prévu que des questions pourront être posées aux gens de la Commission des transports du Québec ainsi qu'à des représentants de la Société des traversiers.

M. Bordeleau: M. le Président.

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

M. Bordeleau: Oui. Ce matin, ce que je vous avais dit, c'est qu'on s'était entendus pour faire ces organismes-là demain et que, si on n'avait pas fini aujourd'hui la dimension des infrastructures et aussi les plans de transport, on reviendrait. On va commencer par ça, demain matin, en tout cas de mon côté.

Le Président (M. Lachance): C'est bel et bien ce que vous aviez dit.

M. Bordeleau: Et, dans le courant de l'après-midi, au moment où on aura terminé ça, on abordera la CTQ et la Société des traversiers.

Le Président (M. Lachance): En avant-midi, vous dites bien.

M. Bordeleau: En avant-midi.

M. Chevette: En avant-midi. Vous avez dit «après-midi».

M. Bordeleau: Non, non, non. Quand on aura terminé la partie de l'avant-midi pour les plans de transport et les infrastructures routières et aussi...

• (18 heures) •

M. Chevette: On s'est entendus, M. le Président, sur deux planches de travail précises, mais ça ne vaut pas dire qu'on ne pourrait pas revenir aux infrastructures dans les heures subséquentes. C'est ça?

M. Bordeleau: C'est ça. Il faudra revenir demain matin sur le même sujet, ensuite on prend la CTQ et...

M. Chevette: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, je signale aux parlementaires qu'il y a un changement de salle qui m'a été signifié. Demain, vendredi 14 avril, à 9 h 30, les travaux vont se poursuivre à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine au lieu de cette salle-ci. Alors, j'ajourne les travaux à demain matin, 9 h 30, salle Louis-Hippolyte-LaFontaine.

(Fin de la séance à 18 h 1)