



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 2 mai 2001 — Vol. 37 N° 4

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
Télécopieur: (418) 528-0381

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 2 mai 2001

Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
M. Jacques Baril	5
M. Guy Chevette	7
M. Bernard Brodeur	7
M. Réal Gauvin	11
M. Jean-Claude Gobé	12
M. Gabriel-Yvan Gagnon	13
M. Serge Deslières	15
Mme Nathalie Normandeau	16
Discussion générale	17
Prise en charge du port de Gaspé par le gouvernement du Québec	17
Critères d'identification des ports stratégiques régionaux faisant partie du réseau portuaire du Québec	22
Effets de l'application de la politique maritime	24
Stratégie de développement du port de Québec	25
Transfert de 10 quais de traverse par le gouvernement fédéral	26
Prise en charge du port de Gaspé par le gouvernement du Québec (suite)	27
Transfert de 10 quais de traverse par le gouvernement fédéral (suite)	28
Suites données aux engagements du gouvernement fédéral pour l'amélioration du réseau routier	30
Évolution des budgets du ministère	31
Orientations en matière de transport adapté	31
Soutien du transport aérien en région	32
Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick	33
Réfection de la route 289 entre Saint-Alexandre et Pohénégamook	34
Élargissement de la route reliant Kamouraska à Saint-Pascal	34
Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick (suite)	34
Réfection de la route 289 entre Saint-Alexandre et Pohénégamook (suite)	35
Élargissement de la route reliant Kamouraska à Saint-Pascal (suite)	35
Construction d'une voie de contournement de la ville de Danville entre la route 116 et la MRC d'Asbestos	36
Prolongement de la route 116 dans la circonscription de Richmond	36
Transport de bois en période de dégel sur la route 216, dans la circonscription de Richmond	37
Prise en charge de l'entretien de certaines routes par les municipalités	38
Utilisation de l'amiante-asphalte pour les travaux de voirie	38
Document déposé	40
Services de transport adapté pour les citoyens de Saint-Augustin-de-Desmaures, dans la circonscription de La Peltrie	40
Transport en commun interrives dans la région de Québec	41
Plan de transport pour la région de Québec	42
Réparation du pont couvert à Notre-Dame-des-Pins, dans la circonscription de Beauce-Sud	42
Réfection du rang 8 Sud à Courcelles, dans la circonscription de Beauce-Sud	44
Budget alloué pour l'entretien des chaussées dans Beauce-Sud	45
Réfection du rang 8 Sud à Courcelles, dans la circonscription de Beauce-Sud (suite)	45
Étude sur la traversée de la rivière Saguenay	46
Soutien du transport aérien en région (suite)	48
Étude sur la traversée de la rivière Saguenay (suite)	49
Soutien du transport aérien en région (suite)	49
Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes	51
Soutien du transport aérien en région (suite)	53
Déréglementation dans le camionnage en vrac	53
Restauration du réseau ferroviaire	55
Amélioration de l'accès routier à l'aéroport de Dorval	57
Réparation d'un mur d'insonorisation le long de l'autoroute 20, à Pointe-Claire	58

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Michel Côté

M. Gilles Labbé

M. Claude Béchar

M. Yvon Vallières

Mme Diane Leblanc

M. Geoffrey Kelley

Le mercredi 2 mai 2001

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente minutes)

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 des transports et de l'environnement pour cette séance est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2001-2002. Une enveloppe totale de 10 heures a été allouée pour l'étude de ces trois programmes.

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

La Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacements.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je demande: toutes les personnes qui sont dans la salle, bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Organisation des travaux

Et, à ce moment-ci, j'apprécierais recevoir une indication de la part des membres de la commission sur la façon de procéder à l'étude des crédits budgétaires. Comme vous le savez, ça peut se faire par programme, par élément, ça peut aussi se faire par discussion générale, et nous pouvons également adopter l'ensemble des crédits à la fin. Alors, j'aurais besoin de votre éclairage là-dessus. Oui, M. le ministre.

M. Chevette: Moi, personnellement, il y a une seule contrainte, c'est les quatre organismes qui sont sous ma juridiction, à savoir la Société des traversiers, la Société de l'assurance automobile et également la Commission du transport, qui seraient fixés à un moment précis. Dans le reste, moi, ça ne me dérange pas d'y aller selon ce que les membres nous demanderont.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Oui. En ce qui nous concerne, M. le Président, je pense qu'on pourrait y aller de discussion générale. C'est certain, nous allons demander toujours au ministre de répondre à la question. Donc, pour ce matin, du moins, je pense qu'on peut s'entendre sur les discussions d'allure générale, là, sur les principaux points des crédits budgétaires pour cette année.

M. Chevette: Il y aurait une entente, me dit-on, quant à mardi, le 8 mai, pour la Société d'assurance automobile puis l'Agence métropolitaine de transport.

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

M. Brodeur: Oui. Ce que l'on dit, c'est que, oui, on va poser des questions concernant l'assurance automobile possiblement plus la semaine prochaine, là. C'est certain qu'à ce moment-là le ministre aura ces gens-là à sa disposition. Ce n'est pas dit, par exemple, que nous poserons des questions à ces sociétés-là, mais plutôt directement au ministre, mais il y aura possibilité de les consulter...

M. Chevette: Faut vraiment s'en tenir au mot d'ordre.

Le Président (M. Lachance): Nous avons...

M. Brodeur: Il aura la possibilité de les consulter, à ce moment-là.

Le Président (M. Lachance): Nous avons bien compris, M. le député de Shefford. Alors, ça va, sur la façon de procéder à nos travaux?

Alors, avant de céder la parole au ministre des Transports, je pense que M. le ministre arrive directement de Rome. Peut-être qu'il pourrait nous transmettre la bénédiction papale.

M. Chevette: J'ai même amené quatre médailles, M. le Président, que je mettrai devant moi pour en sanctifier certains et en améliorer d'autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Alors, vous avez la parole pour vos remarques préliminaires, M. le ministre.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Mmes, MM. les membres de la commission, il me fait plaisir, à titre de ministre des Transports, de soumettre aux membres de cette commission les crédits du ministère des Transports du Québec pour l'année budgétaire 2001-2002. Comme vous le savez, le règlement de l'Assemblée nationale prévoit que nous nous livrions annuellement à cet examen des crédits. Toutefois, compte tenu du contexte de modernisation de la gestion publique, l'exercice de cette année prend une importance toute particulière.

Je puis vous affirmer que mon collègue le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime et moi-même prenons très au sérieux les responsabilités accrues qui nous incombent dans le cadre de cette réforme. Nous veillons attentivement à ce que l'ensemble de la structure du ministère respecte le nouveau cadre de gestion de l'ensemble de la fonction publique québécoise. D'ailleurs, avant d'aller plus loin,

je m'empresse de vous présenter quelques-unes des personnes avec qui nous collaborons sur une base régulière, aussi bien au ministère que dans les différents organismes, et qui se sont jointes à moi à l'occasion de la tenue de cette commission.

D'abord, à ma gauche, bien, tout le monde le reconnaît, mon collègue et ami Jacques Baril, qui est ministre délégué aux Transports et également à la Politique maritime; à ma droite, c'est M. le sous-ministre, M. Trudeau, André Trudeau, sous-ministre en titre; il y a également M. Smith, qui est à l'administration; à ma gauche, mon chef de cabinet, M. Châteauvert, et la chef de cabinet de M. Baril, Mme Shirley Bishop; et également dans la salle vous avez des sous-ministres et des directeurs. Je ne les présenterai pas tous parce que je ne les connais pas tous de nom; je les connais tous de figure mais pas de nom. Il y a Anne-Marie Leclerc, sous-ministre à la recherche; Bossé...

Une voix: André.

M. Chevrette: ...André Bossé, qui est sous-ministre pour tout l'Est du Québec; M. Liguori Hinse, qui est plus spécifiquement à l'Ouest du Québec mais... particulièrement plan de transport de Montréal; M. Jacques Couture, qui est à... à peu près à tout, là...

Une voix: À la politique.

M. Chevrette: ...aux politiques. Et également, bien, il y a le spécialiste des ponts, on a des spécialistes du taxi, ici, on va vous en parler. J'espère que vous allez questionner de façon très intelligente sur ce point. Également, on a des représentants de la Société de l'assurance automobile, le secrétaire du ministère, M. Perron. Et, mes attachés politiques, vous ne les connaissez pas tous, mais il y a un monsieur... Édith Rochette, mon attachée de presse; M. André Picard, qui, lui, est responsable du domaine de la voirie avec Isabelle Fecteau, qui est ici; il y a M. Mario Saint-Laurent; il y a une partie du transport avec un tout nouveau, M. Campeau; et également il y a l'attachée de presse de M. Baril qui est là, Mme Giasson.

Donc, ainsi, à tout seigneur tout honneur, tout juste à mes côtés, vous l'avez reconnu, le député d'Arthabaska, qui, lui, aura l'occasion de prendre la parole également dans le cadre de cette présentation, de même qu'il participera aussi très activement aux travaux de cette commission, puisque nous partageons les responsabilités au sein du ministère. Je suis par ailleurs entouré de mon directeur — je vous l'ai présenté — ainsi que Mme Bishop. Se trouve également à mes côtés le sous-ministre que je vous ai présenté aussi. Donc, je ne vous les représenterai pas tous, mais je vous dirai que toutes ces personnes sont accompagnées de leurs propres équipes auxquelles nous pourrions, au besoin, avoir recours afin de renseigner adéquatement les membres de cette commission, même si la consigne est de ne pas leur permettre de répondre, me dit-on.

Je profite d'ailleurs de l'occasion qui m'est offerte pour remercier toutes les personnes qui, au sein du ministère et des divers organismes, ont travaillé de près ou de loin à rassembler l'information et à préparer les documents nécessaires afin de permettre à cette

commission d'exercer efficacement son rôle de contrôle des finances et des dépenses publiques.

Globalement, le nouveau cadre de gestion est orienté autour de trois axes, à savoir une réforme générale de l'encadrement administratif de la fonction publique, une extension des conventions de performance et d'imputabilité spécifiques à certaines unités administratives et, enfin, un renforcement de la reddition de comptes. Nous avons vigoureusement insisté, lors de nos contacts avec les gestionnaires et les groupes d'employés, sur l'importance absolue que nous accordons à la rigueur. Nous avons donc veillé à l'adoption d'une déclaration de services aux citoyens énonçant clairement la mission ainsi que les produits et services offerts, exposant la qualité du service à laquelle les citoyens sont en droit de s'attendre, établissant les objectifs de reddition de services, identifiant clairement les canaux pour acheminer les plaintes et pour communiquer avec le ministère. Cette déclaration a été rendue publique, et il nous fera plaisir de vous en déposer quelques copies.

Par ailleurs, le ministère a également revu en entier son plan stratégique qui présente sa vision des principaux enjeux et défis en transport au Québec ainsi que les solutions qu'il préconise. Toutefois, à la différence du passé, où le plan ne contenait que des énoncés de grandes orientations et des objectifs généraux sans identifier les moyens concrets pour parvenir à les atteindre, la nouvelle mouture définit désormais un cadre d'intervention beaucoup plus contraignant ainsi que des cibles bien précises.

Autre nouveauté, mon collègue le ministre délégué et moi-même sommes désormais directement imputables de l'atteinte des objectifs du plan de l'Assemblée nationale. Cette modification majeure apportée à la structure du plan stratégique a également des retombées sur les autres outils de planification dont dispose le ministère. C'est ainsi que nous trouvons désormais une adéquation plus étroite entre le plan stratégique et le plan annuel de gestion des dépenses. Ainsi les dépenses annoncées doivent-elles être en relation directe avec les objectifs à atteindre.

Quant au plan budgétaire, eh bien, c'est donc en tenant compte de tout ce nouveau contexte de modernisation de la gestion publique, de la mise en oeuvre progressive des divers plans de transport de même que des grands enjeux et des orientations stratégiques que nous avons établi les crédits du ministère des Transports du Québec pour 2001-2002.

Parmi les faits saillants, signalons tout d'abord que, après avoir connu des baisses répétées au cours des récents exercices financiers et afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux d'équilibre budgétaire, les crédits du ministère sont en hausse, cette année. C'est ainsi que nous passerons de 1 277 200 000 \$ en 2000-2001 à 1 320 400 000 \$ pour 2001-2002, crédits qui se traduiront par des investissements de quelque 1,7 milliards de dollars.

● (9 h 40) ●

Tel que le prévoit le livre des crédits, l'enveloppe budgétaire consacrée à l'amortissement des immobilisations, soit 241,6 millions de dollars, n'est pas incluse à l'enveloppe des crédits, ce qui explique qu'on parle de 1,3 milliard au lieu de 1,7 milliard au niveau du

livre des crédits. Concrètement, cela se traduit de la façon suivante dans chacun des programmes du ministère. Tout d'abord, programme 1, Infrastructures de transport. Ainsi, dans le cadre du programme 1, qui concerne les fonds consacrés à l'amélioration, à la réfection et à l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien, les crédits sont répartis de la façon suivante: 404,6 millions de dollars sont consacrés à l'entretien des infrastructures de transport; la contribution ministérielle au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier s'établit, quant à elle, à 431,2 millions de dollars. Par ailleurs, le Programme d'aide financière au réseau routier local s'élève à 66,1 millions, alors que 14 millions de dollars sont consacrés à d'autres activités telles que la réfection du pont de Québec et les différents aéroports qui sont sous notre juridiction, dans le Grand Nord plus particulièrement. À ces crédits s'ajoute l'enveloppe prévue au chapitre de l'amortissement des infrastructures routières et des autres infrastructures de transport reliées avant la réforme comptable, laquelle présente une somme de 229,2 millions.

Parmi les faits à noter, mentionnons que la contribution du ministère au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier augmente, pour sa part, de 63,6 millions de dollars, alors que l'enveloppe budgétaire prévue pour l'entretien des infrastructures est augmentée de 17,3 millions de dollars. Quant au niveau de l'amortissement des infrastructures réalisées avant la création du fonds, il diminue de 25,1 millions de dollars.

Par ailleurs, signalons que, comme cela fut le cas l'an dernier avec 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 l'enveloppe budgétaire de ce programme de 51,4 millions de dollars. Tout le monde comprendra, c'est parce qu'on a payé sur l'année fiscale passée ce qui aurait dû être payé sur la présente année fiscale. C'est ce qui explique la baisse. Mais, dans les faits, il n'y a aucune baisse.

Finalement, la masse salariale reliée au programme 1 augmente de quelque 2,3 %, en majeure partie en raison des augmentations prévues aux conventions collectives. Et les montants prévus au programme 2, lui, Systèmes de transport, servent à soutenir l'exploitation et le développement des systèmes de transport. C'est dans le cadre de ce programme que le ministère apporte son aide financière aux organismes offrant des services de transport en commun.

Dans les grandes lignes, les fonds consacrés au programme 2 se répartiront comme suit: 179,4 millions de dollars seront consacrés à l'aide et à l'acquisition d'immobilisations de transport en commun; l'aide au fonctionnement de certains services de transport en commun recevra 16,6 millions; l'aide du transport maritime, incluant la contribution au financement de la Société des traversiers, s'élèvera à 44,1 millions de dollars; 11,6 millions de dollars iront au fonctionnement de la Commission des transports; une aide de 5 millions sera allouée au transport ferroviaire; une enveloppe de 4 millions de dollars sera consacrée à l'aide et à la réalisation de la Route verte, tandis que la contribution du ministère à Vélo Québec sera de 400 000 \$. De plus, cette enveloppe sera bonifiée, comme l'a annoncé le

ministre des Finances dans son récent budget. Le ministre délégué vous entretiendra d'ailleurs plus à fond de ce dossier dont il est responsable. L'aide au transport aérien, elle, recevra 2,3 millions; le transport adapté se verra attribuer 46,4 millions de dollars, alors qu'un montant de 9,5 millions de dollars est prévu pour les autres activités.

Évidemment, la présentation de cette liste sans mise en contexte est très peu évocatrice. C'est pourquoi je crois que certains éléments demandent des explications. Tout d'abord, le transport aérien régional. Ainsi, en ce qui concerne le transport aérien régional, il convient de constater que, depuis la fusion des deux transporteurs aériens nationaux, soit Air Canada et Canadien international, en août 1999, le gouvernement fédéral a entrepris une restructuration de l'industrie du transport aérien. Les répercussions de cette restructuration se font sentir à tous les niveaux mais tout particulièrement dans les services offerts en région, et c'est ce que nous craignons.

Pour le Québec, cela se traduit par une absence de concurrence sur l'ensemble des dessertes aériennes, par des abandons de service à certains aéroports en région, dont Bonaventure et Gatineau, ainsi que par une diminution du nombre de sièges offerts ou du nombre de vols. Cela entraîne conséquemment des augmentations de tarifs, puisque le nombre de sièges à rabais est beaucoup moins important. Je souligne à cet effet que le ministère des Transports a entrepris d'examiner les actions à prendre afin de faire face adéquatement aux inconvénients causés par cette restructuration et d'en minimiser, dans la mesure du possible, les impacts inévitables pour la population des régions. Je vous rappelle pourtant qu'on nous avait dit, au fédéral: Il n'y aura aucun inconvénient pour nos régions, soyez sans crainte.

Ainsi, au cours de la dernière année, le ministère a contribué, lui — le ministère des Transports du Québec — à la mise sur pied d'un groupe de travail interministériel dont le mandat est d'étudier la problématique du transport aérien régional et de proposer des orientations quant aux interventions à adopter dans ce secteur. Ainsi, grâce à l'appui financier du gouvernement, Air Alma a pu continuer ses opérations alors qu'ils risquaient la faillite. Quant à Régionnaire, ils cherchent toujours à réaliser les conditions imposées par Investissement-Québec afin d'obtenir un prêt de 3 millions nécessaire à sa relance. Au cours des prochaines semaines, le groupe de travail interministériel devrait être en mesure de proposer des orientations tenant compte de l'ensemble de la problématique et des enjeux du transport aérien en région.

Transport adapté. Eh bien, maintenant, en ce qui concerne le transport adapté, nous ne pouvons faire autrement que de constater que celui-ci a connu une croissance fort importante depuis la création de ce programme en 1979. En effet, depuis sa mise sur pied, ce sont pas moins de 104 services de transport adapté qui ont été autorisés sur le territoire de plus de 900 municipalités du Québec. Pour l'année 2001, il est prévu que quelque 4,5 millions de passagers utiliseront l'un ou l'autre de ces services pour assurer leurs déplacements. Si on observe l'évolution de l'enveloppe consacrée à ce

programme au cours des dernières années, nous voyons bien les efforts consentis par le ministère pour s'ajuster aux besoins des personnes handicapées. C'est-à-dire que, pour les cinq derniers exercices financiers, le ministère a augmenté son implication financière de 35,7 à 46,4 millions, soit une augmentation de 30,9 %.

Administration et services corporatifs. Eh bien, puisqu'il en est question, rappelons que les fonds du programme 3 sont destinés à l'administration et aux services corporatifs. C'est grâce aux crédits prévus à ce programme que le ministère peut notamment offrir des services de soutien à la gestion des activités du ministère et aussi assurer l'élaboration et l'application des plans de transport des personnes et des marchandises. C'est encore en vertu de ce programme qu'il est possible de favoriser l'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement.

Dans les grandes lignes, les crédits sont répartis de la façon suivante: 63,2 millions sont consacrés à la planification, à la direction et à la coordination des ressources humaines, physiques, financières et informationnelles. L'autre point, c'est l'élaboration... Ils servent aussi, dis-je, à l'élaboration des orientations et des politiques ministérielles et aux interventions en matière de recherche et de développement, ce qui représente environ quelque 18,7 millions de dollars. Quant à la hausse de 7,7 % de la rémunération dans les crédits alloués à l'administration et aux services corporatifs, elle s'explique en grande partie par le transfert de personnel depuis le programme 2, en raison du passage des activités de recherche et de développement de même que celles liées au partenariat public-privé vers le programme 3.

L'évolution et les caractéristiques du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Eh bien, le portrait ne serait bien sûr pas complet si nous ne tenions pas compte des crédits qui proviennent de ce fonds. Ce fonds, créé en 1996-1997, dispose, cette année, d'un budget de 863,1 millions de dollars que le ministère destine à l'ensemble des régions du Québec. Ces sommes servent à financer les dépenses liées aux travaux majeurs réalisés, dis-je, sur le réseau routier sous la responsabilité du ministère. Environ 80 % des investissements de ce fonds sont affectés directement aux contrats des travaux routiers et aux dépenses connexes. Ces contrats sont répartis selon quatre axes d'intervention suivants: la conservation des chaussées, la conservation des structures, l'amélioration du réseau routier et le développement du réseau routier. Quant aux dépenses connexes, elles incluent aussi bien les honoraires professionnels que les acquisitions immobilières et les déplacements d'équipement des services publics. Ainsi, depuis sa création en 1996, le budget annuel du fonds a doublé en cinq ans.

Quant au plan maintenant de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, nous aurons largement besoin de dégager des sommes importantes au cours des années qui viennent afin de relever les défis de l'avenir. Parmi ceux-ci, il y a bien sûr les réalisations liées au plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, un plan ambitieux que j'ai présenté en avril 2000 et qui a été salué par une très forte majorité d'observateurs. Ce plan, prévoyant des investissements de l'ordre de 3,8 milliards

de dollars sur un horizon de 10 ans, proposait, entre autres, la mise en oeuvre de certaines mesures jugées prioritaires dans le cadre du plan d'action prioritaire 2000-2005. J'ai eu l'occasion d'annoncer quelques-unes d'entre elles, et ce n'est pas fini, loin de là.

• (9 h 50) •

Nous pourrions aussi évoquer l'adoption par l'Assemblée nationale, en décembre dernier, de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport en vue de permettre au secteur privé d'assumer de nouvelles responsabilités. De même, nous pourrions parler du dépôt de l'étude d'impact environnemental lié au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Je pense également au lancement des appels d'offres en vertu du prolongement de la ligne 2 du métro de Laval, un projet qui comprend, entre autres, l'aménagement de trois stations, à savoir Cartier, Montmorency et Concorde. Bien qu'il ne fasse pas partie des interventions prévues au plan de gestion des déplacements, vous conviendrez avec moi que ce projet cadre tout à fait avec les autres interventions contenues dans le plan et qui visent à augmenter l'offre du transport en commun et à accorder la priorité à la desserte du centre de l'agglomération.

Quant aux plans de transport régionaux, maintenant, s'il est vrai que les interventions prévues dans le cadre du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal et de celui de la capitale nationale contribueront à appuyer l'activité économique diversifiée de ces régions, il importe également de nous assurer que les autres régions du Québec puissent également bénéficier de tels générateurs. Ainsi, le gouvernement s'est déjà engagé pour l'ensemble du territoire québécois dans un processus d'élaboration de plans de transport régionaux afin de mieux orienter ses investissements. Ainsi, dès cette année, eh bien, nous réaliserons des investissements importants atteignant un total de quelque 24 millions, entre autres pour prolonger les autoroutes 50 dans l'Outaouais et 70 dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Cela nous permettra également d'appuyer certaines initiatives économiques majeures dans la région du Mont-Tremblant et dans celle de Mirabel. De même, nous devons tenir compte du fait que le réseau interrégional et régional comporte des tronçons qui ont été mis en place il y a déjà très longtemps. Des reconstructions et des mises à niveau s'imposent donc dans plusieurs secteurs afin d'améliorer les conditions de sécurité et de circulation. Pour toutes ces raisons, des investissements spéciaux additionnels totalisant 100 millions de dollars pour chacune des deux prochaines années seront consacrés à rehausser la qualité et la sécurité des routes régionales et interrégionales à l'appui de la mise en valeur du potentiel économique diversifié de chacune des régions du Québec.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, je vous indique qu'il reste moins d'une minute aux 20 minutes qui étaient prévues pour vos remarques préliminaires. Alors, j'aurais besoin d'un consentement, si on peut... Merci.

M. Chevette: Moi, il me reste quatre, cinq minutes.

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

M. Brodeur: Oui. Si j'ai bien compris, après vos remarques préliminaires, il y a le ministre délégué aussi qui voudrait faire des remarques préliminaires d'une dizaine...

M. Chevette: Oui, elles s'inscrivaient... Mais, moi, avant de donner la parole à M. Baril, il me resterait à peu près trois minutes.

M. Brodeur: Pour trois minutes, pas de problème. Si c'est bien trois minutes.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le ministre des Transports.

M. Chevette: S'il est vrai que ces plans de transport s'avéreront l'outil privilégié pour le ministère dans l'avenir en vue de guider ses actions, ils ne constitueront jamais un carcan. Ainsi, les citoyens peuvent être assurés que les interventions ponctuelles, qui sont toujours nécessaires ça et là sur le réseau, seront toujours effectuées.

Pour l'exercice financier 2000-2001, on compte pas moins de 54 chantiers majeurs, c'est-à-dire représentant des investissements dépassant le million de dollars à la grandeur du Québec. Ces travaux sont de nature diverse et couvrent, de ce fait, toute une gamme d'interventions, allant des travaux d'asphalte à la construction de nouvelles routes et infrastructures, en passant par les réfections en profondeur, les corrections de profils de routes et les élargissements.

Dans ce même ordre d'idées, je souhaite aussi vivement que le gouvernement fédéral fasse sa part en fournissant au Québec sa juste part des ressources financières qui devrait normalement lui revenir pour le développement de ses infrastructures routières. J'insiste fortement sur les termes «en fournissant au Québec sa juste part des ressources financières», car je désire que tous les membres de cette commission me comprennent bien et que ce message soit également bien entendu par-delà nos murs jusqu'au bureau de mon vis-à-vis fédéral, M. Collenette.

Si j'accorde autant d'importance à cette partie du message, c'est que je redoute les intentions du gouvernement canadien à l'égard des projets comme celui de l'autoroute 30. En effet, bien que j'aie présenté au ministre fédéral des Transports une proposition pour le financement du prolongement de l'autoroute 30 dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement canadien et québécois ainsi que le secteur privé, des rumeurs ont émané à l'effet que le gouvernement fédéral s'apprêtait à annoncer un appel d'offres auprès du secteur privé pour construire deux ponts nécessaires à ce projet. J'ai évidemment écrit à mon homologue pour lui signifier mon étonnement, lui rappeler la limite de ses champs de compétence et lui réitérer mon offre. Au moment où je vous parle, j'attends toujours une réaction de la part de ce dernier.

J'attends également des nouvelles de M. Collenette dans le cas des dossiers des routes 175 et 169 de la réserve faunique des Laurentides. Je garde encore en

mémoire les montants qu'il a évoqués. Il me semble, soudain, que ceux-ci ont fondu comme neige au soleil. Comme je l'ai déjà déclaré, les Québécoises et les Québécois envoient plus de 33 milliards de dollars par année en impôt fédéral. Il est plus que temps que l'on touche notre juste part.

Les mesures annoncées dans le budget, dont les programmes d'aide. Eh bien, ma collègue la ministre des Finances a annoncé dans son récent budget toute une série de mesures qui nous permettront d'accélérer la mise en place des divers points ainsi que de bonifier les programmes d'aide offerts par le ministère des Transports du Québec. Au cours de l'année qui vient, nous entendons proposer aux municipalités de revoir la structure des programmes d'aide sur les infrastructures qui leur sont destinés et procéder à une reprise en charge par le ministère des ponts jugés stratégiques. Des discussions sont déjà commencées avec les deux grandes unions municipales. À cet effet, je les ai rencontrées il y a à peine un mois.

Sur ce, je passe maintenant la parole à mon collègue le ministre délégué afin qu'il vous entretienne des dossiers qui relèvent plus particulièrement de sa compétence. Et, si on me le permet, j'aurais besoin d'une minute et demie, après, pour la conclusion.

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

M. Brodeur: Oui. M. le Président, on sait bien que, dans les règles habituelles, le ministre a 20 minutes, sauf que, dans le cas qui nous occupent, on n'a pas d'objection à ce que le ministre délégué prenne aussi un 10 minutes, sauf que... Est-ce qu'on peut convenir que le 10 minutes qui sera pris par le ministre délégué au détriment des parlementaires pourrait aussi accroître à l'opposition pour une dizaine de minutes et peut-être le parti ministériel? Il pourrait nous rester, à ce moment-là, 10 minutes supplémentaires afin de garder nos droits de parole intacts.

Le Président (M. Lachance): En toute équité, M. le député de Shefford, pour les représentants de l'opposition, la réponse, c'est oui.

M. Brodeur: Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime.

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Je remercie les membres de la commission de leur collaboration et je désire à mon tour saluer ces mêmes membres de cette commission et les remercier à l'avance pour la collaboration à l'occasion de cette étude des crédits. J'espère que ces quelques heures que nous passerons ensemble seront profitables et que nous aurons pu, au terme de nos travaux, tracer un portrait satisfaisant de la situation qui prévaut au ministère des Transports du Québec.

Je ferais un bref rappel des quelques actions posées par le ministère des Transports au cours de la

dernière année, bien entendu sur des sujets qui sont sous ma responsabilité. J'ai présenté, en avril 2000, le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Depuis lors, plusieurs projets présentés dans le plan ont été amorcés, tandis que d'autres le seront au cours des prochaines années. Je me permets de vous rappeler toute l'importance que j'accorde à ce plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale de même qu'à ceux des autres régions qui sont sous ma responsabilité.

Parmi les dossiers déjà en cours du côté de la capitale nationale, mentionnons celui du SLR sur lequel l'octroi d'une subvention de 700 000 \$ a été octroyé à la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec afin de financer l'étude de faisabilité d'un système de transport collectif léger sur rail. Également, il y a le prolongement de l'autoroute du Vallon pour lequel une étude d'impact sera amorcée au cours de l'été, puisque j'ai signé dernièrement le protocole d'entente qui nous lie avec la ville de Québec. Quant au réaménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency, les travaux doivent débuter au cours des prochaines semaines. Un comité de suivi du plan de transport a également été créé pour s'assurer de l'évolution des projets qui y sont inclus.

En ce qui concerne la Route verte, une première constatation s'impose. Pour le ministère des Transports, le vélo constitue un mode de transport écologique et éminemment bénéfique au plan du loisir, du tourisme, de la santé et de la qualité de vie en général. Aujourd'hui, à mi-chemin — c'était l'horizon que s'était fixé le gouvernement pour la mise en place de ce réseau cyclable national — la Route verte est réalisée à 56 % de sa longueur, soit 2 414 km sur un total, à terme, de 4 279 km. Il ne saurait donc faire de doute que cet objectif à long terme sera atteint sans peine d'ici 2005, puisque les acteurs impliqués y mettent l'effort voulu. D'ailleurs, à ce jour, la partie de la Route verte qui est aménagée sous forme de piste cyclable en site propre, donc en dehors du réseau routier, est déjà réalisée à 80 % avec 1 143 km actuellement accessibles aux cyclistes.

Avec le Programme d'aide financière au développement de la Route verte, le ministère des Transports a distribué jusqu'à maintenant 6 millions de dollars en subventions pour la réalisation de 600 km de voie cyclable. Pour 2001-2002, avec l'ajout du 3 millions dans le dernier budget, 3 millions de dollars dans le dernier budget, nous disposons, cette année, de 7 millions afin d'accélérer la réalisation de la Route verte. Déjà, 4,5 millions de dollars de subventions sont annoncés, et les municipalités ont encore jusqu'au 1er juin prochain pour nous faire part d'autres projets. Grâce à la politique sur le vélo, le ministère des Transports a investi 11 millions de dollars, en 2000-2001, en aménagement cyclable sur son réseau, dont 7,2 millions sur la Route verte.

● (10 heures) ●

Enfin, des problèmes liés au financement de l'entretien de la Route verte sont survenus au cours des dernières années, notamment pour les pistes cyclables en site propre. Afin de confirmer la volonté du gouvernement d'assurer de la gratuité de l'accès à l'ensemble du réseau cyclable national qu'est la Route verte,

j'annoncerai un programme d'entretien de la Route verte au cours des prochaines semaines. Un montant de 2 millions de dollars y sera injecté.

J'aimerais rapidement parler du transport maritime. Le Québec dispose d'un avantage comparatif majeur qui se nomme le fleuve Saint-Laurent. Nous devons donc tirer le meilleur parti de cet élément unique de notre patrimoine national dans une perspective de développement durable. Plus particulièrement, au moment où le désengagement du gouvernement fédéral dans le domaine maritime est de plus en plus prononcé, il est primordial que le gouvernement du Québec assure un leadership plus marqué dans ce secteur vital de notre économie et le développement de plusieurs de nos régions.

Pour faire face à ce grand défi d'établir une véritable politique du secteur maritime au Québec, il fallait revoir nos moyens d'action. À cet effet, le ministère des Transports du Québec a procédé à une réorganisation administrative majeure de manière à concentrer ses effectifs spécialisés au sein d'un service du transport maritime facilement identifiable. Ce service a été chargé d'élaborer et de mettre en oeuvre les orientations gouvernementales dans le secteur maritime. L'année 2000-2001 a été particulièrement profitable à ce chapitre, et ce n'est pas fini.

Des travaux sont actuellement en cours afin de doter le Québec d'une véritable politique de transport maritime et fluvial. À cet effet, les partenaires ont été consultés à deux reprises, soit à l'été 2000 et, plus récemment, le 1er mars 2001. Le gouvernement entend adopter ce projet de politique très prochainement. Pour aider à sa mise en oeuvre, le récent budget de la ministre des Finances a prévu une somme de 20 millions de dollars pour les cinq premières années. Les modalités de l'application de ce programme seront annoncées d'ici l'été. Je mentionnerai aussi l'entente qui a été conclue en juin 2000 avec le gouvernement fédéral et qui a permis au Québec d'acquérir 10 quais de traversiers, avec compensation financière au montant de 36,3 millions. C'est la Société des traversiers qui est désormais responsable de ces infrastructures.

Nous avons aussi obtenu du Conseil des ministres le mandat d'aller négocier l'acquisition des ports stratégiques au plan commercial et régional. À cet effet, mon collègue le ministre, M. Chevrette, et moi-même avons communiqué, en avril dernier, avec notre vis-à-vis, M. David Collenette, pour lui faire part de nos intentions. D'autres démarches également et les contacts dans ce sens ont été pris.

Pour que les ports et le transport maritime puissent rester compétitifs, il nous a fallu, dans le cadre de la modification de la Loi sur la fiscalité municipale, soustraire la taxation municipale des structures de quais publics. Nous devons poursuivre notre réflexion en ce qui a trait aux quais privés. Aussi, dernièrement, le ministère de l'Éducation, notre collègue, a autorisé l'Université du Québec à Rimouski à dispenser un Bac en transport maritime. Maintenant, c'est le seul bac en français qui est dispensé en Amérique du Nord. Ceux et celles qui voulaient se former pour obtenir un Bac en transport maritime devaient se rendre à Terre-Neuve.

Enfin, le développement d'une industrie maritime compétitive est indissociable du respect de

l'environnement. Le ministère des Transports a participé activement et financièrement aux efforts du Plan d'action Saint-Laurent dont un des volets traite spécifiquement du transport maritime. Nous poursuivrons aussi les efforts gouvernementaux pour que le Québec puisse se positionner et être prêt dans les forums nationaux et internationaux concernant les grands enjeux pour notre industrie maritime et portuaire, comme, entre autres, une étude sur les conséquences de la variation des niveaux d'eau et l'adaptation aux changements climatiques.

Enfin, l'annonce récente de la conclusion d'une entente pour l'ajout d'un service complémentaire de transport de passagers dans le cadre du lien maritime qui existe déjà entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine constitue également une excellente nouvelle pour la population des Îles et de la Gaspésie. Il s'agit d'un projet structurant pour l'économie locale. Je pourrais fournir plus de détails sur ce projet lors d'échanges avec les membres de la commission.

En conclusion, comme on peut le constater, non seulement le ministère des Transports du Québec assume les responsabilités qui sont les siennes, mais il sait, lorsque la situation l'exige, se donner les outils nécessaires pour en assurer de nouvelles. Je pourrais élaborer longuement sur ce sujet et, bien entendu, sur bien d'autres, mais je souhaite vivement pouvoir expliciter davantage la volonté de mon collègue et la mienne de développer davantage l'utilisation par le ministère des Transports, bien entendu, de tous les modes de transport. Merci de votre attention.

M. Guy Chevette

M. Chevette: ...comme je l'avais annoncé, les crédits budgétaires que nous vous présentons ce matin tiennent compte de grandes orientations du plan stratégique du ministère et sont à leur tour appuyées par le plan annuel de gestion des dépenses. Et, par ailleurs, cette année plus que jamais, en raison de l'application de la Loi sur l'administration publique, chacune de nos actions pourra être mesurée sur la base des résultats obtenus.

Comme nous l'avons indiqué, le niveau des crédits cette année suit une courbe légèrement ascendante. Après quelques années de baisse, il le fallait. Cela est notamment attribuable à la mise en place de certaines mesures liées au plan de transport, à l'accélération des investissements du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, aux mesures annoncées dans le budget du gouvernement du Québec afin d'accélérer certains projets, et aussi c'est dû à notre volonté d'assurer une aide accrue à nos partenaires des municipalités. Nous entendons donc, dans la limite de nos moyens, appuyer un développement économique durable de l'ensemble des régions du Québec et contribuer de la sorte à l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises. De même, nous entendons également ne ménager aucun effort pour assurer la sécurité et la mobilité des usagers de la route, veiller à ce que le Québec continue à développer et à utiliser les outils les plus novateurs qui soit en matière de transport.

Cela dit, je souhaite que nous puissions répondre aux interrogations des membres de cette commission et

que nos échanges soient fructueux. Je ne doute d'ailleurs pas que nos explications vous permettront d'évaluer toute la pertinence et la cohérence des décisions 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 à l'effet dynamisant de nos investissements dans l'économie du Québec et de ses régions. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. les ministres Chevette et Baril, et je cède maintenant la parole au député de Shefford.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Nous sommes encore devant l'étude des crédits budgétaires, cette année, et ce que l'on voit dans le budget des Transports... On a un budget de 1,7 milliard, ce qui équivaut à une très faible augmentation par rapport à l'an dernier. Donc, on parle de 200 millions excédentaires. Sauf qu'il faut décortiquer ces 200 millions là. On sait qu'une partie importante, ça va pour le plan de transport de Montréal qui est quelque chose de nouveau. On sait qu'il y a une partie qui est destinée pour terminer les travaux entrepris l'année dernière. Donc, il n'y a pas beaucoup d'argent nouveau au ministère des Transports.

Et là, M. le Président, j'aimerais décortiquer un peu, là, quelles sont les priorités que ce gouvernement devrait avoir. On va parler tout d'abord de l'état de nos routes. On en a parlé abondamment dans les médias depuis quelques mois, c'est la coutume au printemps. J'ai moi-même fait des tournées au Québec, particulièrement dernièrement sur la Côte-Nord et en Gaspésie la semaine dernière, et je pense que tout le monde est à même de constater qu'il y a d'énormes places à amélioration. Donc, on est devant un état de fait où il aurait été, je pense, préférable de donner des priorités au ministère des Transports pour la réfection de ces routes-là.

Pour nous mettre dans le contexte, M. le Président, on sait — et puis on l'a répété à plusieurs reprises, le ministère des Transports a ces chiffres-là, ça a été repris par plusieurs organismes — qu'au Québec on a plus ou moins 30 000 km de routes. 1 km sur trois est à refaire. Ça, tout le monde en convient, le ministre également, le gouvernement également. On sait également que, lorsqu'on n'investit pas dans nos routes, lorsqu'on investit très peu comme on l'a fait, ça fait en sorte que le réseau routier se détériore. Donc, juste si on parle d'âge du réseau routier, M. le Président, on sait que, il y a quelques années, la moyenne d'âge de notre réseau était de 10 ans. Maintenant, il est à 23 ans. Vingt-trois ans.

Pour en venir au fait suivant, pour que les gens qui nous écoutent à la maison nous comprennent bien, lorsque votre réseau vieillit, il en coûte toujours de plus en plus cher pour le rénover. Donc, pour imager la situation, M. le Président, lorsque vous réparez de façon régulière les routes, donc lorsque vous investissez suffisamment, il en coûte environ, pour une route de huit ans d'âge, environ 1 000 \$ du kilomètre à réparer.

Si vous attendez plus de huit ans, M. le Président, donc une route de huit ans, entre huit et 15 ans, peut coûter environ 50 000 \$ du kilomètre de réparation. Et, si vous attendez plus de 15 ans, aïe! là le réseau est à refaire. La route est à refaire. Ça coûte 250 000 \$ du kilomètre. Donc, pour se mettre en situation, plus on attend longtemps, plus il est dispendieux, plus il est dispendieux de réparer les routes.

● (10 h 10) ●

Et, M. le Président, il semble que la priorité du gouvernement actuel puis la priorité du gouvernement, depuis sept ans qu'ils sont au pouvoir, n'est pas de réparer les routes. Et je lisais ça ce matin dans une revue qui s'appelle *En voiture*, dans un article de Jean Lapierre. Jean Lapierre, qui est bien connu du ministre et bien connu aussi du député de Shefford — c'est un ancien député de Shefford au fédéral — il interviewait une dame du ministère des Transports. Donc, ce qu'on peut dire, c'est que la source est fiable. La source est fiable, et le titre, pour bien imaginer la situation, *Les routes, pas une priorité*. Donc, ça, ce n'est pas l'opposition qui le dit, ce n'est même pas le ministre, c'est quelqu'un de son ministère, donc une fonctionnaire: «Mme Pauline Veillette, qui travaille à la Direction des communications chez Transports Québec, ne s'en cache pas, le gouvernement a des choix à faire, et les routes ne sont pas la première priorité.» Donc, c'est ce qu'on ressent, là, sur le terrain.

Mais, plus que ça, les gens du ministère le disent. Elle ajoute: «L'argent, toujours l'argent. Mais, si la situation est à ce point connue, pourquoi le ministère des Transports du Québec ne prend-il pas les moyens pour faire un meilleur revêtement?» C'est la question du journaliste. «Ce n'est pas une question de savoir-faire, mentionne Nelson Rioux, c'est une question de ressources. Transports Québec possède, à mon avis, les meilleurs laboratoires sur la chaussée au Canada. Nous connaissons l'état des routes, mais le financement ne suit pas. Nous voudrions tous une Mercedes pour les travaux, mais le gouvernement nous refile une Chevrolet. D'après Nelson Rioux, ce n'est pas en raison d'un manque de compétence que les automobilistes québécois doivent, dans plusieurs zones du réseau routier québécois, faire du slalom pour éviter d'endommager leurs véhicules. Nous savons quoi faire et notre technologie est au point, estime-t-il, mais nos moyens sont limités et nous sommes obligés de voir au plus pressant. Mais, avec des budgets adéquats, nous serions en mesure de corriger la situation rapidement.»

Donc, M. le Président, pour bien imaginer la situation, depuis des années, le gouvernement n'investit plus dans les routes, comme dans la santé, comme dans plusieurs choses. Même s'il y a des surplus, par exemple, cette année, de 2,7 milliards de dollars, il n'investit plus dans les routes québécoises, j'ai été à même de le constater. Par exemple, je vois le député de Saguenay. Je me souviens d'être passé récemment sur la route 138. Disons que, je me souviens, ce matin-là, en tournée dans son comté, je suis arrêté à Baie-Comeau, je m'étais acheté un café. Et, si vous vous en allez en auto dans ce coin-là, ne prenez pas de café dans l'auto, vous allez ressortir de là un peu mouillé. Donc, la route est totalement... Surtout au printemps, là, ça ressemble plutôt à un chemin de cabane à sucre. Je pense qu'il y a

de l'entretien, il y a un plan à déposer très rapidement pour remettre en état les routes du Québec. Et, pour remettre les routes en état, on aurait pensé, de ce côté-ci, que les taxes payées par les automobilistes sur l'essence, sur l'immatriculation auraient dû logiquement être réinvesties dans nos routes. Et, aux taxes qu'on paie, M. le Président, on serait en droit de penser que nous aurions les meilleures routes du Québec, mais, dans les faits, on a les pires d'Amérique.

Et, pour vous imaginer la même chose, M. le Président, j'ai repris encore l'article de Jean Lapierre, de la revue *En voiture*, un dossier sur l'état des routes au Québec. Et, dans l'article, on fait un tableau de ce que les automobilistes paient en taxes et ce qu'ils reçoivent en services, et ça, c'est les chiffres de 1999-2000, donc on ne tient pas compte, là, de l'augmentation phénoménale du prix de l'essence qui fait en sorte que les argentés rentrent dans les coffres du gouvernement.

En 1999-2000, la taxe du Québec sur les carburants avait rapporté 1,6 milliard de dollars. Les droits perçus sur l'immatriculation puis les permis de conduire, donc ce que vous payez sur vos permis de conduire, sur vos plaques... On pense aux camionneurs, par exemple, qui ont des droits à payer qui sont vraiment hors de proportion. Eux paient 659 millions par année. Le Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, 60 millions; le financement de l'Agence métropolitaine de transport, 49 millions. Donc, ça a rapporté, ça, M. le Président, il y a deux ans, 2 386 000 000 \$.

Puis, en échange, ce que les automobilistes reçoivent, M. le Président... Il s'est investi 699 millions pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport et aide au réseau routier local, et il s'est investi 679 millions dans un fonds spécial d'amélioration et de conservation du réseau routier, pour 1 378 000 000 \$. Donc, l'automobiliste québécois était en déficit de 1 milliard de dollars il y a deux ans. On peut s'imaginer facilement, cette année, quel sera le déficit de l'automobiliste québécois qui paie des taxes. Là, à tout près de 0,90 \$ le litre. Donc, l'automobiliste en a pas pour son argent, au Québec, bien au contraire. Ces fonds-là servent à autre chose, servent on ne sait trop à quoi. Il y a une augmentation, cette année, de liquidités du gouvernement, donc un trop-perçu de 2,7 milliards, et les automobilistes en fournissent une très bonne partie, M. le Président.

Donc, l'état des routes, on le connaît. On le connaît. Je pense qu'il va nous falloir... Le ministre nous parlait d'un plan pour l'automne. Il y a rumeur aussi, par exemple, qu'au fédéral il y ait un plan aussi pancanadien pour l'automne. J'imagine que le ministre a eu vent de ça pour pouvoir possiblement arriver avec des partenariats qui permettraient un plan d'intervention rapide sur nos routes. Puis, je le répète encore, M. le Président, étant donné que l'âge de nos routes est de 23 ans, il faudra des milliards de dollars, puis je pense que les quelques centaines de millions par année ne seront pas de trop pour faire en sorte qu'on ait un réseau routier potable. Je le disais justement à la période de questions il y a quelques semaines, si on continue à opérer le budget du ministère des Transports de cette façon, le temps n'est pas loin, M. le Président, où l'emblème du Québec deviendra le nid-de-poule.

Donc, c'est la situation sur les routes, M. le Président. Il y a des situations aussi qui sont urgentes. Si on pense, par exemple, à l'état des viaducs, des ponts, le ministre lui-même, en commission parlementaire, il y a un an, disait qu'il y avait environ 950 ou 1 000 ponts ou viaducs qui avaient besoin de réparation au Québec. Donc, M. le Président, on le sait, la situation des routes et des viaducs est la même. La plupart de nos routes ont été construites dans les années soixante. Ça demande de la réparation, ça fait 30 ou 40 ans. Et il est légitime de penser qu'un gouvernement aurait dû prévoir que la situation serait telle qu'elle est présentement dans les années 2000 et dans les années qui vont suivre. Donc, M. le Président, le ministre disait lui-même qu'il ne pouvait pas garantir — il disait ça en commission parlementaire — qu'il n'y en avait pas, des ponts qui pourraient être dangereux. Donc, ce que l'on souhaite, c'est que les argents nécessaires soient là pour préserver la sécurité du public sur les ponts et viaducs du Québec de même que sur les routes du Québec.

M. le Président, je parlais tantôt de mes visites. Je pense qu'on peut parler par régions. Je vois le député de Saguenay, j'étais dans cette région-là il y a quelques semaines. La semaine dernière, j'ai passé la semaine en tournée en Gaspésie. On voit que les régions... Si on se targue de vouloir aider les régions, je pense que, si on n'investit pas dans un réseau routier convenable, si on n'investit pas dans un plan de transport général... Parce que, le député de Saguenay nous le dira, ce n'est pas nécessairement juste la route; on peut penser aussi à un partenariat dans le transport ferroviaire pour enlever les fardiers, par exemple, sur la 138, les routes. On peut penser aussi à un plan concret, là, de transport maritime, ce qu'on n'a pas encore présentement. Donc, il faut absolument arriver à un plan de complémentarité autant sur la Côte-Nord, autant en Gaspésie pour permettre non seulement de préserver les routes du Québec, mais de faire en sorte, à la suite des réparations qu'on pourrait faire, de les ménager un peu par la suite. Donc, M. le Président, c'est un peu l'état des choses présentement.

On a parlé également des aéroports. Le ministre tantôt nous parlait d'aéroport régional. Présentement, il y a bien des endroits où ils ont pas de service. J'étais à Bonaventure, par exemple, mercredi dernier où le service a été interrompu. Encore une fois, M. le Président, le gouvernement actuel parle de développement des régions. C'est un beau discours, sauf que, dans les faits, quand on va sur place, les gens sont mécontents. Et puis ça fait sept ans qu'on leur fait des discours, mais les actions ne suivent pas. M. le Président, dans les faits, quand j'étais en Gaspésie, la semaine dernière, à Bonaventure... La route est mauvaise, le transport aérien est inexistant présentement, puis on ne voit pas de lumière au bout du tunnel afin de permettre à ces gens-là de faire des affaires partout au Québec, d'autant plus que le réseau ferroviaire a été, en tout cas, délaissé, là, par plusieurs transporteurs depuis des années. Donc, M. le Président, ça va nous prendre une politique claire, une intention claire du gouvernement d'investir dans le transport, parce que investir dans le transport aussi, c'est aider les régions. Puis, si on isole chacune des régions du Québec, faute d'investissements dans les routes ou dans tout ce qui concerne le transport, c'est un discours qui reste creux.

M. le Président, on était en droit de s'attendre aussi à des actions concrètes dans le transport maritime. J'étais à Gaspé, la semaine dernière, pour rencontrer des intervenants locaux, des intervenants dans le domaine maritime. C'est...

● (10 h 20) ●

Le Président (M. Lachance): Vous voyagez beaucoup, M. le député?

M. Brodeur: Oui. Disons que je voyage peut-être moins loin que le ministre des Transports, on se tient au Québec. On se tient au Québec, puis je pense que, pour être bien informé du côté de l'opposition, on se doit de rencontrer les gens qui sont les... qui, en fin de compte, contribuent à développer le Québec, puis je pense que c'est, à ce moment-là, en allant dans chacune des régions du Québec qu'on a bien le pouls et qu'on est... on se fait conscientiser de façon journalière, M. le Président, sur les besoins, par exemple, dans mon cas, du ministère des Transports.

M. le Président, j'étais en train de parler des ports. Le ministre en a parlé tantôt. J'étais avec des gens à Gaspé qui soulignaient qu'ils en étaient venus à une entente avec le gouvernement fédéral, entente qui devait être signée le 10 avril, et ils ont dû faire un acte de foi parce que, le 9 avril, le ministre des Transports a annoncé qu'il s'en venait avec un plan à l'automne. Sauf que là c'est un acte de foi, là, il n'y a rien de précis. Et je dois souligner que cette entente-là plaisait aux gens du milieu. Il y avait une entente qui était intéressante pour toutes les parties. Donc, ils sont... Je peux vous le dire, j'imagine — je vois le ministre qui se prépare — les gens là-bas étaient frustrés, frustrés de voir qu'il fallait qu'ils fassent un acte de foi, qu'ils attendent, en fin de compte, cette politique maritime là qui n'arrive toujours pas. Et, lorsqu'une corporation comme celle de Gaspé se prend en charge, je pense, M. le Président, qu'il faut lever notre chapeau puis plutôt contribuer à réaliser cette entente-là qui fait l'affaire de tout le monde là-bas plutôt que de leur permettre... de juste leur dire de faire un acte de foi puis d'attendre à l'automne. Donc, M. le Président, il n'y a pas de politique complète de complémentarité au ministère des Transports.

M. le Président, je pense, pour ceux qui se promènent en Gaspésie... J'ai passé par Murdochville, Murdochville qui a... Je pense que le transport ferroviaire serait un atout, par exemple, pour Mines Gaspé là-bas. Il n'y a absolument rien qui... il n'y a aucun signal qui est envoyé aux gens là-bas comme quoi il y aura complémentarité entre tous les systèmes de transport. Pendant ce temps-là, la route est surutilisée, la route est mauvaise, ça coûte plus cher d'essence, c'est dans une région éloignée, M. le Président, et on se retrouve devant un plus grand isolement de chacune de ces personnes-là en région.

M. le Président, on a parlé abondamment aussi d'alcool au volant. Depuis un an, il est arrivé des cas très malheureux. Heureusement, il y a moins d'accidents mortels, sauf qu'on était en droit de s'attendre déjà depuis quelques mois à une commission parlementaire qui nous aurait permis possiblement d'adopter une législation éventuellement pour régler les problèmes d'alcool au volant. Donc, ça fait un bout de temps qu'on n'a pas entendu parler de ça, M. le Président, et je pense

qu'il aurait été le temps d'intervenir, d'intervenir grandement là-dessus. Donc, M. le Président, ce plan d'action, nous l'attendons depuis un bout de temps. J'ai reçu un communiqué de presse daté du 12 janvier. Nous sommes rendus en mai, nous n'avons aucune nouvelle. Les appels pleuvent dans les bureaux des députés pour savoir ce qui se passe dans ce dossier-là. Malheureusement, rien ne pointe à l'horizon.

Donc, M. le Président, en résumé, pour terminer, on est devant un ministère des Transports sous-financé en rapport avec ce que le contribuable paie pour ces routes-là. Donc, M. le Président, le gouvernement actuel prend au-delà de 1 milliard de dollars dans les poches des automobilistes pour investir ailleurs que dans les routes. Donc, M. le Président, lorsque vous payez pour un service, vous êtes en droit de penser que vous allez réinvestir dans le service. Donc, M. le Président, c'est comme une entreprise qui, en fin de compte, prend l'argent de ses clients puis lui fournit du stock, là, en deçà de la qualité qu'on aurait pensé recevoir. Donc, M. le Président, je pense qu'il y a un virage à 180 degrés à faire au ministère des Transports.

Le ministre ou les ministres vont sûrement nous dire, tantôt: Bien là le budget ne nous le permet pas. Bien, le budget ne vous le permet pas, écoutez, là, vous recevez 1 milliard de plus que vous déboursez! Donc, M. le Président, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas quelque part, et puis, dans les premières questions, ça va être de se demander pourquoi, en fin de compte, entre guillemets, on siphonne les automobilistes au Québec et qu'on ne leur en remet pas au moins une part adéquate sur leur argent. Donc, M. le Président, il y a des groupes bien ciblés au Québec à qui on prend ces impôts-là, la classe moyenne puis les automobilistes qui font généralement partie de cette classe moyenne là, et ces gens-là paient des taxes absolument extraordinaires, encore plus avec l'augmentation du prix de l'essence. Et puis, même avec les questions répétées de l'opposition...

On l'a vu hier dans les crédits des Ressources naturelles, la question a été reposée à nouveau sur une baisse éventuelle des taxes sur l'essence au Québec. M. le Président, on avait eu une ouverture. Je pense que le ministre fédéral, le ministre des Finances, M. Martin, avait tendu la perche aux gouvernements provinciaux, disant: Bien, si vous voulez, on peut s'entendre peut-être pour baisser les taxes. Parce que, ici, au Québec, on est l'endroit le plus taxé en Amérique non seulement de façon générale, mais aussi sur l'essence. Donc, les quelques sous de différence feraient un énorme bien aux contribuables et pourraient permettre un retour sur leur argent, en répétant que ces automobilistes-là sortent 1 milliard de plus par année qu'ils reçoivent. Donc, je pense que ce serait peut-être la moindre des choses, au moins, peut-être de sacrifier l'augmentation du revenu cette année due à cette augmentation de taxes là pour permettre aux contribuables d'en avoir au moins pour leur argent.

Donc, M. le Président, si on est prêt à sacrifier 1 milliard pour d'autres ministères, je pense qu'on pourrait peut-être sacrifier quelque peu d'argent pour permettre aux contribuables de voyager à des coûts acceptables. Parce que, quand on pense aux transports — je parlais encore de mes tournées dans les régions du Québec —

le coût de transport, le coût de l'essence, ça n'a pas de bon sens. Ça n'a pas de bon sens. Puis là c'est tout le monde là-bas qui paie ça. Ceux qui vont acheter dans les épiceries, dans les magasins, tout ce qu'on fait transporter, ça coûte horriblement cher. Et, encore là, à cause du réseau routier déficient en région, ce sont les mêmes personnes qui vont payer plus cher. Ce sont aux mêmes endroits des fois qu'on retrouve des taux de chômage de 20 %. Ce sont ces mêmes endroits là où les entreprises qui sont là... Bien, si on s'en irait à Montréal, peut-être que ça coûterait moins cher de transport.

Écoutez, peut-être qu'on a moins long... Les routes sont mauvaises aussi, mais on a moins long à faire. Et puis, en région éloignée, ça coûte cher de transport. Et puis, si vous avez un entreprise puis que vous devez vous déplacer de façon régulière, bien, il n'y a pas de système de transport par avion adéquat. On pourrait peut-être envoyer du matériel par traversier-rail. Bien, il n'y en a pas qui existe présentement. Donc, M. le Président, ce n'est rien pour aider les régions. Puis, au-delà des discours du ministre des Régions, qui est aujourd'hui ministre de l'Industrie et du Commerce, je pense qu'un premier discours puis une première action qui seraient conséquents pour développer ces régions du Québec, là, seraient d'investir dans un système routier.

Donc, M. le Président, je ne veux pas prendre tout le temps pour faire ces remarques préliminaires là, puisqu'on a énormément de questions à poser sur tous ces points-là. On va parler aussi de camionnage, de remorquage, de plans de transport régionaux, ce qui est très important. On voit que les plans de transport ne sont pas vraiment adéquats ou existants à plusieurs endroits. Mon collègue le député de LaFontaine a aussi beaucoup à dire sur Montréal, Montréal qui est une île puis qui a des problèmes reliés à cet état de fait là. Donc, M. le Président, je vais laisser la parole à mes collègues, et puis ça me fera plaisir, là, de revenir sur des questions plus pointues sur chacun des sujets que j'ai évoqués.

Le Président (M. Lachance): M. le...

M. Chevrette: ...répondre tout de suite à des questions qui ont été soulevées clairement.

Le Président (M. Lachance): La règle de procédure dans de tels cas, M. le ministre, c'est qu'il y a une période de remarques préliminaires, dans laquelle nous sommes encore présentement. Je vous indique que, à toutes fins pratiques, le temps que vous avez pris, vous et votre collègue d'Arthabaska, c'est 33 minutes. Pour équilibrer du côté de l'opposition, les remarques préliminaires du porte-parole de l'opposition, lorsqu'on sera rendus à 33 minutes, je vais l'indiquer, et ensuite le chronomètre va continuer à fonctionner pour chacun des parlementaires qui veulent faire des remarques préliminaires, et ensuite on abordera la période de questions.

● (10 h 30) ●

Alors, évidemment, si vous avez été interpellé pour répondre à des questions à l'étape des remarques préliminaires, à cette étape-ci, à moins d'un consentement, ce n'est pas le moment où vous pourriez répondre. Ce serait plutôt de profiter des questions des parlementaires un peu plus tard pour pouvoir le faire. Je

ne sais pas si ça vous convient. Ou, en tout cas, même si ça ne vous convient pas, M. le ministre, ce sont les règles qui nous régissent. Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Juste pour rassurer MM. les ministres du Transport, évidemment, je pense qu'on aura la chance... La présentation que vient de faire mon collègue de Shefford et les quelques minutes que je vais prendre pour vous indiquer nos préoccupations à l'étude des budgets devraient vous indiquer là où on souhaiterait mettre plus de temps et avoir des réponses.

Donc, d'entrée de jeu, je vous souhaite la bienvenue, je vous salue, incluant les gens du ministère des Transports, M. le ministre, évidemment, les citoyens québécois et québécoises qui ont suivi le discours du budget en ce qui a trait au développement du transport ont été soulagés d'apprendre, à un moment donné, à l'occasion de la présentation du budget, qu'on ajoutait... On annonçait 865 millions et on précisait que ça ferait 150 millions de plus que par les années passées. Donc, la première réaction était à l'effet, MM. les ministres, qu'il y aurait déjà des actions gouvernementales en termes de travaux de voirie via le ministère des Transports, de l'amélioration importante en termes de développement. Je pense que le but de l'exercice aujourd'hui est tenter de se faire préciser de quel ordre, parce qu'il faut toujours tenter de voir si chacune des régions du Québec vont recevoir leur juste part, si la répartition du budget et des travaux qui seront annoncés dans la programmation qui est à venir... Je pense qu'on a eu quelques bribes d'information sur la programmation de chacun des comtés ou chacune des régions du Québec, mais on nous dit que la programmation finale reste à venir. J'imagine, parce qu'on n'a pas eu d'information complète. Donc, il s'agit de voir si chacune des régions du Québec recevra sa juste part, si ce sera des mesures équitables pour chacun des comtés et chacune des régions du Québec.

Il faut se rappeler que le ministère des Transports est un ministère qui doit supporter — et ça, je pense que c'est à juste titre — le développement de chacune des régions du Québec via le développement de notre réseau routier. Je pense que le ministère des Transports et son service, c'est des outils de développement. Donc, ça, ça a été démontré dans le passé, et personne ne va le nier. Et on va devoir s'assurer que chacun des programmes joue vraiment son rôle. La question, un peu plus tard, probablement, MM. les ministres, ça sera de vérifier si, quand on parle d'un bilan de plan de relance de la région, exemple Gaspésie—Les Îles, c'est que les interventions qui sont faites par d'autres ministères sont comptabilisées par votre ministère ou si c'est l'implication du ministère des Transports qui vient répondre à certains de ces engagements-là, d'une part.

Faut se rappeler qu'il y a eu des programmes où, à un moment donné, on a eu de la misère à suivre d'abord les engagements et les investissements réels qui ont été faits et la suite des engagements, de la façon... On avait de la misère à le contrôler et à le vérifier, et

c'est des questions qui nous sont posées en région. Les questions que nous allons poser, vous poser, MM. les ministres, c'est des questions qui nous sont posées en région. Donc, il faut s'attendre à ce que chacune des régions du Québec et les régions-ressources... Est-ce que ces régions-là vont recevoir un support additionnel de la part du ministère des Transports pour supporter les engagements du gouvernement, à l'occasion d'abord du dépôt de ce qu'on appelle les crédits et du discours du budget? Et c'est un peu le sens, le but de l'exercice ici ce matin.

J'ose croire, MM. les ministres, que le discours du budget et toute l'explication qui a été donnée depuis... Nous allons être conséquents, nous allons tenter d'expliquer à la population de quelle façon justement ça va être mis en application, parce qu'il y a trop de présentations qui sont faites des budgets sur trois ans et ça devient trop facile de dire: Écoutez, c'est un engagement sur trois ans, les analyses vont être faites cette année, les travaux, l'engagement réel sera probablement l'année suivante et l'autre année. Les gens s'attendent à ce qu'on soit en mesure de leur décrire, dans les prochaines semaines, qu'est-ce qui va être réellement fait en région. Et, en autant que je suis concerné, c'est les questions qui vont surtout vous être posées en rapport avec vos responsabilités dans chacun des secteurs donnés.

Donc, je ne veux pas prendre présentement plus de votre temps et du temps de la commission, M. le Président, mais c'est un peu pour vous indiquer là où on souhaiterait aller. Il y a d'autres de nos collègues aussi qui ont des questions, pour chacune de leurs régions respectives, qui éventuellement vont venir probablement dans le même sens que celles que je vous décris, à savoir qu'est-ce qui va être réellement fait dans chacun de leurs comtés et quelles sont les intentions du ministère des Transports dans ce sens-là.

Je termine en vous répétant les points forts de nos préoccupations. Est-ce que chacune des régions du Québec va avoir une répartition équitable, selon ses besoins, du budget du ministère des Transports, soit en rapport avec chacun des programmes qui les concerne? Donc, c'est le point que je voulais faire, M. le Président, à ce moment-ci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Montmagny-L'Islet. M. le député de LaFontaine, toujours à l'intérieur de ce bloc de 33 minutes, et il vous reste trois minutes.

M. Gobé: M. le Président, je m'excuse, mais vous nous mettez, là — une petite question de directive — un bloc de 33 minutes, mais je ne vois pas basé sur quelle jurisprudence, parce que chaque membre de la commission a droit normalement à 20 minutes de remarques préliminaires.

Le Président (M. Lachance): Vous avez tout à fait raison, mais...

M. Gobé: Il y a eu 33 minutes parce qu'on a donné le consentement à M. le ministre, puis aux deux ministres, d'ailleurs, par courtoisie et dans le meilleur intérêt des travaux, et c'est pour ça qu'on a donné le

consentement, mais en aucun cas ça ne devrait limiter les droits de l'opposition ou de quelque député que ce soit, d'ailleurs, à parler 20 minutes.

Le Président (M. Lachance): Bien, écoutez...

M. Gobé: Parce que votre collègue — laissez-moi finir — un de vos collègues, la semaine dernière, a mentionné, dans une commission plénière, que, lorsque l'opposition ne prenait pas un de ses droits ou ne reconnaissait qu'elle ne l'avait pas, ça faisait jurisprudence et ça changeait le règlement. Alors, à partir de maintenant, nous devons préciser à chaque fois. Et là, lorsque vous dites: Il reste trois minutes de bloc, bien, je pense que peut-être il peut rester trois minutes de ce bloc-là, mais le droit de l'opposition et le droit de chaque député est de faire 20 minutes de remarques préliminaires et non pas un bloc réparti par groupe.

Le Président (M. Lachance): Soyez sans inquiétude, M. le député de LaFontaine, vous aurez certainement droit à vos 20 minutes. Cependant, nous nous étions entendus que, pour équilibrer les droits de parole avec les ministres et l'opposition, il y aurait une première tranche de 33 minutes, qui a été utilisée par les deux ministres, et donc l'opposition, à ce moment-là, aurait ce 33 minutes au moins. Et ensuite, en vertu de l'alternance, ça serait à un représentant du côté ministériel, en vertu de l'alternance, une fois que ce 33 minutes est utilisé, à moins d'un consentement, à prendre la parole, et ensuite vous pourriez revenir et utiliser votre droit...

M. Chevette: ...va prendre 10 minutes à parler, qu'il dit, pas trois minutes. Qu'il commence puis qu'il parle.

Le Président (M. Lachance): De toute façon, ce qui s'est passé dans d'autres commissions parlementaires, M. le député de LaFontaine, ça ne m'intéresse guère. Alors, vous avez la parole.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: M. le Président, c'est pas que ça vous intéresse guère, mais ça fait jurisprudence en cette Chambre et c'est cité dans les décisions qui sont prises. Alors, ça devrait vous intéresser, il me semble. Ceci étant dit, je n'ai pas l'intention de prendre 20 minutes, mais, simplement, je faisais valoir le point que nous avions droit à 20 minutes, et nous avons donné le consentement. Et, si je dépassais d'une minute mon trois minutes, je souhaiterais, moi aussi, que mes collègues donnent le consentement que je puisse le faire. C'est tout. C'est dans ce sens-là que je vous l'ai mentionné et non pas dans aucun autre intérêt. Et je ne vois pas pourquoi M. le ministre s'énervé comme ça déjà tout de suite. On aura largement le temps de débattre de toutes sortes de dossiers dans les prochains jours et les prochaines heures.

Alors, M. le Président, les crédits actuellement déposés par le ministre nous informent qu'il y a un certain nombre d'interventions qu'il se prépare à faire avec son ministère, et particulièrement dans la grande

région de Montréal. Eh bien, nous sommes très intéressés parce que nous connaissons, comme chacun le sait, nous aussi, une situation extrêmement difficile et déplorable en matière de qualité et d'état du réseau routier. Dans la CMM, la grande région de Montréal, où il y a 92 municipalités qui sont comprises, eh bien, force est de constater que, là aussi, le réseau, comme partout ailleurs dans le Québec, subit l'usage, ou l'outrage, des ans et le manque d'investissements dans sa réfection et sa rénovation. Certes, un certain nombre de choses ont été faites, mais, malheureusement, c'est très loin de ce qui aurait dû être fait, et on constate donc un manque d'investissements dans la réfection du réseau routier.

● (10 h 40) ●

Maintenant, il y a d'autres choses dans la région de Montréal que le réseau routier, bien sûr, il y a tout le système de transport en commun, de transport des personnes, et force est de constater que le ministre nous annonce, dans la grande région de Montréal, un plan global sur le déplacement des personnes de 3,8 milliards, enfin tout près de 4 milliards, réparti sur une dizaine d'années. Eh bien, M. le Président, force est de constater, si on calcule les sommes qui sont dues pour la rénovation et la modernisation de certains équipements actuels ou de certains axes, eh bien, qu'il ne reste pas grand-chose pour le développement de nouvelles voies, ou de nouveaux ouvrages, ou de nouveaux systèmes. Alors, il faudra voir comment le gouvernement, le ministère entend agir dans ce sens-là, quelles sont les priorités qu'il entend prendre avec cette enveloppe.

En particulier, tout le monde est au courant de la situation extrêmement difficile de la STCUM. La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, avec son métro, actuellement, va faire face à des dépenses majeures tant en termes d'entretien et de rénovation de son réseau souterrain — là, on parle des tunnels, on parle des voies — mais aussi de ses équipements de contrôle et de gestion électronique du métro comme tels. On me dit que le système informatique de contrôle électronique demanderait pas loin de 500 millions de dollars dans les prochaines années pour être mis en état, pour être modernisé et pour correspondre aux normes modernes et sécuritaires qui sont requises dans ce genre de système de transport en commun là parce que celui qui est là actuellement date des années soixante, du milieu des années soixante, à la construction du métro de Montréal, et, malheureusement, je n'ai pas vu dans le budget, dans les crédits, de sommes allouées directement à ces choses-là.

Alors, deux choses dans le métro: l'entretien du physique, du réseau souterrain, des voitures, des voitures de métro aussi, mais surtout le système de contrôle, le système de guidage, le système de sécurité électronique. Celui-là, ça devient urgent, même, me dit-on. J'ai parlé dernièrement avec un des dirigeants de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui me sensibilisait à cette problématique. Alors, il va falloir que le ministre nous explique qu'est-ce qu'il entend faire dans ce dossier-là. C'est vrai que c'est un peu moins spectaculaire parce que c'est des choses qui existent déjà, et ce n'est pas comme faire un nouveau tronçon, une nouvelle route ou une nouvelle ligne de métro, mais il faut quand même préserver

l'acquis, surtout préserver son bon fonctionnement puis la sécurité des gens.

Il y a aussi, M. le Président, bien sûr... On va devoir, suite à ces crédits, regarder aussi le développement de nouvelles infrastructures routières dans la région de Montréal. On parle de l'autoroute 25, on parle du pont sur l'autoroute 25. Le ministre nous parle de partenariat privé-public. On a voté la loi, c'est vrai, il nous l'a mentionné à juste titre dans son discours d'ouverture. Alors, nous avons hâte d'avoir les résultats de tout ça et voir peut-être s'il entend mettre des argents et où ils sont pour construire ce pont sur la 25, entre autres, et contribuer à terminer la voie de ceinture autour de Montréal. On parlera aussi bien sûr de l'autoroute 13. Est-ce qu'on va la continuer? Est-ce qu'on va la rendre jusqu'au bout? C'est toutes des questions qui vont nous intéresser. Je n'entrerai pas dans le détail maintenant, on va avoir largement le temps plus tard.

On a aussi, M. le Président, le dossier important — il va falloir que le ministre nous réponde — sur l'imposition de nouvelles taxes dans la région de Montréal pour financer le transport en commun. On sait qu'il y a différents scénarios qui circulent. On a parlé, on a vu dans les journaux, il y a quelque temps, le scénario possible — ou, en tout cas, c'est un scénario — de l'imposition d'une taxe sur les stationnements non résidentiels, hein, qui pourrait rapporter de 650 à 100 et quelques millions, dépendant à quel niveau on la mettrait. Dans certaines officines, on regarde l'imposition de nouvelles taxes pour la grande région de Montréal pour financer le transport en commun ou financer d'autres affaires. Je pense que c'est quelque chose qui intéresse grandement les citoyens.

Il y a aussi... Je parlais du matériel de la STCUM, avant. Le ministre va devoir aussi probablement nous expliquer — j'envoie les commandes maintenant; il y a les gens, ils pourront se préparer — qu'est-ce qu'il entend faire bien sûr avec la STCUM. On sait qu'avec la formation de la nouvelle ville de Montréal la CUM va disparaître. Enfin, la CUM, une grande partie des juridictions qui sont actuellement à la CUM vont être transférées à la grande ville. Eh bien, la STCUM n'est pas comprise dedans. Dans la loi n° 170, on ne parle pas de la STCUM. Alors, le ministre devra probablement profiter des crédits pour éclairer les citoyens de ce qui va arriver. Est-ce que ça va rester une société autonome? Est-ce qu'elle va être transférée à la nouvelle ville de Montréal? Est-ce qu'elle va faire partie d'un plan d'ensemble avec l'AMT, ce qui serait peut-être... ce que certaines personnes suggèrent? En tout cas, ce sera quelque chose qui intéresse aussi, là, les citoyens de Montréal, de l'île plus particulièrement, mais aussi autour, parce que les gens de la grande région voyagent sur le réseau de la STCUM. Alors, ça, ce sont des dossiers extrêmement importants pour nous.

Et nous aurons aussi, dans la région de Montréal, à discuter du transport adapté. On sait actuellement qu'il prévaut une situation extrêmement délicate, difficile, les gens ont beaucoup de difficultés. On reçoit tous, les élus, des nombreuses lettres à nos bureaux, et je ne blâme pas personne en disant cela, c'est simplement un constat que nous faisons tous. Et, au-delà des chiffres qu'on annonce dans les crédits, quelles vont être les solutions? Est-ce qu'on va intégrer?

Qu'est-ce qui va se passer? On aura l'occasion d'en parler, on a jusqu'au 8 pour se parler de ça. Vu que c'est des remarques préliminaires, je voulais mentionner les choses qui pour nous semblaient extrêmement intéressantes, eh bien, et surtout pour les citoyens.

Alors, voilà, M. le Président, globalement ce que je ne vois ou je ne vois pas dans les crédits que le ministre va devoir nous expliquer, et peut-être que les gens qui sont avec lui pourront profiter de l'occasion pour préparer d'ici les prochains jours les réponses à toutes ces questions-là, si elles ne sont pas prêtes. Alors, moi, je suis bien prêt à participer, à fonctionner de la manière la plus efficace possible et la plus pratique possible à l'étude de ces crédits. On sait qu'il y a des gens qui sont là et qui sont très fiers du travail qu'ils ont préparé pour informer les parlementaires, même si on les a reçus un peu en retard. On a déjà mentionné qu'on aimerait — au niveau du président de l'Assemblée nationale, M. Charbonneau — avoir les documents des ministères pour l'étude des crédits plusieurs jours à l'avance. Vous savez qu'on reçoit des briques comme celles-là un peu partout. Vous comprendrez que c'est beaucoup de travail à passer à travers. Et, dans le souci de collaboration puis de clarté, que ça soit pour nous ou pour les autres députés — parce que eux aussi ont des questions à poser certainement et des intérêts importants là-dedans — bien, il serait souhaitable que maintenant on prenne pour habitude, dans les crédits, de déposer les documents au moins une semaine ou quelques jours à l'avance, en tout cas, pour faciliter le travail des députés, même si je comprends que c'est, pour nos amis de la fonction publique, beaucoup de surplus de travail dans ces temps-là. Mais disons que ça nous faciliterait grandement la tâche.

Alors, M. le Président, je vous remercie du consentement que vous m'avez donné pour dépasser — ou mes collègues — mes trois minutes, mais c'est bien loin du 20 minutes, et j'ai terminé mes remarques préliminaires.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci, M. le député de LaFontaine. M. le député de Saguenay.

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Je vais prendre, à ce stade-ci, quelques minutes pour y aller de quelques observations qui ont été faites, entre autres, par le député de Shefford. On a entendu, je dirais, des éléments d'une réflexion incomplète en matière de transport. Il a mis en vrac divers thèmes comme l'aérien, le ferroviaire, le maritime, faisant état en même temps d'un réseau routier qui a besoin d'investissements additionnels. Dans le fond, quand je dis que c'est une réflexion incomplète, ça devrait plutôt nous conduire à nous dire: Avons-nous les moyens de demeurer un État provincial? C'est ça, la question que ça pose, alors que nous avons des moyens aussi limités, quand nos sous sont prélevés par le gouvernement fédéral et que la juste part ne nous revient pas. Les thèmes qu'il a abordés quand il parle de la desserte aérienne en région, lorsqu'il parle du maritime, lorsqu'il parle du ferroviaire, on le remarquera, ce sont tous des champs de compétence qui relèvent du fédéral, et, dans ce domaine-là, les actions

qui sont posées par l'autorité fédérale sont préjudiciables aux régions.

Quand on regarde, il y a bientôt 30 ans, toute l'inertie que le gouvernement fédéral avait déjà dans ce domaine-là, ça s'est transformé en une politique de dévolution de diverses infrastructures à l'égard des communautés locales, dévolution des infrastructures portuaires, des infrastructures aéroportuaires, qui sont dans un état dégradé pour plusieurs d'entre elles, de ces infrastructures. À ce moment-là, elles sont moins utilisées, les gens préfèrent utiliser le routier, et ça augmente la pression également sur le routier alors que nous avons en même temps l'accroissement de nos activités économiques en région. C'est sûr, dans ce contexte-là, que ça vient aggraver la situation, ça augmente la pression.

● (10 h 50) ●

Je dirais: Les décisions prises par le gouvernement fédéral, entre autres en matière de transport aérien, constituent, à mon point de vue, un abandon inacceptable des régions. Les infrastructures aéroportuaires, le transport aérien intérieur sont indispensables pour le développement de notre économie, même si, je le répète, cette compétence est du fédéral. Il faut, malgré, à ce moment-là, le fédéral, dans la mesure de nos moyens, pouvoir intervenir sur les causes véritables de ce déclin. Lorsque le fédéral cède les aéroports aux régions, il se déléste de ses responsabilités. Il fait la même chose avec le domaine portuaire. Il faut plutôt se réjouir d'une récente décision qui a été prise par le Conseil des ministres de confier le mandat au titulaire du ministère des Transports ainsi que le ministre délégué d'entreprendre des négociations avec le fédéral pour qu'on puisse acquérir certains ports, pour qu'on puisse véritablement les utiliser pour le développement de nos régions.

Quand ces phénomènes-là se produisent, vous savez, bien, naturellement — on l'a vu encore récemment dans le domaine aérien — qu'est-ce qui se produit? Les gens se retournent naturellement vers le seul gouvernement véritable, le gouvernement national des Québécois, le gouvernement québécois. Les gens ne vont pas du côté du fédéral, ils vont vers le gouvernement qui a l'habitude de prendre ses responsabilités et d'aider et d'accompagner la population de nos régions. C'est ce qu'on a observé en matière de transport aérien, c'est ce qu'on constate également du côté du transport maritime. Mais ça, ça empêche pas que nos sous sont prélevés également par le fédéral et qu'ils ne nous reviennent pas dans une juste part.

Quand on regarde maintenant toute la question du réseau routier, M. le député de Shefford a fait référence à l'état du réseau en Côte-Nord. Je trouve ça intéressant, mais, encore là, je le répète, c'est une réflexion incomplète. Moi, quand je regarde la route 138 via la route 389, c'est un lien routier transnational qui, à ce titre-là, répond aux critères que le gouvernement fédéral a dans d'autres provinces pour soutenir ce qu'il appelle le «réseau routier supérieur». Des investissements par l'autorité fédérale dans cette artère routière, il y en a pas, malgré les nombreuses représentations que nous avons faites.

Un exemple qui a choqué et frappé les gens chez nous aussi: quand on regarde l'effort que le gouvernement

fédéral a fait avec le gouvernement terre-neuvien pour mettre environ 340 millions de dollars pour l'autoroute 500 à Terre-Neuve — je dis pas qu'il n'y avait pas de besoins, là — mais, quand on regarde la façon de traiter les populations, on voit qu'il y a là une inéquité qui nous motive davantage à prendre l'ensemble de nos leviers. Donc, 340 millions pour l'autoroute 500 alors que cette autoroute-là va déboucher sur la 389, et le fédéral n'y met pas de sous. Puis la route 389 du Labrador, de Labrador City, de Fermont jusqu'à Baie-Comeau, elle a besoin d'investissements, d'aucuns estiment, en haut de 120 millions de dollars. Le fédéral est absent dans les réinvestissements qui sont nécessaires. En même temps, toujours sous cet angle-là — et on le dit et on le rappelle régulièrement chez nous — quand on parle de ce lien routier transnational et ses infrastructures, telle la traversée de la rivière Saguenay, il va falloir éventuellement que le fédéral mette aussi la main dans ses poches pour qu'on puisse arriver avec cette infrastructure-là.

En même temps, ce qui est étonnant de voir dans les commentaires qui ont été faits par le député de Shefford, il fait état de besoins. J'en suis, il y en a, et des besoins qui sont très élevés. Cependant, qu'est-ce qui a été fait au fil des récentes années? D'abord, on a parlé de différents modes de transport, et ça, dans le contexte budgétaire que l'on connaît, là. Quelle attitude avons-nous eue? On a initié l'élaboration d'un plan intégré de transport en région pour voir quelle complémentarité on peut envisager entre les différents modes de transport afin de satisfaire les besoins de la région pour le développement de notre région. Du temps de nos prédécesseurs, il n'y a pas eu une semblable réflexion qui a été faite. Nous l'avons amorcée pour pouvoir faire les choix les plus appropriés, les plus pertinents dans le contexte actuel.

C'est sûr que, si l'argent débordait des coffres puis qu'on en avait par-dessus les oreilles, il y a plein de choix, il y a plein de choses, plein d'interventions que nous pourrions faire. Mais, dans le contexte financier que l'on connaît, bien, on n'a pas toute la latitude que l'on souhaiterait. Dans les sept dernières années, ça a également été une période où nous avons procédé au redressement des finances publiques. C'est facile d'arriver aujourd'hui puis dire: Il faudrait en mettre dans tel secteur, il faudrait en mettre pour telle autre route. On peut tout faire la nomenclature de ces besoins. Mais, dans le passé, rappelons-le, il n'y a pas eu d'effort de cette nature-là qui a été fait.

Quand M. le député de Shefford parle d'interventions routières à faire en Côte-Nord, le meilleur exemple qu'on peut avoir là-dessus, c'est lorsque, au début de 1997, un des prédécesseurs du ministre actuel, lorsque M. Brassard était ministre des Transports, il est venu annoncer un plan stratégique d'intervention, entre autres pour le secteur de Bergeronnes, à Tadoussac, en indiquant aussi que les travaux ne pourront pas se faire dans l'année qui suivait l'annonce. Pourquoi? Parce qu'il y avait pas eu de planification. Les travaux préparatoires qui doivent nous conduire à la confection des plans et devis n'ont pas été effectués. Pour faire un ouvrage semblable, ça se fait pas sur le coin de la table dans une fin de semaine. Dans ce contexte-là, il y a des sections qui ont été identifiées pour des interventions immédiates.

On en veut plus tout de suite, je suis le premier à les réclamer pour ma région, pour mon comté. Cependant, avant de pouvoir aller en appel d'offres, il y a un certain nombre de conditions qui doivent être rencontrées pour la préparation des plans et devis, pour l'obtention des certificats nécessaires à la réalisation de ces travaux-là dans le respect des usagers, des personnes qui peuvent avoir des droits, là, en périphérie ou qui sont contiguës au réseau actuel. Tout ça, ça ne se fait pas, là, en criant lapin, et toute cette opération-là est entreprise.

Je trouve un peu particulier, de la part du député de Shefford, à l'intérieur de son tourisme politique, quand il se promène en région, quand il vient voir quel est l'état de la situation, qu'il oublie ces éléments importants que nous versons des sous au gouvernement fédéral et nous n'en avons pas un juste retour. Et la situation actuelle, la dégradation, la détérioration du réseau, c'est l'héritage que nous avons eu, et les actions que nous avons entreprises pour cette restauration-là l'ont été, faites, à une époque aussi où les finances publiques étaient totalement délabrées, l'état dans lequel vous les avez laissées, et ça, là, les gens chez nous le comprennent bien aussi mais également réclament que des interventions soient faites. Ça fait que, dans l'étude des crédits, on devra également voir, du côté du transport maritime, quelles sont les actions qui ont été posées, quel est l'état des négociations avec le fédéral pour la récupération des 35 ports et, par la suite, quel genre de politique est préconisé afin d'assurer un véritable développement de notre région.

Moi, j'ai toujours certaines appréhensions lorsqu'on entend des volontés émanant soit de la métropole ou de la capitale pour venir nous dire ou tenter d'exprimer quelles seraient les meilleures politiques pour la région. Je voudrais faire un parallèle avec ce que le gouvernement fédéral a fait au début des années soixante, lorsqu'il y a eu les travaux qui ont été faits concernant la voie maritime du Saint-Laurent. Qu'est-ce qu'on a constaté? Il y a eu un déplacement de l'activité économique qu'il y avait dans la métropole vers les Grands Lacs. Je pense qu'il faut se servir de cet exemple-là pour dire: Lorsqu'on met en place une politique maritime ou autre qui doit desservir la région, il ne faut pas que les régions ne deviennent... ou que cette politique-là soit tout simplement un siphon pour extraire les ressources de la région; au contraire, ces politiques-là doivent être mises en place afin d'assurer le développement de nos ressources en région. Dans ce contexte-là, les efforts faits par notre gouvernement doivent nous permettre d'assumer et d'assurer davantage ce développement. Merci.

● (11 heures) ●

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Saguenay. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Oui, M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Prendre quelques minutes pour réagir à certains propos de notre collègue de Shefford qui, au début de son intervention... Et je comprends que le travail de l'opposition n'est pas facile à certaines périodes, particulièrement

dans le cadre du budget que le gouvernement a présenté pour l'année 2001-2002, l'année financière 2001-2002, et particulièrement parce que tous les ministères ont obtenu des crédits supplémentaires, toutes les grandes missions de l'État ont obtenu des crédits supplémentaires pour atteindre les objectifs que le gouvernement s'est fixés. Et, particulièrement au niveau des transports, le collègue de Shefford était en train de nous convaincre, ou de se convaincre, plutôt, que 155 millions, 200 millions d'augmentation des crédits, c'était à peu près pas une augmentation parce qu'il fallait... Il calculait, enfin il patinait, là, il tentait de faire son travail dans l'opposition. Encore une fois, je constate que ce travail-là n'est pas facile, ils ont tellement habitué les Québécois et les Québécoises aux augmentations de taxes et aux déficits. Ils ont laissé les Québécois dans le rouge pendant cinq, six ans. Donc, avoir des augmentations de crédits, avoir des plans bien organisés, une planification bien organisée, c'est peut-être pas leur culture politique.

Deuxième élément, il nous dit: Écoutez, le ministre des Transports devrait établir des priorités. Bon Dieu! je l'invite à regarder les plans de transport dans les régions, pour Montréal, pour Québec et l'ensemble des régions, elles sont indiquées, les priorités. Un remarquable travail de planification a été fait, comme un État, comme un pays doit le faire. Peut-être qu'ils sont habitués de gérer une province. C'est peut-être pour ça que... Peut-être que le collègue de Shefford n'a pas eu le temps de prendre connaissance approfondie des plans de transport, mais je l'invite à le faire. Il y a une réflexion, une planification de haute qualité contenue dans ces documents, et l'ensemble des intervenants ont été consultés, et ils se sont mis d'accord pour présenter les différents éléments des plans de transport dans les différentes régions.

Troisièmement, encore une fois, ils sont sous silence, ils sont dans un mutisme qui est leur antenne, qui est leur gouverne. On ne les entend jamais nous dire qu'il nous faut récupérer les montants promis par le gouvernement fédéral, par les députés du gouvernement fédéral, les députés libéraux. M. le Président, ils en ont promis pour 3 500 millions juste au Québec, 3,5 milliards. Ils se sont proménés dans le décor québécois, particulièrement à l'automne, et ils en ont promis pour 3,5 milliards. On n'entend jamais l'opposition réclamer avec le gouvernement, faire front commun pour dire: Écoutez, c'est l'argent des Québécois, on veut récupérer notre juste part. Incroyable! Incroyable! Ces gens de l'opposition, moi, je souhaite qu'ils fassent avec nous front commun pour obtenir cet argent, qui est notre argent, en passant, 33 milliards de dollars d'impôts, de taxes, taxes de toutes sortes, puis ça se dirige, année après année, au gouvernement d'Ottawa. Alors, M. le Président, je comprends que parfois dans l'opposition on doit ramer dans le gravier, mais, par contre, s'il vous plaît, vous êtes des représentants des citoyens et des citoyennes du Québec, alors la partisanerie ne doit pas vous...

Une voix: ...

M. Deslières: Ah non? C'est écrit, là. Ce sont des engagements, là. Vous êtes d'accord. Il y en a dans

toutes les régions, dans toutes les régions. Ils se sont promenés tous azimuts. On pourrait les détailler, mais je pense qu'on va avoir l'occasion, au cours des crédits, de les détailler, toutes ces questions, et je sais que mes collègues ont des questions très pointues à poser sur ces promesses du gouvernement fédéral.

Alors, M. le Président, je termine ici. J'espère qu'on va pouvoir aller au fond des choses. Il y a là, dans les documents présentés... En étude de crédits, on va parler de montants. Il y a des sommes considérables d'ajoutées. Nous aurions baissé de 10 millions, l'opposition aurait déchiré sa chemise. Tel n'est pas le cas. Des dizaines, des dizaines et des centaines de millions viennent s'ajouter. Et, en plus, en plus, faisons front commun pour aller chercher les centaines de millions de dollars de nos taxes, de nos impôts des Québécois pour que le gouvernement fédéral investisse au Québec. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Ça va pour les remarques préliminaires?

Mme Normandeau: M. le Président, je souhaiterais faire quelques remarques, si vous permettez.

Le Président (M. Lachance): Alors, Mme la députée de Bonaventure.

Mme Nathalie Normandeau

Mme Normandeau: Merci, M. le Président. Vous me permettez, d'entrée de jeu, de saluer les deux ministres et l'ensemble de leurs collaborateurs et collaboratrices ce matin. À titre de responsable des régions, évidemment, je pense qu'il est pertinent de faire quelques remarques préliminaires à cette commission qui aujourd'hui étudie les crédits qui ont été dévolus au ministère des Transports. MM. les ministres, une tournée des régions nous a permis de prendre conscience d'un besoin fondamental qui nous a été exprimé par tous les intervenants qu'on a rencontrés en région, et ce que les gens déplorent, c'est qu'au Québec, à l'heure actuelle, nous n'avons pas de politique de transport intégré, c'est-à-dire politique de transport maritime, politique de transport aérien, politique de transport ferroviaire et politique au niveau du transport routier. Et ce que les gens remarquent, c'est que le gouvernement choisit donc d'intervenir à la petite semaine, à la pièce, quand il y a un problème qui se présente, et je pense que le dossier du transport aérien en est une magnifique illustration de cette gestion à courte vue, à la petite semaine. Et je pense que la commission aujourd'hui me permet de vous rappeler les problèmes que vivent certains transporteurs régionaux au Québec.

Je pense notamment au cas de Régionnair qui a sollicité l'aide financière du gouvernement. Régionnair connaît encore son lot de difficultés, et je dois vous dire, MM. les ministres, en particulier M. le député de Joliette, que la région que je représente, le comté que je représente, Bonaventure, souffre beaucoup de l'absence d'un transporteur comme Régionnair. Et les intervenants nous ont dit que c'est pas les infrastructures qui font défaut au niveau du transport aérien au Québec, c'est les

dessertes qui font défaut. Et ce que nous souhaiterions avoir au Québec, c'est une politique, donc, très claire, une politique au niveau du transport aérien qui nous permet donc de connaître sa vision, du gouvernement, pour éviter justement de réagir comme ça à chaque semaine. Et, M. le ministre, je souhaite vous entendre, dans le cadre de cette commission, sur la position de votre ministère dans le dossier précisément de Régionnair versus la nouvelle initiative qui a vu le jour à Québec. Et je dois vous dire que les gens chez nous sont inquiets. Ils sont inquiets. Et ce qu'on souhaite donc, c'est voir la présence d'un transporteur le plus rapidement possible dans la région de la Gaspésie et sur la Côte-Nord, bien sûr. Mon collègue qui est en face de moi est sûrement très préoccupé également par cette question.

Au niveau du transport maritime, bien, les intervenants se questionnent: Pourquoi se fait-il que le gouvernement du Parti québécois subitement manifeste un intérêt pour certains ports régionaux, compte tenu qu'en 1995, dans le cadre de sa politique de cession des ports, le fédéral a invité le provincial à faire l'acquisition de certaines infrastructures dans les régions? Alors, six ans après, là, le gouvernement vient de se réveiller, puis ça peut nous intéresser, ça, les ports régionaux. Je pense à Gaspé, Matane, Gros-Cacouna, Sorel. Donc, il y a plusieurs ports régionaux stratégiques qui permettraient aux régions du Québec de s'assurer d'un meilleur positionnement.

Alors, M. le Président, en terminant, je souhaite bien sûr que cet exercice des crédits nous permette d'en savoir un peu plus sur les intentions du gouvernement, notamment au niveau du transport maritime, cette future politique qui sera déposée dans quelques jours, peut-être, dans quelques semaines — on nous promet un dépôt pour le début mai — et d'en connaître un peu plus également sur les intentions du gouvernement dans le dossier de Régionnair et dans son positionnement par rapport au nouveau projet qui émerge dans le secteur, ici, de Québec.

Alors, M. le Président, en terminant, ce que nous déplorons, de notre côté, c'est une absence, donc, d'une vision au niveau des transports. On aurait besoin, au Québec, urgemment d'une politique intégrée — transport maritime, transport terrestre, transport ferroviaire, transport aérien — tout ça pour donner des outils aux régions du Québec pour assurer leur développement, et nous le déplorons encore, M. le Président. Ce qu'on a besoin là, c'est vraiment d'une vision, plutôt que le gouvernement... comme le gouvernement le fait, de choisir de réagir, donc, à la petite semaine. Merci, M. le Président.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Lachance): Merci, Mme la députée de Bonaventure. Vous avez compris certainement que je n'ai pas voulu faire de jurisprudence en vous donnant la possibilité de faire des remarques préliminaires, puisque, selon notre règlement, ça prenait le consentement des membres de la commission pour pouvoir le faire, étant donné que vous n'êtes pas membre de la commission parlementaire des transports et de l'environnement.

Mme Normandeau: M. le Président, si vous permettez, je suis membre, en fait, membre de toutes les

commissions. Je suis — comment on appelle ça? — membre itinérante...

Une voix: Volante.

Mme Normandeau: ...volante. C'est ça. Ha, ha, ha! Membre volante, effectivement. Merci.

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, très bien. Ça va. Cette mise au point étant faite, nous allons maintenant aborder l'autre partie de nos travaux qui consiste à des échanges avec les ministres, et je veux bien, encore une fois, qu'on ne s'enfarge pas trop, trop dans la procédure. Est-ce que vous êtes d'accord pour que, en alternance, on fonctionne avec des blocs de 20 minutes? Par exemple, si le député de Shefford veut intervenir pendant 10 minutes, il reste 10 minutes à sa formation politique pour compléter le bloc de 20 minutes. Et ensuite, si les députés ministériels veulent intervenir, on pourra procéder comme ceci.

M. Brodeur: Si je comprends bien, M. le Président, là, on peut supposer que nous prenons la parole au point de départ et qu'il y aura 20 minutes de questions par l'opposition, ou peu importe si c'est le porte-parole ou les autres porte-parole de l'opposition. On a 20 minutes et, ensuite de ça, on y va d'un côté et de l'autre par la suite.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors là ça complique les choses parce que, si vous posez pendant 10 minutes des questions et que le ministre répond pendant 30 minutes, ça risque d'être passablement long et ça ne permet pas les échanges. Ce que je suggère... Et, si, à un moment donné, on voyait qu'il y avait une façon de procéder qui ne convienne pas, on pourrait le souligner. Je suggère que le bloc de 20 minutes soit plutôt un bloc total, questions et réponses. Questions et réponses.

Prise en charge du port de Gaspé par le gouvernement du Québec

M. Brodeur: Merci, M. le Président. D'entrée de jeu... D'ailleurs, le député de... J'en ai parlé un peu durant mon discours, j'ai entendu le député de Saguenay, on a entendu de façon très éloquente la députée de Bonaventure qui connaît très bien le dossier. Ça touche principalement les régions, les dossiers des ports et des aéroports. Donc, j'entendais le député de Gaspé tantôt avec son discours usuel sur le gouvernement fédéral. La semaine dernière, M. le Président, puis je l'ai mentionné lors de mes remarques préliminaires...

Le Président (M. Lachance): Vous avez dit «Gaspé», M. le député de Shefford.

M. Brodeur: J'étais à Gaspé, accompagné de la députée...

Le Président (M. Lachance): Non, non, mais vous avez dit que vous aviez entendu le député de Gaspé.

M. Brodeur: Ah! Excusez, le député de Saguenay.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brodeur: Donc, j'étais, la semaine dernière, avec la députée de Bonaventure en Gaspésie, et nous avons visité la région de Gaspé et principalement des intervenants dans le domaine maritime. Ça, là, on l'a souligné, contrairement aux affirmations du député de Saguenay, c'est que le signal, le signal a été donné depuis longtemps par le gouvernement fédéral qui veut se départir de ces ports régionaux là. On parle de 1995, donc six ans. Depuis ce temps-là... Puis, si on prend l'exemple des gens de Gaspé, les gens de Gaspé se sont mis à l'ouvrage et ont négocié une entente avec le gouvernement fédéral, et puis, depuis ce moment-là, depuis ce temps-là, on n'avait pas eu de nouvelles du gouvernement provincial qui voulait, en fin de compte, acquiescer ces ports-là.

Ce qu'on a fait à Gaspé... Puis les gens du milieu sont venus à une entente négociée qui faisait l'affaire de tout le monde, de tout le monde dans la région, et le signal qu'on a de ces gens-là... Puis les gens nous l'ont dit à Gaspé, les gens qui sont intéressés à préserver le port de Gaspé, ils nous ont dit: Bien là on est pris dans une chicane de drapeaux, on est pris dans une chicane de drapeaux, et puis, à la veille de la signature de notre entente, le gouvernement du Québec sort le lapin du chapeau puis dit: Ne touchez à rien là, on va arriver avec un programme, une politique maritime. Puis j'ai le communiqué ici, le 5 avril, communiqué du ministre des Transports puis du ministre délégué qui dit que, dans l'intérêt des régions, ils vont déposer à un moment donné une politique maritime.

M. le Président, si on prend le cas de Gaspé, si on prend le cas de la Gaspésie en général, puis surtout le cas de Gaspé, ces gens-là nous donnent le signal qu'ils ont une entente qui est dans l'intérêt du port de Gaspé, qui est dans l'intérêt des gens de la Gaspésie. Eux autres ont tout simplement comme appui du gouvernement du Québec de dire: Attendez pour faire une profession de foi, touchez à rien, on va s'occuper de ça, on vient de se réveiller. Mais, pendant ce temps-là, M. le Président, ces gens-là, qu'est-ce qu'il faut qu'ils fassent? Qu'ils croient le gouvernement du Québec qui n'est jamais intervenu auparavant? Pendant ce temps-là, ils nous disent, autant à Matane... — on a rencontré des gens à Matane aussi — que, dans ce domaine-là, ils ne haïssent pas la façon dont le fédéral procède, ils ont la main tendue puis ils sont prêts à négocier des choses, M. le Président.

Est-ce que l'un ou l'autre des ministres, les ministres responsables de la politique maritime, peut nous dire c'est quoi, le lapin qui va sortir du chapeau à la fin de l'année, qui va faire en sorte que l'entente probablement que Gaspé aurait eue avec le gouvernement fédéral serait moins bonne que celle qu'il va y avoir avec le gouvernement du Québec?

M. Chevrete: M. le Président.

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

M. Chevette: M. le Président, je vais commencer à répondre parce qu'il y a eu toutes sortes de choses de lancées depuis le début, depuis ce matin. On n'a pas pu, depuis exactement presque deux heures, répliquer à quelque fausseté que ce soit ou apporter quelque nuance que ce soit dans tout ce qui a été dit, ce qui m'apparaît une façon aberrante d'étudier des crédits de façon intelligente.

Je partirai par l'aérien et j'aurais le goût de demander aux libéraux, de leur rappeler la fameuse fable de La Fontaine, *La cigale et la fourmi*. Où étiez-vous par les temps chauds? Quand on parle de l'aérien, qu'on a tout fait, on a tout mis en branle... Et je commence par l'aérien délibérément, mon collègue répondra sur le maritime. Sur l'aérien, on a tout fait pour dire au fédéral: Si vous faites le monopole, si vous réalisez le monopole, nous, on veut conserver les emplois, on veut que le français demeure dans l'air, on veut que nos dessertes régionales soient intactes, qu'on ait une qualité de services comme avant. Rappelez-vous de ça, on a tout dit ça. On a même fait voter unanimement — on ne dirait pas ça, à les entendre aujourd'hui — on a voté unanimement en Chambre en faveur de ces quatre grands principes. Et la députée de Bonaventure arrive ici puis elle dit: On est pénalisés, nous autres. Je l'ai dit dans mon discours d'ouverture, Mme la députée, vous n'étiez pas là. J'ai dit que Gatineau et Bonaventure précisément étaient plus touchés parce que, eux autres, ils n'en ont plus, de service. C'est pas parce qu'ils n'ont pas de l'équipement, la piste est là. On le sait, j'ai déjà atterri, souvent, à part de ça.

Mais avez-vous remarqué? Vous ne pourriez pas avoir un petit peu de fierté de temps en temps? Depuis le début des audiences de ce matin... Et là j'ai l'occasion de le rectifier et je vais le rectifier. Si l'emblème du Québec... C'est sûrement pas des nids-de-poule, c'est *Je me souviens*. Mais c'est sûrement pas être des tapis de porte non plus. L'emblème du Québec, c'est de la fierté. Je me souviens de mes origines, je me souviens de ce que je suis, je me souviens où je peux aller, je me souviens de mes forces, de mes capacités, je me souviens où va mon argent.

Et je vais donner un exemple. J'écoutais le député de Shefford relater des chiffres. Les Québécois, ils paient des choses, ça leur revient pas. Ils paient au fédéral pas moins de près de 1 milliard par année en taxes sur l'essence. Il a pas dit un mot de ça. Bien non, ils lui ont dit: Dis pas un mot de ça, là. Écoute, parle rien que des finances du Québec, là, parle rien que de l'argent qui va au Québec. Voyons! nos grands frères, la maison mère, ils veulent pas qu'on parle en mal d'eux autres! Faut pas faire pression sur la maison mère. Non, non, faut se laisser essuyer les pieds sur le dos du Québec. Tapis de porte. Moi, je trouve ça un petit peu révoltant, un petit peu inconcevable que vous n'ayez pas assez de colonne ou de fierté pour dire de temps à autre: On a de l'argent qui va là, puis ils devraient participer, et ça, vous devriez vous en faire un honneur. C'est pour ça que les Québécois se demandent où vous allez. Ça n'a pas de bon sens! Ils viennent chercher 1 milliard, ils ne réclament pas une cenne du fédéral.

Puis là ils arrivent dans le maritime. Ils arrivent dans le maritime, puis ils disent: C'est-u effrayant, le

Québec s'occupe de ça d'un coup sec! C'est justement parce qu'on veut pas que les Gaspésiens se fassent emplitr puis se fassent avoir, puis on va le dire haut et fort, nous autres. On espère que les messages vont se rendre aux citoyens de Gaspé qui ne sont pas consultés comme citoyens dans un référendum pour savoir s'ils peuvent se porter acquéreurs d'une infrastructure maritime. Et je demanderai à mon collègue d'expliquer les dangers de cela. Et c'est pas pour rien que le Québec prend ses responsabilités, c'est pour éviter qu'on leur donne des cadeaux grecs, comme on dit en bon québécois. Occupez-vous de ça, puis, après ça, bonjour. On se porte garantis, nous autres, juste d'un petit quelque chose.

● (11 h 20)

On va vous en parler, du maritime, puis m'a vous revenir sur l'évolution du système routier. Vous avez posé des questions. Vous avez posé des questions, puis on vous a répondu. La question 6b. Vous nous avez demandé quelle était l'évolution des finances, des budgets. On vous a répondu qu'ils étaient passés de 687 millions en 1999-2000 à 700... Attendez, plus que ça. Depuis 1996, si vous voulez avoir l'évolution, là, c'est 445 millions, puis on est rendu à 929 millions de dollars. Pas un mot! Ça avait rétrogradé. Vous avez remarqué ça? Ça rétrograde, ça recule. Pour être crédible, à un moment donné, il faut se rapprocher un petit peu de la vérité. Je vous permets peut-être de la forcer par ignorance, mais pas de nier l'évidence.

Surtout, quand vous posez vos propres questions, ayez au moins, au moins la rigueur de lire les réponses qu'on vous donne noir sur blanc, ça ferait moins échapper de conneries, surtout que le député de LaFontaine, il parlait du transport en commun. Vous lui transmettez la réponse. Il y a rien à Montréal, rien à Montréal, transport en commun. La ligne Saint-Hilaire, ajoutez le train de banlieue; la ligne Delson, inaugurée la semaine passée; notre métro de Laval, qui est en soumissions publiques... Au mois de décembre, le métro vers Anjou, le métro vers Longueuil, le métrobus de Repentigny, ils sont tous en phase de réalisation. L'étude d'impact sur la rue Notre-Dame; la signature fort probable avant la fin de l'année d'un projet privé sur la 25. Je parle de quelques mois. Quand même vous seriez libéral et au pouvoir, Dieu sait que vous avez rien fait, vous autres, rien pendant neuf ans! Puis vous osez venir dire qu'il y a rien en matière de transport!

La vision globale en matière de transport, elle est commencée. Vous n'aviez jamais fait un plan de transport. On est rendu qu'on a presque la moitié des régions qui ont un plan de transport, et Montréal a le sien, Québec a le sien, Lanaudière a le sien, Laurentides a le sien, sur la Côte-Nord, ils sont en train de le faire, dans l'Outaouais québécois, ils ont le leur, et partout au Québec il y aura des plans de transport. Il y aura une politique globale en matière de transport d'ici la fin de l'année. Maritime va sortir dans quelques mois.

Et, pour votre information, l'aérien, c'est clair, c'est de juridiction fédérale, vos grands frères, votre maison mère que vous n'osez jamais effleurer du bout de votre coude, de peur de leur user je ne sais pas quoi. Mais, de grâce, soyez un petit peu objectifs! Vous êtes au Québec, vous gérez dans l'Assemblée nationale du Québec. Vous devez défendre les intérêts nationaux des

Québécois, puis défendre la nation québécoise, c'est d'aller chercher aussi l'argent là où il est.

C'est drôle que vous n'avez jamais prononcé un mot quand ils ont donné 500 millions à Toronto, il y a à peine un mois, pour le transport en commun en vue des Jeux olympiques. Pas un rouge, pas un libéral s'est levé pour dire: C'est-u effrayant! Ils devraient nous en donner autant. On se bat sur la 30, puis il y a toutes sortes d'entourloupettes pour pas payer. Ils veulent faire des ponts avec le privé, puis... C'est pas grave, ça.

L'assainissement au Québec, qui a coûté 7 milliards avec nos deniers à tout le monde, a été payé par nous. Ils n'ont pas dit un mot. C'est le Québec qui a payé tout seul. À Toronto, qui qui a payé, en Ontario, l'assainissement? Le fédéral. Le Pont de la Confédération, il y en a au moins 25 % qui viennent d'ici. Mais quelle honte avez-vous à nous appuyer pour aller chercher notre quote-part? Quelle fierté vous manque pour dire qu'on est dans la bonne voie quand on réclame la participation du fédéral? Tâchez de vous débarrasser de cette image de tapis de porte où on s'essuie facilement les pieds sur nous sans réagir. Je pense que c'est pas ça, c'est pas ça, la fierté des Québécois, au cours des ans. Ce n'est pas ça, la fierté des Québécois, au cours de son histoire. Au cours de son histoire, le Parlement, l'Assemblée nationale, ses commissions, ses députés, ses hommes et ses femmes ont toujours su réagir à un moment donné. Et avoir l'air piteux et miteux, dans certains cas, ça a pas de bon sens. Maritime, M. Chose va répondre.

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. Il est quand même incroyable d'entendre certains députés pratiquement ou carrément blâmer le gouvernement du Québec qui veut se donner une politique de transport maritime et fluvial. Le Canada, qui est un pays, madame, n'a pas de politique de transport maritime. Et, pour corriger, plutôt, faut pas que je dise qu'il y en a pas, parce que la seule et unique politique de transport maritime qu'ils se sont donnée en 1995, c'est une politique de délestage, de laisser aux utilisateurs le déglacage, le dragage, l'aide à la sécurité... l'aide à la navigation, mais au niveau de ce qui concerne la Garde côtière. C'est ça, la politique du pays que vous défendez, qui est le Canada.

Nous, nous sommes seulement qu'une province, comme vous voulez tellement y rester, une province. Mais, nous, on veut prendre à coeur, oui, le développement des régions, oui, le développement du Québec, et on veut se donner une politique de transport maritime et fluvial, et, je le répète parce que ça doit vous faire plaisir, même si nous sommes juste une province puis que c'est une responsabilité fédérale au même titre que l'aérien puis au même titre que le ferroviaire.

Le fédéral, il a commencé, d'abord avec le ferroviaire, de délaissier, fermer des lignes de chemin de fer. C'est au Québec qu'il y a eu le plus de kilomètres de chemin de fer de fermés dans les années quatre-vingt. Après ça, il s'est en allé dans l'aérien pour laisser les régions du Québec à elles-mêmes, puis là il est rendu dans le maritime, puis c'est toujours le pays que vous adorez et que vous aimez y vivre. Pourtant, ceux et celles que vous représentez, ce sont des Québécois et des Québécoises d'abord, et c'est celles-là, ces

personnes-là, que nous devons d'abord, je crois, prendre la défense, les aider, à chacune des régions du Québec, à se développer.

Je vais juste faire une allusion au niveau du ferroviaire. Quand le gouvernement fédéral a fermé les lignes de chemin de fer à Terre-Neuve, il leur a accordé 2 milliards de dollars d'indemnité, 2 milliards de dollars d'indemnité! Pourquoi? Parce que, en 1949, quand Terre-Neuve a rentré dans la Confédération, elle, elle a eu la chance de négocier, quand elle a rentré dans la Confédération, et le fédéral s'était engagé à maintenir une ligne de chemin de fer à Terre-Neuve. Et, comme il la fermait, il a indemnisé 2 milliards. Nous, cette fameuse Constitution-là, nous nous l'avons fait imposer. On n'a pas pu rien négocier, on a pris ce qu'on nous a donné. On a fermé nos lignes de chemin de fer avec aucune indemnité.

Actuellement, le fédéral, qu'est-ce qu'il fait au niveau du transport maritime, de ses responsabilités au niveau du maritime? Bien, je l'ai dit tout à l'heure, c'est une politique de délestage. Et, en 1995, jamais, jamais le Québec n'a eu une offre ou une demande — appelons ça comme on voudra — formelle pour connaître notre volonté ou notre désir d'acquiescer toutes les installations maritimes qu'il y a le long du Saint-Laurent, puis sa politique est à grandeur du Canada.

Le fédéral a toujours favorisé d'abord le port d'Halifax, hein, d'Halifax. Oh! en passant, les plus gros brise-glaces, ils se tiennent là, à Halifax, quand on sait que la glace, elle est bien plus sur le fleuve qu'elle peut l'être à l'autre bout, à Halifax, hein? Nous autres, on a les petits bateaux, puis, quand on en a besoin, bien, ils les font descendre. Ils les font descendre chez nous quand on en a besoin, quand il y a urgence. C'est ça, la politique du fédéral. Et, en plus, la politique du fédéral, c'est de développer le port de Vancouver. C'est ça, sa politique à lui.

Donc, nous, notre intention... Si vous dites... Vous avez dit tout à l'heure qu'on a pris six ans avant de faire quelque chose. Je dois vous dire que ça fait deux ans actuellement que je travaille à donner au gouvernement du Québec sa première politique de transport maritime, et je l'ai fait avec tous les intervenants du milieu. Et, pour vous démontrer même mon ouverture et pas de guerre de drapeaux, comme vous pouvez le laisser entendre, guerre de drapeaux, on a même invité le gouvernement fédéral, les représentants du gouvernement fédéral, le CN, le CP, d'autres organismes, l'Association des ports, l'APC canadien ou Canada, je ne sais pas quoi, les APC, en tout cas, à participer à l'élaboration de notre politique de transport maritime et fluvial. Ces gens-là sont venus avec beaucoup de gaieté de coeur et de fierté voir que le gouvernement du Québec s'occupait, lui, du transport maritime, qui est toujours pas sous notre juridiction. On est capables de faire des choses même si ça relève du gouvernement fédéral. Donc, quand vous dites qu'on s'est croisé les bras ou tourné les pouces durant six années de temps, moi, je vous dis qu'on a élaboré une politique de transport maritime et fluvial avec les gens du milieu pour qu'elle réponde vraiment aux besoins du milieu, vraiment aux besoins du milieu, et, d'ici la fin mai, j'aurai le plaisir de la rendre publique, de la faire connaître.

Maintenant, je reviens aux chicanes de drapeaux que le député de Shefford a mentionnées au sujet du port de Gaspé. C'est étonnant, M. le député de Shefford, de vraiment vous entendre dire que c'est une chicane de drapeaux qu'on veut faire avec le gouvernement fédéral. C'est qui qui a dit ça tantôt, là? C'est vous qui avez dit ça?

M. Chevrette: ...le haut-parleur de d'autres.

● (11 h 30) ●

M. Baril (Arthabaska): C'est vous qui avez dit ça? En tout cas, que ça soit vous... Mais je ne suis pas sûr que les gens de Gaspé disent que c'est une chicane de drapeaux, parce que, moi aussi, je les rencontre, voyez-vous, moi aussi, je parle, moi aussi, je suis en communication avec eux autres, hein? Et, actuellement, la population à Gaspé, contrairement à ce que vous dites, quand tout le monde était unanime à ce que le fédéral transfère le quai et le port de Gaspé à une corporation, moi, je peux vous dire que c'est loin de faire l'unanimité, parce qu'il y a beaucoup d'inconnues là-dedans, hein, beaucoup d'inconnues dans ça, entre autres au niveau de tout ce qui concerne les indemnités ou les montants que le gouvernement fédéral veut accorder à la corporation. Les chiffres, je ne les ai pas, les chiffres finals, parce que c'est gardé caché, hein? Nous autres, on nous accuse de travailler cachés puis en catimini, de cacher toutes sortes de choses de même. On ne les a pas, les résultats de la négociation finale, mais mes chiffres que j'ai déjà dits: à peu près environ 3 millions que le gouvernement fédéral accorderait à la corporation. Ça n'a pas été démenti.

Et, en plus, quand on regarde, de ce que je sais — et c'est ça qui est grave, c'est ça qui est dangereux — le fédéral ne se rend aucunement responsable de la contamination qu'il y a dans les lots d'eau, là, l'o-t, lot, aucune responsabilité du gouvernement fédéral, et tout le monde sait que le port de Gaspé a un degré ou un niveau de contamination très élevé. Qui va payer pour ça, hein, quand on sait également que la corporation, à ce qu'on m'a dit, a l'obligation de maintenir en opération le port puis les exportateurs, les importateurs, les expéditeurs dans le port de Gaspé? Et, s'il y a besoin de dragage — parce qu'on me dit que maintenant les bateaux peuvent aller juste à un bout du quai parce que ailleurs le port est plein de sédiments — puisque la corporation a l'obligation de tenir en opération... de quelle façon pensez-vous que la corporation va être en mesure de payer les coûts du dragage et de la décontamination des sédiments qui vont être là-dedans? Qui va payer ça? Le citoyen, hein, la citoyenne de Gaspé? Qui va payer ça, hein?

Après ça, le fédéral, bon joueur, il dit: Le quai des pêcheurs, il est fini; on vous donne 400 000 \$ pour le démolir. Qui va le reconstruire? Parce que les pêcheurs, ils en ont besoin, de leur quai, eux autres, hein, là? Qui va reconstruire le quai des pêcheurs? Qui va payer, c'est-à-dire, pour reconstruire le quai des pêcheurs? Là, on nous dit: Bien, on ira vous voir, vous autres, le gouvernement du Québec. Aïe, un instant! On se décharge sur le gouvernement du Québec. Le fédéral délaisse ses responsabilités, puis le milieu, il dit: Bon, on ira vous voir, vous autres, le Québec, pour ce qu'on n'a pas pu avoir d'Ottawa.

C'est ça, M. le Président, sur lequel j'ai informé les gens du milieu pour leur dire: Laissez-nous le temps, laissez-nous le temps de négocier. On ne vous demande pas d'effacer le tout. Si on n'est pas capables de faire mieux que vous autres, vous la signerez, votre entente. Mais, au moins, laissez-nous la chance de négocier de gouvernement à gouvernement sur la même base de négociations qu'on a obtenue l'an passé: 10 quais de traverse sans chicane de drapeaux, comme vous dites, sans chicane de drapeaux. Nous avons négocié pour les 25 prochaines années les coûts d'opération, les coûts d'amélioration de tous les 10 quais que nous avons obtenus, et ça a fait un montant de 36,3 millions, de mémoire. Et c'est sur la même base de négociations, dans l'intérêt des régions, que l'on veut négocier le transfert de ces ports commerciaux.

Le Président (M. Lachance): Manifestement, vous êtes enflammé, M. le ministre. M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Après avoir écouté attentivement les deux ministres, M. le Président, c'est la technique habituelle, l'écran de fumée. Quand ça fait mal, on y va dans les grands écrans de fumée. Le discours des tapis de porte, ça fait 25 fois que je l'entends, le discours des tapis de porte, M. le Président. Mais il reste une chose, j'ai entendu tantôt — je prenais des notes, là, concernant les politiques intégrées, les politiques maritimes: Ça s'en vient, à l'automne, dans quelques semaines, on veut se donner telle chose, notre intention est de... M. le Président, ça fait sept ans que j'entends ça. «notre intention est de... «on va se donner... Juste des discours.

Ce qu'on nous disait la semaine passée, à Gaspé, les discours, il n'y a absolument rien, rien, rien de concret, puis je l'invite, le ministre délégué aux Transports, à y retourner, là-bas, parce que ce qu'on nous dit sur le terrain, là... C'est des chicanes de drapeaux qu'il y a. Vous venez de le dire, là, le quai, là, ils ont une entente sur le quai, pour les pêcheurs, par exemple, avec le fédéral. Mais le ministre vient de nous dire puis il vient de dire à ces gens-là en Gaspésie: Si vous signez ça, vous n'aurez pas un sou de nous autres. C'est avec nous autres que vous vous entendez. Tout ce qui est avec le fédéral, là, oubliez ça, nous autres, on n'intervient pas là-dedans, on ne contribue pas à ça. Si ça, ce n'est pas une chicane de drapeaux, qu'est-ce que c'est?

Deuxième chose, j'entends le ministre des Transports nous traiter de tapis de porte. Ça fait quelques semaines, là. M. le Président, tantôt je le disais, les taxes que les automobilistes paient au Québec, les taxes sur l'essence, l'immatriculation, il y a 1 milliard de plus que les contribuables automobilistes paient qu'ils reçoivent. S'il y a des tapis de porte au Québec, je pense qu'ils sont au Conseil des ministres. C'est les automobilistes qui se font ramasser de l'argent dans leurs poches par les responsables, puis je pense que les deux ministres des Transports ne défendent pas les automobilistes au Québec. Donc, il faut qu'ils fassent un examen de conscience, ces gens-là, puis faire en sorte que les gens qui paient des taxes de cette façon-là, de façon totalement induue, puissent avoir un retour

raisonnable sur leur argent. C'est les automobilistes qui paient ça.

Puis j'invite le ministre délégué aux Transports, M. le Président, à retourner en Gaspésie, d'aller voir les gens de Gaspé, les gens de Gaspé qui étaient fiers d'une entente. On est allés la semaine passée, là, les gens étaient heureux de cette entente-là, ils étaient heureux de la signer. Ce qui arrive... Ils ont eu des discours depuis des années: Ça s'en vient à l'automne, dans trois semaines, M. le Président, ils ne les croient pas. Ils nous l'ont dit, qu'ils ne vous croient pas, les gens là-bas. Ils étaient heureux de cette entente-là pourquoi? Tout simplement après... Quand votre politique maritime sera prête, là, dans un mois, dans six mois, dans 10 ans, à ce moment-là vous pourrez retourner négocier avec eux autres. Retournez négocier avec eux autres plutôt que leur envoyer le message: Vous autres, vous ne connaissez rien parce que vous négociez avec le fédéral. Vous n'êtes pas bien, bien bons pour négocier avec le fédéral, vous allez négocier avec nous autres.

M. le Président, c'est fini d'entendre dire ces gens-là que, les gens qui ne pensent pas comme eux autres, on pourrait penser que ce n'est pas des bons Québécois. M. le Président, c'est terminé, ça. C'est terminé, ça. Tout ce qu'on nous invite... C'est le message qu'on a reçu sur le terrain, M. le Président, que, les chicanes de drapeaux, on en a jusque-là. Ces gens-là veulent avoir un port qui est en opération, qui est raisonnable, avec une entente des gens du milieu, une entente négociée dont les gens sont fiers, puis ce qu'ils nous disent, c'est que, les gens du ministère, les gens du gouvernement du Québec, bien, on ne les voit pas souvent, puis ils ont sorti leur lapin du chapeau à la dernière minute, puis là on fait un acte de foi. Mais la confiance n'est pas élevée, M. le Président.

Donc, je l'invite, j'invite les deux ministres à retourner dans les régions du Québec, à retourner voir ces gens-là qui donnent un message assez différent. Ou bien qu'ils s'informent, peut-être. Je ne sais pas s'il y a des députés, dans ce coin-là, du Parti québécois qui informent le gouvernement. Ils ont l'air plutôt à défendre les intérêts de Québec dans leur région plutôt que défendre les intérêts de la région à Québec. Donc, M. le Président, je pense qu'ils ont un examen de conscience à faire, et puis de vraiment aller s'informer sur le terrain, d'aller voir ce qui se passe dans les régions, en Gaspésie, sur la Côte-Nord.

On sait que le ministre est responsable de Lanaudière. Je suis passé dans Lanaudière un peu partout. Donc, M. le Président, dans ce cas-là, là, ce à quoi j'invite les ministres, là, c'est de voir à ce qu'on arrête le holdup des automobilistes par les paiements de la taxe sur l'essence, et puis d'aller refaire ses devoirs, puis d'arrêter de dire: Ça s'en vient à l'automne, dans quelques semaines, on veut se donner, c'est de notre intention. M. le Président, on l'a assez entendu ça, ici.

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

M. Chevrette: M. le Président, j'ai essayé de donner quelques chiffres au député de Shefford pour qu'au moins, au moins il cesse de dire n'importe quoi. Qu'il prenne son budget, et c'est 1,3 milliard de

dépenses dans les routes, plus le Fonds routier, quelque 800 millions. Ça fait 2 milliards par année que l'on met en matière de transport au Québec. Les taxes que nous allons chercher, M. le député de Shefford, c'est 1 590 000 000 \$. Donc, nous mettons, dans les faits, plus de 500 millions que ce qu'on va chercher.

Ce qui est drôle — et c'est là, c'est là que le bât blesse, puis votre fierté s'efface — c'est que le fédéral vient chercher 1 milliard. Il remet quoi au Québec sur le 1 milliard? Nous, on met 2 milliards en matière de transport, même si on va en chercher 1 590 000 000 \$. Eux, ils viennent chercher 1 milliard. Ils en remettent où? L'entretien des ponts, point. On l'évalue à 100 millions. Il y a 900 millions qu'il nous manque. Si on avait ce 900 millions là et si on était appuyés par la succursale libérale, ça irait peut-être mieux.

Je vous disais, tantôt: Ils en ont promis pour 3 520 000 000 \$. Ils en ont promis, sur la route 185, 430 millions. Ça, c'est dans le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine. Ils en ont promis, sur l'auto-route 20, 230 millions, encore dans le Bas-Saint-Laurent. Ils en ont promis, sur la 175, 400 millions. Ils en ont promis, sur la 389, le Petit-Saguenay, 120 millions. Ils en ont promis, sur la 138, 450 millions. Ils en ont promis, sur le pont du Saguenay, 470 millions. Autoroute 30, 530 millions. L'autre secteur de l'auto-route 30, 110 millions. Autoroute 35, entre Iberville et la frontière américaine, 130 millions. L'estacade du pont Champlain, 650 millions. Il n'y a pas une cenne qui rentre. On a eu peine à aller chercher le 7 millions pour l'estacade du pont Champlain. Vous êtes fiers de ça? Dites-le pas, la maison mère pourrait être fâchée, très, très fâchée de vous, de voir que les gens de la succursale osent dire qu'on a de l'argent là. Voyons! réveillez-vous! ayez un peu de fierté! C'est ça qu'on vous demande.

● (11 h 40) ●

Puis, quand vous lancez des chiffres, dites pas qu'on va chercher de l'argent dans les poches des contribuables puis qu'il en retourne pas. Il y a pour 2 milliards qui retourne en matière de transport, puis on va en chercher 1,5 milliard. Il y a 1 milliard là-bas, puis il en revient seulement que 100 millions, puis vous ne dites pas un mot. Qu'est-ce qu'ils vous ont fait pour que vous soyez soumis à ce point d'être en prostration continue? Écoutez, c'est bien beau, ça, l'auto-congratulation entre une maison mère puis une succursale, mais, à la longue, ça a l'air fou.

M. Baril (Arthabaska): M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Baril (Arthabaska): Pour revenir sur le port de Gaspé, justement, je veux essayer — je ne sais pas si je vais réussir, remarquez bien — de faire comprendre aux députés de l'opposition que ce n'est pas une chicane de drapeaux. Ce n'est pas une chicane de drapeaux. Et pourquoi? Quand vous dites: C'est les gens du milieu qui vont dire ça, là, vous n'avez pas dû les ostiner bien, bien, tels que je vous connais, hein? Donc, quand vous dites que c'est une chicane de drapeaux, pourquoi, à chaque fois que le Québec essaie de prendre les devants pour défendre les régions, ça devient une chicane de drapeaux? Quand c'est l'inverse, comprenez-vous, que le

fédéral, lui, ne veut pas supporter financièrement le développement des régions, ce n'est pas une chicane de drapeaux, hein? C'est normal, on va se revirer, on va aller à Québec, parce que eux-mêmes, les gens de Gaspé, m'ont dit: Écoutez, là, M. Baril, aller à Ottawa, c'est loin. C'est loin, aller à Ottawa. D'abord, pour nous autres, déjà Québec, c'est loin. Aller à Ottawa, c'est encore bien pire. Et ils ont raison. Après ça, quand on arrive à Ottawa, on n'est pas compris parce que ce monde-là ne comprennent pas les régions, ne comprennent pas les besoins des régions. Fait que comprenez pourquoi on arrête à Québec, parce qu'on a toujours une oreille beaucoup plus attentive à Québec qu'on en a une à Ottawa. C'est ça que les gens en région m'ont dit l'été passé à Gaspé même.

Et, quand vous dites qu'il n'y a rien de concret que nous avons fait dans le cadre de la politique maritime, que c'est rien que du blabla, puis des mots, puis des paroles en l'air, bien, sachez, M. le député de Shefford, que vous vous adressez pas tellement à un député, puis à un ministre, puis à une personne qui fait juste des paroles en l'air. Je suis bien plus un gars concret qu'un faïeux comme trop chez vous l'ont été trop longtemps, d'abord. Et, déjà au niveau du gouvernement du Québec, on a confirmé notre intérêt d'aider puis de supporter le transport maritime. D'abord, dès le printemps dernier, j'avais demandé à ma collègue la ministre du Travail, Mme Lemieux, de former un comité pour analyser, étudier les besoins en formation de main-d'oeuvre de ce secteur-là. Ça fait longtemps qu'ils demandaient ça, et personne ne leur répondait. Allez vous informer à eux autres pour voir comment ils sont contents de cette décision que le gouvernement a prise.

Deuxièmement, au mois de décembre, dans la loi n° 150, le gouvernement du Québec a accepté d'exclure du rôle d'évaluation les structures maritimes commerciales. Allez vous informer aux gens qui opèrent sur les ports de quelle façon ils considèrent l'action, les gestes que le gouvernement du Québec pose. Allez-y, je vous invite. Allez voir.

Deuxièmement, dernièrement, j'ai été à Rimouski, à l'Université du Québec à Rimouski. Ça faisait 20 ans qu'ils demandaient de dispenser un Bac en transport maritime. Le seul endroit où il y avait un bac de dispensé en transport maritime, c'était à Terre-Neuve, puis c'est un cours en anglais. Donc, les Québécois et les Québécoises francophones qui ne sont pas bilingues ne pouvaient pas accéder à des emplois supérieurs en transport maritime. Le gouvernement du Québec... Avec l'orientation de la politique de transport maritime et le développement qu'on va avoir dans ce secteur-là, mon collègue de l'Éducation a accepté, a autorisé l'Université du Québec à dispenser cette formation-là. Donc, vous pouvez voir que déjà il y a des mesures concrètes qui sont prises.

J'ai rencontré les associations portuaires puis j'ai dit, dernièrement, encore hier, même, j'ai dit à mon personnel de cabinet de communiquer avec la SODES et avec l'organisme qui regroupe l'ensemble du milieu maritime et de communiquer avec l'Association des ports régionaux ma volonté de les rencontrer dans les jours qui viennent pour justement qu'avec tout ce qui se dit présentement puis surtout ce que le fédéral

véhicule... Parce que le fédéral est étonné, là, parce qu'il ne pensait pas qu'on irait si loin que ça dans notre politique. Le fédéral est étonné qu'on avance puis qu'on fonctionne. La semaine dernière, le sous-ministre a rencontré son homologue fédéral pour lui démontrer notre volonté, puis on a fixé un délai de trois mois pour s'entendre sur la négociation sur le transfert des ports commerciaux. Donc, arrêtez de dire, là, qu'il y a pas personne qui nous croit puis que ça va arriver peut-être un jour en quelque part. On ne vit pas dans les limbes, nous, on vit sur la terre.

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

Critères d'identification des ports stratégiques régionaux faisant partie du réseau portuaire du Québec

Mme Normandeau: Merci, M. le Président. Puisqu'on discute de la politique de transport maritime, M. le ministre délégué aux Transports, j'aimerais vous rappeler que, le 11 avril dernier, la ville de Gaspé a donné son appui, le conseil municipal, à la Corporation portuaire de Gaspé dans ses démarches concernant la rétrocession du port. Alors, évidemment, M. le ministre, si votre gouvernement, comme il le prétend, a à coeur l'intérêt des régions, bien, j'imagine aussi que vous êtes respectueux du voeu et de la volonté qui est exprimée à Gaspé, autant par la Corporation que par la ville de Gaspé dans son appui qu'elle a donné à la Corporation portuaire.

Puisqu'on parle de la politique de transport maritime, M. le ministre, l'ensemble des intervenants se sont rencontrés en mars dernier, le 1er mars. Ils se sont entendus sur un certain nombre d'éléments, et il y a un consensus, donc, qui a émergé de ce forum. Dans les priorités ou les interventions qui ont été retenues, on parle donc... Je vous en fais lecture, là. C'est un document qui vient d'ailleurs de votre ministère. L'item 3: utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outil de développement socioéconomique du Québec. Le premier élément fait référence au réseau portuaire, et on veut définir dans cette future politique un réseau portuaire stratégique et complémentaire qui comprendrait notamment les APC, ce qu'on appelle les administrations portuaires canadiennes, et les ports régionaux.

Ce que j'aimerais savoir de votre côté, M. le ministre délégué, responsable de la Politique maritime: Quels sont les critères qui seront retenus par votre gouvernement pour identifier les ports stratégiques régionaux qui feront partie de ce réseau, donc ce futur réseau? Quels seront les critères qui seront retenus? Est-ce que, par exemple, on va se fier aux statistiques liées au trafic, au tonnage qui se retrouve sur ces quais-là? J'aimerais peut-être vous entendre là-dessus parce qu'il y a des gens qui sont inquiets. Il y a des ports régionaux au Québec qui sont en très bonne position, si on regarde les statistiques de Transports Canada au niveau du trafic du tonnage. Je pense à Matane, notamment, à Gaspé qui se positionne très bien. En fait, je vous dirais que c'est pratiquement un des ports, avec Matane, qui se positionnent le mieux au niveau du trafic en Gaspésie. Alors, est-ce que vous avez identifié déjà les critères? Je

pense qu'il y a des quais, par exemple, de moindre importance — Carleton, Chandler — donc, qui se demandent quelle sera leur place dans cette future politique maritime.

M. Baril (Arthabaska): Je remercie d'abord la députée de Bonaventure pour sa question de fond qui mérite une réponse. Mais, au préalable, j'aimerais revenir juste sur la résolution de la ville de Gaspé. D'abord, je posais la question: De quel droit une municipalité — peu importe laquelle — a le pouvoir, ou le devoir, d'autoriser quand même une dépense d'argent, avec un risque très élevé, sans consulter sa population, sans référendum, et sans informer la population en général sur les conséquences d'une telle négociation?

Deuxième question que j'aimerais poser à Mme la députée de Bonaventure: Comment explique-t-elle qu'aujourd'hui même le gouvernement fédéral, M. Collenette et M. Cauchon étaient censés être à Gaspé pour finaliser, signer cette entente-là? C'est la deuxième fois que c'est reporté. Est-ce qu'elle a une réponse? Moi, je l'ai pas. Serait-ce à cause que lundi dernier nous étions au Îles-de-la-Madeleine, le premier ministre était à Gaspé — Bonaventure, je crois, qu'il est allé également — et que, dans l'ensemble, nous avons annoncé 68 millions de dollars pour la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine de la part du gouvernement du Québec, et que là le fédéral arriverait avec un petit 3 millions? Est-ce qu'il a peur de faire rire de lui en région avec un petit 3 millions comparativement à 68 millions qui s'ajoutent à l'ensemble des montants qu'on a déjà annoncés dans le plan de relance de la Gaspésie, diversification? Donc, je vais lui donner la chance de répondre à ces questions-là, si elle le veut.

Maintenant, pour ce qui est de la définition du réseau de ports stratégiques, déjà d'abord nous avons une base, bien entendu, pour établir c'est quoi, un port stratégique. Vous en avez mentionné un. Entre autres, c'est au niveau du tonnage qui... entre autres, là, au niveau du tonnage qui... Échanger, opérer au niveau de chacun des ports au Québec. Mais j'ai toujours dit, puis je vais le faire, puis c'est ça, la rencontre que je veux faire avec l'Association des ports régionaux... Je vais avec eux... Puis ça, ils le savent. Avec eux, nous allons définir, nous allons déterminer quel port fera partie du réseau de ports stratégiques. Et, pour vous dire que je ne veux pas faire... Puis je me répète là-dessus parce que ça me choque toujours... ça m'agace, plutôt, je dirais, quand on me dit ça. Pour justement ne pas faire de chicane de drapeaux, nous avons même échangé avec les APC, lors de la rencontre du 1er mars, pour qu'eux aussi fassent partie du réseau de ports stratégiques. Donc, vous pouvez pas dire qu'on court après les chicanes de drapeaux. Si c'étaient vraiment des chicanes de drapeaux, on aurait dit: Les ports qui appartiennent au fédéral, on ne veut rien savoir, puis on ne veut pas qu'ils fassent partie du réseau stratégique. On est prêts à les inclure dans notre réseau de ports dits stratégiques.

● (11 h 50) ●

M. Chevette: J'ajouterais un élément, M. le Président. Le réseau stratégique, si vous nous demandiez de faire une proposition, on est prêts, nous, mais on ne veut pas la décider unilatéralement, comme disait mon collègue. On a une très bonne idée, on a les

statistiques de chacun des ports, mais on a surtout la conviction que, le jour où on a un réseau de ports stratégiques, on va améliorer la situation économique entre ce réseau de ports stratégiques là.

Deuxièmement, pourquoi nous sommes craintifs pour les Gaspésiens? Je vais vous le dire, moi. La politique normale d'un gouvernement fédéral, c'est d'abord de s'adresser au gouvernement de chacune des entités des parties du Canada avant de poser quelque geste que ce soit. Ce n'est pas de s'adresser à des citoyens puis à des corporations neutres. Et, ordinairement, après le gouvernement de chacune des provinces, c'est le gouvernement municipal. C'est ça, la procédure à suivre. Ils n'ont pas suivi ça.

Et, deuxièmement, vous savez, dans le passé, qu'est-ce qui est arrivé, il y a des municipalités qui ont voulu se porter acquéreurs de beaucoup de structures, par exemple les aéroports. Elles achetaient ça pour 1 \$. Le lendemain, le fédéral — puis André Trudeau, le sous-ministre, qui est à ma droite, là... — voulait changer les critères de sécurité dans les aéroports. Exclusivement à Val-d'Or, ça venait de leur coûter 1 million de plus par année. On ne veut pas de ça pour nos citoyens. On n'est pas habitués, nous autres, de dire «tant de déficit» puis de défoncer six fois plus. On est habitués de dire au monde: Si vous vous portez acquéreur de ça, là, faut que vous soyez conscient de ce que vous achetez. C'est ça, la responsabilité d'un homme — et d'une femme — d'État qui a prêté son serment d'office comme ministre. Ce n'est pas de laisser aller n'importe qui, n'importe quand, comme il veut bien aller. Je m'excuse, mais je pense qu'on a apporté le rectificatif dans la gestion publique depuis quelques années, puis on ne sombrera pas — parce que vous voudriez nous inciter — dans la débâcle qu'on a connue sous votre règne.

Mme Normandeau: M. le Président, je souhaiterais poser une question bien sûr additionnelle au ministre délégué aux Transports, mais lui faire part de mon étonnement. Subitement, un référendum pour la cession du port à Gaspé, ça devient important pour le gouvernement péquiste, mais les référendums pour les fusions municipales, ça, c'est pas important. Ce n'est pas important, les référendums sur les fusions municipales. Alors, évidemment, là, on est comme très opportuniste puis on se sert d'un argument pour toutes les sauces, hein? Référendum pour la cession du port, ça, ça devient éminemment stratégique, alors qu'un référendum sur les fusions municipales, ça, on évacue ça du revers de la main. Écoutez, je souhaiterais...

M. Chevette: Écoutez, un règlement d'emprunt d'une municipalité, vous savez comment ça marche?

Mme Normandeau: Oui.

M. Chevette: Bon, bien, je m'excuse, c'est ça qu'on dit, nous autres.

Mme Normandeau: M. le ministre, si la population de Gaspé manifeste effectivement l'intérêt à l'endroit du port de Gaspé, bien, laissons-lui le choix de demander à son conseil municipal, donc, de tenir un

référendum. Faisons confiance au milieu, M. le ministre.

M. Chevette: Reconnaissez-vous, après, par exemple, que le Québec aussi doit avoir le choix dans ses politiques? Et on ne peut pas dire aux Gaspésiens, nous autres, aujourd'hui — nous autres, on ne leur dira pas ça; on ne fera pas comme vous autres: Achetez-le, puis, après ça, nous autres, on viendra payer, alors que la vraie personne morale responsable de payer, c'est le fédéral. On vous dit qu'on a négocié, madame, l'appropriation de quais, puis on a obtenu toute la réfection complète pour d'ici 25 ans, à part de ça.

Mme Normandeau: Pas les traverses.

M. Chevette: Vous voudriez que les Gaspésiens se portent acquéreurs d'une infrastructure, puis qui serait payée par qui après? Ça ne vous fout rien, vous autres? Bien, nous autres, ça nous fout de quoi. On s'excuse, mais on n'est pas sur la même planète.

Mme Normandeau: Oui. M. le ministre, la Corporation portuaire a pris ses responsabilités. J'imagine qu'on a tout prévu dans la convention de cession qui sera signée incessamment.

M. Chevette: L'avez-vous lue?

Mme Normandeau: Je ne l'ai pas lue parce qu'elle n'a pas encore été signée, M. le ministre.

M. Chevette: Bien, on en a une, copie, puis on va vous la faire lire, puis vous allez être scandalisée.

Mme Normandeau: Mais simplement vous dire, M. le ministre, que les gens de la Corporation portuaire ont sûrement à coeur l'intérêt des Gaspésiens, en particulier de la population de Gaspé. Alors, qu'on leur fasse confiance. Mais, simplement, ce que j'interprète de votre message ce matin, c'est qu'il y a une espèce d'opération que j'oserais qualifier peut-être de chantage ou de menace. Ce que je comprends de votre discours ce matin, c'est que... Si la Corporation portuaire signe la convention de cession avec le gouvernement fédéral et que la Corporation demande au gouvernement du Québec une quelconque aide financière pour, par exemple, bonifier son parc industriel ou, en bref, faciliter l'éclosion de certaines infrastructures liées au port de Gaspé, est-ce que je comprends que la réponse sera non?

M. Baril (Arthabaska): Madame, ce que j'ai dit, ce que je réaffirme... Qui paiera la reconstruction du quai des pêcheurs? Il n'y a une cenne dans l'entente, à ce que je sache, pour la reconstruction du quai des pêcheurs. Qui va payer ça? Est-ce que, moi, en posant cette question-là, en ayant informé les gens du milieu, en posant cette question-là, c'est de nuire aux gens de la Gaspésie? Ce n'est pas de prendre l'intérêt du gouvernement du Québec, c'est de se substituer aux dépenses que le gouvernement fédéral devrait faire puis qu'il ne veut pas faire. C'est qui qui défend qui dans ça?

On n'a pas dit aux gens de la Corporation: Refusez l'entente. On a dit: Voulez-vous, s'il vous plaît,

retarder la signature de l'entente que vous êtes prêts à faire — trois mois; pas trois ans, trois mois — puis, nous, on pense d'être capables d'aller chercher des indemnités pour le dragage du port, parce que vous savez qu'il a besoin de dragage? Avec le degré de contamination qu'il y a là-dedans et que le fédéral ne veut pas... se décharge de cette responsabilité-là du dragage, c'est la Corporation... L'entente, on l'a, c'est la Corporation qui doit assurer le bon fonctionnement du port.

S'il a besoin d'être dragué, qui va payer pour? Qui va payer pour le dragage? Qui va payer pour la décontamination, quand on sait que déjà le fédéral a fait des travaux puis qu'il reconnaît lui-même qu'à l'intérieur du port il y a des sédiments qui sont contaminés? Il le reconnaît lui-même. Le fédéral se tient responsable uniquement de la décontamination de la route de l'accès au quai qu'il remet à la municipalité. Il dit: Moi, c'est juste ma seule responsabilité; le reste, je ne touche pas à ça. Moi, ce que je dis: Que les gens fassent connaître cette entente-là qu'ils sont prêts à signer à la population. Bien, j'en ai fait, des téléphones, j'en ai rencontré, des gens. Il n'y en a pas gros qui sont au courant de cette entente-là, qu'est-ce qu'il y a dedans. Même les gens de la Corporation même, madame, même les gens de la Corporation ne sont pas tous d'accord à signer une telle entente parce qu'ils savent qu'ils sont perdants, hein? Trois millions que le fédéral donne pour le transfert d'un quai avec toutes les responsabilités...

M. Chevette: Le dragage, par exemple.

M. Baril (Arthabaska): ...c'est des pinottes, madame, et c'est ça qu'on veut, nous autres, obtenir davantage du gouvernement fédéral pour les gens de la Gaspésie.

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

Mme Normandeau: Une dernière question...

Le Président (M. Lachance): Je m'excuse, madame, vous pourrez revenir, il n'y a pas de problème. Votre droit de parole, je ne pense pas... Il n'est pas brimé. Vous pourrez revenir, le député de Montmagny-L'Islet a indiqué qu'il voulait aussi intervenir là-dessus. Alors, sur la politique maritime, M. le député de La Peltrie.

Effets de l'application de la politique maritime

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, MM. les ministres, M. le ministre délégué aux Transports, vous avez très bien mentionné dans vos remarques préliminaires que le fleuve Saint-Laurent, c'est un élément unique de notre patrimoine national et en termes de perspectives de développement. Alors, je pense que les Québécois et Québécoises reconnaissent cet élément-là comme aussi primordial. Alors là on parle de chicane qu'il pourrait y avoir entre le fédéral et le provincial sur la mise de l'avant de certaines politiques, mais je pense et je crois qu'il était nécessaire

d'aller de l'avant avec une politique maritime, considérant le désengagement du gouvernement fédéral dans ces domaines.

Là, on pense... En tout cas, ce qu'on fait ressortir, c'est particulièrement peut-être les côtés négatifs. Mais, moi, j'aimerais savoir de votre part, avec l'application de la politique maritime, comment ça va se faire sentir, ça, dans le milieu en termes d'éléments positifs avec justement les argentés qu'on va avoir, parce qu'on va y aller selon nos capacités en termes d'engagements vis-à-vis le maritime. Mais j'aimerais savoir. Avec notre politique maritime que vous entendez rendre publique prochainement, j'imagine que, dans son application, il y a certainement des points positifs qui vont se faire sentir dans les milieux, dans les différents milieux.

● (12 heures) ●

M. Laril (Arthabaska): Bien, d'abord, M. le député de La Peltrie, il faut savoir que, si on veut continuer à être compétitif, il faut absolument se tourner vers le multimodal, hein, différents modes de transport, pour toutes sortes de raisons. On a des voisins qui sont compétitifs, on veut continuer à l'être avec eux. On a un avantage qui est le fleuve Saint-Laurent, qui est, pour les Québécois et Québécoises, un avantage que beaucoup d'autres pays aimeraient avoir, parce que souvent d'autres pays ont... Ce qu'ils appellent un fleuve, c'est plus petit que nos plus grosses rivières, puis ils l'exploitent au bout tant qu'ils peuvent. Nous, nous avons un océan qui rentre en plein coeur du continent, et tout le monde reconnaît qu'il est sous-exploité. Durant ce temps-là, en même temps, nos routes, elles, sont surchargées. Et, avec les coûts de transport, avec également la difficulté que les transporteurs longue distance ont à retenir, je vais dire, les chauffeurs de camion, il faut absolument adapter le mode de transport aux besoins des régions, aux besoins de l'économie. Donc, en développant davantage l'utilisation du Saint-Laurent, bien, oui, nos routes seront moins encombrées de transport lourd et seront moins endommagées et les régions pourront continuer à développer le tourisme en région.

L'autre aspect, ce qui est important dans le secteur maritime... Et, depuis deux ans que je côtoie ce milieu-là, je le disais tout à l'heure, ces gens-là sont extrêmement heureux, extrêmement fiers de voir qu'un gouvernement, hein, un gouvernement se préoccupe de l'avenir de ce secteur-là. Ce qu'ils m'ont dit publiquement... Ils n'ont jamais vu, ils n'ont jamais vu ça qu'un gouvernement s'occupe de ce milieu-là. Il y a des hommes et des femmes dans ce milieu-là qui sont tout à fait dynamiques, qui veulent développer leur secteur mais qui veulent... Ils ne sont pas habitués à travailler en partenariat avec d'autres modes de transport. Donc, le gouvernement du Québec, par le biais du ministère des Transports, nous allons assumer un leadership sur le fleuve Saint-Laurent. Nous allons le faire en partenariat avec le milieu. Et c'est démontré, tous les chiffres à l'appui démontrent, prouvent que le mode de transport maritime, fluvial, c'est le mode le plus économique, le plus écologique et le plus sécuritaire.

M. Chevrette: Vous me permettrez d'ajouter, M. le député — 30 secondes — qu'on nous reprochait de

ne pas avoir de vision globale. On en a une, stratégie d'un réseau de ports stratégiques, justement. Et on laisserait faire un seul qui pourrait venir possiblement affecter un développement stratégique? On peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps. Quand on en a une, ils nous disent que ça tarde; quand on en n'a pas, ils disent qu'on devrait en avoir une. Bien, il faudrait qu'à un moment donné ils se branchent. On en a une. On a une idée très précise d'où est-ce qu'on va, puis on va y aller tranquillement. Puis il ne sera pas dit, à la fin, à part de ça... Je voulais ajouter ça. J'écoutais mon collègue. À la fin, il est possible que, dans le réseau de ports stratégiques qu'on acquerra, ce soit géré par des corporations, comme ça l'est, par exemple, à Bécancour, comme ça l'est dans d'autres. Il y a peut-être des endroits où ça sera le monde même municipal qui sera appelé à assumer une gestion de ce réseau de ports stratégiques. Mais on va le faire avec eux. On ne laissera pas se faire emplier une municipalité. On se laissera pas faire, on va le dire.

On l'a dit dans l'aérien, je me rappelle bien comme il faut, puis on voit qu'est-ce qui arrive aujourd'hui. Et tantôt la députée de Bonaventure disait: La Régionnaire, puis c'est tout... Je la mets au défi, je la mets au défi ici de convoquer Régionnaire puis de demander si c'est le gouvernement du Québec qui est fautif dans le cas de Régionnaire. Nous avons modifié nos décisions à trois reprises pour leur permettre précisément d'avoir des avantages formels. Nous avons changé d'orientation à trois reprises pour leur permettre de vivre. Mais on ne peut pas se substituer au privé. C'est correct? Puis je la mets au défi. Plutôt que de dire n'importe quoi, qu'elle se renseigne. Plutôt que de dire n'importe quoi, qu'elle appelle Régionnaire elle-même. Puis, si Régionnaire a de quoi à reprocher au gouvernement du Québec, bien, ce serait la catastrophe, parce que, s'il y en a un des partenaires dans ce dossier-là qui a foncé envers et contre tous précisément pour venir pallier au fait qu'on nous a passé un monopole dans le domaine de l'aérien sans suivi de quelque manière que ce soit, si bien qu'aujourd'hui on assiste à une arrogance de ce même monopole...

Les horaires ne sont pas respectés, on a augmenté les tarifs de façon démesurée, on fait de l'«overbooking», comme disent les Anglais, c'est-à-dire qu'on prend plus de passagers qu'il y en a, dans les faits, qu'on peut transporter. Il y a des gens qui, avec un billet en main de 15 jours, n'ont même pas pu prendre leur avion. C'est ce qu'on appelle de l'arrogance. On se fout du français dans l'air dans plusieurs passages, plusieurs vols. C'est inacceptable! Où étiez-vous par les temps chauds?

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

Stratégie de développement du port de Québec

M. Côté (La Peltrie): M. le Président, j'ai une autre question également, toujours en ce qui a trait au transport maritime. Ici, dans la région de la Capitale-Nationale, nous avons un port, je pense, qui est quand même très important, et puis, de plus en plus, il peut

prendre de l'importance. On sait qu'avec les possibilités de baisse du niveau d'eau du Saint-Laurent et la construction de plus en plus de bateaux qui sont de plus en plus gros, donc de plus en plus de tonnage, la remontée du fleuve va être de plus en plus difficile peut-être entre Québec et Montréal. Donc, Québec devient une plaque tournante en termes de transport maritime, je crois, peut-être dans les prochaines années.

Donc, notre politique maritime justement va nous aider à prévoir, comme M. le ministre vient de le mentionner, d'avoir une vision d'avenir. Donc, pour qu'un port soit efficace, il faut qu'il y ait des voies d'accès qui l'alimentent, au fond, dans une certaine mesure. Alors, ici, à Québec, il y a le boulevard Champlain et aussi d'autres voies qui arrivent. Donc, là, il y a des travaux qui sont prévus ou qu'on prévoit au niveau du boulevard Champlain afin de donner l'accès au fleuve aux citoyens du secteur, les citoyennes également. Donc, il peut y avoir des changements qui se produisent. Et aussi on parle de la voie ferrée. Alors, dans un port, il faut aussi qu'il y ait une voie ferrée qui ait accès. Alors, le déplacement de la voie ferrée... On parle même de l'enlever entre le pont et le port de Québec.

Quelles sont, là, au ministère... De quelle manière vous entendez tout concilier ces... Je ne dis pas qu'il y a de l'opposition à tout ça entre le côté tourisme, le côté aménagement puis le côté de la capitale. Moi, je crois que, dans toute grande ville, dans la plupart des grandes villes dans le monde, il y a un port puis ça s'harmonise avec la grande ville. Donc, quelles sont les possibilités de tout harmoniser ça ici pour assurer un développement harmonieux au niveau de la région de la Capitale-Nationale?

M. Baril (Arthabaska): Merci de votre question, M. le député de La Peltrie, parce que c'est une question très concrète et c'est une question aussi d'actualité. D'abord, si on veut que le port de Québec, oui, connaisse un développement important, de là aussi l'importance de se développer un réseau de ports stratégiques. Si on veut augmenter le cabotage au Québec, il faut que les bateaux soient capables d'arrêter à quelque part avec des infrastructures portuaires sécuritaires. Donc, de là la raison pourquoi que, dans chacune des régions du Québec, la plupart des régions du Québec, nous voulons définir un port stratégique.

L'autre volet de votre question, qui est vraiment fondamental pour préserver d'abord les acquis d'un port de mer, d'une infrastructure maritime, puis tout assurer son développement, il faut voir également d'une façon globale. Et, lorsque la Commission de la capitale, je crois, a tenu des audiences publiques, le printemps passé, sur le réaménagement du boulevard Champlain pour donner l'accès au fleuve à la population, on a échangé, chez moi, avec les fonctionnaires pour voir à ce que le ministère des Transports ne soit pas reconnu comme un ministère qui s'oppose au développement et à l'aménagement urbain. Mais, par contre, la responsabilité, ou la mission du ministère des Transports également est d'assurer ou de maintenir la fluidité des modes de transport, entre autres, en l'occurrence, le boulevard Champlain.

● (12 h 10) ●

Et, avec actuellement aussi le développement en vue du terminal de croisière qui est à s'établir, qui a suscité beaucoup de discussions, j'ai rencontré dernièrement des gens de la capitale nationale et je leur informais à l'effet de dire: Tu peux pas voir au développement du port en le privant de ses accès. Donc, si tu veux développer la croisière... S'ils veulent développer la croisière, les gens partiront pas de l'aéroport de Québec ou d'ailleurs de la capitale pour s'en aller à pied au port. Ils vont s'en aller là en autobus, hein? Et un autobus dans une ruelle, c'est difficile à tourner dans les coins, hein?

M. Chevrette: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Donc, si on veut faire du boulevard Champlain une rue... Je n'exagérerai pas, je ne dirai pas «une ruelle». Si on veut faire une rue, on va nuire grandement à la fluidité puis à l'accès au port de Québec. Donc, ça, il ne faut pas perdre ça de vue non plus.

Deuxièmement, quand on veut enlever la ligne de chemin de fer d'un endroit, là, la pointe à je sais pas quoi... Je sais pas comment... Foulon, ça se peut-u?

Une voix: L'anse au Foulon.

M. Baril (Arthabaska): ...l'anse au Foulon, je pense — je ne suis pas certain, là — qui s'en va jusqu'au pont de Québec, puis on nous dit: On pourrait utiliser le tunnel — parce qu'il y a un tunnel qui traverse, qui passe sous la ville de Québec pour sortir du côté nord de la ville de Québec — moi, je n'ai pas d'objection à ça, mais qui va payer pour agrandir le tunnel? Parce que le tunnel n'est pas assez grand pour faire passer les trains, les wagons qui sont utilisés maintenant pour désengager le port de Québec. Donc, faut vraiment avoir une vue globale d'ensemble, et on peut pas parler de développement d'un port et en même temps le priver de ses accès au port, ce qui rend le port de Québec compétitif à d'autres ports.

Le port de Montréal, c'est la même chose. Le port de Montréal est compétitif actuellement à d'autres ports, que ce soit Boston ou New York, parce qu'il y a une ligne de chemin de fer qui arrive justement sur le port de Montréal ou de Québec. Donc, c'est ça qu'il faut préserver. Et l'intention du ministère n'est pas de priver la population de l'accès au fleuve, mais, si on fait un accès au fleuve juste pour regarder les bateaux qui ne pourront plus arrêter à Québec, ça va être bien beau, voir passer les bateaux, mais, pour l'économie, le développement économique de la capitale, je ne suis pas sûr que c'est le meilleur moyen.

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

Transfert de 10 quais de traverse par le gouvernement fédéral

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Toujours dans le même secteur d'économie, les négociations avec le gouvernement canadien pour le transfert des ports. Et ça, ces questions-là, j'aimerais rappeler aux deux

ministres que, de notre côté, on les pose au nom des citoyens et citoyennes du Québec de chacune des régions. Faut pas s'étonner de voir qu'on pose les questions qui sont d'actualité et qui sont questionnées dans la population. En fait, il y a un certain nombre de citoyens qui se rappellent, à l'occasion du débat à l'Assemblée nationale, d'une question posée par le député de Gaspé au ministre délégué aux Transports, responsable du maritime, à savoir, les négociations avec le gouvernement fédéral, que le gouvernement du Québec et le ministre des Transports avaient suspendu les négociations avec le gouvernement fédéral. Et j'aimerais rappeler au ministre sa réponse qu'il a donnée, qui est ici, textuellement: «L'été dernier — il voulait démontrer sa bonne foi dans les négociations — le gouvernement du Québec a acquis par négociation du gouvernement fédéral 10 quais de traverse — dont plusieurs d'une région que je connais bien — pour une somme de 36,3 millions.»

Est-ce que vous seriez prêt à répéter dans les mêmes termes la même réponse? Parce que ce que la région en a déduit, c'est que le gouvernement du Québec a accepté le transfert des 10 quais avec une compensation de 36 millions. Ce n'est pas la meilleure façon de comprendre ce dossier. Plutôt que de dire une réponse de façon très claire: Nous avons acquis 10 quais pour 36 millions, pour une somme de 36 millions... Ça, ça a induit la population dans l'erreur, et le débat a repris pour essayer de faire clarifier...

Je me suis engagé à ce que le ministre — aujourd'hui, c'est une occasion — clarifie qu'il a acquis les 10 quais de traverse — si vous êtes capable de le dire comme ça — accompagnés d'une compensation de 36 millions que vous allez, dans les années à suivre — et je pense que c'est sur cinq ans — répartir année après année pour le suivi de ces quais-là. Est-ce que c'est comme ça qu'on doit voir le dossier?

M. Baril (Arthabaska): Bien, exactement, M. le député de Montmagny-L'Islet. Vous avez lu textuellement que nous avons acquis pour 36 millions... Bien, moi, acquis, acquis par négociation, c'est bien entendu. Puis, le 36 millions, on n'a pas acheté les quais, nous autres, là, il faut être bien clair, on ne les a pas achetés, là, ils nous ont été transférés. C'était ça, la politique du fédéral, de transférer au gouvernement du Québec 10 quais de traverse avec une indemnité de 36,3 millions qui couvre les coûts d'opération, d'amélioration, de rénovation de ces 10 quais pour les 25 années à venir. C'est ça, le résultat de la négociation que nous avons eue avec le fédéral.

Puis, je le répète, ça s'est fait sans guerre de drapeaux, sans chicane aucune, puis c'est sur la même base de négociations que, nous, on veut obtenir — je pèse mes mots, là, parce que je ne veux pas dire qu'on les achète — qu'on veut, j'allais dire «acquérir», que le fédéral nous transfère un certain nombre de ports commerciaux, sur la même base de négociations qu'on a conclu une entente pour les quais de traverse. Si la population n'a pas compris ça, O.K., j'admets que c'est moi qui n'ai peut-être pas été clair, mais, quand même, j'ai toujours dit «sur la même base de négociations».

M. Chevrette: En d'autres mots, ils nous ont transféré la responsabilité, qui n'était pas nôtre, qui était

la leur, et, nous, on a accepté la responsabilité, mais en leur disant: Vous allez nous donner pour 25 ans les argents nécessaires à la réfection. Vous allez à Rivière-du-Loup, vous le savez, vous en savez quelque chose, et dans plusieurs, plusieurs quais c'était épouvantable. Donc, on a une évaluation de faite, nous, qui nous donnait environ 36 millions. On a un risque, nous autres aussi, dans la négociation, là, il ne faut pas se le cacher. Si, à l'échéance, ça coûte un peu plus cher, on l'a déposé dans un fonds puis on essaie de générer les argents pour faire face à la réelle responsabilité sur 25 ans. Et c'est ça qu'on veut faire, c'est exactement la même chose qu'on veut faire. Mais on n'a pas pris 36 millions pour dire: On les achète.

M. Gauvin: Mais, M. le Président, tout ce que je voulais faire, ce n'était pas remettre en question l'idée d'acquérir les quais, je voulais m'assurer que la réponse du ministre était à l'effet que 36 millions est une compensation qui a été donnée au gouvernement du Québec. Bon. Là, je reviens...

M. Baril (Arthabaska): Vous permettez, M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Ce qui nous inquiète dans le transfert des responsabilités du port de Gaspé, c'est que l'indemnisation de 3 millions — parce qu'il y a de l'argent là-dessus pour refaire la route du quai, et tout ça — c'est calculé ou c'est évalué pour cinq ans, puis on ne parle pas de la reconstruction du quai des pêcheurs, hein? Il n'y a pas d'argent là-dedans, dans l'entente que j'ai ici. J'espère que c'est la bonne que j'ai là, mais en tout cas. On ne parle pas de reconstruction du quai des pêcheurs, on ne parle pas de l'opération, puis de la rénovation, puis du dragage, on ne parle pas de ça, tandis que, nous, dans les négociations qu'on a faites avec le fédéral pour le transfert des quais, entre autres pour le quai de Rivière-du-Loup, il y a des montants d'argent — que je ne peux pas vous dire parce que je ne les connais pas — qui avaient été prévus pour le dragage du quai de traverse à Rivière-du-Loup, entre autres, là, parce que je me souviens de celui-là. C'est ça, dans le transfert qu'on s'apprête à faire avec la Corporation de Gaspé, il n'y a pas ces conditions-là.

M. Gauvin: Donc, finalement, M. le Président, le but de ma question était de faire clarifier justement cette partie-là de la réponse que le ministre avait déjà donnée, qui ne me semblait pas refléter la réalité de la transaction.

Prise en charge du port de Gaspé par le gouvernement du Québec (suite)

Pour revenir à la situation du dossier qu'on vient de débattre, les négociations pour l'acquisition du quai de Gaspé, ce que la population semble retenir à Gaspé, ce que je présume avec les échanges de nos collègues, et comme dans d'autres régions du Québec, c'est que le gouvernement du Québec souhaiterait lui-même négociateur, se faire transférer les montants d'argent en compensation plutôt

que ce soit une négociation faite par une corporation qui, elle, toucherait les compensations, et notre lecture et suite aux réponses que souvent les ministres des Transports et d'autres ministres de votre gouvernement donnent, c'est que, nous, au gouvernement du Québec, on veut en assumer la gestion, on veut qu'ils nous transfèrent les argents pour que, année après année, nous ayons le loisir, le privilège et la fierté d'aller annoncer que nous supportons ces pièces d'équipement avec l'argent du fédéral, mais on omettrait de le dire, à ce moment-là. Je pense c'est ça, c'est ça, le débat, finalement.

● (12 h 20) ●

M. Chevette: Mais je vous remercie...

M. Gauvin: Et c'est de ça que les municipalités s'inquiètent, de cette guerre de drapeaux.

M. Chevette: Mais je vous remercie de la question parce que c'est pas ça. Vous nous avez demandé à plusieurs reprises: Avez-vous une vision globale? Oui, on l'a. On a une vision intégrée d'un réseau stratégique de ports. C'est-à-dire? Et, pour ce faire, on fait une évaluation de l'ensemble des ports qui nous apparaissent faire partie d'un réseau stratégique. Quant à la gestion, ça peut être géré carrément par le milieu, dépendant des milieux.

M. Baril (Arthabaska): C'est à discuter avec eux autres.

M. Chevette: C'est à discuter avec eux autres, ça. Écoutez, pourquoi le maire de Gaspé — je prends un exemple, je ne le connais même pas — serait-il inquiet que ce soit le provincial ou le fédéral qui va faire quelque chose pour réparer son quai? Bien, à moins qu'il soit lui-même... que son jupon dépasse, ça peut lui faire quoi? Il doit être heureux que son quai fonctionne. La gestion, là, ce n'est pas une question de partisanerie, ça, la gestion, la bonne gestion d'un réseau intégré de ports stratégiques. Que ce soit fédéral ou provincial, il n'y en a pas eu, de politique. On est en train d'en faire une, puis on veut que ça marche, puis on veut que ça marche avec des points bien stratégiques. Puis, dans ce réseau stratégique là, Gaspé en fait partie. Puis on négocie, puis on se donne trois mois, puis on espère de tout coeur, à part de ça, qu'on aura vraiment un réseau intégré, puis qu'on va pouvoir négocier à partir de l'expertise que l'on a, puis qu'on va prendre...

Nous, on arrive, à ce moment-là, à dire: Bien, on négocie. Vous avez des obligations vis-à-vis ces infrastructures-là qui sont vôtres. Nous, on est prêts à les prendre, mais vous allez en assumer une partie pendant une longévité $x - 25$ ans, par exemple — puis, nous, on prend le risque aussi après. C'est clair que, si on en a la responsabilité puis la gestion, qu'on la délègue ou pas, ça, on verra avec le milieu après. Il me semble que ça se comprend bien. Il me semble que ça... Puis d'ailleurs on serait les seuls probablement dans l'ensemble canadien à avoir une politique maritime puis à avoir un réseau de ports stratégiques. Vous devriez être fier. Moi, en tout cas, j'espère que vous êtes fier. Vous n'êtes pas obligé de nous le dire, là, pour ne pas déplaire à d'autres, mais faites voir au moins que vous n'êtes pas fâché de ça.

M. Baril (Arthabaska): Voyez-vous, rapidement, si vous me permettez, rapidement, là, quand vous dites: Les gens du milieu sont inquiets, je ne doute pas de ce que vous me dites, là, je ne doute pas de ça. Mais j'ai rencontré personnellement M. Drolet, le maire de Gaspé. Je l'ai tout informé des tenants et aboutissants de notre volonté de développer le secteur maritime, de faire en sorte que le port de Gaspé, hein... Il est situé à un endroit très stratégique, très stratégique, le port de Gaspé, et nous voulons participer avec les gens du milieu à son développement. J'ai tout informé M. Drolet, le maire de Gaspé. J'ai même été plus loin en lui faisant confiance, en lui dévoilant les grands plans de notre politique de transport maritime avec les avantages fiscaux, certains avantages fiscaux qui s'y ajouteront.

Ma directrice de cabinet, elle a communiqué avec le directeur ou le président...

Une voix: Le directeur.

M. Baril (Arthabaska): ...le directeur général de la Corporation, M. Bernier. Elle lui a tout répété ce que, moi, j'ai dit au maire de Gaspé. Elle a échangé avec lui longuement sur l'orientation que le gouvernement du Québec... l'orientation bien planifiée avec les gens du milieu, je tiens à le dire, avec les gens du milieu sur notre volonté de développer le maritime, sur notre volonté de faire en sorte que le port de Gaspé continuera à être géré, s'il le faut, s'il le désire, si le milieu le désire, à être géré par une corporation. Elles le savent, tout ça, ces deux personnes-là. Je ne vous dis pas que j'en ai rencontré 25, mais je pensais, moi, qu'en rencontrant les principaux acteurs l'information, elle sortirait puis elle serait connue dans le milieu.

Et je vais les rencontrer, là. Aujourd'hui, on est supposés de communiquer avec les gens du milieu pour que je les rencontre. Je vais tout leur répéter ça, tout ce que j'ai dit, puis il n'y aura rien de neuf pour moi. Mais il y a des gens qui semblent pas vouloir transformer... transférer, excusez, transmettre l'information exacte dans le milieu puis au bénéfice du milieu.

Mme Normandeau: M. le Président.

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

Transfert de 10 quais de traverse par le gouvernement fédéral (suite)

Mme Normandeau: Compte tenu du temps qui avance assez rapidement, là — bientôt, il sera 12 h 30 — simplement une dernière question de précision sur l'entente que vous avez signée avec le fédéral au niveau des 10 traverses, bien sûr pour faire le lien avec mon collègue de Montmagny-L'Islet. Simplement pour que ce soit bien clair, là, vous êtes allés chercher... En fait, le fédéral compense le Québec pour 36,3 millions. J'aimerais savoir deux choses. La première: Quelle garantie vous pouvez donner que ce 36,3 millions ira effectivement à l'entretien de ces 10 traverses? Et, deuxièmement, quelle est la participation financière du gouvernement du Québec? Parce qu'elle est à part du fédéral, qui est de 36,3 millions. Est-ce que le

gouvernement du Québec a l'intention de bonifier cette enveloppe-là pour s'assurer, bien sûr, de la viabilité des 10 traverses qui ont été négociées?

M. Chevette: C'est-à-dire que le 36 millions, placé comme il est, dans un protocole d'entente, rapportera, sur 25 ans, 80 millions. On se comprend bien? Donc, on est en mesure de planifier nos travaux, nos réfections, nos améliorations sur 25 ans. À perpétuité, c'est nous autres qui allons assumer, après, les responsabilités, c'est clair. Puis, s'il y a de l'entretien régulier, on va le faire pour essayer d'éviter qu'il y ait des coûts majeurs dans 25 ans. C'est à nous de le gérer comme du monde.

Puis on peut en gérer certains avec des corporations comme celle dont on parle, on peut en gérer d'autres à la manière de Bécancour, on peut en gérer d'autres... Il y a bien des façons de gérer avec le milieu. Pour le dynamisme d'un milieu, c'est peut-être mieux, une corporation, dans un milieu comme Gaspé. Je ne sais pas, je ne veux pas présumer de la formule à Gaspé. Mais ce n'est pas nécessairement le gouvernement qui va le gérer. Il va le faire gérer, mais dans le cadre du respect des sommes et du protocole qu'on a signé. Il n'y a aucun danger là-dessus parce que l'évaluation...

Pour en arriver, par exemple, au bout de course, je suppose que... Je ne sais pas. Prenons pour acquis que c'est 60 millions que ça coûte, ça, que ça nous donnerait sur 25 ans. Bien, si c'est 60 millions, c'est parce qu'on aura évalué qu'à Gaspé ce sera x millions, puis on va présumer que, s'il y a des travaux de dragage, ça va représenter à peu près x millions aussi. Puis, la somme globale, on va la mettre sur la table puis on va dire: Voici pourquoi on vous demande 60 millions pour 25 ans. C'est à cause du fait que les 10, ou les 11, ou les 12 ports que nous négocions avec vous...

Une voix: Stratégiques.

M. Chevette: ...stratégiques, demandent des réfections de x millions. C'est de votre juridiction, de vos responsabilités. Nous, on est prêts à la prendre à ces conditions-là. Et là on bouvre pas personne, on floue pas personne, on sait exactement où est-ce qu'on s'en va et on agit à peu près de la sorte qu'on a agi avec le 36 millions comme M. le député de Montmagny-L'Islet nous l'a demandé.

M. Baril (Arthabaska): Je vous dirais qu'une des inquiétudes, là, de Gaspé, je la connais, c'est que, eux, ils se posent la question à savoir: Si le gouvernement du Québec réussit à obtenir x montant, là, qu'est-ce qui nous assure que ce montant-là ne sera pas dépensé dans un autre port que celui de Gaspé? Bon, c'est ça, l'inquiétude des gens. Je la connais. Je les connais, vous savez, les inquiétudes des gens. Bon. Je le répète, si nous obtenons du gouvernement fédéral une compensation — encore une fois, je ne dirai pas de chiffre, là — de x montant, on aura eu à le justifier, pourquoi que, le port de Gaspé, ça nous prend une compensation de x millions. Et ça, là, on ne cache rien, ça va être connu, ça, par le milieu que, si on a obtenu x montant, c'est à cause de telle ou telle raison. Donc,

pour — comment je dirais? — utiliser cet argent-là ou assurer les gens que ce montant d'argent là va être utilisé à Gaspé, on va être bien malvenus, sachant, eux autres, d'avance, qu'on va avoir obtenu x montant, d'aller le dépenser à, je ne sais pas, moi, sur la Rive-Nord, ou à Rimouski, ou à Gros-Cacouna, je sais pas quoi.

Je leur ai dit ça. C'est connu, ça va être connu, les compensations qu'on aura eues, obtenues pour chacun des ports stratégiques qu'on va avoir. On ne pourra pas tromper les gens. Ce n'est pas l'intention de les tromper, puisqu'on veut en faire un port important au niveau du développement du maritime.

M. Gauvin: C'est plus clair, c'est plus clair.

Le Président (M. Lachance): Il reste une minute, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, dernière question. M. le ministre, bonjour. Une dernière question — il reste encore une minute — question très courte.

Le Président (M. Lachance): ...je m'excuse.

M. Brodeur: Vous disiez il y a quelques instants que vous avez une vision globale de l'utilisation des ports au Québec. Question bien simple — je m'inspire des gens de Gaspé: Si vous avez une vision comme ça très claire, là, de l'utilisation des ports au Québec, pourquoi avoir laissé négocier les gens de Gaspé pendant six ans sans intervenir? Est-ce que votre vision est tout à fait récente, là? Du 5 avril? Pourquoi les avoir laissé négocier tout seuls tout le temps?

M. Chevette: Ils ont participé à toutes les rencontres qu'on a eues. Écoutez, tu ne peux pas empêcher les gens de parler non plus, mais tu ne peux empêcher d'avoir un gouvernement qui est rigoureux dans sa gestion puis d'avoir une petite idée un peu plus longue par rapport à ceux qui nous ont précédés. Là-dessus, on va aller dîner. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, sur ces propos, j'ajourne les travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 4)

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission des transports et de l'environnement...

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît! Alors, le mandat de la commission pour cette séance est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2001-2002, selon le mode qui a été convenu ce matin. Alors, je rappelle aux personnes qui

sont dans la salle de bien vouloir, s'il vous plaît, fermer vos téléphones cellulaires, et je vous remercie par anticipation.

Alors, nous allons reprendre l'étude des crédits, et j'invite immédiatement le député de Masson à bien vouloir poser sa question.

Suites données aux engagements du gouvernement fédéral pour l'amélioration du réseau routier

M. Labbé: Merci, M. le Président. M. Chevrette, dans un premier temps, je vous salue, et M. Baril, toute votre équipe. Alors, on a parlé beaucoup ce matin des ports. Je pense que maintenant, si vous permettez, on va revenir un petit peu au réseau routier. Quand même, c'est important, ça aussi, à cet effet-là, compte tenu que, entre autres, mon collègue de Shefford justement en a parlé énormément quand il parlait, entre autres, que, les taxes, on doit les utiliser pour les citoyens et citoyennes du Québec. Alors, malheureusement, moi, je dois mentionner que, toutes les taxes, alors autant celles qui sont envoyées au fédéral que celles qui sont conservées au provincial, on a mentionné amplement ce matin qu'on en avait pour 33 millions qui étaient envoyées au fédéral. Alors, vous comprendrez comment c'est important qu'on puisse récupérer ces sommes d'argent là pour les utiliser au Québec. À cet effet, dans le document, M. Chevrette, dans vos conclusions, vous mentionnez que c'est important que le Québec puisse récupérer la juste part de tous ces argents, et je pense que, là-dessus, quand on veut être concret, c'est ce qu'il faut faire.

Dans ce fait, finalement, on remarque, entre autres, que beaucoup d'articles, beaucoup d'engagements ont été pris par le fédéral, surtout dernièrement. L'automne dernier — je ne sais pas pourquoi, mais il y avait peut-être des choses qui se passaient à ce moment-là — on en a fait pour plus de 3,5 milliards d'engagements de la part du fédéral, et ce n'est pas simplement des engagements à peu près, là, c'est des engagements fermes. Je vous donne un exemple au niveau de la route 185 quand M. Chrétien a annoncé, aux alentours du mois de mai: Ces travaux pourraient débuter dès l'an prochain. Alors, c'est pas des engagements à peu près, ça, là. On parle vraiment d'engagements concrets, des engagements précis.

Par contre, on s'aperçoit qu'il y a énormément d'engagements, mais il n'y a pas beaucoup d'argent. Alors, c'est un petit peu, dans le fond, pour me permettre... Et, surtout au niveau de la 30, vous mentionnez, par exemple, dans votre conclusion que le gouvernement fédéral était prêt à collaborer, avait pris des engagements comme tels. De votre côté, vous avez pris les devants, M. le ministre, en lui faisant des propositions. Alors, vous avez cru en ce que le fédéral nous a dit, vous avez fait des propositions, et on s'aperçoit, à notre grande surprise, que, oui, ils sont peut-être prêts à faire un bout, mais ce n'est peut-être pas ce que, nous autres, on leur a proposé.

Alors, dans ce contexte-là, j'aimerais savoir, dans un premier temps, l'état de la situation par rapport au fédéral, justement. Sur tous les engagements qui ont été pris, il y en a neuf, de façon précise, qui ont été pris par le gouvernement fédéral pour un montant global de

3,5 milliards. Il y a beaucoup de citoyens et citoyennes qui ont cru ces engagements-là. Maintenant, ils s'aperçoivent aujourd'hui que ce n'est plus évident. Puis heureusement que le provincial est là pour faire la relance dans ces différents dossiers là! Alors, j'aimerais avoir un petit peu, M. le ministre, si vous me permettez, l'état de la situation par rapport au fédéral dans ces neuf engagements pour un total de 3,5 milliards de la part du fédéral.

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

M. Chevrette: C'est-à-dire, oui, je confirme que c'est exactement 3 522 000 000 \$ qu'on a pu comptabiliser, qu'ils ont pris depuis à peu près six mois, un an maximum. On a déposé, nous, deux demandes formelles. On a déposé une demande formelle pour la 30, on a déposé une demande formelle pour le SLR, ce qu'on appelle le «train léger sur rail», sur l'estacade du pont Champlain. À date, on a la confirmation de 7 millions de dollars pour l'étude de faisabilité sur l'estacade du pont Champlain.

En ce qui regarde la proposition, on a écrit, je pense... En ce qui regarde la 30, on a écrit peut-être à cinq reprises. Ça a été un enjeu électoral. Les bulldozers devaient être dans la rue le lendemain matin. On est loin du bull, on n'a même pas d'accusé de réception de la proposition qu'on est allés leur porter nous-mêmes, personnellement, de main à main, à Hull, avec le sous-ministre, et le chef de cabinet, et mon attaché politique. On est allés leur porter une proposition de main à main.

En plus, on leur avait demandé, sur la 35 conduisant à Boston, on avait fait une proposition formelle. Aucune réponse là-dessus non plus. En ce qui regarde la 30, ils avaient parlé de participation financière. Là, ils en sont rendus à peut-être offrir au privé peut-être de construire exclusivement un pont, comme si c'était le fruit de... on bâtissait des ponts sur une rivière, là, au lieu de dire: Bien, ça s'intègre à un réseau routier, puis il y a de la juridiction dans cela. Qui bâtit le réseau routier au Québec? C'est de la compétence provinciale, ça. Ils ont la juridiction pour nous autoriser ou pas. Puis ils avaient dit qu'ils participeraient financièrement. Même M. Collenette m'avait dit qu'il espérait un projet de 8 milliards de collaboration — je pense que c'est le député de Shefford qui en parlait ce matin — possiblement un programme fédéral. Je ne sais pas si c'est le même qu'il y avait il y a deux ans, mais il nous parlait de 8 milliards, ce qui nous faisait escompter, ou espérer, plutôt — 25 % de 8 milliards — un 2 milliards. Et là, nous, on pensait qu'on pourrait, avec ce 2 milliards là, bâtir les principaux axes prioritaires avec ce programme conjoint là. Mais on ne l'a jamais eue, la réponse, et on sait qu'est-ce qui est arrivé. À Valleyfield, les gens se demandent qu'est-ce qui se passe. Nous, on dit: Qu'ils nous donnent 50 % du coût complet de la route sur la 30, puis on va s'occuper du reste.

● (15 h 10) ●

Partout maintenant où ils ont fait des engagements, soyez assuré que, moi, je vais y donner suite. Ils en ont promis sur la 175. Je verrai mon collègue prochainement, ce qu'il va faire. Ils en ont promis dans

le Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie. On va également leur rappeler... puis on va leur offrir l'opportunité de participer. Puis j'ose espérer que l'Assemblée nationale sera d'accord avec ça. Moi, si j'étais député adéquate, ou libéral, ou péquiste... Quand on sait qu'annuellement on verse 33 milliards de dollars à un palier de gouvernement, ça veut dire qu'on verse le quart de tout ce qui se dépense là-bas. On doit être en droit d'espérer, nous aussi, retirer notre 25 % sur plusieurs aspects. Ça, ce n'est pas de la politique partisane, ce n'est pas une guerre de drapeaux, c'est de la fierté, ça, et un sens des responsabilités de bien représenter le concitoyen qui, lui, paie.

C'est le même portefeuille qui paie, ici comme là-bas. Moi, je n'ai rien contre ça qu'ils donnent 500 millions à Toronto, qu'ils bâtissent le Pont de la Confédération, mais j'en ai sur le fait que, moi, ils ne m'en donnent pas, parce que j'ai payé 25 % sur le 500 millions de Toronto, j'ai payé le quart du Pont de la Confédération. On doit être en droit de s'attendre à ce qu'il y ait des sommes de dépenses en territoire québécois.

Et je vous dirai qu'il y a l'estacade du pont Champlain aussi. C'est un plus sur le plan du transport en commun. Ça. On va payer nous-mêmes nos métros, mais on va essayer d'aller chercher exactement ce qu'ils ont pris comme engagements sur le territoire québécois. Qu'ils nous donnent 3 522 000 000 \$ demain matin, puis on va devancer plusieurs échéanciers de travail, je peux vous dire ça.

M. Labbé: Alors, merci, M. le ministre. J'en comprends bien, effectivement, qu'au fédéral il y a beaucoup de promesses. Par contre, au provincial, on est prêt à travailler, on a même des sommes qui sont réservées, à partir du moment où le fédéral embarque dans le dossier, même s'ils ont eu des promesses comme telles. Donc, on va pouvoir aller de l'avant. Alors donc, on est proactif au niveau du gouvernement provincial. Alors, je vous en remercie là-dessus. Ça va, M. le Président.

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

Évolution des budgets du ministère

M. Deslières: Merci, M. le Président. À ce que je sache, nous sommes en étude de crédits, et j'ai écouté les collègues de l'opposition officielle durant tout l'avant-midi, je n'ai pas entendu une question relatant les budgets sur l'ensemble du budget du ministère du Transport ou de façon très pointue sur les différents programmes. J'aimerais connaître, d'une part, quelle est l'évolution, M. le ministre, des budgets accordés au ministère du Transport au cours des deux ou trois dernières années, et je reviendrai, M. le Président, avec des questions pointues sur certains programmes, plus pointues.

M. Chevrette: Bon, tout d'abord, si on part de 1996 pour se rendre à 2001-2002 ou même 2002-2004... On pourrait arrêter à 2001-2002, parce que je vous donnerai la gradation plus tard. Je prends, par exemple,

au niveau de la chaussée, des structures, de l'amélioration du développement et puis tous les frais connexes. On était à 445 millions en 1996-1997; en 1997-1998, 522 millions; en 1998-1999, 660 millions; en 1999-2000, 687 millions; en 2000-2001, 693 millions; et, en 2001-2002, 668 millions. Ça, c'est pour les items que je vous ai donnés.

Pour ce qui est du plan de Montréal, plan de Québec et plan des régions, il n'y avait que 11,6 millions en 2000-2001, alors qu'en 2001-2002 on passe à 194 millions. C'est-à-dire, pour appliquer les plans des régions, c'est 100 millions, plan de Québec, 11 millions, plan de Montréal, 83,9 millions, pour des investissements totaux qui passent de 445 millions à 863 millions en 2001-2002. C'est de l'argent, ça. Contrairement à ce qui a été véhiculé ici par des intervenants, il y a eu une progression. Malgré les grosses ponctions budgétaires au niveau du gouvernement, il y a toujours eu une progression dans les investissements et dans les dépenses au niveau du ministère des Transports, un ministère à vocation économique, tout le monde le sait, puis je pense que, cette année, il y a un coût additionnel de fait précisément parce que les besoins sont là.

Mais c'est vrai que notre réseau est arrivé à maturité puis qu'il nous faut un plan de reconstruction dans bien des cas, ou d'amélioration, ou de corrections sévères. C'est dans les années soixante que le réseau s'est bâti, qu'on prenne à peu près l'ensemble des autoroutes du Québec, et c'est évident qu'il va falloir investir. C'est pas exclusivement le budget, même s'il est progressiste, même s'il y a une progression à la hausse, c'est plus que ça qu'il faut pour la reconstruction du réseau. Et c'est pour ça que j'ai reçu le mandat de préparer un plan de reconstruction du réseau que je présenterai au Conseil des ministres avant la fin de la présente année, c'est sûr.

Orientations en matière de transport adapté

M. Deslières: Merci, M. le Président. Une question un peu plus pointue. On sait toute l'importance que vous accordez au transport adapté aux personnes handicapées. Lors de la consultation sur l'industrie du taxi, on en a amplement parlé et discuté, et on a circonscrit tout la problématique, et vous avez souvent fait mention que, au cours des dernières années, il y avait eu augmentation des budgets, développement des services, et pour cause, parce qu'il y avait là des besoins. Et, cette année, dans la lecture de votre texte, vous en avez fait mention, le budget passe de 35 millions à 46 millions, soit une augmentation totale de plus de 30 % — j'arrondis un peu les chiffres au million, là.

M. le ministre, est-ce que vous pouvez nous dire en commission, cet après-midi, cette augmentation de 11 millions de dollars servira à quoi, à quels services?

M. Chevrette: Tout d'abord, nous avons pas encore le résultat final et ultime de toute la consultation qui se fait sur le transport adapté. On en avait parlé l'an passé, on avait injecté 4 millions, je crois, d'argent neuf, l'an passé, si ma mémoire est fidèle. On se rend bien compte que ça ne répond pas... Les listes de bénéficiaires s'allongent énormément. Le vieillissement

de la population, le fait qu'on n'ait pas de taxis adaptés, le fait qu'il y a plus ou moins d'efforts fiscaux — je dis «fiscaux» parce qu'il y a des efforts fiscaux qui ne sont pas faits par certaines villes, alors que d'autres villes le font — c'est pour ça que j'ai lancé cette consultation assez généralisée. On a rencontré les unions municipales, on a rencontré toutes les sociétés de transport, on a rencontré tout ce qui bouge, les corporations de transport adapté, etc., et on leur a soumis ce petit bouquin que vous avez sans doute eu la chance de voir.

On a eu 23 mémoires, et on est à élaborer les paramètres d'un nouveau cadre, et on verra, d'ici quelques semaines, à voir comment on attribuera le budget supplémentaire, mais selon quelles conditions. Est-ce qu'il est normal qu'une ville, par exemple, qui a du transport adapté ne paie pas une cenne sur le foncier, alors que des villes paient 21, 22 %? Est-ce que je dois continuer, comme ministre des Transports, à subventionner indépendamment de l'effort fiscal local? Mais il y en a qui ne paient pas du tout, aucun sou. Une ville comme Rimouski ne paie pas un sou, alors que d'autres villes ont 20 % et quelques, ou 18 %, ou 14 %. Donc, est-ce que je ne dois pas subordonner les subventions à l'effort fiscal local? En tout cas, je pense qu'il y a un effort à faire là-dessus aussi, sinon on devient injuste par rapport à certains milieux, à mon point de vue.

Et aussi j'annoncerai en même temps — très prochainement, donc — un programme de conversion des autos de taxi, comme je m'y étais engagé durant les consultations sur la réforme du taxi. On sait que la ministre des Finances a laissé une ouverture, et je suis en train d'élaborer des critères pour annoncer ce programme-là, de sorte qu'on pourra annoncer cela dans un tout. Ça permettra de voir les réorientations du transport adapté et les nouvelles possibilités pour les gens d'avoir du transport adapté, surtout ceux qui sont capables de payer, qui prendraient un taxi, mais qu'il n'y a pas de taxi adapté — c'est un problème, ça — alors que des villes comme Vancouver comptent déjà sur... Souvent c'est 20, 25 % des taxis qui sont adaptés pour faire du transport adapté. Donc, on va y aller à la hauteur de nos moyens et de nos capacités, mais on va annoncer quelque chose globalement avec les nouvelles orientations du transport adapté très prochainement.

M. Deslières: Pas uniquement dans la région de Montréal, partout sur le territoire?

M. Chevrette: Sur le territoire québécois.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

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

Soutien du transport aérien en région

M. Gagnon: Merci, M. le Président. J'aimerais revenir sur un des thèmes qui avaient été abordés cet avant-midi, le transport aérien régional. Je voudrais juste resituer certains éléments qui, je pense, devraient nous guider, là, dans notre réflexion sur les problèmes du transport aérien en région. Je veux d'abord rappeler qu'en agissant comme il le fait le fédéral transfère aux

régions un problème dont la solution échappe aux intervenants régionaux. Moi, je pense qu'il faut le rappeler, ça, en partant pour bien cibler ou bien cadrer les difficultés auxquelles on est confrontés.

● (15 h 20) ●

On regarde ce que le fédéral a fait lorsqu'il a mis en place sa politique de dévolution des infrastructures. Il transfère à la communauté locale — dans le présent cas, à la communauté de Baie-Comeau — l'aéroport qui est situé à Pointe-Label. C'est la MRC de la Manicouagan qui en assume la relève là-dedans. La rentabilité d'une infrastructure est fonction de l'achalandage, puis on regarde l'achalandage qui est en chute libre depuis près d'une décennie. Quand on regarde le nombre de personnes qui transitaient, au début des années quatre-vingt-dix, à l'aéroport de Baie-Comeau, c'était autour de 60 000. Maintenant, enfin les derniers chiffres qui étaient connus, c'était autour de 30 000. Qu'est-ce qui peut expliquer cette baisse-là d'achalandage? Je pense qu'il faut constater qu'il y a des horaires inadaptés, des tarifs excessifs, et tout ça, aussi...

On a connu en même temps, là, une période d'un peu la concurrence d'Intair et d'Air Nova. Maintenant qu'Intair est disparue du décor, Air Nova est arrivée avec des prix excessifs, et la clientèle a continué... l'achalandage a continué de régresser, tant et si bien que le transporteur, s'appuyant sur ce type de données là, en ajoutant qu'économiquement ce n'était pas rentable, bien qu'il y a une personne qui a vu les chiffres d'Air Nova là-dessus... Et ils ont maintenu également, à une époque, des tarifs bas, de telle sorte que d'autres petits transporteurs ont piqué du nez. Ils ont agi comme des prédateurs dans ce domaine-là, et on se retrouve avec, par la suite, une décision d'Air Nova qui cesse la desserte entre Baie-Comeau et Québec.

Moi, ce que j'observe... Et je veux vous livrer ma réflexion là-dessus parce qu'il me semble que le cas qui interpelle Baie-Comeau interpelle également tout le Québec, les régions du Québec. Le modèle fait par Air Nova avec la desserte aérienne à Baie-Comeau fait que ça peut se reproduire facilement pour n'importe quelle autre région du Québec. Moi, vu de ma place, je ne suis pas un spécialiste du domaine, mais ce que je constate... Ce que fait Air Nova, ce que fait Air Canada progressivement... Tout ce qu'il y avait d'achalandage qui provenait des régions, Air Nova fait en sorte qu'il ne viendra plus à Québec mais fait de Montréal une plaque tournante pour alimenter ses lignes internationales. Le problème qui se passe pour Baie-Comeau, ça va se traduire pour les autres régions. Moi, ce que je constate, c'est que la région de la capitale va en être également très affectée, de ça, parce qu'on est en train, Air Nova, ce gros transporteur là est en train, si vous me passez l'expression, de secondariser le rôle de Québec, de la capitale nationale là-dedans.

Dans ce contexte-là, est-ce que le gouvernement a l'intention de poser des actions pour mieux soutenir le transport aérien en région, en ayant aussi à l'esprit d'autres conséquences, une espèce d'effet domino que ça peut entraîner? Quand je regarde aussi, là, davantage, de façon plus précise, à Baie-Comeau ou pour notre aéroport, je disais, tantôt: Le fédéral transfère un problème dont les solutions échappent aux intervenants régionaux. Avec la baisse d'achalandage, là, ce que ça

amène aussi éventuellement, ça va être une augmentation des tarifs aéroportuaires, lesquels vont se refléter dans le prix du billet, et lui-même, ce prix-là, est déjà actuellement très élevé.

Moi, je voudrais savoir de votre part quelle orientation, quelle action est envisagée afin de nous assurer que le transport aérien en région, que ça puisse nous servir. C'est un peu comme si on était devant...

Le Président (M. Lachance): J'ai la triste obligation de gérer le temps. Votre question, je ne doute pas de sa pertinence, compte tenu de votre localisation géographique, de votre circonscription, mais là, étant donné la longueur de votre question, la réponse risque d'être longue et je vais être obligé de couper le ministre dans sa réponse.

M. Gagnon: C'est beau. Est-ce qu'on reconnaît l'importance économique du transport aérien pour les régions? Et, dans l'affirmative, quelles mesures envisageons-nous pour assurer l'essor de ce transport-là?

M. Chevrette: Non seulement on le reconnaît, mais on avait anticipé ce qui arriverait. Tout le monde ici, en tout cas à l'Assemblée nationale, devrait se rappeler ce qui s'est passé. Quand on a décidé, à Ottawa, de créer un monopole, je me souviens que spontanément tout le monde s'est dit... Même, il y a eu une proposition à l'Assemblée nationale, unanime, en disant: Écoutez, on veut bien que vous alliez vers un monopole, mais, si on n'est pas capables de conserver nos emplois ici, si on n'est pas capables d'avoir le français dans l'air, si on n'est pas capables d'avoir une qualité de services, une qualité de desserte pour nos régions, nous autres, on marche pas. Et je me souviens que le même M. Collenette, qui s'effervesce, qui ne semble pas connaître, pas une maudite minute, ce qui s'est passé dans l'aérien avant d'arriver à aujourd'hui... Tout le monde se disait: Ça n'a pas d'allure, ça. Ils nous promettent ça, mais quelle garantie qu'on a? Ah! ils ont dit, on va serrer la vis à Air Canada.

Et votre analyse est tout à fait juste, on a sombré dans l'arrogance d'un monopole, bien souvent, comme ça existe. On ne contrôle pas les prix, ou à peu près. Les tarifs, on ne contrôle absolument rien. Les agendas, je l'ai dit ce matin, les agendas ne sont pas respectés. Comment voulez-vous qu'un homme d'affaires qui a un rendez-vous à 10 heures le matin, puis il devait partir à 7 h 30, puis l'avion, à 9 h 30, a pas encore décollé... Donc, ça fait en sorte qu'ils prennent d'autres moyens, ça fait du petit vol nolisé ou ça prend la place d'un compétiteur ou d'un concurrent qui serait à l'heure puis qui compétitionnerait sur les tarifs, sur les prix, sur les coûts.

On n'a pas lâché, nous. On travaille encore présentement avec des transporteurs pour créer une concurrence. On espère qu'on va réussir, à part de ça, parce que, tant qu'il n'y aura pas une concurrence, je ne vois pas comment on va améliorer les dessertes régionales. Je ne vois pas comment. Puis il faudrait qu'il y ait un transporteur qui fasse des jonctions avec nos petits transporteurs existants, qu'il aille dans les capitales régionales. Par exemple, Baie-Comeau pourrait être une capitale régionale où un petit transporteur ou deux locaux convergeraient vers la capitale, qui est

Baie-Comeau, qui, elle, pourrait prendre Québec en passant pour aller vers Montréal. C'est ça qu'on souhaite dans toutes les capitales régionales. Mais je dois vous avouer qu'on ne doit pas se fier trop, trop sur le fédéral là-dessus.

Au moment même, imaginez-vous, où ils construisaient Mirabel, ils étaient après se donner à Toronto. Air Canada elle-même, comme société d'État, a toujours travaillé pour Toronto. Ils ont gardé le siège social à Québec... à Montréal avec un atelier. Mais tout le reste, toute la business se faisait où? En Ontario. On est surpris de voir qu'en Ontario on est passé de 7 millions à 27 millions puis, ici, on est passé de 7 millions à 9,5 millions. C'est évident que ça a de l'importance sur le plan économique, ça joue énormément. Puis plus on assistera à ce qu'on assiste présentement avec Air Nova, qui est une filiale, à toutes fins pratiques, plus il y aura une baisse, comme vous dites.

Comment ça se fait qu'on est passé de tant à tant? Il peut y avoir un facteur démographique, soit, il peut y avoir un facteur de nouveaux moyens de communication, soit, mais il y a pour beaucoup le fait qu'il n'y a plus de sécurité dans les cédules, les tarifs sont disproportionnés. Donc, on change de mode, on change de méthode, et ça, c'est nocif. C'est tout à fait juste. Puis il y a des citoyens qui sont fortement pénalisés. Quand c'est rendu que ça coûte plus cher de Baie-Comeau—Montréal, ou de Sept-Îles—Montréal, ou de Sept-Îles—Québec que de Montréal—Paris, ça commence à faire dur en maudit. C'est-u clair, ça? Ça fait dur, ça. On doit dénoncer ça à tour de bras puis travailler d'autre part pour trouver une forme de concurrence qui va rétablir un peu les choses. C'est ce que j'essaie, puis j'espère que d'ici quelques semaines...

● (15 h 30) ●

Je dois vous dire qu'on travaille très sérieusement avec des gens sérieux. Mais on veut aussi, par exemple, arrimer cela, pas créer quelque chose qui ne sera pas arrimé avec nos transporteurs existants. C'est ça qu'on vise.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick

M. Bécharde: Oui. Merci, M. le Président. Quand le ministre des Transports nous voit arriver, je pense qu'il peut immédiatement fixer un numéro de route à notre comté.

M. Chevrette: ...30 secondes, c'est mon collègue qui va prendre la réponse, je dois sortir pour...

M. Bécharde: Pas de problème. Je dirais que ça fait quatre ans que je suis député, ça fait quatre ans qu'on vient, ça fait quatre ans qu'on parle de la route 185. La route 185, pour faire une histoire courte, on a annoncé, en 1998, à une dizaine, une quinzaine de jours du déclenchement des élections, un projet majeur de 55 millions, et ça fait trois ans de cela, et je pense que, trois ans plus tard, force est d'admettre qu'il y avait un

petit peu d'improvisation dans tout ça, parce qu'on est rendu à un projet beaucoup, beaucoup, plus important que ça.

Et d'ailleurs les gens du ministère des Transports n'aiment pas quand je dis qu'il y a un retard. Ils me disent qu'il n'y a pas de retard, il y a eu un réaménagement complet du projet. Je pense que quelque part, effectivement, ils ont raison, parce que, depuis ce temps-là, bien, le milieu, qui s'est mobilisé, qui a regardé les impacts des améliorations à apporter sur la route 185, bien, a pris position pour dire qu'il fallait, à ce moment-là, le plus possible viser la construction d'une autoroute à quatre voies, séparée à certains endroits où ça le permet, pas séparée à d'autres, mais certains aménagements qui pouvaient être faits soit avec des blocs ou quoi que ce soit. Mais, finalement, tout ça pour dire qu'on est rendu avec un projet beaucoup, beaucoup, plus important et beaucoup plus élevé que les 55 millions annoncés en 1998. Et, à preuve, uniquement ce qui serait l'intersection et le viaduc à Notre-Dame-du-Lac, on est passé d'un projet de 7,7 millions lors de l'annonce à maintenant quelque chose qui oscille entre 15 et 17 millions. Donc, c'est beaucoup plus élevé.

C'est certain qu'il y a une question d'échéancier qui est là. Il y a aussi une question de moyens à deux niveaux, de moyens parce que, quand on voit les coûts augmenter comme ça... On est rendu peut-être à un projet d'au-delà de 100 millions de dollars uniquement pour ce qui avait été annoncé en 1998, et même plus. Et ce qu'on voit, c'est que, petit à petit, ça avance. Cette année, par exemple, on parle d'environ 5, 6 millions, à Notre-Dame-du-Lac, selon les documents du ministère qui sont là.

Moi, je voudrais savoir de la part du ministre, sur cette route-là... Puis je vais en passer deux autres en même temps; comme ça, bien, mon bloc de questions sera fait.

Sur la route 185, j'ai deux principales préoccupations. La première, c'est de dire: Est-ce que, dans l'échéancier visé, on peut nous parler d'un nouvel échéancier pour la réalisation du plan stratégique d'intervention qui avait été déposé en 1998? Est-ce qu'on a prévu les sommes et les argents pour faire, je dirais, ce nouveau plan d'intervention? Parce qu'on ne parle plus vraiment d'amélioration du réseau routier, dans ce cas-là, je pense qu'on doit parler davantage de développement. Donc, de savoir: Est-ce que les sommes sont là? Est-ce qu'elles seront prêtes dans les années à venir? Où est-ce qu'on va prendre cet argent-là pour la réaliser?

Réfection de la route 289 entre Saint-Alexandre et Pohénégamook

Et sur deux autres routes en même temps, M. le ministre, parce que, dans le comté, un des points qu'il y a quand on voit un chantier comme ça, bien, tous les autres autour se disent: Bien, est-ce que c'est notre argent qui s'en va sur la 185? Et je prendrais, par exemple, deux autres routes. Premièrement, la 289, c'est-à-dire la route entre Saint-Alexandre et qui va vers Pohénégamook pour se rendre au Nouveau-Brunswick, où je vous dirais que plusieurs gens commencent à trouver que ça brasse pas mal et qu'avant de perdre la

route ça serait peut-être le temps de regarder s'il y a des choses à faire là-dessus, entre autres au niveau du réasphaltage.

Élargissement de la route reliant Kamouraska à Saint-Pascal

Et en même temps un autre projet aussi, c'est la fin ou... de terminer les travaux sur la route de Kamouraska, c'est-à-dire la route entre Kamouraska et Saint-Pascal qui avait été commencée il y a deux ans. Il reste seulement une petite partie à faire, je pense que c'est 0,6 km. Bien, les gens... Étant donné la Route verte qui s'en vient, les liens entre les deux municipalités et l'augmentation, entre autres, du trafic au niveau des vélos, je pense qu'il reste uniquement une petite partie à faire, et les gens sont assez impatients de voir quand est-ce que ça va se réaliser. Donc, il y a ces...

C'est sûr qu'on pourrait parler aussi de la 132. Avec de plus en plus de vélos, on pense qu'il va devoir y avoir des améliorations parce que, l'été, entre autres, c'est extrêmement dangereux, il y a presque pas de place pour les vélos. Il y a beaucoup de véhicules récréatifs qui se promènent aussi, mais je pense que ça fait partie des éléments qu'on regardera au niveau de la Route verte. Mais peut-être résumer ça autour de la 185, la 289 et la fin, je dirais, de la route de Kamouraska que tout le monde croyait ou croit qui pourrait être achevée dès cette année. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime.

Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick (suite)

M. Baril (Arthabaska): Effectivement, mon collègue, mon prédécesseur, M. Brassard, avait annoncé un investissement de 55,6 millions pour l'amélioration de la 185, et, à certains endroits... Tous les travaux, c'est-à-dire, que l'on faisait étaient récupérables pour lorsqu'on décidera de construire une quatre-voies divisée d'un bout à l'autre. Effectivement, il y a plusieurs démarches qui ont été entreprises auprès du milieu. Ce que le ministère avait planifié et réalisé, lors de consultations, ça a plus ou moins été accepté par le milieu. L'automne dernier, j'ai rencontré tous les maires concernés de la MRC de chez vous, là — je ne sais pas comment elle s'appelle — rencontré tous les maires pour faire le point avec eux et également demander leur collaboration parce que les gens veulent avoir une autoroute, mais tout le monde veut avoir des sorties sur l'autoroute. Donc, vous comprendrez que, si on veut avoir une autoroute, il faut qu'il y ait le moins possible de sorties, pour ne pas dire qu'il y ait aucune sortie sur l'autoroute.

Et le retard de l'échéancier ou des travaux est dû en grande partie à cause de la difficulté que nous avons de négocier avec certains commerces, avec certains résidents le long du tracé, le long de la 185. Tous les commerces veulent avoir un échangeur, un viaduc vis-à-vis de chez eux, imaginez-vous. Les stations de service, c'est la même chose, elles veulent absolument avoir des

échangeurs. Ceux qui prévoient construire un commerce, bien, ils disent: Moi, je m'en viens avec un commerce là, ça fait que ça me prend un échangeur, moi aussi, ou bien une rue, ou une route de desserte. Donc, vous comprendrez que ce n'est pas facile d'arrimer tout ce monde-là, puis on ne peut pas répondre à toutes les demandes. C'est pour ça que l'automne dernier j'avais demandé aux maires, aux élus leur collaboration pour qu'eux... Quand leurs citoyens, leurs contribuables vont auprès de la municipalité pour demander un appui ou une autorisation, bien, je disais: De grâce, de grâce, aidez-nous à vous aider, hein, aidez-nous à vous aider. Bon, vous faites affaire avec les élus municipaux, comme, moi, je fais affaire, des gens bien respectables et appréciés, mais, quand arrive une demande, c'est toujours plus difficile pour eux autres de la refuser, puisqu'ils disent: Même si je te l'autorise, le ministère des Transports, il va te la refuser; ça fait que, moi, au moins, je te l'aurai pas refusée.

Bon, je ne veux pas généraliser, mais on est obligé de vivre avec des situations semblables. De toute façon, nous sommes actuellement à faire... à compléter cinq études d'impact environnemental qui sont nécessaires avant d'obtenir un certificat d'autorisation de l'Environnement. Donc, sur ces différents tronçons là, les études sont en cours. On continue à négocier avec les riverains pour finir par s'entendre, mais je sais que... Je ne sais pas si ça déplaîra au député de Kamouraska-Témiscouata, mais, nous autres, on est convaincus que, malheureusement, on ne pourra pas faire plaisir à tout le monde non plus. Si on veut avoir vraiment une autoroute, si on veut, en plus, qu'elle se construise le plus rapidement possible, bien, ce n'est pas juste le fait qu'à l'heure où on se parle c'est passé de 55 à plus de 100 millions, ce n'est pas juste parce que — puis je ne dirai pas que ce n'est pas juste — ça a doublé de prix qu'on a pris du retard sur les travaux, c'est le manque de collaboration des résidents le long de la 185 qui nous empêche de respecter ce que mon collègue, M. Brassard, avait annoncé.

● (15 h 40) ●

Et, effectivement, durant le courant de l'été, pour ce qui est... À la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, à l'intersection de la route de l'Église, nous pensons être en mesure d'aller en appel d'offres pour la construction des voies d'accès et des bretelles pour, plus tard, arriver avec la possibilité de construire l'échangeur. Mais, vous comprendrez, il faut commencer à construire les accès avant de construire l'échangeur lui-même. Donc, c'est en gros l'état de situation de la 185.

Mais je réitère la volonté du gouvernement du Québec de procéder dans ces travaux et j'invite le député de Kamouraska-Témiscouata à faire des démarches ou des pressions, à tout le moins, nous appuyer pour que le gouvernement fédéral respecte, lui aussi, je ne dirai pas «ses engagements», parce que, partout, mon collègue l'a dit tout à l'heure, où est-ce qu'ils passent, dans chaque région, les ministres fédéraux disent: Peut-être qu'on aurait de l'argent pour ça si le Québec nous en demandait. Il y a toujours des peut-être. Nous, on a 55 millions. On sait que c'est rendu à 100 millions qui est sur la table, puis on va les réaliser. Ça fait que le député de Kamouraska-Témiscouata, pour vraiment représenter les gens de son

milieu, ou aider, c'est-à-dire, les gens de son milieu, il devrait dire au gouvernement fédéral: Arrêtez de faire dire des peut-être puis faites comme le gouvernement du Québec, mettez de l'argent sur la table, puis on va s'asseoir ensemble, puis on va voir comment on peut utiliser ce projet.

Puis, je le répète, là, pour ce qui est question d'argent, là, ce n'est pas ça, le problème. Mais qu'arrive le temps de l'argent, ça va dans le développement et ce sera planifié d'année en année, bien entendu. Le 100 millions ne se dépensera pas tout la même année, vous comprendrez, hein? Donc, lorsqu'on aura les certificats ou on prévoira obtenir les certificats d'autorisation, les budgets seront là pour compléter les travaux.

M. Béchard: Est-ce que, vous, vous avez fait la demande au gouvernement fédéral pour qu'il prévienne de l'argent spécifiquement pour la route 185? Est-ce que vous avez fait cette demande-là?

M. Baril (Arthabaska): Nous, ce que l'on dit au gouvernement fédéral — mon collègue l'a répété souvent — on dit: Arrêtez de faire des promesses, mettez de l'argent sur la table globalement. Puis, après ça, de toute façon, c'est au gouvernement du Québec à décider des priorités. C'est au gouvernement du Québec, c'est notre responsabilité, le réseau routier. Donc...

M. Béchard: Mais, à ce moment-là, si l'argent du fédéral est mis globalement, pour vous, la 185, c'est une des priorités qui devra prendre cet argent-là.

M. Baril (Arthabaska): Vous verrez, dans les semaines qui viennent — mon collègue l'a mentionné tout à l'heure — nous allons entreprendre une démarche formelle auprès du gouvernement fédéral pour qu'il respecte les 3 milliards d'engagements qu'il a pris durant la campagne électorale. On va voir si le sérieux était là.

Réfection de la route 289 entre Saint-Alexandre et Pohénégamook (suite)

Maintenant, pour ce qui est de la 289 entre Saint-Alexandre et Pohénégamook, vous savez, je suis bien sensible à votre demande, mais l'ensemble des députés dans les régions me font part de leurs routes un peu partout, avec raison, mais c'est évident qu'on ne peut répondre à toutes les demandes que les députés nous acheminent. Mais, vous, vous remplissez votre rôle de député en m'en faisant part, et j'en prends bonne note.

Élargissement de la route reliant Kamouraska à Saint-Pascal (suite)

Pour ce qui est de l'autre, je ne me souviens pas, là.

M. Béchard: Kamouraska.

M. Baril (Arthabaska): C'est Kamouraska à Saint-Pascal. Vous me l'avez mentionné, l'autre fois, il reste 1,6 km. C'est-u ça?

M. Bécharde : 0,6 km.

M. Baril (Arthabaska) : 0,6 km. Je vous ai fait part, la semaine dernière, v'là 15 jours, quand vous m'avez parlé, qu'on va regarder ça pour voir de quelle façon on peut y répondre à même le budget. Ça, c'est du réseau local, ça, hein?

M. Bécharde : Non, c'est une de vos routes.

M. Baril (Arthabaska) : C'est de nos routes?

M. Bécharde : Oui, une route connectrice.

M. Baril (Arthabaska) : On va regarder ça.

M. Bécharde : O.K.

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

Construction d'une voie de contournement de la ville de Danville entre la route 116 et la MRC d'Asbestos

M. Vallières : Oui, M. le Président. Il me fait plaisir de venir échanger quelque peu avec mes collègues des Transports. C'est un rendez-vous annuel. D'abord, peut-être remercier le ministre, puisque ce matin on a reçu quelques éléments préliminaires, nous dit-on, de la programmation 2001-2002. Ça nous aide à travailler, à situer un peu notre intervention cet après-midi.

Je vais parler aux ministres de dossiers qu'ils connaissent bien. D'abord, il y a deux grands projets dans le comté de Richmond qui sont en préparation, à un certain niveau de préparation assez avancé dans le cas en particulier de la voie de contournement nord de la ville de Danville, qui va relier la route 116 avec la MRC d'Asbestos. Alors, j'aimerais qu'on puisse connaître du ministre des Transports ses intentions au dossier. On sait que le dossier, techniquement, là, est presque prêt. Et ça vaut aussi pour la route 116 qui vient donner accès, dans le fond, à cette voie de contournement sur un tronçon qui commence à avoir la vie dure, sur un tronçon d'environ 5 km.

Alors, ces travaux étant, là... ne seront pas probablement juxtaposés, ils ne se feront pas en même temps, mais il m'apparaît important qu'il y ait une bonne coordination afin que, dès que l'un sera annoncé, on puisse travailler encore davantage, au plan technique, sur le suivant. Alors, j'aimerais que le ministre me donne, dans un premier temps, donc, quelques indications par rapport à ses intentions dans ces deux dossiers. Et je suivrai, M. le Président, avec d'autres questions.

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

M. Chevrette : Oui, ça, je me souviens qu'on en a parlé d'ailleurs à quelques reprises. C'est le dossier de Magnola, ça, la question de...

M. Vallières : Magnola, parc industriel d'Asbestos, et c'est globalement pour sortir la ville d'Asbestos en

lien direct avec la route 116, et ça touche évidemment en même temps une desserte pour cette nouvelle entreprise, Magnola.

M. Chevrette : Oui. On est rendu à peu près à 80 % de la complétion des plans et devis préliminaires, là, et également du processus d'acquisition. Il est très, très avancé. Il faudrait regarder dans la priorisation avec vous. D'ailleurs, vous avez quelques semaines pour nous faire connaître...

M. Vallières : Oui, j'ai déjà réagi ce matin, moi, là, face à la programmation, avec quelqu'un de votre cabinet, et je pense que... Ce que j'aperçois dans la programmation à ce niveau-là me convient, mais je respecte la consigne qu'on nous indique que ce n'est rien à rendre public pour l'instant, là. Les officiers chez vous doivent regarder, et les ministres, entre autres... Mais je pense que, si on est en mesure de...

Ce qui serait souhaitable, c'est qu'on puisse procéder aux appels d'offres au cours du présent exercice financier, débiter les travaux, quitter à les compléter au cours de l'année subséquente, ce qui donnerait le temps, j'imagine, aussi de terminer la préparation technique du tronçon de la route 116 qui est à être complété, en continuité avec cette voie de contour.

M. Chevrette : D'ailleurs, on a reçu l'autorisation de la CPTAQ, sur la 116, le 6 mars 2000, et puis l'étude environnementale et l'autorisation du MEF ne sont pas requises, donc le projet est inscrit à la programmation et le plan d'acquisition est terminé. Donc, vous avez un supporteur assez fort dans votre dossier, là, le ministre délégué m'en parle sur une base régulière, et nous allons finaliser ça d'ici quelle date?

M. Baril (Arthabaska) : Ah, d'ici deux semaines.

M. Chevrette : D'ici 15 jours, trois semaines, vous aurez des réponses.

M. Vallières : Bien, j'apprécie ce suivi que vous faites au dossier parce qu'on avait convenu avec les autorités municipales de ces secteurs-là qu'il y aurait un suivi serré d'exercé. Je m'aperçois que ça se fait. Alors, c'est à notre satisfaction.

Prolongement de la route 116 dans la circonscription de Richmond

Je voudrais également insister sur la section restante de la route 116 à compléter dans le comté de Richmond, qui, elle, doit pas être rendue aussi avancée au plan, là, technique, et voir si le ministère peut, au cours de la présente année, peut-être, malgré le prix de l'essence, mettre le pied sur l'accélérateur et nous permettre, en continuité, après, avec la voie de contournement, d'intervenir, ce qui complète, là, après ça, le réseau principal, je dirais, dans le comté, avec l'épine dorsale qu'est la route 116 qui relie tout le secteur Victoriaville avec Asbestos et Richmond.

Et ça vient, en fait, dans le fond, compenser pour l'autoroute 55, là, qui n'est pas... ce tronçon-là

n'ayant pas été fait à partir de Saint-Albert. Donc, ça vient, là, ajouter du muscle, je dirais, à notre capacité qu'on aura non seulement de développer tout ce qui tourne autour du magnésium et de l'amiante, mais possiblement de continuer la diversification économique dans tout ce milieu-là qui était gravement à problème au cours des dernières années.

M. Chevette: Vous êtes un des seuls qui jouez sur les deux territoires des deux ministres.

M. Vallières: Bien oui, c'est intéressant.

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Vallières: Bien, j'ai deux alliés. C'est deux alliés au lieu d'un.

M. Chevette: Il y a des bouts, va falloir que vous plaidez fort à ma gauche, puis il y a d'autres bouts, c'est moi qui s'en occupe, parce que votre circonscription électorale est divisée ainsi à cause de l'est et l'ouest du Québec qu'on s'est divisés. C'est à peu près le centre du Québec. Mais je pense que... Tout d'abord, et vous le savez, cette année, pour ce qui est de Magnola, en tout cas, je vous confirme qu'il va avoir quelques millions de dépensés dès cette année, ça, c'est clair. Et je vais regarder pour la 116, là.

(Consultation)

M. Chevette: Je vais vérifier l'état, si on peut devancer certains projets sur la 116.

M. Vallières: Bien. Je veux aussi indiquer au ministre que l'année dernière il avait rencontré des représentants d'une petite municipalité. Ils ont qualifié la rencontre de correcte — je veux vous transmettre le message. Et vous vous souviendrez que M. le maire vous avait indiqué, à l'époque, qu'il était «short» de 100 000 \$. Les travaux vont bien. La municipalité a, à ce jour, investi plus d'un demi-million sur cette route-là; votre ministère, près de 700 000 \$. Il va leur manquer 50 000 \$ pour compléter parce que la route en question arrive... Malheureusement, la correction qui a été faite sur un bouton dangereux qui doit absolument... C'est du cap, me dit-on. Ça va être enlevé. Donc, je vais vous envoyer de la municipalité une demande...

M. Chevette: ...qu'on le réglerait comme cas connexe dans un autre programme.

M. Vallières: Oui. Je l'apprécie parce que ça complète vraiment cette section-là puis c'est devenu dangereux.

**Transport de bois en période
de dégel sur la route 216,
dans la circonscription de Richmond**

Peut-être une dernière question au ministre, M. le Président, puisque, sur une route, la route 216, du comté — et ça doit arriver ailleurs au Québec aussi — malheureusement, au cours de la période de dégel, il y a

du transport, là, de billes de bois, du transport de bois par des papetières, une papetière en particulier, et je ne sais pas s'il y a eu un problème de surveillance par les contrôleurs routiers, mais, quoi qu'il en soit, ça prend juste deux, trois jours, hein, pour qu'une route... Et on l'a perdue, on a perdu 6 à 7 km de route sur la 216, secteurs Saint-Camille—Ham-Sud et Saint-Camille direction Weedon-Sherbrooke, et ça, ce n'est pas dans la programmation, mais on parle d'une intervention qui va être requise sur 6, 7 km de route. Ça va coûter au ministère près de 1 million, et on va être en demande de budget additionnel pour réaliser ces travaux-là pour la sécurité des gens. C'est une route qui est très passante.

● (15 h 50) ●

Alors, ma question au ministre, c'est de savoir si, pour des situations comme celles-là, il y a des prévisions qui vont permettre de corriger et, par surcroît, si on ne peut pas, dans des secteurs qui sont névralgiques comme ça, dès qu'on sent qu'une période de dégel est là, accentuer la période de surveillance. Quand les contrôleurs routiers sont intervenus, il était trop tard, la route était en morceaux. Je vous jure, c'était complètement détérioré, au point où on a dû passer des niveleuses pour enlever l'asphalte, tellement elle était détériorée.

M. Chevette: Si la route est à toutes fins pratiques perdue, on va intervenir, c'est clair. On ne laissera pas une route perdue extrêmement dangereuse, ça, c'est évident. Peut-être qu'on la regardera avec le programme fédéral-provincial aussi. Il y a peut-être une possibilité.

Une voix: Ici, c'est une route locale.

M. Chevette: Ce n'est pas local, c'est de la 116 qu'il parle.

M. Vallières: Route 216. C'est 216.

M. Chevette: C'est 216. Ce n'est pas local.

M. Vallières: Non, ce n'est pas une route locale.

M. Chevette: C'est local?

Une voix: Non, ce n'est pas...

M. Chevette: C'est une route locale?

M. Vallières: C'est une route intermunicipale qui relie Ham-Sud à Saint-Camille, Saint-Camille à Weedon, Weedon à Sherbrooke. C'est une route qui appartient au ministère définitivement.

M. Chevette: Donc, on va s'en occuper.

M. Vallières: Oui.

M. Chevette: Envoyez-nous une lettre, par exemple, nous le confirmant, puis on va s'en occuper avec la DT du coin, puis on va la regarder très sérieusement. Je ne laisserai pas faire ça.

Prise en charge de l'entretien de certaines routes par les municipalités

M. Vallières: Très bien. Pour ce qui est des routes — peut-être une précision très rapide, M. le Président — qu'une municipalité déciderait de prendre à son entretien, qui ne l'étaient pas auparavant, qui n'étaient pas là lors du transfert des responsabilités des routes du ministère, je veux simplement une confirmation. Est-ce que cette partie de réseau là qui s'ajoute au réseau de la municipalité devient admissible à la subvention statutaire du tant du kilomètre pour l'entretien du réseau routier?

M. Chevrette: C'est ajusté annuellement.

M. Vallières: Ah, c'est ajusté annuellement. Et le processus qui est suivi, c'est que la municipalité qui le fait effectue une demande auprès de la direction territoriale, j'imagine, en informe la direction territoriale?

M. Chevrette: En autant que ce n'est pas une nouvelle construction.

M. Vallières: Non, c'est du réseau existant.

M. Chevrette: C'est beau.

M. Vallières: O.K.

M. Chevrette: Qu'ils suivent la procédure normale de la demande à la DT, puis, quand ça ne marche pas...

M. Vallières: Très bien. Parce qu'on essaie de trouver une solution au Domaine-Descôteaux, à Saint-Félix-de-Kingsey.

M. Chevrette: Ou bien, après une période de questions, rencontrer un ministre.

M. Vallières: Le député d'Arthabaska connaît bien la situation, il devrait rencontrer ces gens-là. Puis il y a peut-être des possibilités que la municipalité acquière une partie du réseau pour se permettre d'intervenir par la suite massivement pour le rétablir, parce qu'il est dans une condition assez... en tout cas, qui n'est pas souhaitable, pour le moins. M. le Président, je remercie le ministre pour ces précisions.

Utilisation de l'amiante-asphalte pour les travaux de voirie

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Richmond. Avant de céder la parole au député de La Peltrie, j'aimerais savoir de la part du ministre, ou des... Lequel des deux, en tout cas, vous déciderez lequel va répondre. C'est une préoccupation particulière de notre collègue le député de Frontenac, et elle concerne l'utilisation de l'amianté dans l'asphalte.

Étant donné que le député de Frontenac ne peut pas être ici parce qu'il est retenu dans une autre commission parlementaire, je me fais son porte-parole pour avoir des précisions en ce qui concerne l'utilisation

de l'amianté. On le sait, que c'est un sujet délicat, par les temps qui courent. Je sais également que ça concerne d'autres collègues, dont le député de Richmond. Qu'est-ce qu'il en est exactement quant à l'utilisation de l'amianté dans l'asphalte et quels sont les endroits où ce procédé est utilisé actuellement?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, c'est un procédé qui est pas nouveau, le ministère des Transports l'utilise depuis 1993, entre autres. Il l'expérimente. Et j'ai des chiffres devant moi, ce que je n'avais pas lorsque la question m'a été posée à l'Assemblée nationale. Et, quand je regarde les chiffres depuis 1993 à l'an 2000, l'année, la meilleure année, pendant que les libéraux étaient au pouvoir, où est-ce qu'ils en ont utilisé le plus est moindre que la nôtre où est-ce qu'on en a utilisé le moins. Ça fait que, quand on nous dit que, depuis que le Parti québécois est au pouvoir, on n'utilise plus la fibre d'amianté dans les enrobés, bien là j'ai les chiffres devant moi, ici, là, hein?

Et les années où est-ce que nous en avons utilisé le plus, là, c'est 1996, 1997 et 1998. C'est vrai que ça a diminué, mais c'est parce que c'est un procédé qu'on ne peut pas utiliser sur toutes les... Bien, on ne peut pas, économiquement, on ne peut pas l'utiliser sur toutes les routes du Québec parce que, d'abord, ça coûte plus cher, ça coûte 7 \$ à 8 \$ la tonne de plus, c'est plus difficile à épandre, également à — comment on dit ça? — ...

Une voix: À poser.

M. Baril (Arthabaska): ...à poser, c'est moins maniable et faut utiliser cet enrobé-là d'amianté-asphalte, entre autres, sur les autoroutes où il y a beaucoup de véhicules, surtout des camions. Donc, si on regarde, tout le monde, nous autres mêmes, nous autres, on a constaté que les investissements sur les couches dures, qu'on appelle... Même sur nos autoroutes, on a juste à voir la 20, dans les dernières années, c'est vrai que ça a diminué. Donc, si on utilise moins d'asphalte, on utilise automatiquement moins d'amianté pour ce genre d'enrobé là.

Les prévisions pour l'année qui vient — on a quand même plusieurs couches à plusieurs endroits sur des autoroutes où on peut utiliser ce procédé-là — je vous dis, les prévisions seraient d'environ 100 000 tonnes d'enrobé qui aura de l'amianté dedans. Ça ne veut pas dire qu'on va utiliser 100 000 tonnes d'amianté, là, hein, parce que c'est à peu près 1 %, 1,5 % qu'on utilise. Donc, on pourra, cette année, utiliser — j'ai des chiffres — aux environs de 1 500 tonnes d'amianté qu'on pourra ajouter, entre 1 000 et 1 500 tonnes, à l'asphalte.

Donc, la volonté du gouvernement, elle est là, oui, de l'utiliser où c'est économiquement rentable, mais, je le répète, on ne peut pas utiliser cet enrobé partout, et d'autant plus que ce n'est pas tous les manufacturiers d'asphalte, là, les fabricants d'asphalte qui sont... qui peuvent... Faut qu'ils fassent des modifications à leur plan d'asphalte, ça prend du personnel de plus parce qu'ils reçoivent ce produit-là... Cette fibre-là, ils reçoivent ça en sac. Donc, il faut qu'ils percent un trou, là, dans leur malaxeur pour essayer... le sac. En tout cas, c'est une technique un peu manuelle. Et c'est pour ça, entre autres, que c'est plus dispendieux. Mais,

je le répète, la volonté du ministre, elle est, oui, d'utiliser cette fibre parce que, pour des produits semblables, comparables, la durée de vie du produit est plus longue qu'un autre produit.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez des précisions, M. le ministre, quant aux endroits où le ministère des Transports va aller chercher ces fibres d'amiante? Et j'aimerais aussi... C'est peut-être technique, là, c'est peut-être pointu comme question, mais vous dites que ça coûte plus cher que le mélange traditionnel, mélange habituel. Est-ce que, en termes de durabilité, c'est rentable ou bien si ça s'équivaut en termes de durabilité? On sait, par exemple, que, dans un tout autre domaine, avec le ciment, le mélange de ciment au lieu de l'asphalte, on sait que c'est plus durable. Ça coûte plus cher, mais c'est plus durable. Mais, dans le cas d'un mélange avec de l'asphalte, est-ce que c'est la même durabilité? Est-ce que les caractéristiques s'apparentent à ce qui existe dans d'autres mélanges sans asphalte ou bien s'il y a vraiment une différence?

● (16 heures) ●

M. Baril (Arthabaska): C'est d'une durabilité comparable à d'autres mélanges semblables, comme, entre autres, le polymère. La durée est comparable. Donc, ce n'est pas mieux, ce n'est pas moins, en termes de durée. Le ciment, c'est un autre produit, le béton, faut dire, le béton, c'est un autre produit qu'd'ailleurs... On ne peut pas utiliser le béton... Bien, on ne peut pas, ce n'est pas rentable d'utiliser le béton sur une route secondaire; faut également que ce soit sur des autoroutes où est-ce qu'il y a un DJMA quand même très important pour justifier la pose du béton, et c'est la même chose pour le mélange asphalte-amiante.

Le Président (M. Lachance): Je constate que le député de Richmond est très intéressé par la question, par le sujet. Avec le consentement des membres de la commission — puis je rétablirai le temps de chaque côté — M. le député de Richmond.

M. Vallières: Oui, en indiquant, M. le Président, que vous avez posé de bonnes questions. Elles sont très pertinentes. Je voudrais juste d'abord indiquer au ministre qu'évidemment il y a des questions au feuilleton de l'Assemblée nationale où on demande au ministère de nous fournir pour plusieurs années l'état des quantités d'enrobé qui ont été utilisées par le ministère puis également les quantités d'amiante au fil du temps. Le ministre, à ce que j'ai bien compris, nous a indiqué que, sur la présente année, on parle d'utiliser quelque 100 000 tonnes de quantité d'enrobé?

M. Baril (Arthabaska): Il y a 100 000 tonnes d'asphalte qui auront de l'enrobé d'amiante, qui auront un ajout de fibre d'amiante dedans.

M. Vallières: O.K. C'est 100 000 tonnes d'enrobé, mais ça veut dire qu'il y aura... En quantité d'amiante, là, on parle entre 1 000 à 1 200 tonnes d'amiante qui seront utilisées.

M. Baril (Arthabaska): Excusez, 1 000 à 1 500, pour être optimiste, voyez-vous.

M. Vallières: O.K. C'est bien. Ce que, évidemment, le ministre nous indiquait tantôt par les réponses, c'est que les études coûts-bénéfices qui ont été faites, là, sont positives, elles sont indicatives. Et je voyais mes collègues, tantôt, entre autres, qui se demandaient: Bien, est-ce que ça peut présenter un danger, ça, qu'on utilise de l'amiante dans les routes? Non, non, inquiétez-vous pas là, il n'y en a pas, de danger. Toutes les études ont été faites, puis il y a même des entreprises en Europe qui ont gagné des prix avec ces procédés-là. Il n'y en a pas, de danger.

La question qui pourrait être posée maintenant au ministre, c'est de savoir... On sait que le ministre a indiqué qu'il allait annoncer une politique pour l'usage du béton sur les routes. Ça fait un peu difficile à prendre pour les gens qui, dans l'amiante, travaillent sur un procédé puis qui disent: Depuis le temps que, nous, on est là-dessus, on n'en a pas, de politique d'usage de l'amiante-asphalte, encore. Or, l'objet de mes questions, c'est de m'assurer que, en même temps qu'il y aura une politique qui va indiquer, j'imagine, à vos directions territoriales puis aux officiers du ministère à quel moment on utilise du béton sur les routes du Québec, nous, on demande à ce que le ministère ait le même comportement à l'endroit du procédé amiante-asphalte sur lequel... Quand est-ce que le ministère peut en utiliser, quelles sont les directives qui peuvent être données aux directions territoriales afin de s'assurer que, bon an, mal an, ce produit-là bien de chez nous aussi qu'est l'amiante ait la capacité de rivaliser avec d'autres produits qui sont, par exemple, le polymère qu'on utilise, ou encore le béton, à d'autres titres sur certaines catégories de routes, qui pourrait être utilisé.

Alors, je suis d'accord avec le ministre aussi pour dire qu'on ne peut pas utiliser ça partout, «at large». Il y a des catégories de routes où les routes sont davantage sollicitées. Ça résiste mieux à l'ornièrage, à la fissuration. Est-ce qu'on pourrait convenir que le ministère puisse indiquer qu'il a, en définitive, une politique de l'utilisation sur l'ensemble du territoire québécois dans toutes les directions territoriales?

M. Chevrette: En fait, oui, c'est vrai qu'on va rendre public très prochainement... On a consulté tous les gens de béton puis de bitume il y a à peu près trois semaines et on leur a présenté... Vous savez que... C'est bien évident que l'industrie du béton voudrait voir 3 000, 4 000 km bâtis en béton. Mais, nous, avec l'étude scientifique qu'on a menée... Parce que c'était toujours discrétionnaire, ce qu'on prenait comme décision. On fait-u un 100 km de route en béton ou si on le fait en asphalte? Qu'est-ce qui est le plus rentable à court terme, puis avec nos capacités, nos moyens, puis selon les exigences scientifiques d'un débit quotidien de lourd, ou de moins lourd, ou exclusivement de l'automobile?

On arrive à la conclusion que c'est... En béton, on a à peu près 761 km qu'on peut vraiment... Puis c'est souvent à la sortie des ponts, le Métropolitain, etc., là, la 40 à l'entrée, la 10 à l'entrée, la 15, la 13, etc., alors qu'on a 364 km où c'est une zone grise, ça pourrait être l'un ou l'autre. Mais tout le reste du réseau, tout le reste du réseau de 33 000 km, c'est en bitume, en enrobé bitumineux, donc, avec des expériences avec la fibre d'amiante. Il y en a avec le caoutchouc, il y en a avec le

polymère, il y en a avec différentes composantes. Mais je dois vous dire qu'il y a un suivi régulier, et, le jour où la meilleure technique sera là, par comparaison, eh bien, on l'adoptera, c'est clair. Mais on n'en est pas... il reste encore quand même de la recherche à faire, pour être franc, entre nous, là. On n'a pas... C'est: Quelle est la meilleure composante du bitume pour sa rentabilité? On ne dit pas que ce n'est pas bon, là, on dit que c'est tout autant comparable au polymère qu'on a toujours utilisé ou à peu près. C'est une autre gamme. Donc, c'est intéressant. Il y a de l'espoir dans ça.

Puis je suis content que vous ayez dit qu'il y a des choses qui sont réglées, puis scientifiquement, parce que, dans le domaine de l'amiante, on a toujours agi de façon scientifique pour connaître les résultats. Alors, que je connais des républiques, pour ne pas dire... — je vais me contenter de dire «des gouvernements» — qui ont décidé que c'étaient des substituts qu'on utilisait sans avoir fait l'analyse des substituts, qui sont souvent plus dangereux que ce qu'ils ont rejeté, et ça, vous le savez très bien, ce que je veux dire. Donc, pour nous, c'est évident qu'avec toute l'opportunité que l'on a ça représente quelque chose de valable, je pense, à regarder de façon très sérieuse. Et c'est pour ça même que, d'année en année, on va continuer à en mettre.

M. Vallières: Il y a une grosse pression sur le ministère des Transports parce que, pour que le Québec devienne, fasse oeuvre de pionnier là-dedans et démontre qu'on peut utiliser sur son territoire des produits de façon sécuritaire à base d'amiante, ça semble être un des dossiers les plus avancés. Donc, pour les gens qui sont des travailleurs dans ce secteur-là, vous comprendrez qu'ils misent beaucoup d'espoir dans votre capacité de procéder dans les meilleurs délais parce que, pour eux, ce serait l'exemple à travers le monde. Le meilleur ambassadeur pour l'amiante à travers le monde, c'est être capable de dire qu'on l'utilise chez nous sur une base sécuritaire, et on pense que le ministère pourrait être un pionnier là-dedans et servir l'ensemble de la cause d'un produit bien de chez nous qui malheureusement est décrié à travers le monde sans appui scientifique, malheureusement. Alors, on compte sur le ministre pour le plus rapidement possible intervenir.

M. Chevette: Cette année, ça va être une année record. L'année qu'on en a mis le plus depuis 1993, c'est 67 000 tonnes.

M. Baril (Arthabaska): Soixante-douze. Soixante-douze.

M. Chevette: Soixante-douze mille tonnes, excusez. On en met 28 000 tonnes de plus, cette année, avec de l'amiante, de la fibre d'amiante, et je pense que vous avez probablement raison, ça va s'en aller, à force de faire des comparaisons puis des recherches comme on fait chaque année, là, vers une technique qui s'est avérée intéressante puis dont les possibilités sont illimitées.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie. Oui, M. le ministre délégué.

M. Baril (Arthabaska): Avec le consentement, là, je déposerais justement la liste des directions territoriales qui ont utilisé le procédé asphalte-amiante depuis que ça existe, là. Fait que je le déposerais tout de suite, si ça convient.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Certainement.

M. Vallières: Peut-être que le ministre pourrait aussi nous faire part de la programmation, là où les travaux 2001-2002 prévoient...

M. Baril (Arthabaska): Bien, je l'ai pas, là. Je l'ai pas, là.

M. Chevette: Non, mais on peut prendre l'engagement de la fournir.

M. Vallières: Vous pourriez nous la fournir, oui, ce serait intéressant.

M. Baril (Arthabaska): Je vais la fournir aussitôt que je l'aurai. Mais je l'ai pas, là. Ça arrête à 2000.

M. Vallières: O.K.

Le Président (M. Lachance): Alors, vous pourriez transmettre ces informations, lorsque disponibles, au secrétariat de la commission. Merci.

M. Baril (Arthabaska): Oui, monsieur.

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

Services de transport adapté pour les citoyens de Saint-Augustin-de-Desmaures, dans la circonscription de La Peltrie

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. J'aimerais revenir avec une question complémentaire concernant le transport adapté. Si je comprends bien, c'est des ententes qu'il y a avec les compagnies de transport, si vous voulez, et les municipalités. Alors, les municipalités aussi contribuent, assument une certaine partie du transport, des coûts de transport concernant le transport adapté. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, l'entente est avec la STCUQ. Donc, presque tout le territoire est couvert par la STCUQ, sauf à l'extrême ouest, Saint-Augustin-de-Desmaures, qui a son propre transport en commun, et le transport adapté ne va pas à Saint-Augustin-de-Desmaures.

Est-ce que c'est parce qu'il n'y a pas une entente avec le transport de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures que cette municipalité-là n'est pas couverte sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec?

M. Chevette: Bien, je vous répondrai que c'est possible que, dans la conjoncture actuelle, effectivement... C'est parce qu'il y a pas d'entente ou qu'elle est

pas touchée par la corporation qui s'en occupe. Mais, avec les fusions municipales, c'est clair que ça va être un service qui va être un service pour l'ensemble de la ville fusionnée, la communauté, la nouvelle communauté.

M. Côté (La Peltrie): Donc, avec la ville unique, automatiquement, tout le territoire va être couvert.

M. Chevrette: Oui, parce que je ne verrais pas une ville unique qui ne desservirait pas ses quartiers, à supposer qu'il y ait un ou deux handicaps lourds, par exemple, puis qui... C'est automatique, ça.

● (16 h 10) ●

M. Côté (La Peltrie): Mais, par contre, justement avec ce qui se passe au niveau de la réforme municipale, exemple, la compagnie de transport qui dessert Saint-Augustin-de-Desmaures, qui a un contrat actuellement, est-ce qu'à l'intérieur de la réforme cette entreprise-là va continuer à exister ou à assumer le transport en commun à l'intérieur de la nouvelle ville unique, si vous voulez?

M. Chevrette: Oui. On l'a discuté. On est en train... C'est nous qui avons la responsabilité d'adapter nos lois de transport, maintenant que la loi n° 170 a été adoptée par Mme Harel. Je peux vous dire qu'il y aura la décision... L'orientation politique que j'ai donnée, c'est de préparer un projet de loi qui assure le maintien des contrats existants, le respect des contrats existants, le respect des conditions de travail existantes pour les travailleurs à l'intérieur de cela. Cependant, le service devra être extensionné à tout le monde. C'est évident, parce que je ne vois pas qu'un quartier ne soit pas desservi. Ça serait épouvantable, je veux dire.

Transport en commun interrives dans la région de Québec

M. Côté (La Peltrie): Alors, dans le même ordre d'idées en matière de transport en commun, alors ici, sur la Rive-Nord, sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, il y a la STCUQ, puis il y a Tradition à la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures. Ensuite, il y a aussi, sur la Rive-Sud... Si on regarde la grande région de Québec, sur la Rive-Sud, je pense qu'il y a deux moyens de transport en commun également. Aussi, je pense qu'il faut ajouter à ces transports routiers là en commun la traverse de Québec—Lévis.

Je sais que, depuis quelques années, il y a des propositions qui ont été faites pour réorganiser ou réaménager le transport en commun dans la grande région de Québec afin de le rendre un peu plus cohérent. Alors, il était même prévu un transit à l'entrée des ponts, des échangeurs, pour justement éviter que les autobus qui partent de la Rive-Sud aient à venir au centre-ville de Québec. Le matin, ils sont chargés, bien sûr, et s'en retournent à leur point d'origine vides, et, le soir, c'est l'inverse qui se produit. Alors, où on est dans ce réaménagement de transport en commun pour l'ensemble de la grande communauté métropolitaine de Québec?

M. Chevrette: Bien, je dois vous dire que mon collègue, M. Baril, s'occupe précisément de ce lien interrives dont vous parlez, parce que c'est un peu... À toutes fins pratiques, la Communauté urbaine de Québec ou la STCUQ va exister, ça va exister en fonction du nouveau territoire de la ville de Québec, ça, c'est clair. Il y a peut-être des contrats à être respectés. Par contre, il y a différentes villes où plusieurs entités qui n'étaient pas dans la Communauté urbaine à ce moment-là. Ça, c'est la première des choses.

La deuxième des choses, le lien interrives. Je dois vous avouer qu'on en a discuté très souvent, on a même créé un comité. On a rencontré tous les maires, on a rencontré certains députés impliqués. On a proposé même de l'argent au niveau de la région pour créer des infrastructures permettant un meilleur service entre les deux rives, par exemple des stationnements soit incitatifs, soit des aubus pour venir à bout de permettre l'utilisation maximale du transport en commun. Je vais demander à mon collègue s'il peut ajouter sur le lien interrives de Québec.

M. Baril (Arthabaska): Oui, certainement. Nous étions quand même assez avancés, parce que, l'été dernier, au mois de juillet, je pense, j'avais rendu public un rapport d'étape, ce que je m'étais engagé à faire, et je l'avais rendu public, et le financement pour le transport en commun interrives était obtenu à la hauteur, de mémoire, de 73 %, je pense, 75 %.

J'avais demandé aux élus et au comité qu'on avait formé, qui, lui, avait formé un comité technique, de voir comment est-ce qu'ils pourraient compléter ce financement pour mettre en place ce fameux projet de transport interrives. En cours de route, comme vous savez, la loi n° 170 est arrivée et a chambardé un peu le monde municipal, et les maires qui étaient autour de la table, qui étaient mes interlocuteurs, ont eu d'autres choses à se préoccuper que le transport interrives, voyez-vous. Donc, c'était difficile pour moi de continuer à travailler à la réalisation de ce projet, puisque je n'avais plus d'interlocuteurs. Par contre, également la Rive-Sud de Québec, après réflexion, quand même, s'il y avait eu une entente, en tout cas, de principe sur le rapport, se sont aperçus qu'ils étaient défavorisés par le biais de cette première étude, puisque les montants d'argent qu'on percevait... Ils se sentaient défavorisés et se considéraient défavorisés sur les montants d'argent qu'on percevait sur la Rive-Sud puis qu'eux, ou que la STCUQ conserve au niveau du fameux 30 \$, là, par permis de conduire.

Donc, j'ai rencontré les représentants du Réseau trans-Sud. Nous sommes à bonifier un projet, en attendant, qui pourrait d'abord améliorer le transport en commun sur la Rive-sud, et je devrais, dans les semaines qui viennent, commencer à, peut-être pas régler mais améliorer le transport en commun sur la Rive-Sud. Et, lorsque j'aurai de nouveaux interlocuteurs ici, du côté nord de la capitale, bien là on va reprendre le dossier, et soyez assuré que, sans jeu de mots, on va le mener à bon port.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevrette: Je voudrais peut-être compléter juste un élément, parce que je vous ai répondu un bout,

mais vous savez qu'il y a des comités de transition qui pensaient d'accorder aux sociétés de transport... les enlever comme sociétés de transport puis créer un service de transport pour la ville. Ce n'est pas l'orientation — transport municipal. J'ai refusé cela. Nous allons maintenir les sociétés de transport en étendant leur juridiction sur le nouveau territoire et nous allons respecter les contrats, d'autre part, pour les municipalités qui n'étaient pas couvertes puis qui avaient des contrats de transport. Il faut qu'il y ait le respect des contrats. Je ne sais pas si ça clarifie, mais c'est...

Plan de transport pour la région de Québec

M. Côté (La Peltrie): Oui. J'aurais une autre question, peut-être, M. le Président. M. le ministre, en avril 2000, vous avez déposé un plan de transport pour la région de Québec et rendu public un plan de transport pour la région de la Capitale-Nationale, d'ailleurs plan de transport qui a été très bien accueilli par l'ensemble de la population puis des différents organismes du milieu. Il y avait de prévue à l'intérieur du plan de transport une étude sur un système de transport léger sur rail. Est-ce qu'il y a du développement de ce côté-là en termes d'étude? Est-ce qu'on peut s'attendre à avoir un rapport à cet effet-là prochainement ou si...

M. Baril (Arthabaska): On a signé une entente avec la STCUQ, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, un protocole d'entente, et nous payons... Nous allons jusqu'à concurrence de 700 000 \$. Mais c'est la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec qui est le maître d'oeuvre de cette étude. Donc, aussitôt que l'étude sera complétée, c'est évident qu'on la rendra publique. Mais l'engagement que nous avions pris dans le plan de transport, c'était de payer cette étude, ce qui est fait présentement. Je ne veux pas dire que le 700 000 \$ est versé, mais l'engagement est pris.

M. Côté (La Peltrie): Dans l'entente, est-ce qu'il y avait un échéancier de prévu pour le dépôt du rapport?

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Côté (La Peltrie): Dans l'entente, est-ce qu'il y avait un échéancier de prévu pour dépôt de l'étude?

M. Baril (Arthabaska): L'entente... Le contrat a été donné depuis le mois de janvier dernier, et ils ont jusqu'à la fin de l'été pour déposer cette étude.

M. Côté (La Peltrie): Il y avait également une étude d'opportunité, là, qui devait se faire concernant l'autoroute 40, que ce soit pour des sorties ou des échangeurs qui pourraient être améliorés, mais il y a aussi qu'on sait que l'autoroute 40 a toujours eu un corridor de réservé pour aller reprendre Charest Ouest au niveau de Saint-Augustin, le parc industriel Saint-Augustin. Est-ce que ça aussi, cette étude-là, elle est présentement en voie de se réaliser?

M. Baril (Arthabaska): C'est une étude qui est en cours. Nous avons déjà accordé le contrat pour quand même 1 million de dollars. C'est une étude qui est dispendieuse. L'étude devrait commencer, là, dans les jours, les semaines qui viennent, si elle n'est déjà commencée, et l'étude porte sur le boulevard de la Capitale, comme on l'appelle, entre le boulevard Laurentien et l'autoroute Duplessis, à savoir comment on devrait aménager ou réaménager les sorties, les entrées, les bretelles de ce boulevard pour qu'on puisse assurer une meilleure fluidité. À l'intérieur de cette étude également, on va nous faire des propositions. On va faire une évaluation à savoir qu'est-ce qu'on fait du prolongement vers L'Ancienne-Lorette, je crois, ou Loretteville.

● (16 h 20) ●

M. Côté (La Peltrie): Qui traverse L'Ancienne-Lorette, oui. Ça passe près de l'aéroport.

M. Baril (Arthabaska): L'Ancienne-Lorette, l'aéroport. Qu'est-ce qu'on fait avec le corridor? Est-ce que c'est justifié de prolonger l'autoroute ou si c'est pas justifié? Mais ça fait partie de l'étude, puis on nous fera une analyse avec des recommandations.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

Le Prééminent (M. Lachance): Alors, M. le député de Saguenay, vous allez être obligé de revenir un peu plus tard, mais vous aurez amplement le temps, à ce moment-là. Mme la députée de Beauce-Sud. M. le député de LaFontaine? Bien, écoutez, moi, entendez-vous entre vous autres, là. C'est parce que j'ai eu l'indication que, quand il y avait un membre de la commission qui n'était pas présent du côté de l'opposition... Moi, il n'y a pas de problème. Mme la députée de Beauce-Sud.

Réparation du pont couvert à Notre-Dame-des-Pins, dans la circonscription de Beauce-Sud

Mme Leblanc: Alors, merci, M. le Président. Merci à mon collègue aussi. Je vais essayer de faire ça au plus vite. Bonjour, MM. les ministres et toute votre grande équipe. J'ai vu que votre budget avait augmenté de 20 millions, cette année. On aurait aimé qu'il soit augmenté encore plus que ça; je suis certaine que la gang en arrière de vous aussi.

Je voulais vous parler de quelques petits dossiers, dont celui du pont couvert de Notre-Dame-des-Pins. Vous vous souvenez, M. le ministre, que, l'année dernière, j'étais venue vous en parler. Vous m'avez dit: Oui, oui, on va tout faire en notre possible pour que ce pont-là puisse être conservé. Et d'ailleurs on a eu une excellente collaboration de votre ministère à ce niveau-là, je tiens à vous le souligner. Et il y a eu aussi plusieurs démarches que votre ministère a coordonnées auprès des Affaires municipales, auprès du Tourisme et de la Culture également, le Développement des régions aussi. Je dois dire que ça va bien, à date, dans ce dossier-là.

Il y a une petite question que je me posais. C'est que vous dites: Bon, on va s'organiser pour que ça aille

plus loin, mais il faudrait que la municipalité reconnaisse qu'elle est propriétaire du pont. Et je me demande pourquoi vous exigez ça, puisque, selon le décret, c'est la municipalité qui serait propriétaire du pont. Alors, pourquoi cette exigence-là?

M. Chevrette: Oui, mais la propriété et la responsabilité, ce n'est pas nécessairement automatique. Par le décret de M. Ryan en 1993, il a transmis l'entretien, la réparation et la construction. Est-ce qu'il a transféré le foncier de ces routes aux municipalités? Je ne le sais pas. Parce que je ne pense pas qu'il y ait eu d'acte notarié à nulle part par la suite. J'ai plutôt l'impression que c'est un transfert de responsabilités via la loi pour s'en occuper.

Nous, on a vraiment étudié le cas du pont. Ha, ha, ha! Je m'en rappelle, vous m'en avez parlé assez souvent, merci, à part de ça. C'est votre devoir, ça, j'ai rien contre ça, sauf que, nous, on ne pouvait même pas, selon les directives qu'on nous a dites, on ne pouvait pas, à l'aide d'un discrétionnaire, subventionner un pont qui n'était pas utilisé. Parce qu'on aurait pu dire... S'il avait été utilisé — un pont local — on avait le droit de le subventionner. Comme il n'était pas utilisé et que ce n'est qu'une valeur patrimoniale, pour fins touristiques — mais il n'est pas utilisé — on dit: C'est pas au ministère des Transports que vous pouvez le financer, ce serait par les Affaires culturelles, parce que ça devient un monument historique ou...

Mme Leblanc: ...la piste cyclable puis il y a aussi une piste de motoneige là-dessus, là, qui passent là-dessus, qui sont prévus. En tout cas, la piste cyclable est prévue qu'elle va passer sur le pont, le pont couvert.

M. Baril (Arthabaska): La Route verte?

Mme Leblanc: Oui, la Route verte. Donc, il y avait moyen, à ce moment-là, de passer une partie de la dépense par le biais de ça. Il y a les motoneiges aussi. La route de motoneige passait là-dessus, avant. Maintenant, c'est sûr qu'on l'a fait détourner par le pont principal. Mais c'est préférable qu'elle retourne sur le pont couvert. Alors, moi, en tout cas, je vois que ça allait bien. En tout cas, dans les discussions qu'on a eues avec vos fonctionnaires, il n'y avait pas de problème. Il ne semblait pas y en avoir. Vous semblez m'indiquer autre chose.

M. Chevrette: Mais est-ce que... Je voudrais revenir, quand même... Les informations que l'on a, c'est que le pont, il est dangereux et inutilisable pour quelque activité que ce soit, et il serait bloqué aux deux bouts.

Mme Leblanc: Présentement, oui.

M. Chevrette: Donc, pour l'utiliser pour fins de la Route verte ou bien pour fins de motoneige, il faut quand même qu'il ait la capacité portante.

Mme Leblanc: Ah oui, ça, il va l'avoir quand les travaux auront été faits, là. On parle de 600 000 \$ de travaux. Et, une fois que ces travaux-là vont être faits, le pont va pouvoir être réouvert. C'est le but. Le but de la

conservation du pont, c'est de pouvoir aussi l'utiliser à des fins récréotouristiques.

M. Baril (Arthabaska): Mais, écoutez, là, c'est que nous étions prêts, effectivement, à participer à une partie de la réalisation de 600 000 \$ par le biais de notre Programme d'aide à la voirie locale. On nous a dit, informé qu'on ne pouvait utiliser ce programme-là parce que le pont ne faisait pas partie du réseau de la voirie locale. Bon. Notre volonté était là, on vous l'avait dit. De mémoire, là, je pense qu'on était prêts à mettre une couple de 100 000 \$ à même notre budget. Vous, vous aviez dit, je pense, à même votre budget, que vous en mettiez un peu, le milieu, je sais pas trop qui. On voulait, en tout cas, atteindre le 600 000 \$ et quelques. La volonté était là, mais, vous comprendrez, quand on nous dit, nous autres, qu'on n'a pas le droit d'utiliser notre budget pour un tel projet parce que ce n'est pas réglementaire, bien là on ne peut pas... on ne peut pas aller plus loin.

Maintenant, je peux dire, je pense, avec mon collègue qu'on va regarder, là, pour voir. Vous me dites que la Route verte peut passer là, le sentier de motoneige peut passer. On peut regarder ce volet-là pour voir si on peut, mais... On veut bien aider, mais il faut le faire dans la légalité.

Mme Leblanc: Et, concernant la fameuse propriété du pont, là, vous me dites: On a transféré la responsabilité mais pas la propriété. On fait quoi avec ça, si vous êtes propriétaires du pont, là?

M. Chevrette: Mais oublions la propriété, là. Si la municipalité dit que ça fait partie de ses avoirs puis que, la Route verte, c'est décidé qu'elle passe là, nous, dès qu'on le saura, on va travailler dans l'autre sens. On va chercher... Parce que, nous, la responsabilité que l'on a, c'est d'évaluer la capacité portante. Si le projet de 600 000 \$ a une capacité portante favorable au skidoo, à la motoneige, dis-je, et puis à la piste cyclable, au vélo, je pense qu'on pourrait y aller par le programme des pistes cyclables, parce que là ça devient un outil municipal. Mais faut bien le camper en fonction de nos responsabilités, puis nos responsabilités à nous... Pour la piste cyclable, c'est nous autres qui l'avons aussi, ça, il n'y a pas de problème. Mais il faut que ce soit formel. Il faudrait qu'il y ait une décision, là, puis qu'elle nous soit parvenue.

Mme Leblanc: Décision de...

M. Chevrette: Bien, de ceux... Qui a décidé, là, que la piste cyclable et la Route verte passeraient là? C'est Vélo Québec?

Mme Leblanc: Ah, mon Dieu! c'est en processus, comme de raison, là.

M. Chevrette: O.K., le milieu.

Mme Leblanc: Il y a ça...

M. Chevrette: Donc, la municipalité va devoir prendre position, puis, si elle prend position en faveur

de cela, ça nécessite... Pour que la Route verte passe là, il faut nécessairement que ce pont-là ait la capacité portante pour la Route verte.

Mme Leblanc: On a également parlé du Programme d'infrastructures Canada-Québec, volet III.

M. Chevette: Oui, ça, je me souviens.

Mme Leblanc: Alors, ça, on a dit qu'on pouvait aussi faire une demande à ce niveau-là. Est-ce que c'est toujours exact?

M. Chevette: C'est vrai.

Mme Leblanc: Bon. Alors, à ce moment-là, il n'y aurait pas de problème de...

M. Chevette: Nous autres, on ne le bloque pas, votre projet, là. On dit juste que le programme qu'on a fouillé... On ne peut pas.

Mme Leblanc: O.K. Non, mais je veux dire qu'il y a d'autres alternatives que celles dont vous parliez.

M. Chevette: Oui, puis je pense que la Route verte est une alternative, effectivement.

Mme Leblanc: Oui, et le Programme d'infrastructures, volet III, aussi.

M. Chevette: Exact.

Mme Leblanc: Alors, je pense que... Bon, la question, moi, qu'il me restait en suspens, c'était vraiment juste la question... Bien, on dit: Avant d'aller plus loin, la municipalité devra reconnaître qu'elle est propriétaire du pont. Vous attendez quoi de la municipalité si elle n'est pas propriétaire du pont?

M. Chevette: C'est un actif. Si c'est un pont qui n'est pas utilisé, c'est un actif municipal.

Mme Leblanc: Comment c'est devenu un actif municipal, puisqu'il n'y a pas eu de transfert de titre de propriété?

M. Chevette: Ça doit avoir été tout transféré...

(Consultation)

M. Chevette: Nous, on prétend que ça a toujours été la propriété de cette municipalité, puis une propriété confirmée, en plus, par la délégation de pouvoirs en 1993, par la délégation, en 1993, de M. Ryan.

Mme Leblanc: Ah, là, c'est parce que, là, ce n'est pas clair, là. Est-ce que c'était une délégation de responsabilités ou une délégation de propriété?

M. Chevette: Bien, nous, on a toujours cru que c'était sa propriété.

Mme Leblanc: Parce que ça a toujours été la propriété du ministère des Transports, jusqu'à temps qu'on le transfère.

M. Chevette: C'est parce qu'on s'en occupait. Ça ne veut pas dire qu'on en avait la propriété.

● (16 h 30) ●

Mme Leblanc: Non, non, ça n'a jamais été la propriété de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins. Ça n'a jamais été la propriété...

M. Chevette: Les gens sont souvent mêlés, Mme la députée. Je pense qu'on a toujours assumé la gestion, l'entretien même. On a toujours cru que ça appartenait toujours au ministère des Transports parce que souvent ces ponts-là municipaux étaient même subventionnés par le gouvernement. J'ai même vu une certaine période, moi, où ils faisaient des ponts avant de creuser la rivière. Tu sais, on en a vu de toutes sortes, là. Donc, on ne se chicanera pas sur la propriété ou quoi que ce soit, la municipalité a maintenant un avoir, c'est un avoir patrimonial, et on cherche un moyen de réaliser le projet — c'est ça, en fait, que vous recherchez — puis, pour réaliser le projet, on va regarder les deux, trois pistes additionnelles qui se rouvrent par la Route verte, puis on verra.

Réfection du rang 8 Sud à Courcelles, dans la circonscription de Beauce-Sud

Mme Leblanc: Alors, l'autre petite chose que je voulais vous parler, c'est principalement la municipalité de Courcelles qui avait fait des démarches pour la réfection du rang 8 Sud, à Courcelles. C'est finalement la rue principale aussi de la municipalité. En juin 2000, ils ont adressé une demande au ministre des Transports, M. Baril — il faut mentionner lequel des deux. M. le ministre a répondu que c'est un projet qui serait réalisé dès que les disponibilités budgétaires le permettraient. En novembre 2000, il y a Pierre Lambert, de la Direction régionale de l'Estrie, que je n'ai pas le plaisir de connaître, qui nous a informés que le projet serait priorisé, pour l'année 2001, sur 4 km, pour un montant de 265 000 \$, initialement prévu à 220 000 \$. Or, on a appris, en avril 2001, qu'il n'y aurait pas d'argent, vu que le budget avait été coupé — c'est là que je ne comprends pas, parce qu'il a été augmenté de, je pense, 20 millions — qu'on ne pourrait pas prioriser ce dossier-là pour l'année 2001. Est-ce que vous pouvez nous donner plus de détails? Pourquoi on ne l'a pas priorisé, cette année?

M. Chevette: On va attendre M. Gagnon, il est sorti pendant quelques secondes. Mais on va... Est-ce qu'il y a quelqu'un ici qui peut me donner le projet de Courcelles? Parce que vous comprendrez qu'il y en a assez que...

Mme Leblanc: Je suis certaine que les demandes sont très énormes.

M. Chevette: Le projet de Courcelles. C'est qu'il y a un M. Lambert, de la DT régionale de l'Estrie, qui a dit que ce projet-là était priorisé. Et là, après ça,

vous avez dit qu'il y a des ponctions budgétaires, alors que c'est faux. On veut savoir la vérité. C'est ça? Moi aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Elle a droit à une réponse, elle.

Budget alloué pour l'entretien des chaussées dans Beauce-Sud

Mme Leblanc: En attendant, on pourrait continuer. J'ai écrit aussi au ministre des Transports, M. Baril, au mois de janvier pour lui dire qu'on avait énormément d'attentes sur la conservation des chaussées parce qu'il ne s'était à peu près rien fait dans le comté de Beauce-Sud dans les années précédentes. J'ai envoyé une longue liste d'endroits où le ministère devrait faire de la réfection de couches d'usure. J'ai regardé ma programmation que j'ai eue ce matin et je vois qu'il n'y a rien au niveau de la conservation des chaussées. Alors, je m'inquiète parce que j'en reçois, probablement comme bien d'autres députés au Québec, beaucoup, de plaintes sur l'état de la chaussée, et je me demande si le ministre a réservé ses annonces pour plus tard, parce que je me dis que c'est impossible que dans le comté de Beauce-Sud il y ait zéro couche d'usure qui soit faite sur nos routes, parce qu'elles sont terriblement détériorées. Et je pense que le ministre pourrait référer à la lettre du 24 janvier que je lui adressais. Ce n'est pas les endroits qui manquent pour investir des sommes d'argent. Alors, je me demande pourquoi il n'y a rien de prévu à ma programmation annuelle.

M. Baril (Arthabaska): D'abord, Mme la députée de Beauce-Sud, dans la programmation que vous avez reçue ce matin, ou hier, je ne sais pas quand, qu'on vous a fait parvenir, il y a quand même, dans cette programmation-là pour le comté de Beauce-Sud, plus de 5 millions de travaux. Bon. Ça fait qu'on ne peut pas dire qu'on a oublié le comté de Beauce-Sud puis qu'on ne fait rien là, hein? Les années passées, on a fait — je ne l'ai pas devant moi, là — des couches d'usure dans le comté de Beauce-Sud pareil comme dans les... Bien, je dis «pareil», selon les besoins, selon les disponibilités budgétaires, pareil comme dans les autres comtés. Suite à la programmation qu'on vous a fournie, c'est une programmation qui a été planifiée par les directions territoriales, et, suite aux augmentations de budget, c'est plus de 20 millions parce que, quand vous parlez de 20 millions, là, c'est plus que 20 millions. Vingt millions, c'est ce qu'on a eu dans la politique maritime. Parce que, en soi, pour ce qui est des transports, nous avons eu 155 millions de plus, de mémoire, là. Donc, dans la programmation que...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Comment?

Mme Leblanc: C'est vrai, j'ai oublié les crédits qui ont été votés juste en fin d'année.

M. Baril (Arthabaska): Dans la programmation que nous allons réviser, on regardera ce qu'on peut

faire pour le comté de Beauce-Sud, si on peut inscrire des ajouts, comme on va réviser pour tous les autres comtés également, et ça, ça ne devrait pas retarder. J'ai dit à un de vos collègues, cet avant-midi, je crois, que d'ici une quinzaine de jours à peu près on sera en mesure de faire connaître la programmation réelle ou les travaux réels qui se feront dans votre comté durant le courant de l'année.

Mme Leblanc: Alors, on va attendre dans 15 jours, en espérant, pour les citoyens de Beauce-Sud, qu'ils ne seront pas déçus.

M. Baril (Arthabaska): Faut faire plus que des prières, hein? Ha, ha, ha!

Mme Leblanc: Oui? Faut faire plus que des prières. Alors, dites-moi ça, M. le ministre, je vous écoute. Ha, ha, ha!

Réfection du rang 8 Sud à Courcelles, dans la circonscription de Beauce-Sud (suite)

Alors, peut-être qu'on pourra revenir à Courcelles?

M. Chevette: J'ai retrouvé Courcelles.

Mme Leblanc: Ah oui? Allez-y.

M. Chevette: Et j'ai retrouvé aussi le fonctionnaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Donc, ayant retrouvé les deux, je peux vous répondre. Tout d'abord, il est vrai que c'était inscrit en 2001-2002, et que ça a été mis en 2002-2003, et que je vais réviser.

Mme Leblanc: Vous êtes bien aimable.

M. Chevette: Je le savais.

Mme Leblanc: On va attendre... Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ce qui me surprend, c'est que vous le disiez.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Leblanc: Vous n'en attendiez pas autant de moi, hein?

M. Chevette: Bien non.

Mme Leblanc: Alors, on va attendre les bonnes nouvelles, M. le ministre. Je vous remercie.

M. Chevette: Merci, madame.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme la députée de Beauce-Sud. Vous devriez peut-être demander à faire partie de la commission des transports et de l'environnement, ce serait agréable.

Mme Leblanc: ...ça pourrait aider à obtenir des fonds, M. le Président?

Une voix: Ça, ce n'est pas évident.

Le Président (M. Lachance): Quand on voit la bonne entente que vous avez avec le ministre, certainement que ça ne nuirait pas.

M. le député de LaFontaine, vous avez indiqué votre intention de prendre la parole, mais je vous signale qu'il reste trois minutes dans l'enveloppe qui est impartie. Si vous voulez les utiliser comme bon vous semble, sinon... Oui?

M. Gobé: Oui, ça semble une habitude pour les trois minutes, mais je vais laisser mon collègue poser ses questions, s'il en a. C'est peut-être plus pratique, hein, pour le fonctionnement, que de revenir par la suite. Alors, s'il est prêt à les poser...

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

Étude sur la traversée de la rivière Saguenay

M. Gagnon: Merci, M. le Président. M. le ministre, au fil des dernières années, j'ai eu l'occasion de vous entretenir de toute la question de la problématique de la traversée de la rivière Saguenay. Il y a plusieurs interventions, plusieurs actions qui ont été posées au fil des récentes années. Juste peut-être pour rappeler les préoccupations qui ont été exprimées sur le sujet.

J'en ai d'abord une. Pour assurer la fluidité du trafic et aussi assurer la sécurité des usagers de la route 138 pour la traversée de la rivière Saguenay, on sait que, dans cette perspective, il y a une décision récente qui a été prise, celle d'ajouter un troisième traversier pour la période estivale. L'ajout d'un tel traversier fait en sorte que les coûts d'exploitation à la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac continuent d'augmenter. Nous étions déjà, je pense, dans la dernière année, autour de 11,5 millions de coûts d'exploitation pour la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac. Ce qui avait été suggéré pour solutionner toute la question de la traversée de la rivière Saguenay par la construction d'une infrastructure, tel un pont, on avait dit, à ce moment-là: Bien, les coûts d'exploitation étant de 11,5 millions par année, rapportés sur 35 ans, ça fait 368,5 millions sur 35 ans, pour prendre le même modèle qui a été utilisé par le gouvernement fédéral pour l'aménagement du Pont de la Confédération. Et vous avez aussi... Ce qu'il s'agit de voir, c'est quelle est l'augmentation des coûts d'exploitation que représente la présence d'un troisième traversier.

● (16 h 40) ●

Il avait été également indiqué, suite au dépôt de l'étude Naturam-Génivra, qu'il devait y avoir une révision régulière des projections concernant la circulation sur la 138. Il a été rappelé, dans le cadre des travaux qui ont été faits concernant l'élaboration de la politique maritime et fluviale, que la présence de Louisiana-Pacific à Bergeronnes augmentera le trafic, de telle sorte que ça fait devancer les projections pour l'augmentation de la circulation, que ça les fait devancer d'environ huit, neuf ans.

Quand on regarde tous ces éléments... Et je sais que vous avez aussi traité avec votre homologue fédéral de l'apport que le fédéral pouvait mettre pour la construction d'une semblable infrastructure. Vous m'aviez informé que vous lui aviez indiqué que ça faisait partie des trois premières priorités de notre gouvernement pour les sous qui pourraient être obtenus du fédéral pour la construction d'infrastructures. Là, maintenant, je mets aussi avec ça... je mets tous ces éléments-là ensemble pour faciliter la compréhension. J'ajoute à ça la loi n° 164 qui a été adoptée, favorisant le partenariat avec le privé ou d'autres gouvernements pour la construction d'infrastructures. J'aimerais savoir quels sont les gestes... Est-ce que le ministre est proactif en cette matière pour intéresser ou pour favoriser des intérêts privés à venir participer à la construction de cette infrastructure? Et aussi, le milieu étant, je dirais, passablement impatient pour que cette infrastructure-là soit construite, est-ce qu'il y a des actions qui seraient attendues de la part du milieu afin de favoriser l'avènement de ce projet-là?

M. Chevette: Tout d'abord, je dois vous dire que les études d'achalandage ou de projections s'avèreraient effectivement assez stables. Jusqu'au fait que Canadiana-Pacific s'installe, on disait que ça augmentait un peu. Est-ce que ça devançait tellement l'échéancier par rapport aux projections?

Une voix: Avec Louisiana, oui.

M. Chevette: Avec Louisiana, sûrement. Ça, c'était clair.

Deuxièmement, vous parlez du privé. Est-ce qu'on est proactif dans le domaine du privé? Actuellement, avec 470 millions de projections de coûts minimums, on ne pense pas que le privé seul pourrait être intéressé. Je pense que ce serait vraiment un partenariat privé-public si jamais on devait faire quelque chose, parce que ce serait trop dispendieux pour les tarifications. Ce n'est pas tout de faire un projet de pont payant en particulier, il ne faudrait pas que les tarifs soient disproportionnés, par exemple comme la 30. Je vais vous donner l'exemple de la 30. Les gens disaient: On va le donner au privé, puis il va la faire. Bien oui, mais, si ça coûte 16 \$ pour passer sur les deux ponts de la 30 puis que ça en coûte, je ne sais pas, 5 \$ ou 4 \$ sur la 25, les gens vont dire: Bien, il y a deux poids, deux mesures. Il faut absolument que les formes de partenariat, à ce moment-là, fassent en sorte que la tarification soit un tantinet comparable, sinon les citoyens se trouvent pénalisés d'un endroit à un autre parce qu'on a voulu un partenariat exclusivement privé.

Moi, je ne serais pas pour cette formule-là, je vous le dis d'avance. Peut-être que je me ferai battre à l'usure, là, mais, personnellement, je pense que, si on met des projets avec le privé, il faut que les avantages soient les mêmes en termes de tarification, quitte à ce que le public partage avec le privé justement pour rendre une tarification plus équilibrée d'un endroit à un autre. Pourquoi qu'on rentrerait... qu'on sortirait du Québec par les deux ponts de la 30, je ne sais pas, à 5 \$ puis qu'on passerait d'une rive à l'autre avec 16 \$, par exemple, au Saguenay—Lac-Saint-Jean parce que la

densité de trafic... pas au Saguenay—Lac-Saint-Jean, mais la Côte-Nord à aller de ce bord ici...

Une voix: Charlevoix.

M. Chevrette: ...Charlevoix, au coût de 16 \$? J'ai l'impression qu'on se ferait parler dans le muflle.

Donc, on ne dit pas non, mais on le regarde, puis surtout qu'il y a eu des engagements. Mais, quand je vous ai dit ce matin que chaque engagement sera pris en compte puis on va les étudier, non seulement on va les étudier, mais on va déposer des propositions, dans le sens que... Si c'est cela que vous voulez savoir par «en étant proactifs», je vous dis oui. Donnez-nous d'ici la fin juin, puis je pense qu'il y aura des démarches de faites dans le sens que vous parlez, et ce, avec l'autorisation du Conseil des ministres.

M. Gagnon: Dans le commentaire que vous faites, j'aimerais relever le volet, toute la question de la tarification éventuelle, si jamais il y en avait une, là. Je pense qu'une des choses qu'il faudrait être en mesure de considérer... Puis il y a déjà des officiers de votre ministère qui m'avaient indiqué que c'est une chose qui était envisageable et faisable. Quand on regarde, pour les entreprises qui reçoivent de la marchandise ou expédient leurs productions via la route 138, le temps d'attente à Tadoussac ou à Baie-Sainte-Catherine constitue des coûts importants dans leurs coûts de transport, et ce qui vient affecter leur marge bénéficiaire, la compétitivité de ces entreprises-là, de telle sorte qu'on pourrait envisager une tarification qui serait applicable pour ces transporteurs-là de telle sorte que l'avantage qu'ils retireraient du temps économisé pour la traversée de la rivière pourrait être mis également à profit au niveau de la participation financière dans le montage financier pour construire ce pont-là.

Une chose qu'il ne faut pas perdre de vue non plus puis ce qui est également rappelé chez nous, bien, la présence ou le fait qu'il y ait actuellement les traversiers, ça ne favorise pas une fluidité du trafic au rythme auquel il serait nécessaire, de telle sorte qu'actuellement ça constitue également un frein pour le tourisme en Côte-Nord. Tous ces domaines-là, tous ces aspects-là, il me semble, doivent être considérés pour la prise de décision. Je voulais vous le mentionner.

Puis également il faut rappeler aussi que dans la dernière année, dans la région de Manicouagan, il y a une société qui s'est créée, la Société du pont sur le Saguenay, pour laquelle plusieurs hommes d'affaires du milieu envisagent... veulent participer à la réflexion pour la construction de cette infrastructure-là. Et, quand j'indiquais, tantôt: Est-ce que le ministère peut être proactif? c'est aussi pour voir avec les gens du milieu quelles sont les alternatives pour être capable de concrétiser ça le plus rapidement possible. Et, quand je demandais si le ministère peut être proactif, est-ce qu'il peut aussi y avoir un appel d'intérêts aussi qui pourrait être fait afin de voir qui pourrait se manifester pour la construction d'un semblable pont?

C'est sûr qu'il y a toutes les interventions qui doivent également être faites auprès de l'autorité fédérale, parce que la route 138, et je l'ai déjà indiqué, la route 138 via la 389, c'est une transnationale, la route 138 et ses infrastructures, comme celle qui traverserait

ou qui enjambrerait la rivière Saguenay, et, à ce titre-là, il est normal qu'on obtienne du gouvernement fédéral des sous pour faire cette infrastructure qui fait partie du réseau routier supérieur.

M. Chevrette: Là-dessus, on s'entend à merveille. Il m'apparaît très important qu'on ait, surtout dû aux engagements déjà pris, une réponse formelle. C'était-u de la poudre aux yeux ou si c'est sérieux? Puis comment vous mettez sur la table? Dépendant de ce qu'ils mettent sur la table, c'est bien sûr que ça nous permet de faire des analyses pour savoir si on doit améliorer la situation actuelle soit par du cabotage ou par autre chose. Mais, s'ils disent, par exemple: On met 40 % du projet, on met 200 millions, là il peut y avoir un privé de fort intéressé à s'ajouter. Je ne sais pas, s'ils mettent 150 millions, et, nous autres, 150 millions, puis qu'on arrive à un privé qui met 150 millions pour réaliser l'infrastructure, les tarifs... Parce que, moi, je prétends que c'est pas l'État qui tarife, c'est pas le fédéral qui tarife, ça doit être le partenariat privé qui met de l'argent pour fins de payer le remboursement de son capital qu'il met et le loyer de l'argent, et ça, ça peut faire des tarifs qui sont abordables puis ça peut hâter une réalisation de façon très importante.

● (16 h 50) ●

Moi, je vous suis là-dessus. C'est exactement ça qu'on pense puis c'est là qu'on ne se comprenait pas sur la 30, puis je ne sais pas pour quelle raison. Mais, quand on a dit: Le projet de la 30, c'est 750 millions, en chiffres ronds, là. Mettons 300 millions chaque gouvernement. Ça fait 600... Mettons-en 250, plutôt, ça fait 500 millions, et le privé mettrait 250 millions. Avec l'achalandage prévu et anticipé, ça devient des tarifs intéressants. Donc, on dit: Là c'est abordable, là il va y avoir de l'intérêt du privé.

Si on arrive au pont du Saguenay puis c'est la même chose, on met 175 chaque, ça fait 350, puis le privé dit: Moi, j'embarque à la hauteur de 150 millions, avec l'achalandage là, ça peut faire des tarifs intéressants. C'est ça qu'on... Et on peut devancer les travaux de beaucoup, les échanciers. C'est pas une stratégie diabolique, ça. Alors que, sur la 30, j'avais dit, moi: La proposition qui est sur la table — au ministre Collenette — c'est 50-50 moins la partie du privé qui serait intéressé. Donc, si le privé est intéressé à hauteur de 200 millions, il y aura des tarifications pour 200 millions, et notre partie, nous, fédéral-provincial, c'est pas sujet à la tarification, ce sera pour bâtir la route et les ponts. Ils ont dit: Non, on va faire les ponts puis on va mettre du péage. Ça, c'est plus ça... C'est pas ça, la proposition. La proposition, c'est vraiment: le Canada et le Québec mettent un argent x puis ils offrent l'opportunité d'une participation du privé. C'est un peu une approche qui a servi, nous dit-on, pour le Pont de la Confédération. Donc, on est d'accord là-dessus, nous autres.

M. Gagnon: C'est le modèle qui est regardé aussi, là. C'est pour ça que, dans ce contexte-là, suite à l'adoption de la loi n° 164 concernant l'établissement d'un partenariat avec le privé, je me demandais: Est-ce que le ministère des Transports du Québec est proactif? Est-ce qu'il entend faire un appel d'intérêts auprès du

secteur privé pour voir comment on pourrait réaliser une semblable infrastructure?

M. Chevette: Bien, ça coûte toujours assez d'argent à un promoteur pour nous présenter une proposition. Moi, je prétends que la démarche la plus logique, c'est de dire au fédéral: Comment tu mets dans le projet? Et, nous, on met notre somme. Et là le privé sait quelle est la hauteur de ce qui l'attend. Sinon, il va proposer une participation à quelle hauteur, le privé? Moi, je prétends que ma démarche devrait commencer par le fédéral. Ça se fait, des appels d'intérêts. Si l'individu ne sait pas... On a beau lui fournir les études de trafic, de circulation, des projections de circulation, il dit: Oui, mais, si le pont coûte 500 millions, moi, j'en prends 200... Mais, s'il en prend 200, il faut savoir que, nous, on est à 250 puis le fédéral, à 250. Là, lui, il sait où est-ce qu'il s'en va, par exemple. C'est ça.

M. Gagnon: ...la cible de la pression populaire devrait, à ce moment-là, être le gouvernement fédéral pour qu'il dise clairement quelle est son intention.

M. Chevette: Dans votre cas, là, d'autant plus qu'ils en ont promis pour 450 millions.

Soutien du transport aérien en région (suite)

M. Gagnon: Ça va pour ce sujet-là. Tantôt, j'avais, dans l'intervention antérieure... je voulais compléter sur la question du transport aérien. Ce que je voulais vérifier auprès de vous, lorsqu'on parlait du transport aérien, tantôt: Quels sont les actions ou les gestes qui sont envisagés pour soutenir les transporteurs qui existent en région?

M. Chevette: Quelles sont les actions?

M. Gagnon: Oui.

M. Chevette: Comment vous dirais-je? Je vais vous répondre. Tout d'abord, on a voulu sauver les meubles. On ne se cachera pas, là, on a voulu sauver les meubles. On avait deux transporteurs en grande difficulté financière. On a voulu être équitables face aux deux transporteurs. Il y en a un qui a eu relativement de la facilité à bâtir son projet de financement, et il est en opération, c'est Air Alma.

L'autre qui a de la difficulté, c'est Régionair. Nous avons modifié à deux reprises le décret de soutien. Nous, notre partie qui nous était demandée, on a répondu à 100 % à cette demande, c'est-à-dire un prêt sans intérêt, un prêt de 3 millions de dollars, etc., conditionnellement à ce qu'il y ait le Fonds de solidarité — c'était le fonds, à l'époque — puis une partie du privé qui déposait tant également, puis ça n'a pas marché. Les banques ont refusé, dans un premier temps. On a retrouvé de l'argent, je crois, et là c'est une... c'est le Fonds de solidarité qui s'est retiré. Le fonds national s'est retiré par après. Donc, que voulez-vous qu'on fasse? Ce n'est pas au gouvernement à dire: Je vais tout mettre l'argent dans la compagnie. Il faut qu'il y ait véritablement une participation du privé, réelle, là, puis que le capital investi soit réparti, les risques soient

répartis sur un ensemble, sinon ce n'est pas... Comment dirais-je? Ce n'est pas quelque chose qui se fait de façon non sérieuse, ça, c'est les argents de l'ensemble des Québécois. Donc, on a fait notre devoir, je pense, de façon correcte, sérieuse, puis ça a été douloureux de prendre des décisions parce que c'était pas mal d'argent.

Nous, on attend les papiers parce qu'il y a des exigences de base par Investissement-Québec pour «décasher» l'argent qu'on a avancé dans le décret. Il y a des conditions, c'est le préalable, c'est de connaître l'ensemble du portrait. Ça, ça a été les deux façons à court terme pour aider deux transporteurs régionaux en difficulté. Mais il y a plus que ça. Vous avez raison de dire qu'il y a beaucoup plus que ça. On a travaillé très fort avec un transporteur pour essayer de créer une concurrence. Ça a pas de bon sens s'il n'y a pas de concurrence, vous le savez vous autres mêmes. Tous ceux qui prennent l'avion, c'est des tarifs disproportionnés, des horaires qui ne tiennent pas debout, non respectés, l'«overbooking» régulier. J'ai vu des gens me rapporter un fait, 15 jours avec son billet en main avant le départ puis qui n'a même pas pu prendre le départ. Ça, c'est un peu d'arrogance de la part... Puis c'est géré comment, ça? Ça marche pas, ça. C'est pour ça que le monde se décourage puis qu'il y a une baisse dans l'utilisation. Puis, automatiquement, quand il y a une baisse, bien, ils essaient de boucler puis les tarifs grimpent en flèche parce qu'ils en ont huit assis dedans au lieu de 15, au lieu de 20, je ne sais pas.

Donc, on cherche véritablement une concurrence, il n'y a pas de cachette. On espère réussir. Je ne veux pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, mais je dois vous dire qu'on a eu des rencontres, de multiples rencontres. Nos fonctionnaires ont travaillé très fort dans ce dossier. Parce que j'ai toujours posé deux conditions, cependant, c'est que ça ne donne rien de trouver une concurrence si ça a pour effet de tuer nos petits qui desservent les endroits où ils n'iront pas nécessairement. Même un concurrent d'Air Nova n'irait pas. Il faut donc qu'il y ait des ententes entre le concurrent... pour pouvoir permettre à ces petits de continuer à vivre puis d'amener de l'eau au moulin dans les capitales régionales. C'est ça qui est l'objectif fondamental. Moi, j'ai encore confiance qu'on y réussisse. C'est pas aussi vite qu'on aimerait, là. Vous avez vu, quelques fuites dans les journaux ont commencé, là, mais il est évident qu'on cherche à trouver quelqu'un de sérieux, quelqu'un qui connaît le domaine de l'aviation très bien, quelqu'un qui croit...

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, en concluant, s'il vous plaît.

M. Chevette: Je m'excuse. C'est parce que c'est important à dire parce que je sais comment les gens en région, M. le Président, sont tannés de ce dossier-là. Ils en souffrent énormément. Puis je veux démontrer quand même qu'il y a des efforts qui se font puis que c'est sérieux, le travail qu'on fait. C'est très sérieux. Il faut faire attention aussi de ne pas brûler certaines informations parce que vous savez que, dans ce monde-là, les couteaux volent bas. On pourrait facilement éliminer un concurrent avant qu'il naisse.

● (17 heures) ●

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle, je pense que vous vouliez ajouter.

Étude sur la traversée de la rivière Saguenay (suite)

M. Brodeur: Oui, très brièvement, M. le Président, tout simplement pour... en m'inspirant des propos du député de Saguenay et puis pour... Juste une simple question sur le pont qui pourrait éventuellement enjambrer la rivière Saguenay. J'ai eu l'occasion de discuter avec plusieurs personnes du comté du député de Saguenay, et les opinions sont divisées. Il semble qu'il y a une majorité de gens qui veulent avoir un pont sur la rivière; d'autres, principalement des gens de Tadoussac... Les gens de Tadoussac ont certaines interrogations sur la construction de ce pont-là, et particulièrement à cause que le trafic serait dévié de la municipalité, et ça pourrait avoir un impact certain, selon plusieurs, sur l'économie de Tadoussac.

Dans un premier temps, j'aimerais savoir s'il y a eu une étude concrète qui a été faite à savoir, si éventuellement il y avait une construction de pont, s'il y aurait un impact économique sur les municipalités qui sont tout près de la traverse actuelle. Et puis, dans cet ordre d'idées là... Parce qu'on en a entendu parler, parce que, lorsqu'il y a eu des déclarations, l'automne dernier, j'étais justement dans les comtés du Saguenay—Lac-Saint-Jean, à Chicoutimi, et on voyait les gens grimper dans les rideaux à cette annonce-là, cette possible annonce là, eux qui attendent depuis longtemps une autoroute dans le parc. Donc, en premier lieu, j'aimerais savoir s'il y a une étude qui a été faite, avant de se lancer dans la construction d'un pont, à savoir s'il y a un impact économique à construire le pont à cet endroit-là.

M. Chevrette: L'étude d'impact en ce qui regarde Tadoussac, elle n'est pas faite, comme l'étude d'impact en ce qui regarde le fait de passer sur un parc marin, c'est pas fait. C'est l'Environnement qui... Puis probablement qu'Environnement Canada, à cause de la loi qui a été votée conjointement pour la reconnaissance du parc marin par le fédéral et par le gouvernement du Québec... Donc, j'ai l'impression que ça, ce n'est pas fait non plus. Donc, on peut pas répondre autre chose, il n'y a pas eu d'étude à date.

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

M. Gobé: Non, ma collègue a des questions connexes à poser suite aux questions.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Gobé: Je pense que c'est bon que le dialogue se fasse.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Gobé: Merci. Et je vais l'encourager à la poser.

Le Président (M. Lachance): C'est avec plaisir qu'on accueille la députée de Bonaventure.

Soutien du transport aérien en région (suite)

Mme Normandeau: Merci, M. le Président. Effectivement, pour faire suite à la question qu'a soulevée le député de Saguenay, qui est en lien bien sûr avec le dossier du transport aérien, M. le ministre, vous avez raison de dire que les gens en région souffrent du fait que dans plusieurs secteurs, à l'heure actuelle, il n'y a pas de transporteur qui assure la liaison entre nos régions et les grands centres. Vous avez raison de le dire parce que, bon, Bonaventure est une desserte, à l'heure actuelle, où il n'y a aucun transporteur.

Récemment, on apprenait par la voie des médias qu'il y a une entreprise dans le domaine de la thalassothérapie à Carleton qui a chiffré déjà ses pertes. On parle de 100 000 \$ de pertes, compte tenu qu'il n'y a pas de service aérien pour amener sa clientèle. Et le propriétaire a publiquement pris soin de mentionner que, sur ses 2 000 clients qui fréquentent son établissement à chaque année, il y en a 400 qui prennent l'avion, alors les gens de Québec, de Montréal qui se rendent jusqu'à Bonaventure. Évidemment, tous les établissements de santé, avec le déplacement, compte tenu du manque d'effectif, de médecins en région, sont obligés de se déplacer. Donc, ça pose réellement un très grave problème.

Et, M. le ministre, je pense qu'il y a une prémisse de départ à laquelle on doit répondre dans un dossier comme celui-là: Est-ce qu'on est en mesure d'admettre que tous les citoyens en région, peu importe où ils sont situés, ont droit de bénéficier d'un service aussi fondamental et aussi de base que celui du transport aérien? Si on répond cet après-midi positivement à cette prémisse de départ, bien, évidemment, à ce moment-là, il faut trouver des mécanismes ou des modalités pour donner le service, effectivement, aux citoyens qui sont en région.

Vous avez, en octobre dernier, par la voie toujours des médias, affirmé que vous étiez sur le point de rendre vos recommandations publiques dans le domaine du transport aérien. Il y a même un article qui a été publié dans le journal *Les Affaires* en décembre dernier, où on expliquait qu'il y a une démarche interministérielle qui était entamée entre le ministère des Transports, Finances, Industrie et Commerce, le ministère des Régions et le Fonds de solidarité du Québec pour justement trouver des pistes de solution pour relancer le transport aérien en région, et on est en mai, et on n'a toujours pas, là, signe de votre côté, M. le ministre, à quelle enseigne vous vous logez. Et, pendant ce temps-là, il y a des transporteurs régionaux qui sollicitent votre aide financière.

Vous avez fait référence à Air Alma, à Régionnair. Il y a d'autres transporteurs qui sont en train, toujours par la voie des médias, de nous livrer leur intention de se positionner sur le marché, notamment dans les régions.

Et, en terminant, M. le ministre, je vais m'appuyer aussi sur une lettre qui vous a été envoyée le 27 avril dernier — en fait, qui est le Conseil des maires

de la Basse-Côte-Nord — et qui vous demande carrément, là, un appui pour la compagnie Régionnaire, en soulignant que le Fonds de solidarité régional de la FTQ était d'accord, est toujours en accord pour soutenir le transporteur, alors que le Fonds de solidarité, donc, du côté national, lui, avait manifesté, il semblerait, certaines inquiétudes. Alors, j'aimerais peut-être, M. le ministre, vous dire...

Je pense que les mots nous manquent pour vous dire à quel point les régions peuvent souffrir du fait qu'on n'a pas de transport aérien, et j'aimerais savoir de votre côté, là, puisque, à chaque jour qui passe, ça hypothèque bien sûr plusieurs entreprises... Il y a des citoyens qui ne peuvent pas se déplacer. Alors, peut-être précisément dans le cas de Régionnaire, M. le ministre, qu'est-ce qu'on peut faire? Qu'est-ce que vous pouvez faire concrètement demain, matin pour assurer la relance, compte tenu que les gens chez nous espèrent que le transporteur en question pourra relancer ses activités dès la mi-mai dans notre région? Il y a des gens qui sont en attente, là. Je vous le dis, les gens sont en attente. Si jamais ce projet-là ne se concrétise pas, bien là les gens disent: Ça y est, on va être obligés de reprendre un débat qui va peut-être durer encore un an, encore deux. Alors, j'aimerais un petit peu vous entendre là-dessus, bien que vous ayez donné un certain nombre d'éléments de réponse.

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

M. Chevrette: Vous avez la malchance de tomber sur quelqu'un qui a vécu ce problème-là depuis les 25 dernières années, la malchance parce que vous auriez dû arriver au Parlement beaucoup avant ça, ma chère dame, parce que je me souviens...

Mme Normandeau: ...cinq ans.

M. Chevrette: ...parce que je me souviens qu'une certaine formation politique dite libérale au Québec a contribué énormément à la disparition de Quebecair, Quebecair qui coûtait quelques millions de dollars aux Québécois, c'est vrai, mais qui donnait un service de qualité.

On a voulu, parce qu'il y avait quelques millions de dollars déficitaires, faire de la politique là-dessus. On en a fait, puis Quebecair est disparue. Et là il est arrivé toutes sortes de soubresauts par la suite, et lentement mais sûrement on s'est en allé vers un monopole. J'avais peur comme c'est pas possible. Je sais pas si vous vous rappelez il y a un an de mes prises de position en disant: Ça a pas de bon sens, on n'aura pas de service dans les régions. On va être des gens de seconde qualité. On paie les mêmes impôts qu'ailleurs, proportionnels à notre salaire; on doit avoir le droit à une qualité de service.

Puis du même souffle on me dit: Oui, mais arrange-toi pas pour qu'on revienne, par exemple, avec Quebecair, avec un déficit, etc. On est pris dans un dilemme qui m'a forcé, moi, personnellement, à faire la recherche de quelqu'un de très sérieux pour établir quelque chose... une concurrence sérieuse mais un service de qualité, une concurrence qui va permettre des tarifs adaptés. C'est vrai que ça prend du temps. Je ne le

nie pas, moi. Mais ça ne s'invente pas du jour au lendemain non plus, un promoteur qui va accepter de venir faire du transport par avion d'une capitale régionale à une autre capitale régionale, qui va converger sur Québec ou sur Montréal. Puis je peux vous dire qu'on a cherché, puis le hasard a voulu qu'on mette la main sur quelqu'un qui a déjà parti du transport régional ailleurs. On travaille avec lui, puis le comité travaille très fort, le comité interministériel travaille très fort là-dessus. Mais, les contraintes, ou les directives que j'ai données, je voudrais les répéter parce qu'elles sont importantes. On peut pas non plus créer une concurrence puis tuer le transport en dehors des capitales régionales, parce que, si nos petites lignes qui opèrent présentement, nos petites compagnies qui emmènent les gens à Baie-Comeau, qui emmènent les gens à Rouyn-Noranda, qui emmènent les gens un peu partout... Il faut absolument qu'il y ait une entente entre les deux pour ne pas faire mourir ces petites entreprises qui donnent des services depuis des années. Donc, je pense qu'on va y réussir.

● (17 h 10) ●

Mais je dois vous dire une chose: on va payer très cher, à mon point de vue, le monopole canadien. On va le payer très, très cher parce qu'on se soucie absolument pas des dessertes régionales. Moi, je sais qu'Air Canada n'aime pas m'entendre là-dessus, mais je m'en fous, personnellement, parce qu'on l'avait prêté, ça. On l'avait prêté puis, je pense, tous les côtés de la Chambre, en plus, parce qu'on avait voté unanimement, vous vous rappellerez, sur les quatre principes. Et, après que ce soit fait, ils étaient posés... Puis, je me souviens, j'ai même relu M. Colletette il n'y a pas tellement longtemps là-dessus, il avait dit qu'il se donnerait tous les outils pour assurer des dessertes en région de très haute qualité. Mais ça ne s'est pas avéré vrai.

Moi, je pense qu'il va falloir remettre la pression où elle doit être mise, puis on va essayer de travailler, de notre côté, on va continuer à travailler dans la perspective d'en trouver un solide et qui va le faire de façon efficace. Mais travaillons ensemble, à mon point de vue, pour mettre la pression là où elle doit être, parce que la juridiction comme telle, vous savez qu'elle n'est pas au Québec. Quand bien même qu'on essaierait de se faire accroire ici qu'on a la juridiction, on ne l'a pas. J'aimerais bien trop ça, l'avoir, moi. Je peux-tu vous dire ça? Je ferais pas de «power trip», mais je peux vous dire une chose, c'est que ça roulerait différemment que ça roule là.

Puis il y a une attitude qui est très nocive, en plus, pour les citoyens. C'est ça qui les choque, c'est qu'il y a une attitude désinvolte vis-à-vis le citoyen qui est en demande de service. Ça, c'est assez regrettable, merci, puis, moi, c'est ça qui me fâche le plus, c'est de voir qu'on se foute éperdument... Tu sais, les agendas qui devaient être à 9 heures, ça part à 10 h 30. Il y a pas un homme d'affaires, il y a pas un homme d'affaires...

Vous savez, on parle du «just-in-time» tout le temps, maintenant. S'il est pas capable de se fier minimalement, là, à un horaire assez régulier... Bien souvent, l'homme d'affaires, il ne se plaindra pas trop des tarifs s'il avait un service de qualité. Mais, en plus d'avoir des tarifs extraordinaires, là, épouvantables, s'il

n'y a même plus de fiabilité au service, c'est ce qui fait, par exemple, que tu vois chuter le nombre de passagers, qui prennent d'autres moyens, puis qui fait en sorte qu'on est en train de gaspiller à peu près toute la capacité d'avoir un service de qualité dans ce domaine-là.

En tout cas, je ne veux pas vous encourager à revenir sur une base régulière, mais je peux vous dire une chose: génez-vous pas pour demander l'état des travaux. On travaille très, très fort, puis j'espère être capable, d'ici quelques semaines, d'annoncer qu'on a une entente minimale de principe puis de faire une projection sur le début d'un service concurrent. Ça peut aller assez vite, selon les informations. En tout cas, moi, les rencontres que j'ai personnellement faites, en plus... On travaille assez fort au niveau interministériel, puis il reste quelques fois à attacher. Et, si tout va bien, je pourrais me présenter devant le Comité ministériel pour faire un montage financier qui a de l'allure.

Mme Normandeau: Juste une dernière question, M. le Président, si vous permettez. En fait, deux petites questions, M. le ministre. La personne à laquelle vous faites référence et qui a déjà travaillé dans le domaine du transport aérien en région, est-ce que je peux vous demander: Est-ce qu'il s'agit de M. Filiatrault, celui dont on entend parler depuis quelques semaines déjà dans les médias, qui a une feuille de route assez impressionnante, il faut le dire, je pense?

M. Chevette: C'est vraiment lui qui a parti tout le transport régional en Jamaïque.

Mme Normandeau: O.K. D'accord. J'imagine que c'est avec lui que vous travaillez. Bien.

Peut-être une dernière précision, M. le ministre. Je regarde la lettre qui a été envoyée par les maires, de votre côté, et qui vous a été adressée le 27 avril dernier, le Conseil des maires de la Basse-Côte-Nord. Et, dans la conclusion, les maires nous disent: «Afin d'assurer un service adéquat aux régions du Québec, nous croyons que le gouvernement du Québec doit assurer son support par l'intermédiaire d'Investissement-Québec — en faisant référence bien sûr au transporteur Régionnaire.» Et la lettre est datée du 27 avril. Je regarde le décret que vous avez donc adopté, décret 252-2001, 14 mars 2001, concernant l'aide financière maximale de 3 millions qui est octroyée à Régionnaire, à laquelle vous faisiez référence tout à l'heure. Pourquoi les maires ont écrit cette lettre-là le 27 avril alors que le décret est passé le 14 mars? Quel lien on doit voir entre les deux? Est-ce qu'on doit comprendre qu'Investissement-Québec a des problèmes avec le dossier de Régionnaire à l'heure actuelle? Quelle est la crainte? Comment on doit comprendre la crainte ou la demande qui est exprimée par les maires du Conseil de la Basse-Côte-Nord?

M. Chevette: Je ne sais pas les motifs exacts des maires, là, mais je dois vous dire une chose, moi: depuis le 14 mars — et c'est tout à fait juste — les décrets ont été corrigés, puis Régionnaire sait très bien ce à quoi le gouvernement s'engage, mais Régionnaire doit aussi du même souffle fournir les documents de base qu'il faut pour qu'on puisse — comment dirais-je? — mettre en processus de paiement. Je donne un exemple théorique,

là. Oublions les chiffres, je vais changer les chiffres délibérément, là. Si le montage financier doit être de 6 millions, supposons, et que 3 millions doivent être trouvés par le promoteur, nous, on ne lui impose pas ses sources de financement, mais on dit qu'on doit les connaître, par exemple. Il faut que ce soit sérieux, ça, parce que, nous, on gère l'argent du public. Donc, s'il nous arrive en disant: Bien, j'ai 1 million de telle source de financement — les caisses pop, je sais pas — 1,5 million du Fonds de solidarité de la FTQ national, ça fait 2,5 millions, et puis lui dit: Bon, bien, moi, j'ai 750 000 \$, bonjour, Luc, ça fait le montage financier de 6 millions quelques. Bon, bien, c'est ça qu'on veut. On a besoin des papiers, là, puis ça prend des... C'est des engagements sérieux, c'est un prêt. Mais un prêt consenti, là, ce n'est pas une garantie de prêt. Vous savez qu'il y a une différence, en termes de ressources financières, quand on...

On avait commencé par une garantie de prêt. Ça ne marchait pas, les banques ne se satisfaisaient pas de ça. On a changé ça en prêt. Mais là, en prêt, il faut le prévoir éventuellement comme perte ou non-perte dans nos crédits, alors qu'une garantie de prêt, c'est 15 % par année qu'on met. C'est différent un peu au niveau des crédits, vous le savez comme moi. Donc, on exige des papiers. On est supposés les avoir demain. Nous, on le souhaite, que ça marche pour Régionnaire, c'est bien évident, sauf qu'il ne faut pas se substituer non plus à l'entreprise privée. Je le dis pas avec méchanceté, je le souhaite. Le député de Saguenay m'en parle comment souvent, de ce dossier-là? A tous les jours. Puis c'est tout juste s'il ne fait pas un expès pour faire un détour pour venir m'en parler, tu sais. Je le comprends, ça touche son milieu puis ça touche d'autres régions du Québec.

J'ai tout fait, moi, assez que j'étais quasiment gêné de me représenter au Comité ministériel puis au Conseil des ministres pour réexpliquer que ça prend une autre modification au décret. Ce n'est pas toujours bon pour un ministre d'arriver trois fois sur des modifications dans un décret sur le même sujet. Ils disent: Bien, coudon, fais ton pis! Ce n'est pas une question de faire mon pis, c'est que, chaque fois que je le faisais, ce n'était pas assez. Et là, le pis, là, il n'y a plus rien dedans. Il faut que ça se règle.

Le Président (M. Lachance): Il reste deux minutes dans l'enveloppe du côté de l'opposition. Est-ce que vous voulez l'utiliser?

Une voix: Deux minutes?

Le Président (M. Lachance): Oui, avant de passer à l'alternance.

M. Brodeur: ...l'occasion à mes collègues, là, de...

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

Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes

M. Brodeur: Oui, brièvement, puisqu'il nous reste deux minutes. Sûrement que le ministre est très au

fait de la situation concernant les contrats de remorquage exclusif.

M. Chevrette: Ah! O.K.

M. Brodeur: Donc, c'est un problème que l'on voit dans certaines régions du Québec et dans la région particulièrement du ministre des Transports. Tout simplement parce que le temps est très court, que j'ai, je veux quand même inscrire ce sujet-là, et peut-être qu'on pourrait y revenir dans une prochaine journée. Mais, pour imager ce qui se passe, on a eu des représentations, le ministre a eu de nombreuses représentations de la part de compagnies de remorquage qui critiquent de façon très forte le système de remorquage exclusif. Par hasard, j'avais sur mon fax une lettre qui avait été envoyée au ministre des Transports, et je vais en citer quelques passages, juste pour voir sa réaction sur ce qu'il compte faire dans les prochaines semaines.

Il semble, à la suite de cette lettre-là, qu'il y a eu des rencontres avec le ministre, probablement autant à titre de ministre... en tant que ministre des Transports que ministre régional, et Service de remorquage professionnel enr. disait: Pour faire suite à notre rencontre du 28 avril 2000 et de notre lettre du 11 mai 2000, vous étiez supposé de vérifier auprès de vos collègues les nombreuses plaintes qu'il y a eu auprès du remorqueur qui avait le contrat ci-haut mentionné — on ne parlera pas de remorqueur en particulier, c'est peut-être un problème qu'on retrouve à certains endroits, là — avant de le renouveler en avril 2001. Comme vous le savez, il n'était pas équipé pour remorquer des véhicules lourds, donc il faisait affaire avec des sous-contractants. Le 19 avril dernier, il s'est écoulé 62 minutes avant qu'une remorque arrive sur les lieux où le véhicule était en panne, soit sur l'autoroute 40, tandis que le temps normal est de 20 à 30 minutes. Nous n'avons pas toujours eu le retour de l'enquête du chef de cabinet de toujours.»

● (17 h 20) ●

Tout ça pour vous dire, M. le Président, tout simplement: Est-ce que la politique de remorquage exclusif va être modifiée suite à certaines plaintes qu'il y a eu ou est-ce qu'il y a des normes plus vigoureuses qui vont être installées, là, pour avoir un système de remorquage qui est efficace sur les autoroutes du Québec?

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

M. Chevrette: Tout d'abord, je connais, je pense, le cas, là. Je pense que c'est Repentigny, ça. Ça doit être une lettre d'un concurrent de Repentigny qui n'accepte pas de ne pas avoir hérité du contrat.

M. Brodeur: Mais il y a un problème là, peu importe la concurrence.

M. Chevrette: Non, non, je sais, mais je dis ça, c'est pour vous situer, vous autres aussi. Dans la réponse que je vais donner, ça joue, quand même. Parce que j'ai regardé le dossier en détail là-dessus, moi, qu'est-ce qui avait été déposé puis sur quoi ils ont eu des jugements à

porter. Ça ne change en rien cependant le fond de ce que vous dites. Il y en a, des plaintes, effectivement, puis j'ai demandé d'être très, très sévère là-dessus. Il y en avait qui donnaient des sous-contrats, en plus. Ils obtenaient un contrat puis ils mettaient ça à sous-contrat, avec une responsabilité passablement diluée vis-à-vis des services à donner. On me dit que c'est disparu, ça. Mais, encore là, il y a peut-être plus que ça, là.

J'ai toujours eu peur, moi, de ces contrats d'exclusivité. Ha, ha, ha! Moi, j'ai bien peur de ça et je suis très prudent là-dessus, puis j'ai demandé aux fonctionnaires de mon ministère d'être très sévères si quelqu'un ne respecte pas les normes minimales de ces contrats-là, parce qu'il y a des gens qui sont fort bien équipés — et c'est peut-être là que... — mais qui ne sont pas nécessairement des experts pour préparer des formules de... pour se vendre, mais qui ont fait ça toute leur vie puis qui ont un équipement ultramoderne, bien entretenu, extrêmement propre. Ce qui me fatigue aussi, c'est qu'il y en a plusieurs qui en font quasiment une spécialité; tu les vois sur différents contrats. Ça aussi, ça me fatigue. Puis je suis ouvert à des suggestions de quelque côté de la Chambre que ce soit.

M. Brodeur: Donc, si je peux comprendre, il y a un engagement formel du ministre de revoir ce système de contrats exclusifs là qui sont donnés en rapport avec un service qui ne sera qu'amélioré, j'imagine, sur les autoroutes. Parce que, après avoir rencontré ces gens-là — j'ai fait une petite tournée, comme le ministre s'en souvient, dans Lanaudière — ces gens-là m'ont conté quelques histoires d'horreur qui se passent sur les autoroutes, là. Donc, si je comprends bien, il y a un engagement formel du ministre de réagir à cet état de fait et d'arriver avec une politique prochainement pour revoir le système de remorquage exclusif. Si j'ai bien compris, c'est ça, la réponse que le ministre m'a donnée.

M. Chevrette: On a revu plusieurs choses déjà. Par rapport à l'an passé, par exemple, à la même date, quand on s'était réunis, je peux vous dire qu'on avait... Je me rappelle, je pense que c'est le député de l'Acadie qui t'en avait déboulé une série, qui en avait cité, des cas bien précis, en particulier l'attitude que pouvaient avoir certains remorqueurs vis-à-vis certains camionnages, recharger un camion d'une affaire de 15 000 \$, 20 000 \$, des histoires du genre, là. Moi, j'ai demandé de façon très précise de bien observer tout cela. C'est pas vrai qu'on va laisser aller n'importe qui, n'importe comment, puis surtout qu'il y a des compagnies qui préfèrent elles-mêmes faire leur remorquage dans le cas de... qui ont leur propre formule professionnelle de se remorquer, puis ça peut avoir de l'importance quand on a à sortir un camion d'un fossé, savoir exactement comment le tirer de là pour ne pas avoir à endommager l'équipement, etc. Il y a toujours la mosus de question qu'il faut qu'il se retire cependant de la circulation à court terme. Supposons qu'il est à l'heure de trafic, à 4 h 20 le soir. Tu deviens de travers sur la Métropolitaine ou à l'entrée du tunnel LaFontaine. Le gros avantage d'un remorquage sur place, c'est qu'il libère au moins la chaussée principale pour permettre une fluidité, mais...

Moi, je suis ouvert à... L'an passé, on a écouté beaucoup le député de l'Acadie, puis je peux vous dire qu'on a apporté beaucoup de correctifs, puis on a eu des changements à partir de cela, des changements réels. On pourrait vous donner, d'ailleurs... Puis il y a même des gens qui n'ont pas été renouvelés suite à ce que vous nous avez donné, au moins deux. Donc, gênez-vous pas si vous avez des cas. Je reconnais que c'est toujours... on patine toujours avec ces affaires-là. Puis il y en a qui se donnent des missions, hein, puis qui se développent des manières de faire.

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

Soutien du transport aérien en région (suite)

M. Gagnon: Oui. M. le ministre, avant de parler un peu de camionnage, je veux juste faire un dernier commentaire sur le sujet du transport aérien, là. Moi, tout ce que je voudrais rappeler, c'est que, au-delà de la volonté de soutenir nos transporteurs aériens régionaux, il y a cependant un seuil minimal de qualité qui devrait être respecté, là, ou obtenu, qui est réclamé par les gens de chez nous. Il faut avoir des horaires adaptés aux besoins des usagers, il faut également des appareils conçus pour le transport de malades sur civière. Vous vous souvenez, l'an dernier, en commission parlementaire, je vous avais, là, fait état d'un cas d'une dame qui n'avait pas pu être transportée sur Air Nova, qui avait été traitée avec une désinvolture qui était sidérante. Faut que les transporteurs puissent offrir la billetterie électronique, faire affaire aussi avec nos agences de voyages que l'on a en région et offrir un système de points bonis, parce qu'on constate que, pour plusieurs des utilisateurs, cet aspect-là est important. Il me semble que ces conditions-là doivent être réunies pour assurer un soutien qui permette à tout le monde de tirer son épingle du jeu. C'était le dernier commentaire que je voulais faire là-dessus.

Déréglementation dans le camionnage en vrac

Je veux maintenant aborder toute la question du camionnage. Il y a eu des actions importantes que notre gouvernement, que le gouvernement du Québec a posées, au fil des récentes années, dans la foulée de toute la déréglementation. Il y a eu des conflits importants qu'on a connus, entre autres dans ma région, dans mon comté, qui impliquaient des camionneurs et certains donneurs d'ouvrage. Moi, j'ai eu l'occasion déjà d'exprimer à plusieurs de ces personnes qu'une des difficultés que les camionneurs avaient, c'est de s'assurer du professionnalisme des gens qui peuvent les représenter pour éviter qu'ils les mettent eux-mêmes dans le trouble. Mais j'aimerais que vous nous indiquiez quelles sont les actions qui ont été prises pour répondre adéquatement aux préoccupations légitimes de nos petits camionneurs propriétaires et des gens qui composent cette industrie importante chez nous, parce que...

Juste se rappeler quelques données. Je lisais... Selon les derniers recensements qui sont faits, les gens qui vivent de l'industrie du camionnage, les camionneurs,

c'est la fonction la plus importante dans ce pays, et le plus grand nombre de personnes qui travaillent sont des camionneurs. Je pense que ça nous envoie aussi le message de l'importance. Et là qu'est-ce qui est fait pour que les préoccupations légitimes de nos petits propriétaires indépendants ou camionneurs indépendants puissent être satisfaites?

M. Chevrette: Ouais, je dois vous avouer que ça n'a pas été facile, surtout chez vous, effectivement, et j'y reviendrai à la conclusion de mes propos pour vous répondre, plutôt, par exemple, que... Tout le monde se rappellera que, le 1er janvier 2000, il y avait une déréglementation complète dans le vrac. Ça n'existe plus, ça. La loi fédérale était claire, il y avait une déréglementation totale. Et j'ai senti énormément d'inquiétude, pour ne pas dire plus. C'était pratiquement la panique chez certains de nos transporteurs en vrac au Québec, en forêt en particulier puis ceux qui avaient également à travailler sur nos routes l'été soit dans le bitume, soit dans les agrégats, ou soit dans le sel, même, l'hiver. Donc, on était un gros employeur du vrac. Également, les forestières étaient un gros entrepreneur. Donc, l'AMBSSQ, l'Association des manufacturiers de bois de sciage, a convenu avec nous qu'il fallait faire quelque chose, donner au moins un encadrement minimum puis donner l'opportunité de protéger un peu ce champ de travail, et c'est ça qu'on a réussi à faire en créant une loi, en donnant une certaine forme de garantie du morceau de tarte de travail.

● (17 h 30) ●

Par exemple, on parle de la clause 50-50 dans les agrégats, etc., et, en forêt, bien, on fixe certaines grandes normes d'encadrement, et je pense qu'il y a une satisfaction relative. Ce n'est pas le bonheur total ou parfait, là, mais, au moins, le camionnage en vrac... L'ANCAI reconnaît que le ministère des Transports a fait son travail du mieux qu'il pouvait dans les circonstances, et c'était au moins acceptable.

En ce qui regarde la Côte-Nord et le problème très concret qui est survenu, c'est entre une forestière qui voulait avoir ses propres camions et les gens de l'ANCAI de la place. Mais ils ont reçu un conseil, me dit-on, d'un avocat qui leur a conseillé de démissionner. Ils ont démissionné. Ils n'avaient donc plus aucun lien qui les retenait avec l'employeur. Ils ont tous été démissionnés. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a fait une négociation d'urgence, une médiation, puis on a réussi à en sauver un certain nombre. Et je rends hommage à M. Couture, de mon ministère, qui a travaillé très fort avec la forestière. Et, moi-même, je me suis investi dans ce dossier-là. J'ai négocié je ne sais pas combien d'heures, à deux reprises, puis des samedis, puis des dimanches. Mais ça a été, pour les travailleurs de la Côte-Nord, un moment difficile à traverser, ça, pour plusieurs familles puis plusieurs camionneurs qui avaient des gros paiements à rembourser sur ces camions-là et puis qui espèrent beaucoup que la période transitoire ne soit pas trop longue avant que Canadiana-Pacific arrive pour pouvoir retrouver un taux de travail comme antérieurement, pour ce qui est de ces camionneurs-là.

Je dois vous dire que j'ai trouvé ça très difficile, moi, parce que, quand t'as aucun lien juridique, t'as plus aucun pouvoir juridique pour te battre, ton rapport de

force est pas fort. C'est pour ça que je leur ai dit: Je vous supplie d'en prendre. Je les ai suppliés assez longtemps puis j'ai réussi à obtenir une certaine compassion, mais pas à la hauteur de ce que j'aurais souhaité, je le dis bien honnêtement. Par contre, ça prouve une chose, c'est qu'il y a souvent des gens qui s'improvisent spécialistes et conseillers et qui ont placé ces hommes-là chez vous dans une drôle de situation, dans une drôle de situation. Je veux dire, quand tu es avec un employeur puis déjà ça va très mal dans tes relations, déjà tu es dans une grève illégale depuis deux mois puis l'individu dit, en plus: Démissionne, ils ne pourront pas te poursuivre, bien, l'autre, en démissionnant, il n'en a plus, d'employés, lui, il peut engager n'importe qui. C'est ce à quoi on faisait face. On est déjà assez chanceux d'en avoir sauvé un bon nombre, malgré tout.

M. Gagnon: Mais comment ça va, maintenant, là, avec toute la question du contrat type et de la façon dont ça se vit sur le terrain? Est-ce que l'ensemble des compagnies forestières respectent ce contrat type là? Est-ce que ça va à la satisfaction des petits camionneurs?

M. Chevette: Il y a un comité tripartite de mise en oeuvre et de suivi. Ça va. Ce n'est pas toujours facile, mais ça va assez bien. Le fait qu'il y ait un cadre, qu'ils puissent se parler, qu'ils puissent trouver des solutions, ils ont au moins un dialogue. Mais ce n'est pas... La syndicalisation est impossible, en fonction du fait que ce sont des artisans. Une entreprise, c'est un artisan. Donc, c'est un groupe d'artisans qui bénéficie d'une loi qui leur permet une certaine forme de représentativité, mais sans avoir de syndicat, bien sûr. Mais c'était la formule qu'on a trouvée à ce moment-là. On sait que le Code du travail au Québec ne permet pas la syndicalisation de travailleurs autonomes parce qu'un travailleur autonome, de par essence, il est son propre patron. Il peut dire, un matin: Ça me tente pas d'aller faire des billes de bois, j'y vais pas. Le lendemain: Ça me tente pas de faire un camion de sable, j'y vais pas. Il ne peut pas avoir le meilleur des deux mondes.

Ça, là-dessus, moi, j'ai été assez direct, par exemple. On ne peut pas chercher les avantages d'un syndicat puis les avantages d'être patron de soi-même. Il faut que tu te branches, à un moment donné, à l'un ou l'autre des cas. Ce qu'on a voulu donner, c'est dire: Vous avez la possibilité, dans cette tarte de travail, vous avez l'opportunité d'en avoir un morceau. Tâchez de faire ça de façon correcte en discutant sur une base volontaire, mais avec une législation qui vous crée un lieu de discussion. C'est déjà pas si mal.

M. Gagnon: Je comprends que les propriétaires indépendants peuvent pas manger à tous les râteliers, là. Ça, je comprends bien ça. Par contre, on n'ignore pas cependant que des entreprises forestières ont favorisé l'achat de camions par des petits camionneurs puis que, dans le fond, ils sont captifs d'un seul donneur d'ouvrage ou du donneur d'ouvrage principal dans le milieu. Ça fait qu'on ne peut pas reprocher à la personne qui veut gagner sa croûte de trouver là une façon, en étant un camionneur indépendant, de vouloir par ailleurs améliorer ses conditions, là, puis, nous autres, arriver

puis venir lui dire: Tu peux pas bénéficier des deux mondes. À mon idée, là, c'est pas aussi tranché que vous l'avez exprimé.

M. Chevette: Je pense que c'est aussi tranché que je l'exprime, et je vais vous expliquer pourquoi. Je nie pas, moi, que quelqu'un veuille améliorer ses conditions de travail. La preuve, c'est que j'y ai contribué en créant une loi, une loi inusitée, qui n'existait pas. Le Code du travail québécois ne permet pas la syndicalisation des travailleurs autonomes. Le Code canadien du travail prévoit qu'un travailleur indépendant... un entrepreneur dépendant peut se syndiquer en vertu du Code canadien, ce qui est très différent, ça. Mais il faut qu'il fasse de l'outre-frontières puis il faut qu'il soit sous la juridiction d'un travail qui est de nature... qui ne dépend pas du Code du travail du Québec.

Donc, quand j'ai vu tout ça — puis je l'ai enseigné à l'Université du Québec, donc je le connais assez bien, le Code du travail québécois — je me suis dit: Qu'est-ce qu'on peut trouver pour permettre aux citoyens de continuer à faire au moins ce qu'ils faisaient dans le sel, dans les agrégats, dans les constructions de routes, dans les infrastructures d'aqueduc pour les villes, quelque chose, avoir un peu de travail puis faire le paiement, vivre? C'est à ce moment-là que j'ai déposé une loi particulière, puis la loi particulière leur dit qu'il y a un genre de contrat type puis que ça va se discuter dans chacune des régions.

Il y a des régions où ça va très bien, les relations sont très bonnes. Dans d'autres, ça ne marche pas. Mais j'ai fait appel personnellement aux dirigeants de l'ANCAI. Personnellement, je dois vous dire que je considère qu'ils ont été corrects, à date. Dans certaines régions, ils ont dû nous aider, même, parce qu'il y a toujours des gens dont le jugement est plutôt dans la grosseur du biceps qu'entre les deux oreilles. Il a fallu expliquer que ce n'était pas ça, ce n'était pas ça, l'affaire, qu'il fallait qu'il y ait un dialogue puis que ce n'était pas un droit de grève, ça, comme dans le Code du travail, qu'il fallait trouver des modus vivendi. Puis, sans être facile, je dois dire que ça fonctionne. Il y a des endroits que c'est un peu plus difficile parce qu'il y a des entreprises aussi qui n'aiment pas ça puis qui disent: Bien, écoute bien, c'était déréglément depuis le 1er janvier — et ils ont raison — depuis le 1er janvier 2000. Je ne suis pas capable de dire non, c'est vrai. Puis, nous autres, on n'a pas besoin de discuter avec eux autres, on... prendre nos camions. Théoriquement, c'est vrai. Légalemment, c'est vrai. Tout ce qu'on leur demande, c'est: Écoutez, vous pensez pas d'autre part que ces gens-là qui ont rendu d'honnêtes services, là, peuvent continuer à faire un travail puis dans un dialogue avec vous autres? En tout cas, je pense que ça a réussi pas si mal, à date. Puis, s'il faut améliorer, on regardera encore si on est capables de faire autre chose. Mais, à date, je trouve que c'est une formule mitoyenne qui est assez importante qu'on a trouvée.

● (17 h 40) ●

M. Gagnon: Juste un commentaire sur ce que vous venez de mentionner, là. Les entreprises qui se voient octroyer des CAAF, elles exploitent une ressource qui appartient au public, puis l'État leur permet

d'exploiter ça. Il faut aussi trouver une façon de laisser de la place pour que nos petits camionneurs puissent également, eux autres aussi, bénéficier de cette ressource naturelle qui appartient à l'ensemble de la communauté.

M. Chevette: Vous avez sans doute rencontré des gens de l'ANCAI à plusieurs reprises, parce que, votre expression, je la reconnais.

M. Gagnon: Mettons que mes relations avec les gens de l'ANCAI ne sont peut-être pas celles que vous avez, parce que j'ai eu l'occasion de dire chez moi là-dessus que le drame des camionneurs, quand ils sont représentés par des personnes qui sont incompetentes, ça a donné des résultats comme on a connus. Remarque que...

M. Chevette: Je fais une boutade, parce que c'est le discours de l'ANCAI que j'entends je ne sais pas combien de fois par semaine, puis je dois vous dire que l'ANCAI dit...

M. Gagnon: Ce n'est pas dénué de fondement.

M. Chevette: Non, non, ce n'est pas dénué de fondement, mais on est dans un monde... et dans une économie ouverte. On est dans une économie sans frontières puis on se bat contre des géants, des géants comme l'Ontario, comme les États-Unis, et on ne peut pas avoir des conditions particulières ici qui affectent de façon très tangible les coûts de production par rapport à nos compétiteurs, puis ça, si on ne comprend pas ça dans une économie à aire ouverte, on est aussi bien de changer de planète, parce qu'on va se faire étouffer sur un joyeux temps.

J'ai même connu certains syndicats qui préféreraient avoir des belles conventions collectives écrites, même si ça ne leur donnait pas de job au bout, parce que ça fermait la shop. Ça, j'ai expliqué ça à du monde, puis il y en a qui l'ont compris, parce que je l'ai fait avec calme, ne me reconnaissant plus, puis je l'ai fait doucement en disant: Écoutez, je peux-tu avoir des normes tout à fait particulières, ici, pour un camionneur en vrac, qui augmenteraient les coûts de production d'un Québécois par rapport aux compétiteurs ontariens et puis qui feraient en sorte que nos coûts de production seraient pas du tout les mêmes, comparables? Ça ne marcherait pas.

Deuxièmement, quand on signe un CAAF — un CAAF, c'est souvent signé pour 25 ans, vous le savez; c'est renouvelable aux cinq ans, mais c'est signé pour 25 ans — est-ce qu'il faudrait passer une loi — parce que la question, elle va jusque-là — pour dire à celui qui signe un CAAF: Tu devras nécessairement, obligatoirement ne pas avoir de camion ou en avoir pas plus que 50 %, le reste devra être donné à des camionneurs en vrac des régions? Je vous dis, sur une base de business, là, on serait pas en voiture trop, trop. On est peut-être mieux de continuer à chercher le dialogue puis des formules douces. C'est l'impression que j'ai.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de LaFontaine.

Restauration du réseau ferroviaire

M. Gobé: Merci, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, tout à l'heure, vous parliez de Quebecair, et c'est vrai, je me souviens, moi, ayant été élu en 1985. Et je me souviens aussi qu'à l'époque, depuis ce temps-là, il y a eu Nordair — c'était à l'époque, vous vous souvenez — qui était, elle, pas gouvernementale, qui était privée. Après ça, on a eu Quebecair, bien sûr, en même temps, il y a eu Inter, Inter-Canadien, après ça, il y a eu Air Alliance, Air Nova, maintenant, et force est de constater que, depuis cette période-là, il y a aucune compagnie aérienne qui a tenu la route sérieusement en ce qui concerne la desserte des régions. Alors, peut-être qu'on va avoir la chance, avec le prochain, de trouver une solution, puis on le souhaite beaucoup, hein? Vous avez raison, M. le ministre — j'aime ça des fois vous donner raison; c'est vrai, ça m'arrive — Air Canada et Air Nova, actuellement, c'est épouvantable.

Moi, je prends l'avion Québec—Montréal, Montréal—Québec, et, très régulièrement, on est assis à l'aéroport Jean-Lesage, ici, à Québec. Des avions qui viennent de toutes sortes de villes régionales arrivent avec deux heures, trois heures, quatre heures de retard, quand ils arrivent, pareil. Mais, après ça, bien, ça se répercute sur Montréal. Mon collègue qui est venu avec moi la semaine dernière, M. Charest, le chef de l'opposition, a dû attendre trois heures et demie que l'avion parte. C'est juste pour Québec—Montréal. Puis, quand on regarde le tarif, 655 \$ que j'ai payé mardi matin à l'aéroport. On peut aller à Paris, en effet, avec ça. Moins cher même avec Canada 3000 ou Air Alliance — pas Air Alliance, Air Royal, mais c'est les deux ensemble, maintenant. Alors, vous avez raison de faire quelque chose.

Mais, moi, ça m'amène une réflexion, puis je pense que dans une autre commission parlementaire on l'avait effleurée rapidement. C'est peut-être le fait qu'au Québec on n'a pas... On n'a pas, les autorités n'ont pas fait en sorte de continuer, ou de garder, ou de redévelopper un réseau ferroviaire qui desservirait les régions, les petites villes comme les plus grandes, qui transporterait aussi bien les passagers que les marchandises, et c'était certainement là peut-être quelque chose de moins coûteux, et qui permet d'avoir des fréquences plus rapides, et qui est polyvalent parce qu'on peut transporter, traîner des wagons de marchandises comme des wagons de passagers dans certaines zones, puis d'autres, uniquement des wagons de passagers, et ça incite les gens à voyager beaucoup plus. Et, en plus, au niveau du tourisme — moi-même, j'ai un peu le portefeuille du tourisme aussi — je dois vous dire que ça aurait un impact pour les gens qui visiteraient les régions. Alors, c'est peut-être...

Là, vous regardez avec des partenaires la possibilité de redévelopper un transporteur aérien régional, puis c'est très bien, il faut faire quelque chose. Je ne pense pas qu'il y ait personne ici qui est contre. Mais peut-être serait-il intéressant de former un comité de réflexion, quelque organisme qui irait se pencher sur une façon de redéployer ou de revitaliser ce qui existe, mais redéployer ce qui n'existe plus en termes de transport ferroviaire. Il y a peut-être là une solution à plus long terme. Parce que, si on se fie à ce qui s'est

passé avec les sept autres compagnies que je viens de nommer, il pourrait s'avérer que les coûts sont trop élevés encore et que — comment je dirais? — les cadences ne sont pas assez fortes pour générer un flux de transport intéressant pour les gens puis au niveau des marchandises aussi, bien sûr. Alors, je ne sais pas, c'est une suggestion que je vous fais. On en a parlé d'abondance, mais je crois qu'il y a là un avenir au Québec pour le transport ferroviaire, et on l'a trop négligé.

Je ne parle pas d'aucun gouvernement, je veux pas faire de polémique là-dessus, simplement une conclusion. Lorsqu'on voit... Vous parliez ce matin de pays plus petits que nous qui ont des aéroports plus importants ou qui sont souverains à 7 millions, 8 millions. Bien, si vous allez en Suède, qui a à peu près la même population que le Québec puis qui est assez élargie — la Suède est assez longue, le Danemark aussi — vous allez voir que le réseau ferroviaire dessert d'abondance les petites et moyennes communautés. C'est toujours la surprise qu'on a, lorsqu'on vient en Amérique du Nord, de voir que ça n'existe pas, qu'on s'est fié uniquement à la route, qui, comme on le sait, aujourd'hui est extrêmement chère, dispendieuse, mais aussi au transport aérien. Alors, je vous suggère ça, M. le ministre. C'était pas de ça que je voulais parler au début, mais, vu qu'on en a abondamment parlé, je croyais que c'était pertinent de faire ces remarques.

M. Chevrette: Sur ce point précis, on a un immense pays, c'est évident, puis peu densément peuplé, en plus, dans ses régions excentriques. Ça constituera toujours un problème. J'ai pas l'impression que, sans un soutien quelconque minimal, comme on fait, par exemple, pour les Îles-de-la-Madeleine, ou l'île d'Anticosti, ou ceux de la Basse-Côte-Nord, on contribue à dédommager l'individu qui prend le moyen de transport. Si on veut vraiment assurer quelque chose, il va falloir qu'on pense éventuellement à une péréquation ou à quelque chose du genre, parce qu'on est 7 millions, mais 7 millions sur une étendue territoriale que vous connaissez autant que moi.

Tu sais, quand tu traverses la Belgique en deux heures et puis que, toi, en deux heures, tu fais juste Montréal—Québec, puis c'est pas sûr que t' observes nécessairement la vitesse pour le faire en deux heures... Donc, tu sais, regardons les faits en face, là, c'est ça, la réalité, au Québec. Puis, quand tu pars de Sept-Îles pour t'en venir ici, si ça t'en coûte 900 \$, tu vas peut-être prendre ton auto; mais, si tu prends ton auto, avec l'augmentation du pétrole pour faire sept, huit heures d'automobile, c'est un autre problème, ça. Et puis, quand tu t'en vas dans des régions comme Kuujuaq où ils ne sont pas reliés par terre, les communautés inuites, bien, ça te prend nécessairement l'avion, dans ce cas-là. Puis, un avion, ça te prend l'avion-ambulance, en plus, parce que, si tu dois sortir des gens... Donc, on a des programmes pour avion-ambulance ou le soutien pour les malades qui peuvent être transportés.

Mais, effectivement, le ferroviaire a été tellement démantelé, ici. Une chance qu'on a les CFIL qui en rebâtissent un peu pour l'économie présentement! Mais on voit l'engouement, par exemple, quand on regarde Delson, qu'on regarde Saint-Hilaire, qu'on

regarde Sainte-Thérèse puis Deux-Montagnes. On voit que les gens commencent à comprendre que le transport en commun, c'est une alternative à mon char, comme on dit si bien, nous autres. Parce que, moi, je pense qu'on va progresser dans les milieux urbains et les grandes périphéries urbaines, mais il nous faut trouver les solutions. Je suis d'accord avec ceux qui ont parlé là-dessus, il faut trouver des solutions pour une qualité de transport minimale pour les gens des régions, sinon nos régions...

● (17 h 50) ●

On se plaint qu'il y a l'exode des cerveaux, on se plaint que les jeunes ne veulent plus y rester, puis ils ne sont plus intéressés à retourner après leurs études. Ils ont de la misère à se rendre chez eux puis à revenir, voyons! C'est un minimum qu'il va falloir faire, puis l'accepter, l'accepter bien au-delà, moi, je pense, des confrontations politiques, effectivement, partisans qu'il peut y avoir. Va falloir qu'on se donne comme consigne, à un moment donné, là: Écoutez, il faut un support à tel type de transport pour nos citoyens qui paient les mêmes impôts. Quand tu gagnes 100 000 \$, que tu sois à Blanc-Sablon... ou 100 000 \$ à Montréal, tu paies 52 % d'impôts, puis ça te coûte mauditemment plus cher pour aller à Montréal que lui, parce qu'il est là.

M. Gobé: Oui. Vous savez, M. le ministre, vous avez raison en ce qui concerne l'appauvrissement des régions ou leur déperdition. Et un fait est remarquable, c'est que, aussi bien en Italie qu'en France — je ne sais pas pour l'Allemagne, mais probablement que c'était la même chose — il y a quelques années, on a supprimé des lignes ferroviaires de deuxième importance, de seconde zone. Eh bien, on s'est rendu compte que les villes, les communautés qui avaient vu leur gare fermer, ou un train le matin, un train le soir, étaient des villes qui avaient dépeuplé, qui avaient connu un grand exode des gens vers les plus grands centres, qui avaient connu des problèmes d'abandon d'entreprises parce que ça a contribué à couper le cordon ombilical avec ces petites villes là.

Et là on repart, maintenant, il y a des sous-compagnies privées qui remettent en service ces petites lignes de chemin de fer en les raccordant avec les lignes principales SNCF, donc en France ou en Italie, subventionnées par les communautés, par la région ou par la ville, un petit peu avec les villes et les gouvernements, parce que, eux, ils se sont rendu compte qu'ils avaient fait une erreur, il y a 15, 20 ans, en faisant cela. Or, nous, on l'a fait aussi. Au lieu de les développer, on les a coupées. Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

M. Chevrette: Mais même les autobus ici ne font pas leurs frais parce qu'on n'a pas beaucoup de population. Prenez en Gaspésie, l'autobus qui part de Gaspé, je peux-tu vous dire qu'elle n'a pas toujours le nombre qui paie son gaz, son essence?

M. Gobé: C'est parce que le ferroviaire a l'avantage de pouvoir transporter... se rentabiliser avec le fret et avec le passager.

M. Chevrette: Avec les deux, la combinaison des deux, oui. Exact.

M. Gobé: Donc, en plus, ça a l'avantage d'éliminer des véhicules lourds sur nos routes, et de diminuer les coûts d'entretien, et de déréglementer le nombre de charges auxquelles on ne peut plus circuler en camion sur les routes, puis là il faut aller sur le train. Donc, c'est quelque chose qui... qui est complémentaire.

M. Chevette: D'ailleurs, ce qu'on vise, là — vous avez raison — on vise à redonner à l'autoroute qu'est le Saint-Laurent un rôle accru. On vise à répartir le plus possible du ferroviaire et on va retrouver ça consolidé dans la politique des transports. Mais on a voulu mettre un temps fort sur le maritime parce que, le maritime, personne ne s'en occupait depuis des années. Le fait de sortir très prochainement une politique sur le maritime, de l'intégrer à la politique des transports, ça nous donnera une vision globale puis une vision de développement pour les 10, 15, 20 prochaines années. Il y aura une combinaison dans l'intermodalité. Parce que, si on ne s'en occupe pas, de l'intermodalité, ça ne marchera jamais.

M. Gobé: Écoutez, M. le ministre, je parlerai du transport et des routes de Montréal à la prochaine séance. Je passerai la parole à mon collègue.

M. Chevette: On a quatre heures, oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jacques-Cartier.

Amélioration de l'accès routier à l'aéroport de Dorval

M. Kelley: Merci, M. le Président. Juste très rapidement, pour se rendre prendre un avion, il faut être capable de se rendre, et je veux parler juste de l'accès à l'aéroport de Montréal. Je sais que le ministre a annoncé, l'année passée, le commencement d'un projet pour l'amélioration de l'accès routier à l'aéroport de Dorval. J'aimerais juste savoir — peut-être une question à trois volets: C'est quoi, les activités prévues pour l'an 2002? Deuxièmement, c'est quoi, l'échéancier pour la réalisation finale de ce projet?

Et la troisième question, c'est lié à la fusion forcée, parce que, dans le montage financier qui était proposé l'année passée, la ville de Dorval est un des partenaires, je pense, à hauteur de 10 millions de dollars. Dans huit mois, il n'y aura plus de ville de Dorval. Alors, j'aimerais savoir comment, dans l'optique d'une fusion forcée, ça va changer le montage financier, parce que je ne pense pas qu'il y aura 10 millions de projet réalisé cette année. Alors, qu'est-ce qui va être changé dans le montage financier de ce projet, suite à l'adoption de la loi n° 170?

M. Chevette: Vous savez qu'on a eu de la difficulté quant aux coûts, l'établissement des coûts. On avait prévu, je pense, quelque chose comme 40 millions, 36 millions, puis, quand ça a sorti la première fois, c'était au-delà de 75 millions. Donc, ça n'a pas de bon sens.

On a revu les chiffres, et là on se serait entendus au moins sur un chiffre assez précis qui est de 50...

Une voix: ...

M. Chevette: En deux phases. Il y aura deux phases. Une phase... C'est vrai. Deux phases, et les deux phases combinées au total donneront 70 millions. C'est moins cher que ce qui était sorti comme première étude.

Cet été, nous allons faire les plans et devis. On commence les plans et devis cette année et, après ça, on y va phase par phase. C'est tout l'échangeur, avec la capacité de... C'est un des gros projets qu'on aura à faire au cours des deux, trois prochaines, quatre, cinq prochaines années, parce que chaque phase, c'était... Si ma mémoire est fidèle, c'était prévu, et il y avait des chiffres qui étaient sortis, qui étaient astronomiques, pour une phase. Mais là on a fait réviser les deux phases, et la phase I sera de 70 millions, la phase II également sera 70 millions, ce qui fera, au total, 140 millions.

M. Kelley: Et, pour compléter la phase I, on prévoit trois ans ou... Est-ce qu'il y a une date prévue pour...

M. Chevette: C'est difficile de vous le dire. C'est qu'il y a sûrement une étude d'impact environnemental. Tant que ce n'est jamais fait, nous autres, on vous dit... Personnellement, je pense que la phase I peut se faire en deux, trois ans. Mais est-ce qu'on peut dire que c'est dans quatre ans que ce sera fini ou... À cause de l'étude environnementale, c'est difficile de le dire. Mais nos plans et devis seront faits cet été. Ça veut dire que l'étude environnementale va commencer à la fin de ces plans et devis là, puis il faut fournir toutes les réponses aux questions qui nous sont posées. Est-ce qu'il y aura des audiences? On ne le sait pas. Ça dépend toujours du projet.

M. Kelley: Et pour la participation de la ville de Dorval? Parce que, comme j'ai dit, la ville de Dorval, comme partenaire, n'existera plus, malheureusement.

M. Chevette: On essaie de le faire inscrire dans le nouveau programme fédéral, tiers-tiers-tiers. Mais la ville, dorénavant, je suppose que ça va être Montréal.

M. Gobé: Le comité de transition.

M. Kelley: Mais tout ça, c'est quand même attaché, parce qu'il y avait un montage financier existant dans l'article...

M. Chevette: Oui, oui. Mais c'est vraiment dans le cadre du programme fédéral-provincial qu'on veut le passer, là, parce que ça allait chercher quand même des sommes assez intéressantes, et Dorval était prévue pour le tiers. Maintenant que ce sera la ville de Montréal, je ne crois pas qu'on ait plus de difficultés, ça devrait... Au contraire, avec certaines villes, vous savez qu'on sera exemptés peut-être de passer certaines lois.

M. Gobé: Est-ce que le comité de transition de Montréal a été saisi de ce dossier-là?

M. Chevette: Ils ont commencé à être saisis, mais...

M. Gobé: C'est dans leur mission de voir à faire les suivis, à continuer les projets qui ont été commencés.

M. Chevette: Mais ils attendent que, nous, on... On les a vus, le comité de transition, c'est beau. Mais, au-delà de ça, il faut adopter nos lois maintenant, nous, parce qu'il y a des comités de transition qui s'étaient essayés, par exemple, de dire: Ce sera des services municipaux, puis ce sera peut-être bâti par des municipalités, puis tout. Je veux dire, ce n'est pas ce qui va arriver, là. On maintient les trois sociétés de transport, en passant, dans Montréal, Laval, Montérégie. On met deux CIT sur la couronne nord, deux CIT sur la couronne sud. C'est quasiment tout attaché, ça.

Le comité de transition a été vu en ce qui regarde ce projet-là spécifiquement, puis les lignes directrices de juridiction seront déposées avant le 15 mai dans un projet de loi qui ne réglera pas tout, parce qu'il faut aller à l'essentiel et rapidement, mais, règle générale, on devrait avoir tout ce qu'il faut pour fonctionner correctement même avec les structures nouvelles.

M. Kelley: Juste un tout dernier commentaire: j'espère que — je pense que c'est trois années de suite — c'est la dernière fois que je dois mentionner le mur...

Réparation d'un mur d'insonorisation le long de l'autoroute 20, à Pointe-Claire

M. Chevette: Je connais votre question: un mur de soutènement. Ha, ha, ha!

M. Kelley: Oui, le mur antibruit situé sur le côté sud. Je prends le vélo pour me rendre au bureau de comté. À tous les jours, je passe là. Il y a maintenant des morceaux qui tombent à terre. Alors, j'espère que le ministère va réaliser... Merci beaucoup. Je sais qu'il y a une lettre du maire de Pointe-Claire, M. McMurchie, adressée à vous-même, du 10 avril, mais j'espère, comme j'ai dit, que c'est la dernière fois que je serai obligé de soulever cette question, parce que, vraiment, au-delà...

L'année passée, j'ai fait la plainte que c'était affreux à voir, mais, cette année, ce n'est pas juste... C'est dangereux, maintenant, parce qu'il y a des morceaux qui physiquement tombent sur la chaussée de l'autoroute 20 et également sur la rue Cedar qui est juste à côté. Alors, j'espère enfin que c'est la dernière fois.

M. Chevette: Ça a été fait, puis je vous ferai part de la nouvelle programmation très bientôt, et vous devriez retrouver un sourire. Et, l'an prochain, vous viendrez nous dire merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Kelley: Sans faute.

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

(Fin de la séance à 18 heures)