



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 8 juin 2001 — Vol. 37 N° 17

**Étude détaillée du projet de loi n° 7 — Loi
modifiant la Loi sur la voirie**

**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 vendredi 8 juin 2001

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jacques Baril	1
M. Jean-Claude Gobé	2
Discussion générale	3
Étude détaillée	10

Autres intervenants

M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. Claude Lachance, président

M. David Payne

Le vendredi 8 juin 2001

Étude détaillée du projet de loi n° 7

(Onze heures quarante minutes)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 7, Loi modifiant la Loi sur la voirie.

Est-ce que nous avons des remplacements?

La Secrétaire: Non, M. le Président, nous n'avons pas de remplacements.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Gagnon): Si les gens ont un cellulaire, bien vouloir le fermer. Est-ce que vous avez des remarques...

M. Baril (Arthabaska): Préliminaires.

Le Président (M. Gagnon): ...préliminaires, M. le ministre?

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Oui. Elles vont être assez rapides, M. le Président, parce que je pense que tout le monde, tous les membres de la commission sont assez bien informés de ce projet de loi qui inclut trois articles, dont le dernier, c'est la date d'entrée en vigueur. Donc, je pense qu'il n'y aura pas trop de discussion sur le troisième article.

C'est suite à... Dernièrement, mon collègue déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 7, Loi modifiant la Loi sur la voirie, et j'espère que, quand on rappellera cette loi-là, ça sera pour changer le titre, parce que, pour parler de la voirie, on retourne aux années pas mal en arrière. Alors, je me dis le titre de la loi devrait être un titre qui reflète plus les fonctions du ministère des Transports d'aujourd'hui et celui de demain. Mais c'est pas le sujet d'aujourd'hui.

Les modifications proposées à la Loi sur la voirie permettraient au ministère des Transports de prendre en charge les éléments structuraux de certains ponts considérés comme étant stratégiques et qui relèvent actuellement de la responsabilité municipale. La reconnaissance du caractère stratégique de ces ouvrages se ferait par décret gouvernemental. Les municipalités conserveraient, quant à elles, la responsabilité de l'entretien de la chaussée, du drainage, des trottoirs, des garde-fous et de l'éclairage de ces ponts stratégiques.

Si nous agissons de la sorte, c'est que nous considérons que les travaux requis pour ces ouvrages auront une incidence primordiale sur le réseau routier québécois. En effet, il est d'ores et déjà acquis que ces ponts demeureront des investissements... demanderont, excusez, des investissements considérables au cours des prochaines années. Grâce aux dispositions du projet de

loi n° 7, ces travaux pourront dorénavant être assumés par le Fonds de conservation et d'amélioration du patrimoine routier.

Il faut se souvenir que, à l'occasion de la réforme municipale de 1993, le ministère des Transports du Québec a déjà accepté de supporter une grande partie des responsabilités de gestion des ouvrages d'art des municipalités. Ainsi, le ministère offre un programme d'aide technique dans le cadre duquel il réalise l'inspection et l'évaluation des ouvrages d'art, l'analyse de demandes de permis de transport hors normes quant à la charge de même que les plans et devis pour les travaux de réfection. Il a également mis sur pied un programme d'aide financière pour soutenir les municipalités de moins de 100 000 habitants dans la gestion de ces ouvrages. Toutefois, compte tenu de l'évolution de la situation et sans pour autant remettre en cause les fondements du partage des responsabilités, je crois qu'il est grandement temps de revoir certaines modalités de partage, d'autant plus que les sommes importantes qui seront requises au cours des prochaines années pour remettre à niveau certains ponts de grande envergure risquent de déborder largement les montants prévus au programme d'aide financière.

En reprenant à sa charge une certaine part de responsabilité face à ces ouvrages d'art, le ministère des Transports du Québec respecte pleinement sa mission qui consiste à maintenir la sécurité des usagers, à préserver la mobilité régionale en assurant la fluidité des déplacements des personnes et des biens et à partager et mettre à profit l'expertise ministérielle et celle des municipalités. De plus, cette façon de faire offre des garanties d'une meilleure équité entre les municipalités.

Concrètement, le projet de loi n° 7 devrait entraîner la reprise à la charge du ministère d'une trentaine de ponts de plus grande envergure ou revêtant une importance stratégique pour la mobilité régionale. Les ponts visés, qui sont évalués à quelque 135 millions de dollars, vont exiger des travaux estimés à 60 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. À titre d'exemple, selon les estimations, le pont Le Gardeur reliant Montréal à Repentigny devrait nécessiter à lui seul des travaux d'environ 27 millions de dollars, de même que le pont Turcotte, situé dans l'agglomération de Sorel-Tracy, qui se trouve dans une situation similaire.

Il importe de préciser qu'à cette étape-ci la reprise en charge de certains ponts jugés stratégiques ne change en rien les modalités qui s'appliquent aux autres structures. Ainsi, le ministère propose de poursuivre ses activités d'inspection et d'évaluation des ouvrages d'art et de remettre les rapports d'inspection aux municipalités, incluant les recommandations d'interventions les plus appropriées. De plus, l'analyse des demandes de permis de transport hors normes quant à la charge et la programmation des subventions sont également assurées par le ministère. Quant aux aspects budgétaires, le ministère des Transports du Québec maintient un

programme d'aide financière à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art municipaux. Le montant de la participation ministérielle dépend de facteurs techniques et de la capacité financière de la municipalité.

Voilà, M. le Président, en gros, les remarques préliminaires, et j'inviterais les membres de la commission à ce que nous puissions débiter l'étude article par article du projet de loi n° 7. Et je pense que les échanges au cours de l'étude répondront plus au questionnement des membres de la commission que de faire un long exposé comme présentation.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le ministre. M. le député de LaFontaine a des remarques préliminaires à livrer?

M. Jean-Claude Gobe

M. Gobe: Oui, M. le Président, quelques remarques rapides, en effet. Bon, c'est un projet de loi qui, de premier abord, de prime abord, est intéressant pour certaines municipalités, et je sais qu'il y a des maires de ville qui attendent après ce projet de loi là parce que des réparations, des réfections de ponts doivent se réaliser assez rapidement, sauf qu'il laisse quand même dans le flou un certain nombre de choses. Tout d'abord, qui est-ce que qui va décider si un pont est stratégique? À quel moment on peut le décider? Quels sont les critères qui vont être utilisés? Est-ce que c'est discrétionnaire au gouvernement? Est-ce qu'on va attendre une période électorale, à un moment donné, pour dire: Ton pont est discrétionnaire puis le vôtre l'est pas? C'est le genre de questionnement qu'on est en droit de se poser. Malheureusement, le projet de loi ne répond pas à ça.

Maintenant, il y a l'autre problème aussi, il y a des ponts qui sont sous responsabilité municipale qui sont en très mauvais état, qui peuvent même représenter un danger pour la circulation, pour les citoyens, et qui nécessitent donc des réparations importantes pour lesquelles les municipalités n'ont pas d'argent, pas les fonds disponibles, ou alors l'emprunt à faire est tellement important, en termes de poids sur leurs finances, qu'ils hésitent à y recourir ou ne peuvent pas y recourir. Alors là on ne dit pas qu'est-ce qui arrive avec ces ponts-là s'ils sont dans une liste de ponts en mauvais état. Est-ce que la liste a été dressée? Quels sont les niveaux de dangerosité ou d'urgence de réfection pour ces ponts et qu'est-ce qu'on entend faire pour eux, même s'ils ne sont pas stratégiques?

Ensuite de cela, il arrive aussi, il peut arriver que certaines municipalités qui vont être éligibles au programme de ponts stratégiques aient de la difficulté à payer les trottoirs, les garde-fous et l'éclairage. Ça peut être des petites municipalités. Un pont stratégique est pas forcément près de Le Gardeur, là, qui est une grosse ville, hein, ça peut être plus proche.

Le pont stratégique aussi, vu que c'est un pont stratégique, c'est probablement un pont qui assure une circulation interrégionale au minimum, intermunicipalités importante, sinon il serait pas... Je présume que ce critère-là est retenu pour déterminer un pont stratégique. Alors, est-ce qu'on va imputer à la seule ville où le pont est sur son territoire tous ces frais d'éclairage,

d'asphalte, enfin de trottoirs, et tout ça, ou est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de voir à répartir ça entre les municipalités qui tirent profit, hein, ou la région, de ce passage stratégique? Parce que, si ce pont devenait non praticable, s'il était fermé, bien, il causerait pas seulement des problèmes à la municipalité qui en est la propriétaire, mais probablement à d'autres aux alentours. Est-ce qu'on devrait donc imputer à cette seule municipalité ces coûts? Je ne sais pas si la discussion a eu lieu, je ne sais pas si les gens ont des mémoires à cet effet-là, on n'en a pas parlé encore, à ce stade-ci. Mais je pense que ça va être intéressant pour le ministre de nous en parler.

Là, le ministre nous parle de 30 ponts. Bon, 30 ponts, 60 millions de dollars, ça veut dire que... pour un montant de 135 millions. Est-ce que c'est 135 millions de réparations qu'il y a à faire et le gouvernement paie 60 millions, ou c'est seulement la valeur des ponts qui est de 135 millions et les réparations sont de 60 millions? Ce n'est pas explicité. D'accord? Alors, il va donc falloir préciser cette chose-là pour éviter toute mauvaise compréhension.

Pour le reste, bon, on aura l'occasion de... on a eu l'occasion, pardon, d'en parler. Moi-même, j'ai parlé pendant une heure sur ce projet-là à la place du chef de l'opposition qui trouvait ça très important pour lui, du fait que, dans les tournées qu'il a faites à travers le Québec, et d'ailleurs que tous les députés... que beaucoup de députés de notre côté ont faites, il a été sensibilisé à cette problématique. Donc, le chef de l'opposition, qui, malheureusement, a été retenu à une autre obligation, m'avait demandé de faire une intervention à sa place, ce qui m'a permis de faire 60 minutes, ce qui est le privilège du chef de l'opposition sur chacun des projets de loi. Alors donc, j'ai eu l'occasion d'aborder un grand nombre de choses. J'espère que le ministère, le gouvernement a pris note de ces remarques.

• (11 h 50) •

D'autres députés sont intervenus aussi pour faire part d'un certain nombre de préoccupations, et il est souhaitable qu'avec cette étude article par article on puisse bonifier le projet de loi et faire en sorte qu'il corresponde le plus possible au meilleur intérêt de tout le monde, mais particulièrement du but qui est visé, qui est d'assurer la réparation des ponts, de certains ponts du Québec qui seraient sinon à la charge des municipalités, qu'elles n'auraient probablement pas les moyens de réparer mais qui... Vu qu'ils ont un enjeu ou une importance stratégique, on se doit de les réparer rapidement.

Alors, peut-être que le ministre aussi pourrait déposer la liste des 30 ponts qui sont en attente, parce qu'il nous a parlé de 30 ponts, savoir lesquels que c'est. Ils ont dû déjà avoir été identifiés, à ce stade-ci, et donc les maires... Vu que quelques maires m'ont déjà fait savoir, nous ont fait savoir, à l'opposition, que ce projet de loi avait un bon intérêt pour eux, ça veut dire qu'ils ont déjà été avertis, ils savent déjà. Il a dû y avoir des comités d'étude, je présume. Et il serait peut-être bien, pour les membres de la commission, qu'on dépose cette liste. C'est mieux de l'avoir maintenant que de l'avoir pendant la campagne électorale, à chaque jour un pont qui s'annonce quelque part, hein? Ha, ha, ha! Il serait

peut-être mieux de le voir tout de suite, de bon aloi, et, bon, d'en prendre note et d'en prendre connaissance.

Ceci étant dit, si ces points-là sont pour être discutés, nous sommes prêts à passer à l'article par article sans plus tarder, notre but n'étant pas de retarder les travaux dans cette étude mais plutôt, comme je le disais, de bonifier le projet. Et plus vite on le fera, bien, mieux ça sera pour les gens et plus vite nous pourrons passer à d'autres activités, car on sait qu'elles sont nombreuses à nous attendre.

Le Président (M. Gagnon): Merci. M. le député de Vachon, vous aviez des remarques préliminaires?

M. Payne: Ça pourrait venir aussi sur... Plutôt sur l'article 1, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Ah, O.K. Très bien. On va appeler le premier article.

Discussion générale

M. Baril (Arthabaska): Bien, juste pour répondre peut-être à une partie des questions... De toute façon, elles vont revenir plus tard.

M. Gobé: ...

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

M. Gobé: ...ce genre de travail. C'est peut-être plus efficace. Après ça, on peut adopter les articles.

M. Payne: À condition que... à tout le monde.

M. Gobé: Oui, oui. Bien, c'est sûr que notre collègue, il a des ponts, lui aussi, je pense. Ça va?

M. Baril (Arthabaska): Non, regardez, d'abord, le projet de loi, c'est pour donner le pouvoir au ministère des Transports de reprendre les ponts, hein, qui avaient été...

M. Gobé: Transférés, oui.

M. Baril (Arthabaska): ...transférés aux municipalités en 1993.

M. Gobé: Oui, exact.

M. Baril (Arthabaska): Donc, là, les municipalités sont toutes bien heureuses que le ministère des Transports puisse reprendre cette responsabilité-là. Donc, avant de vous dire quels ponts sont concernés, tout à l'heure j'ai parlé d'une trentaine de ponts, mais ça peut être... On n'a pas fini d'évaluer l'ensemble des ponts. Ça peut être 28 comme ça peut être 32, là. Là, je dis des chiffres, là, vous savez, ça peut être 33. Chose certaine, c'est pas 32½, hein? Ha, ha, ha! Donc, pour ça, il faut bien clarifier.

L'objectif du projet de loi, c'est se donner le pouvoir de reprendre des ponts. Et, en plus, la loi va nous permettre également de pouvoir, dans les travaux majeurs... On va pouvoir, on va pouvoir inclure ces

dépenses ou ces investissements, faut dire, dans le programme de... Le Fonds routier, qu'on appelle, dans le Fonds du réseau routier. Et, d'autre part, pour continuer à aider à supporter les municipalités qui en ont besoin, le programme que l'on connaît aujourd'hui sur l'aide à l'amélioration des ponts municipaux va continuer à s'appliquer, ce pont... pas ce pont-là, excusez, ce programme-là. Mais, évidemment, ça va nous permettre de dégager, du fait qu'il va y en avoir une partie qui va être transférée dans le Fonds routier, ça va nous permettre de dégager des sommes d'argent, des montants plus, comme on dit, plus importants pour aider les municipalités à réparer ce qu'il reste au niveau des autres ponts.

Maintenant, comment on définit qu'est-ce qui est un pont stratégique? Bien, il faut savoir que, d'abord, il faut que ça soit un pont qui dessert une clientèle régionale qui est sur le réseau municipal, hein, qui est sur le réseau municipal mais qui dessert une clientèle régionale, parce que les infrastructures adjacentes sont sous la responsabilité du ministère. Eux autres sont surchargés. Si vous avez un pont qui est sur notre réseau à nous, qui est surchargé ou qui ne suffit plus et ne répond plus à la demande du ministère, puis qu'il y en a un qui est sur le réseau municipal proche, bien, celui-là, il a des grosses chances qu'il soit inclus dans l'attribution des ponts, des ponts stratégiques.

Également, il y a un autre critère qu'il faut quand même qu'il y ait, à part de ce que je viens de dire, là, pour d'autres ponts, il faut quand même qu'il y ait un trafic assez important qui passe sur ce pont-là. On prendra pas, comme dans un pont stratégique, un pont où qu'il circulerait, je sais pas, moi, 200, 300 véhicules par jour, ce serait pas... ça devient pas un pont stratégique. Donc, vous pouvez voir quand même qu'il y a des critères qui sont mis en place pour définir c'est quoi exactement qui est un pont stratégique.

Maintenant, pour ce qui est de l'autre question que le député a posée au sujet des municipalités, la capacité de payer pour entretenir le palier des trottoirs, tout ça, bien, il faut savoir, il faut se rappeler qu'actuellement c'est à la charge des municipalités, présentement. Donc, on n'ajoute pas une charge supplémentaire aux municipalités, c'est déjà leur responsabilité, l'éclairage aussi, hein? Donc, ce projet de loi libère, plutôt, je devrais dire, libère les municipalités d'une responsabilité, et c'est pas une surcharge auprès des municipalités qu'on accorde par ce projet de loi là.

M. Gobé: Est-ce que... Excusez. Je vous en prie. Oui, vas-y.

M. Payne: Est-ce que, dans la réforme Ryan, c'était...

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

M. Baril (Arthabaska): Non, je l'avais dit, j'avais dit que le programme continuait à exister, le programme qu'on...

M. Gobé: Le programme antérieur, là.

M. Baril (Arthabaska): Oui, le programme antérieur va continuer à exister pour aider les municipalités à refaire les ponts ou à les entretenir. Puis aussi, je pense, parce que vous avez apporté ça, le ministère des Transports a une information tout à fait détaillée, à point, des conditions de chacun des ponts au Québec, hein? Il y a pas de ponts qui sont dangereux, là, qui sont en mauvaise condition telle que la sécurité des gens sont mises en danger. On a une bonne connaissance de toutes les structures et, à chaque fois que, un pont, on voit qu'il a un besoin de réparation, on intervient tout de suite. Donc, le ministère sait très bien, là, la condition de chacun des ponts. Donc, il y a pas de danger, à nulle part, là.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, le fonds d'aide au réseau des ponts... C'est comme ça que vous l'appellez, là, le fonds?

M. Baril (Arthabaska): Bien, c'est comme ça qu'on...

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): C'est par le biais du Programme d'aide au réseau local.

M. Gobé: Programme d'aide au réseau routier local. C'est ça?

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

M. Gobé: C'est ce que... il y a un monitoring qui se fait sur l'ensemble des ponts, sur le réseau municipal comme le réseau provincial, bien sûr, et là on est avec le réseau municipal. Qui fait ce monitoring? Est-ce que c'est le ministère ou si c'est les municipalités?

M. Baril (Arthabaska): C'est nous. C'est nous qui font ça.

M. Payne: ...

M. Baril (Arthabaska): Je veux pas vous couper, M. le député, mais...

M. Payne: ...que vous avez parlé.

M. Gobé: Non, non, mais c'est parce qu'on avait une minute pour parler, si on veut commencer. Je vais peut-être régler la discussion avec messieurs...

M. Baril (Arthabaska): Non, mais là, regardez, là...

M. Gobé: ...puis après ça il pourra parler 20 minutes, s'il veut.

M. Baril (Arthabaska): ...en 1993, quand les ponts ont été transférés, certains ponts ont été transférés aux municipalités.

M. Gobé: Oui, je me rappelle de ça, dans la réforme de M. Ryan au niveau municipal.

M. Baril (Arthabaska): Voilà. Le ministère des Transports avait gardé la responsabilité...

M. Gobé: ...de l'entretien.

M. Baril (Arthabaska): ...de fournir de l'aide technique aux municipalités pour tout évaluer les ponts, ceux où il y avait des réparations à faire, pour faire l'inventaire des ponts, tout fournir l'aide technique pour la préparation des plans et devis lorsqu'il y avait des réparations à faire. Donc, c'était déjà la responsabilité. Le ministère avait gardé cette responsabilité-là pour un certain temps, puis on l'a prolongé, je pense, d'année en année.

M. Payne: Sur la même question...

M. Baril (Arthabaska): Oui.

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

M. Payne: ...est-ce que, dans la réforme de Ryan... Bien sûr, tous les ponts étaient sous la responsabilité des municipalités, dans le contexte qu'on discute actuellement, mais il y avait quand même des interventions spécifiques et ad hoc, je dirais même discrétionnaires, de la part du ministère, à plusieurs occasions, bien malgré tout. C'est-u vrai?

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est vrai parce qu'on avait transféré aux municipalités une responsabilité que certaines municipalités voulaient pas, que les municipalités n'étaient pas capables d'assumer. Et c'est pour ça qu'il avait été mis en place un programme d'aide, de support. De mémoire, c'était pour une période de cinq ans, je crois, mais qu'on prolonge, qu'on a prolongé, depuis, d'année en année.

M. Payne: C'est pour ça qu'on a dit «just for the record», pour qu'on constate la situation que...

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui.

M. Payne: ...malgré la loi puis la réglementation, la réforme Ryan, ce n'était jamais, dans les faits, la responsabilité effective de tous les ponts.

● (12 heures) ●

M. Baril (Arthabaska): Les municipalités, je vais dire, la responsabilité — une façon de parler — qu'on leur accordait, c'était que, lorsqu'il y avait des réparations, elles étaient maîtres d'oeuvre des travaux, hein? Elles allaient en appel d'offres, et, nous, on payait au bout, là. C'est nous autres qui faisons les plans, devis, la surveillance. On payait, au bout. Donc, les municipalités, elles avaient juste à faire les appels d'offres. Ça fait que, nous, on considère que, tant qu'à tout payer, puis à tout faire, puis à tout gérer pareil, on est aussi bien de les reprendre à nos charges, à notre responsabilité, comme c'était antérieurement. avant 1993, dans l'intérêt d'abord des municipalités puis l'intérêt également de la sécurité des usagers.

M. Payne: Est-ce que le ministère a un inventaire de tous les ponts?

M. Baril (Arthabaska): Ah oui, oui, oui, le ministère a un inventaire exhaustif de tous les ponts, la condition de chacun des ponts au Québec, puis qu'on n'a pas transféré cette responsabilité-là aux municipalités. On a continué à garder cette responsabilité-là.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Merci. Tout compte fait, la question qu'on se pose, c'est: Si le ministère payait pareil de toute façon, on continuait à faire le monitoring — comment on dit en français «monitoring»? — la surveillance, l'évaluation...

M. Baril (Arthabaska): L'évaluation, l'inspection.

M. Gobé: ...l'évaluation de l'état... la surveillance de l'évolution de l'état des ponts, c'est quoi, l'intérêt, à ce moment-là, de créer ça?

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que, en 1993, lorsque ça avait été remis aux municipalités, on n'avait plus la responsabilité, et, le projet de loi, je l'ai dit, le seul objectif du projet de loi, c'est d'autoriser le ministère des Transports, de donner le droit au ministère des Transports de reprendre ces ponts, ce qu'on n'est pas capable de faire présentement.

M. Gobé: C'est le ministère, donc, qui va décider quand est-ce qu'il répare le pont. La municipalité n'aura plus à aller en fait d'offres, ce n'est plus elle qui sera le maître d'oeuvre.

M. Baril (Arthabaska): Pont stratégique.

M. Gobé: Oui, bien sûr, on parle toujours des ponts stratégiques. On parle de ce projet de loi.

M. Baril (Arthabaska): Du fait que ce sera notre propriété, c'est nous qui prendrons la décision de réparer les ponts, de continuer à faire les inspections qu'on fait depuis toujours. Mais ce sera de notre initiative à investir sur un tel pont. Et, je le disais, je le répète, l'avantage également, c'est que nous pourrions utiliser l'argent qui est dans le Fonds routier pour...

M. Gobé: Pour faire ça.

M. Baril (Arthabaska): ...pour faire des réparations. Vous savez, quand on arrive dans une structure — puis j'en ai nommé, tout à l'heure, il y a quelques ponts que c'est 30, 40 millions — et quand on prend ça à l'intérieur du Programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, là on a des problèmes, voyez-vous, hein?

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): On m'informe que le programme pour... à l'intérieur du... pour réparer les ponts à l'intérieur... le programme d'aide aux réseaux municipaux, aux structures, pour ce qui concerne le volet ponts, là, structures, c'est 8 millions. Vous

comprendrez que, quand il arrive un pont... une réparation, excusez, avec un montant de 20, 30 millions, on ne peut le réparer parce qu'on n'a pas les disponibilités budgétaires pour le faire, tandis que, avec le projet de loi, on pourra prendre l'argent qui provient du Fonds, du Fonds routier pour investir puis le réparer. Ça va être plus rapide, en soi.

Une voix: Et ça ne pénalisera pas les petites municipalités.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Ça ne pénalise pas les petites municipalités, justement.

Le Président (M. Lachance): Huit millions par année pour l'ensemble du Québec.

M. Gobé: Oui, c'est ça, mais... Donc, le 8 millions, il va rester dans ce fonds.

M. Baril (Arthabaska): Il va rester pour continuer à aider les municipalités pour les autres ponts qui ne seront pas stratégiques. Ils ne sont pas reconnus dans...

M. Gobé: Mais vous avez parlé, M. le ministre, des critères qui sont établis. On ne fait pas un projet de loi si on n'a pas établi les critères, d'après moi. Quels sont ces critères qui vont faire en sorte que... Il doit y avoir cinq, six, 10 critères, peut-être. Vos fonctionnaires sont avec vous.

M. Baril (Arthabaska): Je l'ai dit tantôt.

M. Gobé: On va en profiter pour éclairer les gens. C'est une question qui avait été posée lors des discours en Chambre, qui laissait un peu de flou.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui.

M. Gobé: Mais je présume qu'il n'y a pas de flou puis qu'on va le savoir tout de suite.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. Je vais vous les répéter. Je l'ai dit tantôt. C'est parce que vous n'avez pas saisi, là.

M. Gobé: Non, c'est ça. Oui, peut-être.

M. Baril (Arthabaska): Il y en a un critère, c'est: il faut absolument que ça desserve une clientèle régionale. Ça prend un pont qui est sur le réseau municipal, hein, puis qui dessert une clientèle régionale, ou encore un pont qui est situé sur notre réseau à nous, là, le réseau régional, puis qui n'est plus capable, pour je sais pas quelle raison, de desservir le trafic existant, puis que, en passant sur un pont municipal, là, ça dégage notre pont à nous. Bien là ce deuxième pont sur le municipal pourra tomber dans le réseau stratégique, hein? Bon.

Après ça, il y a un autre critère, là, qui dépend de la circulation du nombre de véhicules qui passent sur ce pont, qui utilisent le pont. Comme je disais tout à l'heure, si on a un pont où circulent une couple de 100

véhicules par jour qui l'empruntent, c'est sûr que ce ne sera pas dans le réseau stratégique, ce genre de pont là.

Et après ça il y a un autre critère aussi sur le montant investi, où ça pourrait être... le montant qui pourrait être... la demande d'investissement que ça pourrait prendre sur ce pont-là aussi.

M. Gobé: C'est-à-dire...

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Gobé: Si ça coûte trop cher, on peut décider que...

M. Baril (Arthabaska): Bien, il y aura un montant de base, là, en bas de, je sais pas, moi, x montant. Ça, ce sera... S'il répond pas à tous les autres critères, bien, il va rester sur le réseau municipal.

M. Gobé: Sur le réseau municipal.

M. Baril (Arthabaska): Mais, si ça demande un investissement quand même assez important, bien là il pourra être classé dans la catégorie des ponts stratégiques. Mais c'est un ensemble de critères — pas juste un, hein — c'est un ensemble de critères qui sont pas compliqués en soi, là, qui feraient en sorte qu'un pont sera classé dans le réseau stratégique.

M. Gobé: C'est parce que j'avais quelques craintes, que je relaie d'ailleurs de quelques collègues, à l'effet que, avec les critères un peu flous ou pas tellement précis — puis je pense qu'on vient d'en évoquer un, le dernier critère que vous évoquiez — on se retrouve dans des situations où, pour des raisons électorales, on décide de déclarer qu'un pont serait stratégique — ça permet de le réparer tout de suite — alors qu'avec le fonds on n'a pas assez d'argent, et il serait pas forcément stratégique. Je sais pas si vous me comprenez.

M. Baril (Arthabaska): Bien, vous savez, je pense...

M. Gobé: C'est des craintes, c'est des hypothèses qui ont été émises. Personne n'a accusé personne, bien sûr, de ça, mais des hypothèses ont été émises que ces situations pourraient ultimement se produire, et je me devais, bien sûr, de l'évoquer ici et de poser la question parce que ce que vous venez de dire peut-être éveille cette... peut éveiller cette crainte. Je suis sûr que c'est pas ça que vous vouliez dire, mais c'est pas toujours vous qui serez là. Ha, ha, ha! Quand vous dites: Bien, même si un pont, il coûtait trop cher, très cher à réparer, ça coûtait beaucoup de dépenses, il pourrait être classé stratégique, si je comprenais bien, même s'il correspondait pas aux autres critères d'interrégionalité ou de nombre de véhicules, en d'autres termes, on dirait: Bon, il faut le refaire, on n'a pas de sous dans le budget parce qu'on a 8 millions seulement dans le Fonds de conservation, là, des ponts, hein, sur le réseau municipal, puis là on a besoin de 12 millions, 14 millions pour en faire un, je sais pas, moi, quelque part dans la campagne. Il est pas forcément stratégique en

termes de circulation, en termes d'interrégionalité, il y a d'autres possibilités de voyager, mais, étant donné que ça a un impact non négligeable ici, dans la municipalité, on le fait passer dans l'autre secteur puis là on a l'argent qui est disponible.

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, là, moi, je peux pas vous empêcher d'avoir...

M. Gobé: Attention, là.

M. Baril (Arthabaska): Je ne peux pas vous empêcher d'avoir des craintes. Je vais dire ça de même, hein, je peux pas vous empêcher d'avoir des craintes, c'est votre droit. Mais c'est pas le niveau politique, c'est pas le ministre qui va définir quel pont va devenir stratégique, c'est la Direction des structures du ministère qui, à partir de critères bien précis, là... Les critères, tu peux pas les changer à tous les jours, là, hein? Des critères bien précis. Puis déjà, là, je vous dis, la Direction des structures, ils ont toute une bonne définition de chacun des ponts puis des structures qui existent sur l'ensemble du Québec. Bon.

Deuxièmement, vous connaissez les normes sévères du Conseil du trésor, et, un pont qui ne fait pas partie du réseau stratégique, le ministre ne peut pas prendre sur sa... peut pas arriver puis décider, puis demain matin on prend des budgets dans le Fonds routier pour investir sur un pont qui n'est pas défini comme stratégique, hein? Ça, c'est bien sûr, on va se faire refuser par d'abord la Direction, on va se faire refuser par le Conseil du trésor, puis le Vérificateur général va venir faire, en plus, à la fin de l'année, il va faire sa job à l'effet de... Excusez le mot, là, il va faire son ouvrage et il va venir nous dire qu'on a joué avec les budgets. Donc, ce n'est plus comme c'était, vous savez, voilà plusieurs années, où est-ce que c'est qu'on pouvait jouer plus facilement avec les budgets parce que les programmes étaient moins normés, pour pas dire pas normés du tout, puis l'ensemble du budget était programmé un peu... T'avais un gros fonds puis tu pigais, tu pouvais piger pas mal comme tu voulais dedans.

M. Gobé: ...

M. Baril (Arthabaska): T'avais un gros discrétionnaire, justement.

M. Gobé: ...

M. Baril (Arthabaska): Ah, ça, monsieur. c'est un autre sujet, hein! Il faut pas s'enivrer, là, hein! Ha, ha, ha!

M. Gobé: Je comprends le ministre, mais là on me dit: Bon, tous les ponts de Québec sont répertoriés, hein, avec leur état, tout ça. Mais est-ce qu'il y aurait pas lieu d'avoir une définition du rôle des ponts au Québec, hein, alors de dire: Bien, voilà, les ponts stratégiques du Québec sont ceux-là? Je sais pas, tel pont, tel pont, il y en a 30, 40, 50. Donc, c'est des ponts avec lesquels on doit avoir une attention particulière parce que, justement, ils sont une partie importante de la

toile d'araignée routière, hein, qui dessert non seulement les citoyens, en cas de problème de santé, pour les hôpitaux, pour se rendre dans les écoles, pour se rendre dans les entreprises, circuler les marchandises... Donc, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de les répertorier, de s'ouvrir une rubrique Ponts stratégiques au Québec?

● (12 h 10) ●

Et un des avantages de ça, un des avantages de ça serait aussi que, vous savez, tout le monde est en train d'établir des politiques de protection civile, hein, de sécurité civile en cas de catastrophe, en cas de différentes choses. Eh bien, faire en sorte que ces ponts-là, étant classés stratégiques, jouissent d'une protection, d'une certaine intervention prioritaire en cas de catastrophe ou autre chose parce qu'on sait qu'ils représentent les liens, là, incontournables ou indispensables, minimaux d'activité économique mais surtout humaine, comme se diriger vers les hôpitaux, CLSC, ensuite les écoles.

M. Baril (Arthabaska): ...ça, M. le député.

M. Gobé: Mais là ils sont pas catalogués. On les a pas. On dit: Bon, on va regarder si celui-là l'est, s'il l'est pas. Moi, je pense que ça coûterait pas tellement cher, et il y aurait probablement lieu de les répertorier. Puis ça peut être 32 ou 28½...

Une voix: ...

M. Gobé: Non, mais on dirait la demie en souriant. On est là pour travailler, hein? On n'est pas là pour s'agacer, je veux dire, bêtement. Mais je crois que ça serait une suggestion qui devrait être retenue dans votre ministère de répertorier ces ponts et de les classer par stratégiques, peut-être avec premier degré, premier niveau, deuxième niveau ou troisième niveau, comme ça se fait...

Je vous dis ça parce que... C'est l'ancien élève de l'École militaire d'Aix-en-Provence qui vous parle comme ça parce qu'une des premières choses qu'on apprenait à l'École militaire, pour devenir un officier de l'Armée française, c'était, à l'époque, justement quels étaient les axes stratégiques d'un pays, quels étaient les ponts stratégiques, ceux qu'on devait faire sauter en premier ou protéger en premier — ha, ha, ha! — ...

Une voix: Parole de militaire.

M. Gobé: ...et donc ce qui m'amène même à vous dire que, en Europe, que ce soit en Allemagne, en France, en Italie, les ponts stratégiques, tant pour l'activité humaine, économique, d'accord, militaire en deuxième, et particulièrement humaine, économique, hein, et de santé, et autres, eh bien, sont répertoriés. Il y a des axes stratégiques aussi qui sont répertoriés et qui doivent jouir d'une attention particulière en termes d'entretien, en termes d'opérationnalité. Il faut qu'ils soient toujours opérationnels parce que, eux, ils sont indispensables à la bonne vie du premier niveau de la population, ou des populations. Alors, des fois ça peut être un pont stratégique qui... Il peut ne pas y avoir le nombre de véhicules que vous retenez, mais il peut être le seul pont qui permet de desservir une municipalité pour se rendre à l'hôpital, par exemple. D'accord?

M. Baril (Arthabaska): Regardez...

M. Gobé: Et là, à ce moment-là, quand même il y aurait 300... Tout à l'heure, vous disiez: S'il y en a 300, il sera peut-être pas stratégique. Mais, quand même qu'il y en aurait 300 ou 400 par jour, si c'est le seul lien qui relie une municipalité avec l'hôpital, qui permet de relier — c'est pas le pont qui relie, mais qui permet de relier — eh bien, d'après moi, il devient stratégique si c'est le...

M. Baril (Arthabaska): Mais regardez, M. le député, là, pour bien se comprendre, le ministère, là, le ministère, déjà sur son réseau supérieur, c'est à nous, les ponts. Ça a rien à voir avec le projet de loi, là. Donc, relier une municipalité, qu'un pont relie une municipalité à un hôpital, je suis sûr que tous ces ponts-là, c'étaient déjà à nous autres, là, hein? Ça a rien à voir avec ce projet de loi là. Ce projet de loi là, c'est uniquement les ponts qui avaient été transférés aux municipalités en 1993, qui sont devenus des ponts municipaux. Bon. Dans le nombre de ponts — je sais pas comment est-ce qu'il y en avait qui avaient été transférés en 1993 — il y en a qu'on sait, on reconnaît que les municipalités n'ont jamais de moyens d'entretenir ces ponts-là. Et c'est pour ça d'ailleurs que, le programme qui avait été mis en place en 1993, qui devait prendre fin au bout de cinq ans, soit en 1998, on n'y a jamais mis fin, parce qu'on sait que les municipalités ne sont pas capables de les entretenir, c'est des ponts trop dispendieux. Donc, ce projet de loi là...

On n'a pas à revoir puis à redéfinir l'ensemble des ponts, au Québec, stratégiques, là. Ceux qui sont sur notre réseau, ils sont absolument pas concernés là-dessus, hein? Donc, c'est juste les ponts qui sont sur le réseau municipal qui... Dans cette définition de pont là, bien, nous autres, on considère, à l'heure actuelle, qu'on va continuer à le faire, le relevé. Mais, pour s'en réapproprier, de ces ponts-là, faut que la loi soit votée, parce que, sans ça, on n'a pas le droit de... Puisqu'ils ont été transférés par loi, je suppose?

Une voix: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Bon, ils ont été transférés. C'est une loi, en 1993, qui a été votée pour transférer les ponts aux municipalités. Donc, si on veut les reprendre, bien, il faut amender la Loi sur la voirie, comme on dit — j'aime pas ça, dire ce mot-là, mais c'est le titre de la loi — modifier la loi pour se donner le pouvoir de récupérer ces ponts-là.

Parce qu'il faut pas être alarmiste plus qu'il faut, là, les ponts qui sont déjà sur le réseau supérieur, ils sont pas touchés, absolument pas, par ça. Et c'est la logique même que, le gouvernement, s'il y avait un pont qui reliait une municipalité avec un hôpital, bien, soyez bien assuré qu'il y a pas un gouvernement qui serait assez irresponsable pour dire: Ça nous regarde pas, puis, même si le pont est fini, bien, c'est à la municipalité à payer. Si elle a pas une cenne à mettre dessus, il y a du bon sens là-dedans aussi, hein, puis une logique qu'il faut appliquer, hein?

M. Gobé: Donc, on est assuré que le fait de pas être un pont stratégique fera pas en sorte qu'un

pont qui serait nécessaire n'aura pas un traitement d'urgence.

Presque 8 millions de dollars, si on parle du nombre de ponts qu'on a au Québec, on peut manquer d'argent. Qu'est-ce qu'on fait, à ce moment-là, si un pont est pas stratégique, pas reconnu stratégique, puis qu'il est essentiel — prenons le mot «essentiel» — et puis qu'il y a plus assez d'argent dans le fonds parce que vous dites qu'il y a juste 8 millions, puis on l'a dépensé, puis ça prend 3 millions pour réparer ce pont-là? Qu'est-ce qu'on va faire?

M. Baril (Arthabaska): Non, mais, actuellement...

M. Gobé: Je pose la question juste pour avoir le fond de la chose, parce que c'est des questions... des situations qui peuvent se produire.

M. Baril (Arthabaska): Chaque fois qu'il y a eu une urgence en quelque part, hein, le ministère, il a investi les sommes d'argent nécessaires pour rendre le pont sécuritaire. Ça, on n'a jamais laissé un pont au Québec qui n'était pas sécuritaire. Ça, jamais ça n'a... Ça n'a jamais arrivé.

Le Président (M. Lachance): Je peux l'attester, M. le ministre, parce que, à un moment donné, dans ma circonscription, un de ces ponts-là, qui franchissait la rivière Etchemin, suite à une inspection des gens du ministère des Transports, ils ont réalisé que le pont était dangereux. Alors, immédiatement ils ont pris les procédures pour que la circulation soit interrompue, et le ministère, très rapidement, s'est mis à l'oeuvre, a préparé les plans et devis, et ça a été priorisé et mis aux normes pour correspondre à la sécurité. Alors, moi, je peux vous dire que, ce projet de loi là, je ne connais aucune municipalité qui est contre; bien au contraire, tout le monde est content d'avoir ça. M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Enfin, on comprend, des explications qui ont été fournies, que, actuellement, la liste de ces ponts-là qui sont actuellement de la responsabilité du monde municipal, qui seraient transférés, qui reviendraient dans le giron du ministère des Transports, que cette liste-là n'est pas fermée. M. le ministre a indiqué tantôt certains critères qui permettent d'identifier ces ponts dits stratégiques pour les fins du réseau. M. le ministre a parlé de la desserte d'une clientèle régionale. Il a parlé également de l'importance de la circulation sur ce pont-là qui actuellement est de juridiction municipale. Ça fait que cette trentaine de... Je comprends que la liste est pas fermée puis qu'on est en train d'identifier ça. Et là je comprends aussi que cette trentaine de ponts là vient s'ajouter, je pense, aux 950 autres que le ministère entretient déjà. Je dis «950» parce qu'il me semble que c'est la réponse que le ministre avait donnée, dans une commission antérieure, sur le nombre de ponts qui sont entretenus par le ministère des Transports.

M. Baril (Arthabaska): M. le député, juste là-dessus, là, on a 4 200 ponts, et le 950 dont vous faites

mention, là, c'est 950 ponts où il y a des travaux à être réalisés.

M. Gagnon: ...cette année? Ah! O.K. Ça fait qu'on a... On dit «4 000».

M. Baril (Arthabaska): On a 4 200 ponts.

M. Gobé: ...qu'il entretient déjà, c'est vrai, parce qu'il a besoin de les réparer. Parce qu'il y en a beaucoup plus que ça qui existent.

M. Gagnon: Et vous dites «4 000 ponts»?

M. Baril (Arthabaska): Quatre mille deux cents.

M. Gagnon: Quatre mille deux cents. Ça fait que, moi, ce qui... Je veux profiter, là, du sujet pour aborder un angle différent. Dans la mission du ministère en regard des ponts, pour l'utilisation ou la promotion de matériaux qui pourraient être préconisés pour les tabliers de pont — je pense à des recherches qui ont été faites sur des tabliers de pont en aluminium — on est, au Québec, un grand producteur d'aluminium. Est-ce que le ministère a, je dirais, considère parmi sa mission de favoriser l'utilisation de matériaux dont nous sommes producteurs, même si actuellement l'incidence économique... même si les prix seraient peut-être plus élevés à ce moment-ci, si, avec notre réseau d'universités, les différentes facultés de sciences que nous avons, on serait en mesure de développer davantage ces techniques-là permettant d'utiliser des matériaux que nous fabriquons au Québec, permettant de développer une expertise additionnelle pour le Québec? Est-ce que le ministère se sent une responsabilité là-dedans? Est-ce qu'il y a des actions qui se posent là-dessus? Je sais que c'est un sujet qui est un peu en périphérie, là, du projet de loi n° 7, mais je trouve ça...

● (12 h 20) ●

Une voix: ...

M. Gagnon: J'aimerais savoir comment réagit le ministre à tout ça, quelles actions sont posées. Puis en même temps aussi, bien, ça, je fais référence à d'autres réponses qu'on a eues lors d'autres commissions. Je pense qu'il y a déjà eu certains efforts qui ont été faits ou certaines interventions du ministère. Est-ce qu'on peut avoir, je dirais, l'état de situation sur les recherches ou les travaux qui ont été faits sur le matériau aluminium que l'on pourrait utiliser, là, davantage?

Quand je dis ça, juste vous donner une petite parenthèse. Ce que j'ai à l'esprit, je vous l'ai déjà exprimé. Il y a déjà quelques années, c'était dans la revue *Forces*, il y avait un article qui avait été publié concernant les recherches faites par un nommé... un chercheur suédois, un nommé Svensen, qui avait mis au point un tablier de pont en aluminium qui avait de grandes propriétés, là. Par contre, il était plus cher, mais sa durée de vie était beaucoup plus longue. Il représentait de nombreux avantages. Je me disais, en lisant ça: Nous autres qui sommes des producteurs, on aurait peut-être intérêt, là, à se consacrer, ou à se concentrer davantage sur l'utilisation de ce matériau-là.

M. Baril (Arthabaska): Bon, c'est une question importante pour le Québec, d'abord comme producteur d'aluminium, mais le ministère des Transports a fait, depuis plusieurs années, la recherche, des études avec l'université, avec d'autres, avec l'Association, entre autres, des manufacturiers mais aussi les fabricants d'aluminium qui financent la recherche. Il y a eu des expériences, évidemment, des constructions de ponts en aluminium qui ont été faites. Bien entendu, à l'heure où on se parle, là, dans cette période-ci, les coûts de construction d'un pont en aluminium sont de beaucoup, de beaucoup supérieurs au produit conventionnel qui est l'acier, hein, l'acier ou le béton, etc. Mais, ceci dit, quand même, il reste à définir davantage ou à explorer davantage les possibilités, les moyens pour que l'aluminium puisse résister, résister aussi — comment je dirais ça? — fortement que l'acier ou le béton.

On me dit, on m'informe que la principale... où l'aluminium a été utilisé, c'est surtout sur des structures du pont, et il y aurait des faiblesses à corriger au niveau... Il y aurait des fissures, en tout cas, qui seraient occasionnées par le poids, par le poids du pont, par les vibrations, tout ça. Disons qu'avant de commencer à faire le palier, le tablier du pont en aluminium, il faut s'assurer que la structure va être capable d'être en mesure de répondre aux besoins de l'ensemble du pont.

Nous allons continuer, bien entendu, à faire la recherche, mais, faut dire aussi, on sera plus en mesure, en janvier 2002, à l'année qui vient... Nous allons avoir un nouveau code, le code canadien d'évaluation sur les ponts va rentrer en vigueur. Ça, c'est tout l'ensemble des provinces canadiennes qui sont obligées de se conformer à ce nouveau code d'évaluation des ponts. Et, bien entendu, à ce qu'on en sait présentement, il faudra que les structures ou les ponts soient encore de beaucoup plus, je vais dire solides, solides sous tous rapports, pour être capables de répondre au code.

Et vous savez également très bien qu'aujourd'hui ce qui était utilisable pour... comme prévention d'accidents et ce qui était acceptable il y a 10 ans, aujourd'hui ça prend beaucoup plus que ça prenait voilà un certain nombre d'années parce que les codes de fabrication sont de plus en plus sévères. Donc, nous aurons à répondre à cette exigence-là également. Mais on va continuer, soyez assuré, on va continuer à faire de la recherche pour être en mesure de voir à utiliser le plus possible de l'aluminium chez nous.

M. Gagnon: Que les mesures, que les normes qui soient préconisées, qui concernent la sécurité des usagers, soient élevées, alors je pense qu'on est tous favorables à ça. Ça, c'est le niveau de contrainte que l'on rencontre. Maintenant, moi, ce que je me dis: Nous, juste sur le plan d'une stratégie de développement du Québec, à partir du moment où nous sommes des producteurs importants de ce matériau-là, est-ce qu'on pourrait pas y consacrer des ressources... Et je comprends que c'est la mission première également, là, de l'entreprise privée. Les producteurs, eux, ils ont également intérêt à avoir des matériaux de haute qualité qui seraient économiques aussi pour fournir ça, mais, nous, on aurait sans doute également intérêt, comme gouvernement, de cibler davantage des matériaux

semblables, compte tenu que nous sommes un des plus grands producteurs dans le monde, là.

M. Baril (Arthabaska): Bien, voyez-vous, actuellement, on travaille, là, hein, on travaille. Le ministère des Transports du Québec travaille avec l'Université Laval, avec l'École polytechnique, avec le Centre québécois de recherche et de développement sur — c'est-à-dire, développement? — développement sur l'aluminium et, comme vous avez dit, avec l'industrie privée. Donc, on n'est pas inactifs dans ce secteur-là, on travaille avec ces trois organismes-là justement pour trouver le mode d'utilisation de l'aluminium. Mais c'est de la recherche, puis on investit puis on travaille avec ces gens-là. Et soyez assuré que, pour ma part, je serais beaucoup plus heureux si on pouvait utiliser davantage d'aluminium que d'utiliser du béton ou du métal...

M. Gagnon: À quelle porte devrait-on cogner pour connaître les résultats de ces recherches-là?

M. Baril (Arthabaska): Ah, là...

Une voix: C'est pas fini.

Une voix: Internet.

M. Baril (Arthabaska): Tant que la recherche est pas finie, je pense pas qu'on peut la fournir. Mais, lorsque les recherches seront finies... Moi, vous savez, je suis pas un cachotier bien, bien, hein? Aussitôt qu'on pourra les fournir, on pourra vous en faire part.

Une voix: ...ministère.

M. Baril (Arthabaska): ...du ministère.

Une voix: Des Transports.

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est ça. Je dis que c'est le ministère, mais, lorsque les recherches seront finies ou complétées... On travaille avec les chercheurs. Donc, c'est sûr que la recherche, lorsqu'elle sera...

Je dis «complétée», vous savez que de la recherche, il faut toujours chercher, hein? Même si tu penses d'avoir trouvé, il faut chercher encore plus loin parce qu'on peut vous fournir... Lorsque l'Université, puis l'École polytechnique, puis le Centre québécois de recherche pourront nous fournir un premier rapport, moi, j'ai pas d'objection à vous le fournir.

M. Gobé: Peut-être que je pourrais donner une information à notre collègue. S'il va sur Internet, il pourra aller chercher un site, le Centre national de recherche sur les applications de l'aluminium, qui est en France, qui est en recherche, un centre qui fait de la recherche, un centre privé, d'ailleurs, mais subventionné par le gouvernement, qui fait de la recherche sur les applications de l'aluminium. À l'origine, c'était un centre de recherche de Pechiney, la compagnie, qui ne s'appelle plus Pechiney, d'ailleurs, maintenant. Alors, peut-être que ça peut l'intéresser. Et il est vrai que de nombreux ouvrages d'art — parce qu'on appelle des ponts des ouvrages d'art, maintenant, messieurs du

ministère des Transports — maintenant se réalisent quasiment en aluminium. J'ai eu l'occasion d'en voir un, il y a quelque temps, qui a été inauguré sur la Loire, à Orléans, qui est un ouvrage tout à fait merveilleux mais qui coûte très cher. Il a le problème de coûter très cher, et je pense que, dans le cas qui nous intéresse actuellement, on a surtout des opérations d'intervention de secours et rapide sur des ouvrages déjà construits qui nécessitent probablement une consolidation ou une restauration aux moindres coûts parce qu'il y en a beaucoup à faire et que les budgets sont pas énormes.

Mais je retiens ce que vous dites, c'est intéressant. M. le ministre, si vous permettez, c'est que, pour les nouveaux ponts, eh bien, peut-être serait-il intéressant, vu qu'on va construire pour l'avenir, d'avoir, là, recours à cette technologie, à cette technique qui existe, en particulier avec l'aluminium, ce qui est complètement différent de la restauration, et de voir à l'extérieur de chez nous qu'est-ce qui se passe pour faire en sorte que les entreprises qui vont soumissionner sur les futurs ponts — là, on parle de ponts sur l'autoroute 25, hein, on parle de ponts sur Montréal — pour que ces ponts deviennent... que l'expertise étrangère, ce qui s'est fait à l'étranger, qui est importé chez nous — par où, soit par des consortiums avec des entreprises québécoises de génie civil ou autres — eh bien, puisse être utilisé afin que les ponts qu'on va jeter sur nos fleuves et nos rivières, au lieu de devenir des choses pas très agréables à regarder, souvent laides, contraignantes pour l'environnement, pour le décor, eh bien, deviennent, comme on le voit en Allemagne, en Belgique, en France...

● (12 h 30) ●

Le pont qui relie justement à La Rochelle — je sais pas si vous êtes allés là, messieurs — l'île de Ré à l'île de La Rochelle, qui a 7 km — je vois que vous êtes allés voir ça — qui est tout à fait merveilleux à voir, et même si c'est un ouvrage qui est vraiment un ouvrage d'art, il ne dépareille pas l'environnement. Puis, en plus, on a les nouvelles technologies. Alors, il y a là probablement — je sais que c'est pas dans ce projet de loi là — mais des choses à retenir de l'intervention de notre collègue. En effet, je pense qu'il serait peut-être temps qu'on aille vers le futur dans nos ouvrages et non pas les blocs de béton traditionnels qu'on fout dans le fleuve avec une chaussée, là... En tout cas, je ne sais pas ce que vous en pensez, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Non, non, je suis pleinement d'accord, mais c'est à ça que les... Si on était inactifs, vous pourriez avec raison dire: Vous devriez...

M. Gobé: On ne dit pas que vous le faites pas, là. Ne prenez pas ça comme ça, surtout pas, là.

M. Baril (Arthabaska): Non, non, je prends pas ça comme ça, absolument pas. Je prends pas ça comme ça, absolument pas. Mais, si on était inactifs, vous auriez raison de nous dire: Faites quelque chose. Mais on travaille, là, avec des chercheurs pour justement utiliser... puis que ces modes de construction, d'utilisation de ce métal puissent être utilisés, là, en toute sécurité chez nous. Mais vous avez mentionné au niveau des coûts, hein? Il faut savoir que l'Allemagne... Excusez, l'Allemagne... La France, c'est, quoi,

60 millions de population, la France, puis, au Québec, on est 7 millions, hein? Ça fait qu'on est moins nombreux pour se payer des structures que... Puis ça n'enlève rien...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est un État souverain. Mais ça n'enlève rien à la qualité puis à l'esthétique de la structure. Mais il faut... En tout cas, il faut actuellement le prendre en considération. Mais soyez assuré qu'aussitôt que la recherche sera complétée on va regarder sérieusement l'utilisation de ces métaux-là.

M. Gobé: Je pense que ce fut une bonne intervention du collègue. Je voulais juste en rajouter un peu. Alors, bon, bien, M. le ministre, moi, en ce qui me concerne, je pense qu'on a fait valoir les principaux points. Vous avez répondu généralement avec le mieux de vos connaissances et en essayant d'éclairer les membres de la commission. Alors, étant donné qu'il y a seulement deux articles et que nous sommes d'accord avec — nous avons été d'accord avec le principe du projet de loi — tout en faisant certaines remarques comme dire: Bon, il y a peut-être pas assez d'argent dans le programme, il y a peut-être pas assez de ponts, les critères de sélection des ponts stratégiques... Je reprends là les arguments qui ont été faits par nous lors du discours sur le principe. Bon, les remarques ont été faites, les mises en garde ont été faites de notre part, vous avez répondu. Bon, on n'est pas forcément toujours convaincus, mais on souhaite que vos réponses se traduisent dans la réalité. Et donc, je serais prêt, là, à passer au premier article. Comme on avait dit, on fait une discussion générale puis, après ça, on adopte les articles. Or, je serais prêt à le faire, ayant, je pense, épuisé les questionnements que j'avais à faire ou ayant obtenu le maximum que je pouvais obtenir de vous...

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Gobé: ...à moins que les collègues y voient bien sûr des inconvénients et d'autres questions. Moi, je suis prêt à les écouter, à participer à ces travaux.

Étude détaillée

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons prendre en considération l'article 1. M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Bien, l'article 1, c'est justement, c'est pour autoriser le ministère des Transports à se réapproprier de structures, soit les ponts qui avaient été transférés aux municipalités en 1993. C'est pas plus compliqué que ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Gobé: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2. M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Bien, l'article 2, il définit que la municipalité restera, ou demeurera, je devrais dire, responsable de l'entretien des trottoirs, de la chaussée, des garde-fous, du drainage puis de l'éclairage d'un tel pont. Donc, je le répète, c'est pas une surcharge, ils le font déjà. Nous autres, on se rend responsables de la structure, mais... C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 3.

M. Baril (Arthabaska): Bien, l'article 3...

M. Gobé: Ça dépend de vous.

M. Baril (Arthabaska): La date d'entrée en vigueur.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant la Loi sur la voirie, est adopté?

M. Gobé: Bien, M. le Président, peut-être... Je sais pas s'il y a sérieusement un rappel pour le titre. M. le ministre a fait valoir à au moins trois reprises qu'il faudrait changer le titre. Je me demande si c'est pas le temps. Mais là ça...

M. Baril (Arthabaska): Ce serait... Il faudra revenir, monsieur...

M. Gobé: Pour montrer que nous sommes à son écoute, nous aussi, l'opposition, bien sûr...

Le Président (M. Lachance): Alors, je considère que...

M. Baril (Arthabaska): Non, non. Juste là-dessus, M. le Président, on ne peut pas changer le titre de cette loi-là parce qu'il faudrait revenir avec la loi, la loi principale, je sais pas quoi, là. C'est elle qu'il faudrait changer. On ne peut pas le faire par cette loi-là, mais, je dois vous dire, quand on m'a présenté cette loi-là, j'ai tout de suite suggéré à mon collègue... Puis c'est moi qui étais allé la représenter au Comité de législation, puis je leur avais dit: Lorsqu'on reviendra, je souhaite grandement que la Loi sur la voirie... Ça ne représente plus pantoute la mission du ministère des Transports aujourd'hui. On trouvera un autre moyen. Mais on ne peut pas le faire aujourd'hui, sans ça soyez assuré que je l'aurais fait.

Le Président (M. Lachance): Vous avez raison, M. le ministre. Est-ce que le titre est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le texte du projet de loi n° 7, Loi modifiant la Loi sur la voirie est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce qu'il y a des remarques finales?

M. Baril (Arthabaska): Je veux juste, M. le Président, remercier...

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'opposition d'abord.

M. Baril (Arthabaska): Ah! Excusez, excusez.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des remarques finales?

M. Gobé: Oui, bien, moi... Oui, dire que, bon, je suis très satisfait de la façon dont on a pu travailler. Je pense que c'est une bonne manière de le faire, l'important sur ces projets de loi là étant d'avoir l'information qu'on ne voit pas toujours ou avec laquelle on n'est pas sûr en lisant les articles. Et je souhaite que, dans le futur, on puisse avoir, vous et moi, M. le ministre, d'autres nombreuses discussions sur les projets de loi de ce type. Je sais qu'on a plusieurs projets de loi à l'étude, et il serait souhaitable que vous puissiez jouer un rôle beaucoup plus actif dans ces projets. Non pas que vous en jouiez pas un pour l'instant, mais, comme présentateur principal, il nous fera toujours plaisir de collaborer avec vous.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de LaFontaine. M. le député... M. le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime.

M. Baril (Arthabaska): Oui, puis je suis toujours député...

Le Président (M. Lachance): ...et député d'Arthabaska.

M. Baril (Arthabaska): ...d'Arthabaska, vous savez. Je remercie les collègues de l'opposition, les collègues du côté ministériel, vous, M. le Président, les personnes qui m'accompagnent pour les judicieux conseils qu'elles m'ont fournis lors des discussions sur ce projet de loi, et je suis et reste convaincu, comme mes collègues, que c'est un projet de loi qui est attendu de la part des municipalités qui avaient une charge beaucoup trop lourde pour leurs besoins financiers. Et les membres de la commission sont assurés de ma plus grande collaboration, comme ils ont eue dans ce projet de loi là, pour les autres à venir. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Alors, ça fait du bien d'avoir un projet de loi de ce genre pour tout le monde. Il y en aura certainement d'autres. Et, comme la commission des transports et de l'environnement a accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 37)

