



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 25 avril 2002 — Vol. 37 N° 44

Étude des crédits du ministère des Transports (4)

**Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel**

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, avenue Honoré-Mercier, 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: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 25 avril 2002

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Responsabilité de l'entretien du rang 2 à Saint-Zacharie, dans la circonscription de Beauce-Sud	1
Financement de la rénovation du pont couvert de Notre-Dame-des-Pins, dans la circonscription de Beauce-Sud	2
Crédits pour l'aide financière aux municipalités selon les recommandations des députés	3
Crédits consacrés à l'aménagement de bandes cyclables le long des routes et à la Route verte	5
Document déposé	7
Document déposé	8
Ventilation des crédits du Programme d'accélération des investissements publics	8
Mode de fonctionnement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	9
Entretien de la Route verte	9
Bilan de l'application des dispositions de la Loi sur le transport par taxi	10
Participation du fédéral au financement des travaux de l'autoroute 30	12
Investissements fédéraux en transport en regard des revenus de taxe d'accise sur l'essence	13
Parachèvement des travaux de l'autoroute 55	13
Solutions envisagées aux problèmes d'engorgement sur l'autoroute 40 à Trois-Rivières	13
Parachèvement des travaux de l'autoroute 55 (suite)	14
Solutions envisagées en vue d'éviter la fermeture occasionnelle du pont Laviolette, à Trois-Rivières	15
État du dossier du boulevard Duplessis, à Québec	16
Coût et dépôt de l'étude sur le projet de tramway à Québec	16
Vocation, relocalisation et mode de gestion de l'aéroport de Saint-Hubert	17
Adoption des crédits	18
Remarques finales	19
M. Réal Gauvin	19
M. Serge Ménard	19
M. Jacques Baril	20

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président

Mme Diane Leblanc
M. Michel Morin
M. Serge Deslières
M. Michel Després
M. David Payne

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministre responsable de la Faune et des Parcs. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le jeudi 25 avril 2002

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures vingt-six minutes)

Le Président (M. Pinard): ...à vous tous la plus cordiale bienvenue. MM. les ministres, MM. et Mmes les fonctionnaires, MM., Mmes les députés, ainsi que les chercheurs et le personnel de la commission.

Il nous reste, avant l'adoption des crédits, exactement 1 heure et 52 min. Bien entendu, nous allons réserver le dernier 10 minutes pour les remarques finales, de part et d'autre, à la fois de l'opposition et du ministre. Donc, nous avons un portefeuille de 1 h 42 min afin de terminer les crédits du ministère des Transports et de l'Environnement.

Alors, je déclare donc ouverte la séance de la commission des transports et de l'environnement. Je rappelle que le mandat de la commission des transports et de l'environnement pour cette séance est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2002-2003.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Gobé (LaFontaine).

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, avant de débiter, je vous demanderais, à tous ceux qui ont des téléphones cellulaires, de bien vouloir, s'il vous plaît, pour la petite heure et 52 min... de vous en priver ainsi que de nous priver également de ce son tellement merveilleux.

Discussion générale (suite)

Alors, l'organisation des travaux. Il avait été convenu de tenir une discussion d'ordre général, et nous allons continuer à maintenir le cap sur cette façon de faire. Et, sans plus tarder, je céderai la parole à M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, on avait tous convenu qu'à la reprise de nos travaux, pour l'étude des crédits du ministère des Transports et du secteur voirie, qu'on toucherait surtout, pour cette période de temps, le secteur dit voirie, et je pense qu'il y a une série de questions qui nous est, je dirais, proposée pour sécuriser ou rassurer tous ceux et celles qui souhaiteraient avoir des travaux dans leur région pour améliorer la situation en milieu rural et en région.

Donc, je pense que, sans prendre trop de temps immédiatement, ma collègue la députée de Beauce-Sud aurait... demandait quelques minutes pour vérifier quelques dossiers de sa région, j'imagine, ou celle de la région Chaudière-Appalaches. M. le Président, je vous demanderais de la reconnaître parce que son agenda ne lui permet pas d'être ici jusqu'à la fin de nos travaux.

Mme Leblanc: Avec le consentement, bien sûr.

Une voix: ...

M. Gauvin: Et voilà. Est-ce que vous voulez reconnaître madame?

Le Président (M. Pinard): ...

**Responsabilité de l'entretien
du rang 2 à Saint-Zacharie,
dans la circonscription de Beauce-Sud**

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, MM. les ministres et à tous ces gens qui vous accompagnent et qui ont la grande responsabilité de la gestion du réseau routier au Québec, et on sait que ce n'est pas toujours facile. D'ailleurs, je viens vous parler d'un cas qui ne relève pas de la juridiction du gouvernement provincial, mais bien de la municipalité. Il s'agit du rang 2 qui mène au poste douanier, dans la municipalité de Saint-Zacharie.

● (15 h 30) ●

Alors, vous avez eu une résolution qui vous a été acheminée par la municipalité de Saint-Zacharie le 5 avril dernier, et, dans cette résolution-là, la municipalité de Saint-Zacharie vous disait tout simplement son incapacité de payer pour l'entretien de cette route-là, une route qui sert à peu près exclusivement aux transporteurs de bois qui voyagent d'une frontière à l'autre, des États-Unis à chez nous, principalement utilisée par la compagnie Wagner, aux États-Unis. Wagner qui vient livrer du bois à nos scieries frontalières, et on sait qu'elles sont nombreuses dans la région de la Beauce, les scieries frontalières qui s'approvisionnent en bois aux États-Unis.

On sait que présentement il y a aussi un moratoire, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de taxe imposée, jusqu'au 13 mai, sur l'exportation du bois d'oeuvre aux États-Unis de la part de toutes les scieries. Et on sait aussi que nos entreprises exportent énormément. Les scieries frontalières, chez nous, exportent énormément leur bois aux États-Unis. Alors, présentement, ce qui arrive, c'est que la municipalité de Saint-Zacharie a, depuis le début de l'année, investi 14 000 \$ sur l'entretien de ce bout de route là qui ne lui rapporte à peu près rien, là, en revenus de taxes et se dit incapable de continuer à investir de l'argent sur ce bout de route là. La municipalité a demandé au ministère des Transports de reprendre ce tronçon de route là, comme il l'a fait pour la municipalité de Sainte-Aurèle qui est dans une situation similaire. Je dois vous dire aussi qu'il y a eu énormément d'augmentation du trafic, de la circulation de camions sur le tronçon de la route du rang 2. Et la municipalité a aussi tenté, avec les compagnies Wagner et René Bernard principalement, la scierie Grondin, à Saint-Zacharie, de s'entendre pour défrayer une partie des coûts. Alors, la municipalité apprécierait que soit le ministère des Transports reprenne la gestion de cette route-là ou encore qu'elle permette de tarifier l'utilisation de cette route-là. Alors, j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

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

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. D'abord, il faut se rappeler que ce genre de route a été remis à la municipalité, sous la responsabilité de la municipalité en 1993 avec une compensation du ministère des Transports de 832 \$ du kilomètre. Et, je me souviens, à l'époque, que le Parti québécois était dans l'opposition, et nous avons dénoncé d'une façon assez importante le transfert de l'entretien du réseau qu'on dit municipal aux municipalités justement parce qu'on évaluait... Puis, ce n'est pas seulement que le Parti québécois, là, les ingénieurs, les spécialistes évaluait qu'à 832 \$ du kilomètre pour entretenir ce réseau-là, ça n'avait pas de bon sens. Et ça avait été remis avec une compensation de 832 \$, je le répète, du kilomètre annuellement sans prendre en considération l'état ou la condition de ces réseaux-là, que ça soit un rang en asphalte très bien entretenu ou dernièrement investi, rénové ou bien une route en gravier, bien des endroits, peut-être, je dirais même, en terre noire. C'était 832 \$ du kilomètre, peu importe la condition de la route. Et on avait également essayé d'obtenir l'appui des municipalités pour qu'ils s'opposent à ce transfert-là, mais je dois dire que la majorité... Je dirais, la majorité des municipalités disaient: Ah, on est bien content, 832 \$ du kilomètre, vous allez voir qu'on va faire bien mieux que le ministère des Transports, on va les entretenir, nos chemins, hein?

Donc, c'est sur cette condition-là que les routes ou les rangs ont été transférés aux municipalités. Nous sommes bien conscients que certaines de ces routes, de ces rangs, les municipalités ne sont pas capables de les entretenir, comme la route actuellement que vous parlez. Ce que... J'ai effectivement, oui, été informé de ce dossier, la municipalité m'a envoyé une résolution. Ça fait quelques fois qu'ils demandent au ministère des Transports. Nous avons évalué la possibilité, oui, de reprendre l'entretien, mais vous comprendrez qu'il faut vraiment étudier chaque cas à son mérite, chaque cas particulier, parce que comment on peut justifier de prendre un bout de route à un endroit puis de ne pas les prendre ailleurs, hein? Parce que le jour où est-ce qu'on va commencer à en reprendre sans aucun critère, sans considération, c'est bien évident que les municipalités vont arriver puis vont toutes nous demander de tous les reprendre, hein? Bon.

Donc, le cas que vous nous apportez, là, il n'est pas nouveau pour moi. Je peux vous assurer que nous allons l'étudier... Nous l'étudions, pas «nous allons», parce que déjà nous avons commencé à étudier quelles possibilités. Mais il est certain que, si toutefois on arrivait à la conclusion que, oui, nous reprendrions l'entretien, nous allons négocier avec la municipalité, c'est évident. On ne reprendra pas tout ce que la municipalité voudrait qu'on reprenne parce que, sur un bout, il y a quand même des habitations. Donc, il est évident qu'il n'est pas question pour nous de reprendre une partie de la route où est-ce qu'il y a des habitations. Maintenant, pour le reste du tronçon, je vous dis, je suis ouvert, nous allons analyser ça concrètement, plus rapidement, et nous en ferons part à la municipalité, de notre décision.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Je veux juste attirer l'attention du ministre sur le fait que le ministère des Transports a déjà repris la route menant à la frontière de Sainte-Aurèle. Il y a un précédent de créé, alors il faudrait en tenir compte, parce qu'il faudrait que la situation... Ça, c'est deux municipalités qui sont voisines. Alors, il faudrait que la situation soit à peu près pareille, parce qu'il ne faudrait pas créer d'inéquité non plus dans le traitement des municipalités au Québec, là. Quand on reprend un même... C'est un type de route qui est très particulier, c'est exceptionnel, c'est spécifique, là, au transport des marchandises, principalement le bois, là, dans cette région-là et ça n'a pas beaucoup de vocation autre que ça. Je peux vous dire qu'à part des travailleurs, là, il n'y a personne qui passe dans ce poste douanier là, on n'a pas l'autorisation d'y aller. Alors, c'est vraiment très, très particulier. Ce n'est pas une route, il n'y aura pas, demain matin, 60 municipalités au Québec qui vont vous faire des demandes semblables parce qu'ils sont très rares, les cas comme ceux-ci au Québec.

M. Baril (Arthabaska): Il faudrait faire attention, Mme la députée, hein, parce que, si vous prenez connaissance de toutes les demandes qui rentrent au ministère des Transports... C'est pour ça que je vous dis que... C'est sûr que ce n'est pas un précédent, là. Je n'ai pas parlé de créer un précédent, là, mais il faut vraiment... Puis je suis au courant que la paroisse voisine, le ministère en a repris une qui était à la charge. Ça, j'en suis conscient, de tout ça. Je vous dis: Il faut étudier chaque cas particulier pour voir à ce que justement il y ait une sorte d'équité envers toutes les municipalités du Québec, pour ne pas qu'on en privilégie une. Donc, ça nous prend des raisons... Il faut analyser vraiment les raisons pour lesquelles on reprend à notre charge l'entretien d'une route.

Mme Leblanc: Je vous signale tout de même l'urgence de la situation, compte tenu que les transporteurs sont dans l'incapacité de livrer actuellement vu l'état de la route. La municipalité devrait au moins l'entretenir à un minimum, là, pour que le transport des marchandises puisse continuer à s'opérer. Alors, je vous signale que c'est très urgent, parce que c'est l'économie de toute la région qui va en souffrir pour ça.

M. Baril (Arthabaska): Je suis sensible à ça, madame

Financement de la rénovation du pont couvert de Notre-Dame-des-Pins, dans la circonscription de Beauce-Sud

Mme Leblanc: Merci. Et j'aurais une autre petite dernière question, juste concernant le pont couvert. Le ministre avait pris des engagements ici, l'année dernière, et j'aimerais savoir si on est à la veille d'une annonce.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Mme la députée, je peux dire que vous êtes assez persistante dans votre

demande, parce que ça doit faire les troisièmes crédits, je pense, que je participe, avec mon collègue, à étudier, et, à chaque année, vous revenez avec le pont couvert de Notre-Dame-des-Pins. Nous avons... On avait été — j'allais dire correct — ouvert avec vous de regarder, d'analyser, d'évaluer toutes les possibilités, puis je vais vous dire qu'on a viré... Pas le pont, mais on a viré le dossier sous tous les bords, tous les côtés. On a regardé si on n'aurait pas pu le financer dans le cadre de la Route verte, mais la Route verte, elle ne passe pas là. Si elle passait sur le pont... Il faudrait complètement changer le tracé de la Route verte, le changer de côté de rivière. Je pense qu'il est du côté nord ou... En tout cas, du côté ouest... Du côté ouest, il faudrait que la Route verte passe du côté est, donc c'est... Ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas ça que les gens veulent. Donc, pour ce qui est de la Route verte, pour la participation dans le cadre de la Route verte, ce n'était pas possible non plus.

● (15 h 40) ●

Également, au niveau des budgets réguliers du ministère, du fait qu'il ne passe plus de trafic dessus... Puis là il y a eu des échanges à l'effet que c'est-u un pont municipal? C'est-u un pont du ministère? Ça avait été remis à la municipalité du fait qu'un nouveau pont a été construit. La municipalité a contesté ou conteste peut-être encore la propriété du pont. Donc, tout ça nous amène à dire que la façon que nous allons, oui, régler le dossier, actuellement, il y a un sentier de motoneiges, un sentier de quads, de véhicules tout-terrains qui est obligé d'emprunter le nouveau pont pour traverser la rivière. Donc, pour question de sécurité, nous avons trouvé un moyen d'en financer une bonne partie.

Le gouvernement du Québec, par le biais de la Société Infrastructures-Transport, a accepté de verser 350 000 \$, et le ministère des Transports va ajouter un 50 000 \$ pour régler ce dossier qui, je l'espère, sera à la grande satisfaction des gens de votre coin, à votre satisfaction également d'abord, et le 450 000 \$ sera en fonction de sécuriser, c'est-à-dire, le pont, le remettre sécuritaire, refaire une partie de la structure qui est un peu, on me dit, défaillante. Donc, il restera à trouver d'autres sous pour mettre une couche de peinture. Ou je pense qu'il y a le toit aussi, de la tôle qu'il faut changer, ou je ne sais pas quoi. En tout cas... Mais il me fait plaisir de vous confirmer que... Pour vous démontrer qu'on a fait tous les efforts, on s'est engagé, oui, à essayer de trouver un moyen, et c'est par ce biais-là qu'on est en mesure de répondre positivement à la demande de la municipalité, à votre demande, à la demande de tous les résidents de la Beauce.

Mme Leblanc: Alors, M. le Président, je peux vous dire que, oui, je suis consciente de tous les efforts qui ont été faits par son équipe — ça a été très bien mené, d'ailleurs — qui en a pris la coordination. Maintenant, c'est sûr, on n'est pas terminé, parce qu'il va nous manquer encore 200 000 \$ pour exécuter les réparations. On va tenter notre chance du côté de d'autres ministères, la population est appelée à faire sa contribution. Elle le fait, il y a déjà une campagne de financement qui est commencée là-dessus. C'est bel et bien dans mon intention que ce pont-là reste debout, M. le ministre, et je tiens à vous remercier.

M. Baril (Arthabaska): Bienvenue.

Le Président (M. Pinard): Ça va, madame?

Mme Leblanc: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous poursuivons avec...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Oui. Tout à l'heure, nous avons omis un remplacement. Il s'agit du député de Nicolet-Yamaska qui va remplacer le député d'Abitibi-Est. Ça vous convient?

Une voix: Absolument.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, Mme la secrétaire, vous allez l'inscrire.

La Secrétaire: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Et voilà.

Le Président (M. Pinard): À vous la parole.

M. Gauvin: Merci, M. le Président. M. le ministre, je pense, pour reprendre une partie de la question qui a été posée par la députée de Beauce-Sud, oui, il faut se rappeler que, en 1993, il y a des routes qui ont été transférées aux municipalités avec un coût estimé à 832 000 \$. La très grande majorité des municipalités réussissent assez bien, je pense, à faire l'entretien des routes qui leur ont été transférées avec les budgets appropriés. Évidemment, ce qui vous a été présenté tantôt, c'est des cas particuliers. Des cas particuliers, il y en a peut-être une dizaine ou quelques dizaines au Québec. C'est des routes qui conduisent, en autant qu'on est concerné, près de la frontière de l'État du Maine pour du transport d'exploitation forestière, du transport forestier, et moi, je m'en tiens, M. le ministre, à ce qu'on reconnaisse que, dans ces situations-là, c'est des cas particuliers où les municipalités n'avaient pas prévu la détérioration aussi rapide de ces parties de tronçons.

Donc, je ne veux pas reprendre le débat, je sais que vous en êtes conscient. Vous l'avez réglé dans quelques situations, à mon avis, à la satisfaction des municipalités, mais il faut rester ouvert pour s'assurer que les municipalités ne laissent pas tomber ces parties de routes là qui, à leur grande surprise, ont une utilisation, un achalandage beaucoup plus important qu'elles avaient prévu il y a une dizaine d'années. M. le ministre, je pense que c'est le point que je voulais faire à l'occasion du débat de ce dossier-là.

Crédits pour l'aide financière aux municipalités selon les recommandations des députés

J'aimerais d'entrée de jeu aborder le budget qu'on retrouve... C'est-à-dire dans les crédits, au

programme 1, là, élément 3, l'Aide financière au réseau routier local, 65 millions, est-ce que ça couvre la partie du budget pour l'aide aux municipalités où les députés font des recommandations? Est-ce que c'est dans ce programme-là qu'on retrouve ce montant-là?

M. Baril (Arthabaska): On va vous fournir une réponse, ce ne sera pas long.

M. Gauvin: Et ma question va aller jusqu'à ce que: Est-ce qu'on peut s'attendre que le budget d'aide aux municipalités pour l'entretien du réseau où les députés vous font des recommandations pour supporter les municipalités... Est-ce qu'il va être augmenté dans cette partie de budget là par rapport à l'année passée ou, du moins, il va être maintenu?

M. Baril (Arthabaska): Ce que je peux vous dire à cet effet-là, c'est: Les budgets que les députés avaient l'an passé, qu'ils me faisaient des recommandations... Je vais me permettre, parce que ça fait longtemps que nous sommes prêts, mon collègue et moi, à confirmer à chacun des députés de l'est et de l'ouest qu'ils auront les mêmes budgets que l'an passé. Si vous n'avez pas eu la confirmation, c'est parce que j'avais demandé... On s'était informé à savoir si on pouvait vous le confirmer avant que les crédits soient adoptés. Donc, je n'avais pas eu encore la réponse, c'est pour ça que vous n'avez pas eu votre information. Et, puisque vous me la demandez, j'espère qu'on n'aura pas de reproches de vous avoir confirmé une chose, que même si les crédits ne sont pas adoptés... Donc, vous pouvez vous attendre à avoir la même enveloppe. Chaque député peut s'attendre à avoir la même enveloppe qu'ils ont eue l'an passé. Et ça, je dois vous dire, c'est grâce à des démarches que mon collègue et moi avons faites auprès du ministre des Finances, auprès du président du Conseil du trésor pour maintenir le même niveau d'aide financière.

M. Gauvin: Mais est-ce que... Ma question était aussi à l'effet... Est-ce que c'est dans ce programme-là, cet élément de programme là, qu'on retrouve cette enveloppe-là?

M. Baril (Arthabaska): ...qu'on cherchait, là, puis mon collègue va vous répondre.

M. Gauvin: Et ma deuxième question sera à savoir qu'est-ce que... Parce que l'aide aux députés, je ne sais pas ce que ça comporte. L'aide aux programmes, où les députés peuvent suggérer au ministre de l'aide financière aux municipalités, ce n'est sûrement pas 65 millions dans son ensemble. Je veux savoir l'autre partie, qu'est-ce que ça comporte.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre d'État.

M. Ménard: Bon. Alors, l'aide qui est donnée aux municipalités à la suggestion des députés, le budget prévu pour cela est de 18 millions, donc la même chose que l'an dernier. Et vous le trouvez à l'aide au réseau municipal qui est...

M. Gauvin: Ce 18 millions, on le retrouve dans quel programme et quel élément de programme?

M. Ménard: ...vous simplifier aussi les choses, il est dans le cahier qu'on vous a remis. À la page quoi? Il est à la page 25.

(Consultation)

M. Gauvin: M. le ministre, l'aide au réseau municipal...

M. Ménard: 66,1 millions, là, ça fait partie... L'enveloppe de 18 millions fait partie de ce montant de 66 millions.

M. Gauvin: Non, bien. 65 en 2002-2003.

M. Ménard: Oui, mais ça, c'est parce qu'il faut tenir compte des avances qui sont faites. Comme vous savez, l'année du gouvernement n'est pas la même que celle des municipalités. Donc, l'objectif est de donner le même montant.

Une voix: Oui, on a donné un petit peu plus cette année.

M. Ménard: En fait, de donner à peu près le même montant à chaque année. Dans les années précédentes, le montant était de 125 millions en 1998-1999, 125 millions en 1999-2000, puis ça a tombé à 117,5 millions en 2000-2001 et à 117,5 millions en 2001-2002, donc l'année qui vient de se terminer. Mais ça va remonter à 124,9 millions dans l'année 2002-2003.

M. Gauvin: Bon, je reprends ma question: Le programme d'aide au réseau municipal où les députés font des recommandations au ministre se retrouve dans ce programme, à l'élément 3. Maintenant, le transfert aux municipalités...

Une voix: ...

M. Gauvin: Pardon?

M. Ménard: 3.1.

● (15 h 50) ●

M. Gauvin: 3.1. Bon. Le transfert aux municipalités, ce que le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, a confirmé l'an passé, une partie sur la fin de l'année fiscale 2000-2001, bon, cette partie-là se retrouve-tu aussi dans les 65 millions qu'on voit à Aide au réseau municipal? C'est juste question de faire ressortir dans quel programme le ministère des Transports supporte les municipalités. Vous avez un programme de transfert, on a un programme d'aide, et le ministère se garde aussi une enveloppe — le ministre ou le ministère — de quelle ampleur?

(Consultation)

M. Ménard: Oui. C'est 18 millions pour les députés, 7 millions pour les ministres.

M. Gauvin: Sept?

M. Ménard: Millions pour les ministres.

Une voix: Pas chacun.

M. Ménard: Non. J'ai dit: 7 millions pour les ministres. Ce n'est pas 18 millions pour chaque député non plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Comme ça, les notes que j'ai prises au début ne sont pas bonnes, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Alors, 18 millions pour les députés puis 7 millions pour les ministres. Alors, c'est... Il faut toujours diviser par le nombre de députés ou par le nombre des ministres.

M. Gauvin: Ça, c'est la réponse.

M. Ménard: Encore là, il faut diviser par le nombre de députés du milieu rural, parce que, dans les milieux urbains comme le mien, à Laval, il n'y en a pas.

M. Gauvin: M. le ministre, entre le 65 millions et les chiffres que vous venez de nous donner, est-ce qu'on retrouve aussi le transfert aux municipalités qui comporte... Je ne l'ai pas en termes de chiffres, mais qui doit comporter plusieurs millions aussi.

M. Ménard: Oui. Puis c'est 87,5 millions, mais parce qu'il y a eu des devancements pour porter la somme totale à 124,9 millions. Les devancements, c'est-à-dire ce qui est payé entre janvier et mars. Mais ce n'est pas la fin mars.

M. Gauvin: Est-ce que cette année aussi il y a eu des montants payés avant la fin fiscale?

Une voix: Oui.

M. Gauvin: Les municipalités ont reçu le... Ça répond à ma question pour ce qui est de la confirmation. Et monsieur...

Donc, M. le ministre, le programme d'aide, est-ce qu'on retrouve aussi dans ce même élément de programme, 3.1, l'aide à la conservation des infrastructures comme les ponts?

(Consultation)

M. Ménard: Oui. Et le montant pour l'année prochaine, ça va être 8 millions qui est prévu.

M. Gauvin: 8 millions.

M. Ménard: Et, soit dit en passant, la même chose que l'an dernier.

Crédits consacrés à l'aménagement de bandes cyclables le long des routes et à la Route verte

M. Gauvin: Et voilà. Bon. Je pense que, pour ce qui est de cet élément de programme, j'aimerais revenir... Peut-être sauter un peu du coq à l'âne, mais ça touche toujours les régions dites rurales ou en région. M. le ministre, quel est le budget qui est réservé — on essaie de le calculer, là — soit à la Route verte soit à la... On appelle ça l'aménagement des routes, de l'accotement... Quel terme on emploie, là? De la chaussée pour les pistes cyclables sur les voies, sur les routes appartenant au ministère des Transports. Je vous donne un exemple, la 132. Et ça me permet à ce moment-ci de vous dire que l'analyse qui est faite par plusieurs députés — et j'espère que c'est la même chose du côté ministériel — c'est qu'il y a des régions qui ont reçu le gros lot pour l'aménagement de pistes, de voies cyclables en bordure de routes du ministère par rapport à d'autres régions, et on compte vraiment que certaines régions vont pouvoir se récupérer cette année et dans les prochaines années pour qu'il y ait, je pense... qu'il y ait un investissement équitable par rapport à différentes régions.

On me dit que c'est basé sur la vocation touristique, que c'est priorisé par le fait que la vocation touristique de certaines régions a primé. Je dois vous dire que, pour ce qui est de la 132, qui part de Québec en direction de l'est... Je pense que M. le ministre délégué est au courant qu'il y a un effort appréciable qui a été reconnu l'an passé, qui a été fait sur la 132, mais les attentes sont très fortes pour se rendre un peu plus à l'est, et de la part d'abord des municipalités, de la part des organisations touristiques, des associations d'hôteliers.

Mais parlons aussi des cyclistes, des sportifs qui utilisent l'accotement. Est-ce qu'on est en mesure, dans le secteur que je viens de vous mentionner... Parce que nous savons tous que, de Québec vers l'est, l'été, à l'occasion des belles journées, c'est aussi une région très fréquentée par les cyclistes. Il y a des ministres du gouvernement du Québec qui... Ça nous a fait plaisir de les saluer à l'occasion, mais ils étaient obligés de cyclo, de pédaler sur la bande jaune qui est en bordure et ils ont probablement pu constater que cette région-là était en attente d'investissements importants pour se récupérer, comme je l'ai mentionné, par rapport à d'autres régions. Je ne suis pas ici pour dénigrer... c'est-à-dire pour essayer de faire l'appréciation de la pertinence ou de l'urgence d'avoir investi davantage dans d'autres régions que dans celle-là, je suis ici pour vous démontrer qu'il n'y a pas eu d'équité par rapport à certaines régions dites touristiques, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, tout en répondant à la question de notre collègue, est-ce qu'il y a possibilité, peut-être, de nous faire le portrait de l'évolution actuellement, où on en est rendu dans la Route verte?

M. Gauvin: ...facile pour le ministre, là, il va vous parler des investissements très importants. Dans certaines régions, on les reconnaît. Je voudrais — je ne veux pas éliminer votre question — que vous nous disiez qu'est-ce qui va être fait pour dans les régions où est-ce qu'il y a une attente très importante, dont celle que j'ai citée.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, j'apprécierais, une fois que vous aurez répondu à la question du député de Montmagny-L'Islet...

M. Baril (Arthabaska): ...le ministre n'est pas habitué d'escamoter des questions, hein? Bon, ça fait qu'on a pas peur de dire ce que nous avons fait, parce que le projet de la Route verte, c'est un excellent programme, c'est un programme, lequel je suis très fier, parce que c'est une des mes premières... Je dirais une de mes premières demandes que j'avais faites comme ministre délégué aux Transports au ministre des Finances à l'époque, d'accorder un budget particulier pour le développement de la Route verte qui... Lorsqu'elle sera complétée, il y aura 4 277 km. Actuellement, il y en a 2 846. Ça veut dire qu'elle est complétée à 67 %, hein? Il en reste 1 431 km à faire.

Au niveau de l'accotement — c'est la question du député de Montmagny-L'Islet — au niveau de l'accotement, on a 804 km actuellement. Ce qui fait partie du tronçon de la Route verte, il y a 804 km qui sont faits. Ça veut dire 51 % de ce qu'il y a à faire, il reste 777 km.

Pour ce qui est dans le comté du député, je dois vous dire que, contrairement à ce que le député dit, qu'il y a des régions... on va dire des régions qui ont été négligées, je vais le reprendre, parce que ce n'est pas volontaire. Le ministre n'a pas choisi une région ou une autre, c'est parce que, à des endroits — puis le député est très sensible à ça — à des endroits sur la 132, dans son coin, on ne pouvait pas asphalté l'accotement pour faire, établir la Route verte parce qu'on n'avait pas assez d'espace. À certains endroits, il a fallu acquérir un peu de terrain pour la faire. Ça fait que ça, là, le député, depuis le temps qu'il est ici, il est au courant de la procédure que ça prend pour venir à acquérir un espace de terrain. Donc, ce n'est pas volontaire. L'an passé, il y a quand même un bon bout qui a été fait dans son comté. Cette année, nous allons également compléter jusqu'à L'Islet, pour un investissement de 300 000 \$ pour l'année qui vient. Il va rester, on me dit, 10 à 15 km — ça peut être 12 ou ça peut être 13 — pour finir de la compléter dans la région Chaudière-Appalaches.

● (16 heures) ●

Ce que cette année nous avons convenu, mon collègue et moi, c'est de voir à ce que nous puissions intervenir sur des endroits où on peut réunir des bouts de Route verte qui sont déjà là, mais qui ne sont pas complétés, je veux dire, qui ne sont pas réunis par le réseau complet. Donc, l'an passé — je vous dis de mémoire — le ministère a investi aux environs de 11 millions de dollars, je crois, sur ce qu'on appelle... sur des sites désignés, l'accotement entre autres. Au niveau des sites propres, là, c'est ça, c'est surtout sur les voies de chemin de fer désaffectées, c'est un programme qui est de 4 millions. Et, la semaine dernière, j'ai... pas la semaine dernière, c'est-à-dire hier ou avant-hier, j'ai signé des lettres pour confirmer aux maires ou aux directeurs de corporations que tel projet, leurs projets qui nous ont été présentés, est accepté et financé jusqu'à concurrence de 25 %, et j'en avais pour un peu plus de, je vous le dis à peu près, là, 3,2 millions à peu près. Il reste environ 700 000 à 800 000 \$ dans le cadre du programme de la Route verte comme tel tandis que,

quand on asphalté ou on pave des accotements, c'est dans le cadre de la politique du vélo. Et là c'est là que le budget, l'an passé, de mémoire, était aux environs de 11 millions.

Mais je tiens vraiment à spécifier que ce n'est pas nécessairement parce qu'on a voulu négliger une région au détriment d'une autre. On est allés vraiment où nous pouvions effectuer des travaux. Et, en plus, quand on pave l'accotement, autant que possible, il faut essayer de voir à repaver la route au complet, parce qu'il est difficile de paver juste... Je ne sais pas, c'est à peu près... Je vais le dire en pieds, un mètre et demi, 5 pi de large, je pense, qu'on asphalté l'accotement. Et, si on pave l'accotement en neuf puis que la route à côté est un peu... le pavé est un peu, je vais dire comme les jeunes, passé date, hein, ça va moins bien ou c'est moins acceptable. Je vois que mon collègue veut compléter, là.

M. Ménard: Oui, en fait, aux explications déjà très complètes qui sont données par mon collègue, je voudrais simplement rajouter ceci. C'est que nécessairement c'est vrai que c'est irrégulier par région, par année, parce que ça dépend d'un certain nombre de facteurs. La politique du ministère, c'est: Chaque fois que l'on resurface, qu'on fait, d'une route... chaque fois qu'on resurface une route, dès que c'est possible, on agrandit l'accotement d'un mètre et demi de chaque côté pour qu'il serve de bande cyclable, sauf évidemment si c'est impossible, soit parce que la route passe trop près d'un mur, ou parfois j'ai remarqué qu'il y a des... les canaux de drainage sont trop près, ou encore dans des routes secondaires, c'est-à-dire celles où il y a moins de 5 000 véhicules par jour. Mais, sauf ces exceptions, c'est une politique du ministère, chaque fois que l'on resurface une route, de compléter l'accotement pour la bicyclette, ce qui donne à peu près entre 500 et 600 km par année d'ajout au réseau cyclable, qui n'est pas un site propre, là, mais qui est bien apprécié par les cyclistes. Ce qui donne à peu près 500 à 600 km par année sur l'ensemble du Québec.

M. Gauvin: M. le ministre, ma question...

M. Ménard: Ah oui! L'objectif aussi, c'est de terminer la Route verte pour 2005. Et, avec ce qu'on veut faire cette année, on l'aurait complétée à 75 %.

Le Président (M. Pinard): À soixante et...

M. Ménard: À 75 %.

Le Président (M. Pinard): 75 %. M. le député.

M. Gauvin: Ça, c'est un élément intéressant, mais ma question, en fait... Ma question était à l'effet que le ministère des Transports, le gouvernement du Québec via le ministère des Transports... M. le ministre, vous avez annoncé l'accélération de certains travaux. Ma question est à l'effet: Il n'y aurait pas lieu d'accélérer aussi certains travaux — en reprenant ma question — dans les secteurs touristiques reconnus? Je pense que... Il y a des travaux qui ont été faits l'année passée dans le comté de Montmagny-L'Islet, qui est mon comté, mais je parle pour plusieurs autres régions où on n'a fait que l'accotement, et ça a été bien réussi. Il

y a des gens du ministère ici qui sont en mesure d'en témoigner. Il a été investi plusieurs milliers de dollars pour ne refaire que l'accotement dans le secteur Montmagny, Cap-Saint-Ignace en direction de L'Islet, ça a été très bien réussi, et la chaussée n'a pas nécessairement été refaite pour autant. Je pense que, probablement, elle était considérée en très bonne condition, je le reconnais.

Mais, je vous rappelle, le ministère, les gens du ministère qui sont ici, là, ils ont une très bonne expérience puis ils peuvent vous dire que... Ne donnons pas comme réponse qu'on devrait plutôt attendre de refaire la chaussée pour faire l'accotement. Essayons de garder un réseau qui se continue, puis évitons aussi de dire: On ne peut pas faire ce tronçon-là parce qu'il y a un pont qui va nuire à la piste cyclable ou à l'accotement cyclable pour une partie d'un pont. Bien, on va prendre l'expression connue, là: Passons le pont, puis continuons de l'autre bord, puis essayons de trouver un moyen, dans ce secteur-là, pour rendre cyclable ce tronçon-là. Ça va répondre aux attentes, et là je pense que le ministère des Transports va démontrer une bonne foi pour doter cette région-là de pistes cyclables ou d'accotements cyclables.

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

M. Ménard: Oui, ce n'est pas ça qu'on voulait dire, qu'il faut attendre de refaire la route. Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a une des politiques du ministère qui est, lorsqu'on refait la surface d'une route, d'en profiter pour presque automatiquement agrandir les accotements d'un mètre et demi de chaque côté pour en faire une piste cyclable. Mais, en plus de cela, nous intervenons dans bien des régions. Je ne sais pas si on peut m'en nommer certaines, des régions? Je connais bien votre région pour l'avoir faite à bicyclette, je pense, lors du Grand Tour cycliste, il y a trois ans, et...

M. Gauvin: Les gens vous ont vu passer, M. le ministre.

M. Ménard: Bien oui, et c'est une des plus belles. D'ailleurs, c'est pour ça que j'y suis retourné, j'ai trouvé ça tellement beau que j'y suis retourné dans d'autres. Mais c'est vraiment un des plus beaux coins du Québec. On a l'habitude de dire que c'est Charlevoix, de l'autre côté, mais ça a un charme tout à fait différent du côté sud du Saint-Laurent. Mais je pense, effectivement, qu'il y a des programmes pour intervenir dans des régions touristiques. Est-ce qu'on en a des exemples?

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, ici, là, regardez ici, il y en a une liste, là.

M. Ménard: Ah bon! O.K.

M. Baril (Arthabaska): Dans les lettres que je vous dis que j'ai signées...

M. Ménard: Peut-être que vous pouvez la produire.

M. Baril (Arthabaska): Oui, une copie, ça ne me fait rien, moi. Dans les lettres que j'ai signées hier,

là, bon, ici, il y a des tronçons à L'Isle-Verte, Saint-Georges-de-Cacouna, paroisse et village, Rivière-du-Loup, Notre-Dame-du-Portage. Bon. Là, il y a une aide financière de 233 875, ce qui représente 25 % des coûts, hein, parce que ça, le programme de la Route verte, c'est 25 % des coûts. Un autre, ici, dans la MRC de Rimouski-Neigette, là, Rimouski et Bic ont — j'arrondis les chiffres, là — 195 000 \$. Il y en a un autre ici, à Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Éloi, MRC des Basques, c'est dans votre coin, ça? — bien, c'est plus loin, là, mais c'est dans le Bas-Saint-Laurent — c'est un autre 260 000 \$ ici, là. Il y en a un autre ici, la MRC de Kamouraska, à La Pocatière, Sainte-Anne-de-La Pocatière, 130 000 \$. Un autre ici, 10 000 \$, Berthier-sur-Mer. 38 000 \$, ici, Montmagny, voyez-vous? Donc, je peux la déposer, là, cette liste-là, moi, je n'ai pas rien à cacher.

Document déposé

Et en plus de ça, je vous le dis, dans votre comté, cette année, en accotements, on a investi plus ou moins 300 000 \$. Donc, vous savez, je pense qu'on a démontré une volonté de compléter la Route verte. Comme mon collègue l'a dit, en 2005, c'est un objectif. En 2005, elle serait terminée, et on peut vous dire qu'on a la volonté de la terminer d'ici 2005. Donc, on ne peut pas... Je ne pense pas qu'on ne peut pas reprocher... Quand on dit qu'on prend 11 à 12 millions uniquement pour investir dans le cadre de la Politique du vélo, pour paver les accotements, il me semble que c'est un effort considérable que le gouvernement fait, dans un nouveau programme qui n'existait pas avant, et que c'est une volonté du gouvernement du Québec de se faire un genre de route ou de véloroute nationale gratuite à travers le Québec.

M. Gauvin: M. le ministre, d'entrée de jeu...

M. Ménard: ...M. le député. J'ai en main une publication intitulée *La Route verte: état d'avancement au 31 octobre 2001*. Ce n'est certainement pas pour s'affronter, au contraire, c'est pour vous éclairer. Je pense que vous aimeriez peut-être que nous le produisions. Et j'attirerais votre attention sur la route 7, où nous avons le sommaire par région: Avancement au 31 octobre 2001. Alors, vous avez le total des kilomètres, qui devrait être de 4 277, ce qui est balisé, ce qui est existant, ce qui est en développement et ce qui est projeté. Et il ne reste plus que 165 km projetés, sur 4 277, mais il y en a 1 265 qui sont en développement. Et vous verrez que ça représente des investissements de 56 840 000 \$. Alors, je pense que c'est... De toute façon, c'est une...

M. Gauvin: Est-ce qu'il a été publié, ce document-là? C'est possible que les députés l'aient?

M. Ménard: Oui.

Le Président (M. Pinard): C'est possible, M. le ministre, que chacun des membres de la commission en reçoive une copie?

M. Ménard: Oui.

Une voix: On va déposer une copie...

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup.

M. Ménard: Je suis intéressé d'en avoir une moi aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Alors, sur l'île de Laval...

M. Ménard: Mais, moi, c'est, si possible, sur un cédérom.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (16 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous remercie. Le document sera déposé. M. le député.

**Ventilation des crédits
du Programme d'accélération
des investissements publics**

M. Gauvin: M. le Président, pour revenir dans un autre dossier que j'ai abordé brièvement tantôt, là, vous retrouvez, à la page 23, Programme d'accélération des investissements publics. Bon. Programme régulier, puis Programme d'accélération, 400 millions. Est-ce que je lis bien? Page 23 du grand cahier, là. Si vous voulez m'expliquer qu'est-ce que comporte le 400 millions de Programme d'accélération. Est-ce que c'est pour l'année 2002-2003? Est-ce que c'est sur deux ans, trois ans, quatre ans, cinq ans? Ça n'a pas le même impact.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre d'État.

M. Ménard: Alors, vous constatez tout de suite qu'il n'y a pas d'équivalent en 2001-2002 pour ce 400 millions. C'est donc véritablement 400 millions qui a été rajouté par Mme la ministre des Finances comme Programme d'accélération des investissements publics dans le programme AGIR. Et je peux vous dire que c'est 400 millions de toutes sortes... c'est parfois du pavage, des structures...

(Consultation)

M. Gauvin: M. le ministre, je comprends, là, mais comment nous pouvons, nous, les députés de l'Assemblée nationale, vérifier de quelle façon le ministre ou le ministère des Transports va l'appliquer? Est-ce que c'est sur l'année 2002-2003?

M. Ménard: Oui, alors...

M. Gauvin: L'année 2002-2003. Vous avez la discrétion de partager, au niveau des éléments de programme ou des travaux, soit pour le renforcement des routes dites prioritaires — je ne sais pas quel terme vous avez employé à la dernière session, là — ou s'il y a

différents tronçons de route qui sont déjà identifiés ou si c'est pour les grands axes routiers comme les autoroutes. Là, ça n'a pas le même impact en milieu rural, en région. Si vous me dites que ce 400 millions là est réservé pour les grandes structures, il faudrait être en mesure de répondre de ça.

M. Ménard: Essentiellement, c'est très diversifié. Ça concerne les quatre grands axes de l'action du ministère: l'amélioration des routes, le développement, la conservation des structures puis la conservation des chaussées. Ce sont des programmes d'ailleurs qui seront annoncés à travers le Québec, qui vont être généralement annoncés, les travaux, et qui vont être affichés à travers le Québec cet été. Vous devriez en voir beaucoup partout.

M. Gauvin: Ça veut dire que, si on reprend les budgets qui ont été disponibles l'année...

M. Ménard: ...

M. Gauvin: Pardon?

M. Ménard: ...cas, il s'agit de devancer des travaux qui ont été déjà planifiés d'avance.

M. Gauvin: Si on prend le budget du ministère, de l'année passée, pour l'amélioration, le renforcement et la construction de certains réseaux, on ajoute cette année 400 millions et on va pouvoir facilement faire la démonstration à la fin de l'année.

M. Ménard: Exactement. Oui. Vous le voyez très bien dans le livre, d'ailleurs. C'est ça. Alors, l'an dernier, pour la totalité du fonds, on avait 883 millions, tandis que, cette année, nous allons avoir 1 390 200 000. Et ça, je vous signale que c'est pratiquement ce que nous recevons de la taxe sur l'essence.

M. Gauvin: ...

M. Ménard: Oui. L'autre avantage du Fonds, qui est le Fonds pour la conservation et l'amélioration du réseau routier, le FCARR, là, l'autre avantage, c'est qu'on n'est pas obligés d'attendre que les fonds soient votés avant de demander des subventions. Donc, on peut... des subventions, je m'excuse, pas des subventions, des soumissions. Parce que les fonds sont des crédits que nous accorde le ministre des Finances ou des avances que nous accorde le ministre des Finances, au fond, et qui seront évidemment comblés, nous l'espérons, par les crédits qui vont être votés par l'Assemblée nationale. Mais ça nous a permis cette année, pour la première fois, de faire des appels de soumissions en février, n'est-ce pas, je crois.

(Consultation)

M. Ménard: On a même commencé en décembre, de façon à ce que, actuellement, il y a déjà des... Oui, il y a déjà des appels d'offres pour plus de 800 millions, mais il y a déjà des travaux qui ont commencé.

**Mode de fonctionnement
du Fonds de conservation et
d'amélioration du réseau routier**

M. Gauvin: Bon. Toujours à la même page 23, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau... En parlant du Fonds, êtes-vous en mesure de nous expliquer le Fonds? Le gouvernement verse au Fonds pour vous aider à faire des travaux, mais le ministère fait aussi des emprunts pour financer le Fonds. De quel ordre? Au moment où on se parle, ça fait au-delà... la loi l'a permis depuis trois ou quatre ans. Je devrais dire, dans mes termes à moi, le niveau d'endettement du Fonds ou les dus.

M. Ménard: Oui, on peut vous donner ça.

(Consultation)

M. Ménard: Bon. Comme beaucoup de ces travaux sont capitalisés conformément d'ailleurs aux règles comptables généralement reconnues au Canada et approuvées par le Vérificateur général, maintenant la Vérificatrice générale, ces emprunts sont tous faits par le ministère des Finances qui nous avance l'argent au fur et à mesure des travaux. Et la dette à long terme, vous la trouvez... La dette à long terme, en 2001-2002, était de 2 382 600 000 \$ et, à la fin de 2002-2003, il est prévu qu'elle serait de 3 522 100 000 \$.

M. Gauvin: M. le ministre, dans la même page, on retrouve Intérêts à long terme, 170, est-ce qu'on doit lire millions?

M. Ménard: Oui, 170 millions.

M. Gauvin: Intérêts à long terme pour financer le Fonds?

M. Ménard: Oui.

M. Gauvin: Donc, je comprends qu'on capitalise, là, mais on est en train, comme l'expression connue, d'endetter nos jeunes pour faire nos routes.

M. Ménard: Bien, je veux dire, comme les gens généralement s'endettent pour construire une maison, une route, on va l'utiliser pendant 25 ou 30 ans. Alors, il est normal que nous la capitalisons, c'est-à-dire que nous la considérons comme... que nous empruntons pour la construire et nous la payions pendant que nous l'utilisons. Maintenant, nous, l'équipe, nous sommes très conservateurs dans la durée sur laquelle nous calculons les remboursements qui doivent être faits pour les routes que nous construisons. Généralement, la durée de route réelle sera beaucoup plus longue que le temps sur lequel l'emprunt est capitalisé.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Nicolet-Yamaska.

Entretien de la Route verte

M. Morin: Merci, M. le Président. Moi, j'aurais peut-être une petite question courte à propos de la Route

verte, pour faire suite aux questions qu'on a demandées tantôt, au niveau de l'entretien des routes, de la Route verte.

M. Ménard: Je peux répondre tout de suite, elle peut servir aussi aux patins alignés.

• (16 h 20) •

M. Morin: C'est ce que j'allais dire. Vous m'enlevez presque les paroles de la bouche. Je suis un amateur de patin à roues alignées, justement. Puis quand on fait, exemple... qu'on pose l'asphalte sur les anciennes voies ferrées, bon, au bout d'un certain temps, d'un an ou deux ou trois, l'asphalte se fissure. Qui fait l'entretien? Comment ça fonctionne? Qui est chargé de faire l'entretien? Et il en est peut-être de même aussi pour la Route verte quand c'est sur des routes où la municipalité a la responsabilité, quand c'est toujours la Route verte. Comment ça fonctionne au niveau de l'entretien? M. le ministre délégué est voisin de mon comté. C'est un bon ami.

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

M. Baril (Arthabaska): Un bon ami. D'abord, soyez assuré que je ne patinerai pas pour la réponse, même si je ne fais pas de patin à roulettes, à roues alignées.

D'abord, tout ce qui comprend la Route verte sur notre réseau, à nous, c'est le ministère des Transports qui l'entretient pleinement. C'est sur notre charge. Maintenant, pour ce qui est de la Route verte sur les réseaux municipaux ou en sites propres qu'on appelle, sur les anciennes voies ferrées en particulier, l'an passé nous avons mis en place un programme d'entretien au coût de 2 millions pour le ministère des Transports, un investissement de 2 millions. On paie à 50 % les coûts d'entretien de la Route verte.

Ce qu'on inclut dans l'entretien de la Route verte, bien entendu, c'est tout ce qui touche... Quand on parle d'entretien, c'est autant l'entretien des fossés, l'entretien paysager, la surveillance au niveau de la sécurité, l'administration de la Route verte qui touche justement tout ce qui concerne l'entretien.

Donc, on évalue les coûts à 2 000 \$ du kilomètre. C'est pour ça qu'on paie 50 % des coûts. On paie 1 000 \$ du kilomètre. C'est un programme à adhésion volontaire, mais à la condition... c'est que la Route verte, maintenant, on ne vend plus de vignette obligatoire. On sait que la vignette obligatoire, même si elle était seulement que de 10 \$, elle était contestée par beaucoup de cyclistes.

Vous allez prendre chez nous, à Victoriaville, parce que je connais bien le coin, la Route verte traverse Victoriaville d'un bout à l'autre. C'est la ville de Victoriaville qui avait asphalté la Route verte, et les gens de Victoriaville... ce qui circule sur le réseau cyclable de la ville de Victoriaville empruntait bien entendu des bouts de la Route verte. Et là il arrivait souvent, trop souvent un vendeur de vignettes puis là il disait: Tu es sur la Route verte. Donne-moi mon 10 \$. Puis même il y a des fois qu'il s'est offert des tapes un peu... parce que les gens ne voulaient pas payer le 10 \$. Ils disaient: Je ne suis pas sur la Route verte, moi. Je suis sur le circuit, sur le réseau de la ville de

Victoriaville. Je n'ai pas d'affaire à payer ça. Donc, ça créait des problèmes chez nous, mais ailleurs également.

C'est pour ça qu'on a mis en place ce programme d'aide, et, je vais vous dire, à ma grande satisfaction... Au début, ça a créé du mécontentement parce que là on disait: Bien là on ne vendra plus la vignette. Comment est-ce qu'on va faire pour vivre? Et ce qu'il faut dire, tous les états financiers que nous avons pris connaissance, ça coûtait aux administrateurs, aux corporations en moyenne 40 à 45 % de coûts pour la vendre, cette crime de vignette là. Ça fait que, si tu allais te chercher 10 000 \$ pour la vente de vignettes, tu n'avais seulement qu'un 5 000 \$. Mais, quand on nous expliquait qu'ils allaient perdre, qu'ils allaient chercher 10 000 puis là qu'ils ne recevraient rien que 5 000 par le biais du programme, ils perdent 5 000.

Donc, en analysant les bilans, ils n'auront pas à vendre cette vignette-là, ils n'auront pas à supporter le coût de la vente de la vignette. Et, en plus, l'objectif du gouvernement, c'est de faire un circuit unique au monde, je vais vous dire, qui traverse le Québec partout, qui réunit l'ensemble des régions du Québec par un sentier, un réseau cyclable bien entretenu et complètement gratuit.

Et, en terminant, on me demandait des chiffres tout à l'heure. À ma grande satisfaction, il n'y a seulement que cinq municipalités maintenant, à l'heure où on se parle, qui ont refusé d'adhérer au programme. Donc, ça répond, je vais oser dire, au moins — on va lancer un chiffre — à 85, 90 % que les municipalités, les corporations ont accepté de participer à ce programme et d'arrêter de vendre la fameuse vignette obligatoire.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre, M. le député de Salaberry-Soulanges.

Bilan de l'application des dispositions de la Loi sur le transport par taxi

M. Deslières: Merci, M. le Président, M. le ministre des Transports, je vais vous amener faire un bout de chemin, puis on va le faire en taxi. Je voudrais vous parler concernant l'industrie du taxi.

En juin 2001, l'Assemblée nationale adoptait la fameuse Loi sur le transport par taxi après que le gouvernement, avec conviction et détermination, eut entrepris une multitude de travaux au cours des années 2000-2001. Je pense au livre vert qui a été... aux consultations pour le livre vert. Je comprends les différents comités, les différentes personnes qui ont été mises en état de consultation, d'information. On pense aux 70 ou 75 mémoires qui avaient été déposés lors de la commission parlementaire. Je pense qu'il y a 60 groupes ou personnes qui sont venus déposer.

La question était sur tout le territoire qui intéressait différents groupes, les chauffeurs, les propriétaires, mais différents groupes dont la question de transport les concernait. Et, en juin 2001, comme je viens de le dire, l'Assemblée nationale adoptait cette fameuse loi qui donnait un signal très clair aux hommes et aux femmes qui travaillent, jour après jour, semaine après semaine, parfois 60, 70 heures, pour gagner leur vie. Le gouvernement leur avait dit: Écoutez, on va moderniser cette industrie. Ça faisait, je pense, de

mémoire, deux ou trois décennies qu'un gouvernement avait touché à cette industrie-là. Alors, il y avait 17 000 ou 18 000 chauffeurs propriétaires compris là-dedans, qui gagnaient leur vie. Le gouvernement a entrepris, encore une fois, tous ces travaux-là, il a rempli son engagement.

Maintenant, je sais qu'on est à la phase de mise en oeuvre, de mise en place du contenu de cette loi, et j'aimerais profiter de l'occasion, M. le ministre, pour que vous puissiez faire le point sur la mise en place du contenu de cette loi et des règlements qui accompagnent naturellement cette loi. Je pense, en outre, au comité consultatif, au forum consultatif, à l'association professionnelle et à tous les éléments contenus sur le plan fiscal, sur le plan des programmes qui accompagnaient cette loi, et je sais qu'elle est attendue, puisque, je vais être très transparent, j'ai participé de très près à toute cette réforme bien accueillie, bien attendue. Et là les gens sont en attente encore d'un processus. Je sais qu'il y a des choses qui se font, mais j'aimerais profiter de l'occasion pour vous permettre de faire le point et de regarder l'échéancier pour compléter l'ensemble de notre travail.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre des Transports.

M. Ménard: Alors, je vous remercie, M. le député. Je dois dire que l'application de la loi avance à peu près selon les échéanciers prévus. Ça va bien, mais nécessairement que ça prend un certain temps. Je pense que, dans l'histoire des conflits du Québec, souvent il y a eu des conflits très importants dans le domaine du taxi. C'est un domaine qui est très difficile à régler. Personnellement, quand j'ai commencé à me familiariser avec, je pense que l'une des grandes raisons, c'est que les permis de taxi qui sont transférables prennent de très, très grandes valeurs. Dans certaines municipalités, on parle jusqu'à 100 000 \$, alors que, parfois, la municipalité d'à côté, c'est 30 000 \$. Donc, c'est un investissement important pour des travailleurs qui, après tout, gagnent leur vie assez péniblement. Ils doivent nécessairement emprunter pour payer des permis de cet ordre-là. Et, pour certains qui ont travaillé toute leur vie, bien, ça constitue un peu leurs rentes. Alors, on ne peut pas rayer les permis transférables du jour au lendemain. En fait, c'est à peu près difficile de le faire, j'ai l'impression, de notre vivant. Mais l'on peut quand même bâtir pour l'avenir, et, là-dessus, je trouve que mon prédécesseur — puisqu'il n'est pas ici, je peux le dire encore plus aisément — a fait un travail assez extraordinaire, un travail qui est tout en délicatesse et en compréhension du milieu, en accord avec le milieu.

Mais, voici, une fois que la loi est passée, il fallait d'abord... Les premiers articles qui devaient être mis en vigueur et qui l'ont été prévoient d'abord la liquidation des ligues de taxis pour leur remplacement éventuel par la formation d'une seule association professionnelle des chauffeurs de taxi. Alors, la liquidation des ligues est en bonne voie et se terminera bientôt. Quant à la formation de l'association professionnelle, elle est aussi en bonne voie. Il y a trois mandataires. Le président qui a été nommé est M. Raymond Désilets, ancien sous-ministre du Travail. Et déjà au-delà de

3 300 chauffeurs ont versé leur cotisation. Les premières élections sont prévues en juin prochain à l'échelle du Québec. C'est à ce moment-là que nous pourrions commencer à mettre en vigueur d'autres dispositions très importantes qui vont nous permettre de déterminer les agglomérations de taxis, une opération très délicate, parce que, comme je le rappelle, il y a là des permis transférables qui ont des valeurs très inégales. Alors, il faut être très justes, très équitables à l'égard des gens qui ont investi ces montants importants. Et nous devons évidemment consulter cette association professionnelle... je dis « nous », mais, en fait, c'est la Commission de transport du Québec qui déterminera les agglomérations, même si elles devront ensuite être approuvées par décret du Conseil des ministres.

● (16 h 30) ●

Et donc, jusqu'à date, ce comité consultatif a eu deux réunions jusqu'ici. Ah oui! il y a eu la formation, pardon, du Comité consultatif des propriétaires de permis de taxi. Là, ça a été un peu plus vite, il y en a nécessairement moins que les chauffeurs; il est déjà en place depuis le 9 janvier 2002. Je peux vous nommer le nom des membres: M. Marc Gauthier, de Hull-Gatineau; M. Raymond Guay, de Québec; M. Jean Kheir ou Kheir, K-h-e-i-r, de Montréal; M. Michel Lévesque, de Longueuil; M. Réal Vignola, de Rimouski, et eux ont déjà eu leur réunion.

On est en train de former aussi les intervenants de l'industrie du taxi. Le président a été nommé le 5 décembre 2001; il s'agit de M. François Dumais. Et il commencera ses travaux — le forum — dès qu'on connaîtra le représentant choisi par l'Association professionnelle des chauffeurs, et cela se fera évidemment après le résultat des élections qui doivent se tenir en juin.

Maintenant, le règlement... À ce moment-là, on pourra aussi mettre en vigueur le règlement sur le transport par taxi. Il est prêt; au fond, il attend, encore là, toujours les élections à l'Association professionnelle pour qu'on puisse les consulter mais il a été élaboré en collaboration avec la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, le Bureau du taxi de la ville de Montréal. Or, on prévoit donc son adoption en juin.

Cependant, il est important de rappeler certaines mesures fiscales qui, elles, sont déjà en vigueur; ça, je suis convaincu. Par exemple, le crédit d'impôt de 500 \$ pour 19 000 chauffeurs, cette année. Auparavant, cette mesure visait seulement que 7 817 propriétaires. Donc, ce geste devrait les aider à moderniser un peu la flotte des taxis. Il y a également un crédit de 500 \$ qui est donné pour tout véhicule taxi de moins de cinq ans. Cette mesure est d'une durée de cinq ans, parce que nous voulons éventuellement en arriver à une vie utile, je pense, des taxis de 10 ans, maximum 10 ans.

Maintenant, il y a aussi ce qui est en vigueur et qui commence à être assez populaire: le programme de subvention à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, ce qu'on appelle le transport adapté. Il y a déjà 65 véhicules, pour l'année financière de 2001-2002, qui s'en sont prévalus. De mémoire, cette subvention va jusqu'à un maximum de 19 000 \$. Je pense qu'on devrait atteindre le nombre de 350 d'ici cinq ans.

Je sais que c'est un programme qui soulève beaucoup d'intérêt chez certains, mais il y a beaucoup de chauffeurs de taxi qui n'ont jamais vraiment été intéressés à faire du transport adapté. Alors, ça va permettre l'entrée sur le marché dès que le règlement va être adopté en juin et que la Commission des transports du Québec pourra émettre les premiers permis non transférables et les permis à date fixe, c'est-à-dire pour des périodes pas plus de cinq ans. Nous savons qu'il y a une large part du marché qui est intéressée à faire du transport adapté. Cela, je pense, devrait avoir des effets importants à la fois sur la qualité de ce transport et sur les coûts qui sont actuellement encourus par les différents organismes de santé.

Ensuite, il y a un nouveau cours qui est élaboré pour la formation des chauffeurs. Il est destiné, oui, aux chauffeurs pour justement le transport adapté. Il a été élaboré en collaboration avec la Société de transport, les représentants de l'industrie du taxi, les usagers, l'OPHQ et les centres de formation. La même firme a été retenue pour l'élaboration d'un cours de formation pour tous les nouveaux chauffeurs, un cours qui devrait durer une cinquantaine d'heures. Et je remarque que dans ce cours il y aura toujours au moins cinq heures qui seront confiées au transport adapté.

Alors, je pense que tout le travail technique est fait pour que la Commission des transports du Québec commence à émettre les premiers permis. Comme vous le savez, il y a, de mémoire, trois types de permis. Il y a le permis ordinaire des taxis, le permis de limousine, le permis de grandes limousines et le permis de transport adapté. En fait donc, ça en fait quatre, quatre sortes. Et les nouveaux permis qui seront émis, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, ne seront pas transférables. Donc, il n'y aura que le prix du permis à payer, le prix qui revient au gouvernement. Mais tous les permis qui sont transférables vont demeurer en vigueur, de façon justement, comme j'ai dit, à ne pas radier les investissements qui ont été faits et qui représentent, pour ceux qui les ont faits, de nombreuses heures de travail pour ne pas dire parfois quelques années de travail, n'est-ce pas?

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

M. Deslières: Fondamentalement, M. le ministre, ce que je retiens, là, c'est que le mois de juin, c'est un mois butoir, là; c'est le mois-clé. Dans le fond, ce que vous répondez à tous ceux qui sont en attente du déploiement complet, l'accélération et l'adoption du règlement et la mise en place des différentes structures, il y a une date importante: c'est l'élection, bien sûr, à l'association professionnelle. Mais là on est en accéléré pour compléter l'ensemble des travaux, la mise en place de cette loi et de ses règlements.

M. Ménard: C'est exact. Et vous avez aussi compris que ce qui a causé le délai — mais qui était prévu, n'est-ce pas? — ce qui a causé le délai, c'est de passer des ligues de taxis à l'association professionnelle, et l'association professionnelle, on espère qu'elle comptera, à un moment donné, quelque chose comme 16 000 membres parce qu'on estime à peu près à

16 000 chauffeurs de taxi actifs sur le marché. On croit qu'il y a... Je pense qu'il y a 19 000 permis de taxi dans l'ensemble du Québec, mais il y a beaucoup de gens là-dedans qui le gardent comme une sécurité: Quand la construction va moins bien, bien, ils font du taxi et puis quand la construction va bien — puis Dieu sait qu'elle va bien de ces temps-ci — bien, ils ne font pas de taxi. Ha, ha, ha!

M. Deslières: Pouvez-vous aller dans les détails, M. le ministre? Puis, M. le Président... M. le ministre, est-ce que l'installation de l'association, est-ce qu'ils ont reçu les budgets nécessaires, les crédits nécessaires pour s'organiser et s'installer, là? Je ne veux pas rentrer dans les détails, là. Disons, l'aide technique, l'aide financière, les ressources humaines...

M. Ménard: Oui. On fournit les locaux à l'association, on paie pour le moment tous leurs frais d'impression et les frais du personnel, les secrétaires et le nécessaire à la constitution de l'association professionnelle.

M. Deslières: M. le Président, vous me permettez de changer de sujet?

Le Président (M. Pinard): Allez-y.

Participation du fédéral au financement des travaux de l'autoroute 30

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, on a échangé, lors d'un des moments de ces études de crédits, je pense, il y a une semaine ou deux, concernant les grands axes routiers, les grands projets de développement.

Bien sûr, vous me voyez venir, je pense à l'autoroute 30. On sait que c'est un projet majeur, un des cinq projets majeurs. On a eu la chance de rencontrer les gens du Comité pour l'autoroute 30 cette semaine, au début de la semaine. M. le ministre, on sait que c'est un projet public-privé, public des deux ordres de gouvernement, du gouvernement national des Québécois et du gouvernement fédéral. On sait qu'il y a eu beaucoup de paroles d'échangées. De notre côté, du côté québécois, nous avons entrepris des travaux préparatoires, nous avons mis de l'argent. En janvier dernier, le ministre d'alors annonçait 10 millions de dollars pour l'ensemble des travaux préparatoires: l'acquisition, le processus d'expropriation, etc.

• (16 h 40) •

Durant tout ce temps-là, nous avons soumis, le gouvernement du Québec, le ministre des Transports a soumis une proposition au gouvernement fédéral, 50-50, avec participation du privé et le privé sur équité à 50-50. À part le blablabla du fédéral depuis ce temps-là, à part les bons mots, à part la foi, est-ce que les oeuvres du fédéral vont arriver, un jour? Est-ce que le fédéral, qui dit un peu partout au Québec: Oui, on est prêts, on est prêts... 100 millions là, 200 millions là, la 185, la 175, la 30, la 35, la 50... On n'a pas eu encore un sou de dégagé du fédéral. Est-ce que... Et je sais que vous avez rencontré votre homologue, M. Collenette, il y a un mois. Il y a eu un comité technique de frais. Est-ce que

le comité technique devait faire rapport ou doit faire rapport d'ici les prochaines semaines? Est-ce que finalement le gouvernement va apporter les oeuvres avec la foi? Et quand peut-on espérer que ces oeuvres-là vont arriver avec la foi?

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

M. Ménard: J'espère sincèrement que c'est prochainement, parce qu'on s'aperçoit qu'au fédéral aussi les joueurs changent. Alors qu'on commence à négocier avec le ministre des Transports, on s'aperçoit bien des limites qu'a le ministre des Transports. Il a 108 millions à sa disposition pour quatre ans, ça fait 27 millions par année. Comme je vous le signalais, en quatre ans, nous allons mettre 7 milliards sur les routes du Québec. Alors, 27 millions, ce n'est pas rien, mais c'est très peu par rapport au montant que nous allons mettre. C'est aussi évident que c'est très insuffisant pour les travaux routiers que nous entreprenons et que nous voudrions accélérer dans les axes où le fédéral a promis d'intervenir. Vous en avez nommé plusieurs tout à l'heure, mais certainement que l'un de ceux où il a le plus promis et le plus souvent, c'est la 30.

Alors nous, pour la 30, on est prêts à procéder, on a 170 millions de dollars qui sont autorisés de travaux pour, certainement, le secteur Saint-Constant—Sainte-Catherine. Là-dessus, on attend, avant de faire les plans et devis... c'est ça, demander les plans et devis, qui est l'étape finale, nous attendons le rapport du BAPE qui devrait arriver le 18 juin. Donc, nous, on peut dire là-dessus que l'argent est autorisé, on est prêts à commencer les travaux dès que le rapport du BAPE se montrerait favorable. Il suffit d'obtenir rapidement à ce moment-là le certificat, je crois, d'autorisation du ministère de l'Environnement.

Donc, il y a des travaux qui sont en train. Quant aux autres... D'ailleurs, nous avons investi pour toutes les études préliminaires pour le reste du tracé, ça n'est que le gouvernement du Québec qui a investi là-dedans. Le fédéral nous renouvelle son intérêt pour la 30. Ce que nous voulons négocier avec lui nous apparaît raisonnable, et je pense qu'ils le reconnaissent, c'est de dire: Nous savons que le privé est prêt à en prendre une partie mais nous savons aussi que le privé ne pourrait prendre l'ensemble du projet. L'ensemble du projet est évalué à environ 730 millions de dollars en dollars d'aujourd'hui.

Alors, je ferais une comparaison. La 407, n'est-ce pas, en Ontario, elle a coûté près de 1 milliard de dollars pour à peu près 250 000 véhicules par jour. Enfin, c'est ça qu'on dit, actuellement? C'est à peu près ça, à peu près 250 000 véhicules par jour. Nous en prévoyons entre 70 000 et 80 000 sur la 30. Alors, on voit bien qu'avec 70 000 et 80 000 véhicules ça va être difficile d'amortir 735 millions quand ça leur en prend 250 000 pour amortir 1 milliard. L'idée, c'est que, évidemment, il y a deux ponts, nous autres, à construire. Sur la 407, ils avaient fait des ponceaux, mais il n'y avait pas de pont.

Alors donc, ce qu'on dit, c'est: On est prêts à utiliser le capital privé qui nous permet — à eux comme à nous, n'est-ce pas? — de ne pas nous endetter et d'assurer aussi que l'utilisateur va payer une partie du

financement, et pour le reste, moitié-moitié. Alors, je pense qu'on ne peut pas être plus ouverts que ça. Nous avons envoyé des... Mon collègue qui m'a précédé, M. Chevrette, mon ancien collègue, a envoyé des lettres d'entente qui ne sont pas encore revenues, là-bas.

Mais c'est évident que, par contre, ce n'est pas le ministre des Finances qui nous renvoie à un ministre des Transports qui n'a pas d'argent. C'est... que le dossier évolue chez eux, du ministre des Transports qui a peu d'argent, à quelqu'un qui en a beaucoup mais qui ne nous a pas encore dit combien il était prêt à mettre ni dans quel programme il le prendrait. Ha, ha, ha! Alors, c'est bien beau... Mais je pense que c'est quand même un homme honnête et qu'il voudra certainement suivre ses paroles des deniers disponibles. Mais dans combien de temps? Je ne le sais pas encore, je le souhaite le plus court possible.

M. Deslières: M, le ministre, je ne doute pas de son honnêteté, je commence à douter de son efficacité.

Investissements fédéraux en transport en regard des revenus de taxe d'accise sur l'essence

Une dernière question, M. le Président, si vous me permettez. On sait que le fédéral retire, bon an mal an, autour de 900 millions en termes de taxe d'accise sur l'essence. Est-ce que vous pouvez me donner une information combien le fédéral investit en termes de transport au Québec par rapport à ce 900 millions de dollars qu'il touche, qu'il va chercher dans les poches des Québécois et des Québécoises?

(Consultation)

M. Ménard: Alors, en gros, vous avez à peu près raison; en gros, 0,01 \$ le litre sur l'ensemble du Québec, ça rapporte un peu moins de 100 millions de dollars. Alors, nous, on met... on en a 0,152, comme taxes du Québec sur l'essence, ça rapporte à peu près donc 1,4 milliard que nous allons retourner l'an prochain sur les routes.

Quant au fédéral, eux, c'est 0,10 \$ le litre. Ce qui est intéressant dans ce 0,10 \$, c'est la façon dont il se décompose. C'est que, s'il y avait une taxe d'assise de 0,085 \$ le litre, mais en 1995 ils ont décidé de rajouter 0,015 \$ le litre pour l'atteinte du déficit zéro, qu'ils ont atteint en 1998. Mais, depuis 1998, ils continuent toujours à collecter la taxe. C'est un peu comme les taxes sur la santé que M. Trudeau — et puis ça, je reconnais que c'était une grande réalisation humaine que d'avoir établi un système de santé qu'il voulait uniforme à travers le Canada — puis c'est comme ça qu'il avait justifié une augmentation de taxes. Puis je me souviens, moi, à l'époque, ça me frappait, j'étais à l'université, puis il avait dit: Ce sera 3 %. Je pense que c'était à peu près 3 % de l'impôt sur le revenu, mais il redonnait 50 %. Il n'a pas baissé de taxes beaucoup, depuis ce temps-là, hein? Mais il a baissé beaucoup de contributions en services de santé; il est rendu à 0,13 \$ sur chaque dollar qui est dépensé au lieu de 0,50 \$ sur chaque dollar qui est dépensé.

Alors, ici, c'est un autre cas où on impose une taxe pour atteindre un objectif; on atteint l'objectif puis on garde la taxe. Donc, c'est à peu près un peu moins de 150 millions, peut-être 140 millions de dollars que nous payons, les automobilistes québécois paient encore pour la lutte au déficit fédéral qui n'existe plus, bon. Bien, ils en donnent moins que ça sur les routes; ce n'est pas compliqué, c'est à peu près 125 millions.

La raison pour laquelle on hésite, c'est parce que c'est difficile à calculer combien il remet sur les routes du Québec. L'essentiel de ces 125 millions, je peux vous dire, c'est pour l'entretien de ses ponts, pour l'entretien de quelques grands ponts. Vous savez, il y en a un certain nombre, particulièrement dans la région de Montréal: le pont Champlain, je pense, le pont Jacques-Cartier, le pont Victoria. Le pont de Québec, je me demande si ce n'est pas... Non, ça, c'est le CN. Je pensais qu'il l'avait. Mais le CN, il me semble que c'est rendu privé, alors ce n'est plus...

Une voix: ...

M. Ménard: Ah oui! c'est ça. Il y a deux gros ponts puis il y en a 27 petits. Alors, c'est la situation.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Avant de passer au domaine aéroportuaire avec mon collègue de Vachon, j'aimerais vous demander: Est-ce que, actuellement, au niveau... Je me permets, comme président, de vous poser une question.

Parachèvement des travaux de l'autoroute 55

Vous savez, la Mauricie et le Centre-du-Québec est quand même un des pôles excessivement importants au niveau du transport. Qu'on pense par exemple à la 40, qu'on pense à la 20. On sait qu'on a un lien... Nous aussi, nous avons un pont qui relie la rive sud du nord, qui relie la Mauricie et le Centre-du-Québec, le pont de Trois-Rivières. De plus en plus, nous avons un problème majeur au niveau du trafic routier via la 40 versus la 755. Nous avons une autoroute 55 qui est loin d'être complétée, notamment au niveau du Centre-du-Québec.

● (16 h 50) ●

Alors, ma question s'adresse au ministre délégué aux Transports: Est-ce qu'il existe actuellement... Est-ce que vous pouvez nous donner approximativement quand est-ce que vous prévoyez que l'autoroute 55, à compter du pont de Trois-Rivières à aller à l'autoroute 20, quand est-ce que ça, ce tronçon-là, pourrait être complètement terminé, d'une part?

Solutions envisagées aux problèmes d'engorgement sur l'autoroute 40 à Trois-Rivières

Deuxièmement, de plus en plus les députés de la Mauricie ont identifié un problème majeur, notamment au niveau de l'autoroute 40 qui devient la 755 et un peu le boulevard Métropolitain à... un petit boulevard Métropolitain de la ville de Trois-Rivières, là, et qui revient sur l'autoroute 40, qui fait qu'il y a un engorgement absolument épouvantable à ce niveau-là.

Alors, est-ce que dans les cartons du ministère des Transports on a fixé un certain délai, premièrement pour compléter la 40 à compter de Sainte-Marthe-du-Cap à se rendre à la route 157 qui relie le Cap-de-la-Madeleine à la ville de Shawinigan, d'une part? Deuxièmement, est-ce qu'on a également dans les cartons cédulé une date où on pourra compléter la 40 du côté ouest entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-Maurice? Et enfin, c'est bien évident qu'un jour il faudra penser à la construction éventuellement d'un autre lien, un autre pont sur la rivière Saint-Maurice qui va faire en sorte que l'autoroute 40 va filer directement de Québec à Montréal ou à Laval. M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Oui, certainement. D'abord, pour ce qui est de la 40, je peux dire le prolongement de la 40 qui se termine actuellement ou qui finit à la 55 justement, il faut revenir sur la 55 Sud, pour reprendre le boulevard que je ne sais plus comment il s'appelle — qui contournait Trois-Rivières si on peut dire — je dois vous dire que c'est un projet qui n'est pas actuellement dans nos cartons parce que ça prendrait effectivement la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Maurice. Les coûts sont très élevés. De mémoire, là, on passerait tout près d'un quartier résidentiel si ça passait droit, si ce n'est pas dans un quartier résidentiel. Donc, ça, honnêtement, ce n'est pas dans nos priorités, à l'heure où on se parle.

Parachèvement des travaux de l'autoroute 55 (suite)

Pour ce qui est de la 55, bien entendu, il y a des investissements importants qui sont en réalisation présentement, soit à partir de Saint-Célestin à aller jusqu'au 9e rang, je pense, de Saint-Wenceslas, des investissements majeurs: on est à faire la chaussée. En même temps, il y a des structures qui se font à hauteur du 9e rang et du 6e rang, je crois — le député de Nicolet pourra me reprendre, parce que je donne ça de mémoire. C'est des investissements de 20 et quelques millions. 26 millions, et les travaux vont se continuer, vont se compléter pour l'objectif en l'an 2005, et on va être vite rendus en l'an 2005. Enfin, la 55 sera complétée entre le pont Laviolette et l'autoroute 20.

C'est un projet qui date depuis... moi, j'ai été élu en 1976, voyez-vous, et c'est un projet qui date d'avant ça. En 1976, je me souviens, le Parti libéral au pouvoir avait été en appel d'offres pour la construction de l'échangeur à la hauteur de Sainte-Eulalie, mais il n'y avait pas un sou de prévu pour les travaux, la confection des travaux. Donc, quand, moi, j'ai été élu en 1976, ça m'est arrivé, ça, de dire: Bien là, regarde, les appels d'offres sont ouverts puis, moi, je suis le plus bas soumissionnaire, puis... Mais on prend l'argent où, là? Il n'était pas prévu en mille part dans le ministère. Mais ça, c'était juste avant les élections, voyez-vous, hein? Bon. Ça fait que ça a pris quelques mois de retard, mais on a construit l'échangeur à la hauteur de Sainte-Eulalie.

Et, également, dans les années soixante-dix, là, le bout de la 55 entre Saint-Albert et Sainte-Eulalie, c'était un bout de route qui commençait dans le champ puis il finissait dans le champ, voyez-vous? C'était ça, à l'époque, hein? Et depuis ce temps-là qu'on a travaillé

pour obtenir le prolongement ou la continuité de la 55 entre Saint-Célestin et Sainte-Eulalie, et c'est il y a deux ans, je crois, là, qu'on a annoncé un plan d'intervention sur cinq ans, sur cinq ans, je crois. En tout cas, il doit être terminé en l'an 2005 pour enfin qu'on parle d'autres choses que cette route qui devait relier — au début, c'était la Transquébécoise qui devait partir du lac Bouchette puis aller jusqu'à une ville qui n'existe plus aujourd'hui, là, parce que ça a été fusionné, je crois que ça s'appelait Omerville, au ras les lignes américaines. Je pourrais tout vous faire l'histoire parce qu'il est arrivé à un moment donné un autre ministre des Transports qui s'appelait M. Bernard Pinard, député de Drummondville, qui, lui, a mis un x sur la 55 puis il a fait la 51 qui devait déboucher à Sorel-Tracy, voyez-vous, qui arrivait à la même place, là, que la 55 à Richmond, hein?

Quand nous — en tout cas, je le répète — en 1976, quand on est arrivé au pouvoir, bien là on devait faire face à une route, la 55, que tu avais juste un bout dans un champ, et la 51 qui, elle, était complétée, il ne restait seulement qu'une dizaine, 10, 15 km, de mémoire, à paver, à asphalté. Donc, le choix que nous avons dû faire, on ne peut pas faire deux autoroutes, supposément — hein? — qui mènent au même endroit à peu près à 30, 35 km de distance. Et là je pourrais aller plus loin parce que je connais assez bien l'historique de la 55, vous savez.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Vachon. Après ça, on va revenir, M. le député de Nicolet, et M. le député, également, de Limoilou. Alors, vous, M. le...

M. Payme: Bien, moi, je voudrais ouvrir un autre chapitre sur le transport aérien. Peut-être que c'est mieux s'il veut...

Le Président (M. Pinard): O.K., d'accord.

M. Morin: Ça serait sur le même sujet.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, allez-y donc, puis le député de Limoilou ensuite.

M. Morin: C'est à propos de l'autoroute 55, puis, M. le Président, vous m'avez presque volé ma question, mais c'est correct. Je voulais parler justement de la 55 parce que, comme vous l'avez dit, M. le ministre, c'est un dossier qui croupissait depuis 30 ans, plus de 30 ans. Puis je voulais... Même si c'est l'étude des crédits, je pense que ça peut être l'occasion de souligner votre apport dans cette décision-là, comme ministre délégué aux Transports de cette région-là aussi. Vous remerciez au nom des citoyens de la Rive-Sud et de la Rive-Nord aussi de la Mauricie, du Centre-du-Québec parce que c'est un élément, c'est un artère super important au niveau économique pour développer notre région. Et, là-dessus, je voulais souligner votre excellent travail dans ce dossier-là, vous remerciez au nom de tous les citoyens de chez nous.

Et au niveau sécuritaire aussi. Si vous vous souvenez bien, quand on a décidé de la terminer ou de la rendre à l'autoroute 20, il y avait des critères, il y avait

les critères économiques, les critères de la sécurité puis l'achalandage, et, là-dessus, je pense que tout a été respecté. Et enfin, dans trois ans, on aura l'occasion de partir de Trois-Rivières, je dirais même de Shawinigan, aller à l'autoroute 20 sur une belle route.

Solutions envisagées en vue d'éviter la fermeture occasionnelle du pont Laviolette, à Trois-Rivières

Et, en même temps, je voulais terminer par une petite question à propos du pont de Trois-Rivières, le fameux pont de Trois-Rivières qui rend de grands services, là, à l'économie régionale, mais à quelques occasions, comme vous le savez, à cause de différentes circonstances d'accidents ou de verglas, etc., il y a des fermetures qui sont peut-être moins fréquentes mais qui ont été trop fréquentes et trop longues à mon humble avis. Est-ce qu'il y a quelques solutions d'envisagées pour régler ce problème-là?

Le Président (M. Pinard): Est-ce que la réponse pourrait être inversement proportionnelle au temps où le pont est fermé? Donc, M. le ministre. Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Bien, d'abord, la réponse, elle va s'en tenir uniquement au pont parce que, sur la 55, je pense qu'il n'y a plus grand-chose à ajouter de plus après ce que le député de Nicolet a dit, hein?

Pour ce qui est du pont Laviolette, effectivement il y a une étude qui a été en cours, à savoir... parce que la partie de roulement, la dalle de béton est à renouveler d'ici une couple d'années, d'ici deux, trois ans. Donc, il fallait faire une étude à savoir de quelle façon, un, on va la renouveler, et, également, suite aux trop nombreux accidents — comme on dit souvent: Un décès, c'est un de trop — mais aux trop nombreux accidents sur le pont Laviolette à cause de la forme du pont qui est plutôt rond, pour que les gens comprennent, là.

● (17 heures) ●

Donc, le coroner nous avait recommandé d'installer, de faire la pose d'un élément séparateur entre les voies de circulation, justement pour empêcher les face-à-face. Donc, avant de faire un élément séparateur, il fallait connaître la capacité portante du pont, s'il était capable de porter ce surplus de charge là. Donc, ça, c'est toutes les études... les études sont faites, également. Il avait été étudié la possibilité d'ajouter — je ne sais pas comment ils appellent ça, là — une passerelle, chaque bord, pour soit une piste cyclable, là, de côté, là, accrochée, suspendue après le pont. Ça, l'étude a été faite également là-dessus.

Maintenant, on sera en mesure, dans le courant de l'automne, de dire de quelle façon, je pense bien... de quelle façon que le pont pourra être rénové, lorsqu'il sera rénové, à quel niveau, à quel hauteur et en quelle année. Mais aussi ce qui est important, on sait qu'il y a... 80 % des travailleurs et travailleuses du parc industriel de Bécancour proviennent de la Rive-Nord et utilisent, bien entendu, le pont Laviolette pour aller travailler. Et ce que nous avons mis en place, ce que nous avons étudié... Et je sais que votre... Ou notre bon ami le député... Pas le député, excusez, le maire de Nicolet, qui

aime toujours s'approprier de certaines décisions, voyez-vous, hein... Le ministère des Transports a élaboré ou est à élaborer, avec la Sûreté du Québec, avec la Sécurité publique, un moyen de transport, utilisation du pont lors des réparations ou encore lors d'une fermeture du pont. Et, ce n'est pas uniquement à cause de la glace, du verglas ou de la situation, de l'état de la chaussée, on sait que, s'il y a un accident grave, qu'il y a un décès, avant de libérer la chaussée, ça prend un... Mon collègue me dirait ça, là, quand il y a un décès, là, ça prend quoi...

Une voix: Un coroner.

M. Baril (Arthabaska): Non, ce n'est pas le coroner.

M. Ménard: Pas nécessairement, ça prend une enquête des policiers.

M. Baril (Arthabaska): Une enquête des policiers. En tout cas, ça prend un enquêteur, là...

M. Ménard: Mais disons qu'ils peuvent les faire plus vite qu'ils les ont déjà faites, puis je pense qu'ils les font plus vite maintenant.

M. Baril (Arthabaska): En tout cas. Mais là il faut que le pont soit fermé...

M. Ménard: Le pont Jacques-Cartier, ils prennent moins de temps que ça.

M. Baril (Arthabaska): Il faut qu'il soit fermé un certain temps pour permettre à cette personne-là de faire son enquête, tout ça, et...

M. Ménard: C'est parce que des spécialistes en scènes d'accident, il y en a relativement peu au Québec. Il y en a à Montréal, il y en a à Québec, puis à Trois-Rivières... Il n'y a pas assez de morts pour qu'il y en ait un à Trois-Rivières.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça. Donc, on souhaite...

M. Ménard: On aime mieux attendre...

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est ça, on souhaite qu'il n'y en ait pas encore avant plusieurs années. Mais il y a un système ou un programme, en tout cas, qui est en place pour assurer quand même, s'il y a une urgence, soit les camions d'incendie ou une ambulance qui serait obligée de traverser le pont... Il y a des moyens qui sont mis en place pour quand même répondre aux besoins de la population. Donc, là-dessus, je sais qu'il y a eu différentes choses qui ont été dites et écrites, et que certains se sont appropriés, et qu'ils se sont moqué un peu, parce qu'ils disaient que, dans ce qui est prévu, nous autres, on peut installer une navette aérienne ou une navette sur le fleuve. Là on a ri de nous autres, parce qu'une navette aérienne... Mais là une navette aérienne, il y en a qui ont interprété ça comme si tout le monde passerait par avion, en hélicoptère. C'est

un peu zozo, si vous me permettez l'expression, hein? C'est uniquement en cas d'urgence, s'il y a un blessé grave du côté sud qui devrait être transporté pour aller dans un des hôpitaux de Trois-Rivières.

Donc, le ministère des Transports est prêt à toute éventualité. Je peux rassurer la population que, lorsque les travaux seront faits, les industriels, tout le monde seront informés des mesures que nous allons faire. Nous allons mettre en place également un système de transport en commun qui va faciliter l'aller-retour sur le pont Laviolette.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre délégué. Alors, M. le député de Limoilou.

État du dossier du boulevard Duplessis, à Québec

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me donner la parole. Et je serai très, très bref, MM. les ministres, parce que je viens d'apprendre qu'il reste 15 minutes, à peu près, partagées, et je sais que les collègues veulent poser d'autres questions.

J'ai vu dernièrement le dossier dans *L'actualité* dans la région de Québec sur... Le dossier du boulevard Duplessis. Je voulais savoir si c'était un dossier qui est effectivement au ministère des Transports, si c'est en étude. C'en est rendu où chez vous? Vous faites quoi, là? Il y a des études, des plans?

M. Baril (Arthabaska): Sur le boulevard Duplessis, dernièrement j'ai rencontré le maire de Québec qui était... Comment je dirais? Il était venu vérifier à savoir si on pouvait faire des aménagements supplémentaires pour empêcher, dans certains endroits, le bruit, là, des murs anti-bruit ou autres, à voir si on pourrait aménager de nouvelles sorties, entrées sur le boulevard Duplessis — merci, bon, merci — sur le boulevard Duplessis, et ce que j'ai proposé, suggéré au maire de Québec, c'est que les fonctionnaires chez nous rencontrent ses fonctionnaires pour voir quelles sont les intentions, quelle façon qu'on pourrait aménager pour répondre au maire de la ville tout en étant très ferme que nous ne voulions pas ajouter aucune sortie nouvelle sur le boulevard Duplessis parce que c'est la seule artère principale qui va desservir, d'abord, l'aéroport de Québec. C'est une artère routière importante au niveau de la capitale nationale. Donc, on ne peut pas permettre d'avoir des sorties un peu partout sur une autoroute.

M. Després: Je comprends que c'est un dossier qui avait déjà été étudié chez vous, au ministère. Donc, il resterait des réaménagements, je dirais, fonctionnels, techniques à revoir. Après quoi, c'est un dossier qui pourrait évoluer chez vous.

M. Baril (Arthabaska): Ah, il est en évolution, de toute façon. Il n'est pas arrêté, le dossier; on a fait des investissements majeurs l'an dernier puis...

M. Després: ...je sais que la Commission de la capitale suit l'aménagement du boulevard Laurier. Est-ce que celui-là est strictement, à cette étape-ci, initié par la Commission de la capitale, qui veut en faire le

réaménagement, ou si c'est un dossier qui... vous travaillez en collaboration déjà avec la Commission de la capitale?

M. Baril (Arthabaska): Je vais vous dire, l'aménagement du boulevard Laurier, ça fait partie, comme l'autoroute Duplessis, Henri-IV et le boulevard de la Capitale... Ça fait partie du plan de transport de la capitale nationale qu'on a rendu public l'an passé ou voilà deux ans. Le temps passe vite.

Ce qui a sorti dernièrement sur le boulevard Laurier, je vais vous dire, à ma grande surprise, hein, c'est un... Ce qui a été annoncé. Là, c'est un projet qui a été élaboré — qui est de toute beauté, en passant — par la Commission de la capitale nationale, mais eux autres, ils ne paient jamais une cenne, hein? Parce que ça ne coûte pas cher. Ça, hein, mettre des beaux arbres, des belles décorations, puis toutes sortes d'affaires de même, ils ne paient pas un sou. Puis je trouve ça regrettable, parce que, quand on fait des travaux comme on a faits ici, sur Dufferin-Montmorency, c'est en collaboration avec la ville de Québec. Donc, moi, je suis sûr... Je n'ai pas parlé au maire de Québec, mais je suis certain qu'il ne devait pas être content, lui non plus, de se faire annoncer un projet, hein, qui n'est pas attaché par... dont, nous, on n'a jamais entendu parler et que la ville de Québec... Je ne peux parler pour eux autres, là, mais habituellement on fait ça en partenariat avec la ville de Québec, puis là c'est des affaires annoncées par la Commission de la capitale. Soyez assuré que j'ai fait connaître à qui de droit mon insatisfaction.

Le Président (M. Pinard): Je pense c'est assez clair, M. le ministre. M. le député, avez-vous d'autres questions sur...

Coût et dépôt de l'étude sur le projet de tramway à Québec

M. Després: Voyez-vous, c'est vous qui avez créé la Commission de la capitale pendant que vous étiez au gouvernement. Mais, ceci étant dit, un autre dossier rapidement. Il y a une étude sur le tramway, je pense, que vous avez financée. Je voudrais savoir tout simplement ça devrait être déposé éventuellement quand. Et, juste me rappeler le coût, est-ce que c'était 700 000 \$? Je ne suis pas sûr, là.

M. Baril (Arthabaska): C'est une étude sur un service de transport léger sur rails. C'est une étude au coût de 750 000 \$, et, mon collègue et moi, on va en être informé, là, le 1er mai, je crois, hein? Le 1er mai qu'il y a une réunion pour nous informer du rapport qui a été fait.

Et je vais profiter de l'occasion ici pour... profiter de cette occasion-là pour démontrer, suite aux articles qui paraissent ce matin dans les journaux à l'effet que le ministère des Transports est plus un ministère de béton qu'un ministère de transport en commun puis on devait favoriser les autobus... Vous comprendrez que, connaissant un peu mon style, qui est plutôt direct, hein, je n'étais vraiment pas content, parce que, quand on a annoncé cette étude-là de 750 000 \$ pour voir la faisabilité d'un service de transport léger sur

rails, il n'y a pas personne qui ont dit: Tiens, on s'occupe du transport en commun, hein?

On a également, la semaine dernière, hein... La semaine dernière, j'ai été annoncer sur la Rive-Sud 2 millions de dollars, un peu plus de 2 millions de dollars, uniquement, qui visent le transport en commun sur la Rive-Sud. C'est sûr que ce n'est pas à Québec, hein, mais c'est sur la Rive-Sud, puis il me semble que la Rive-Sud fait partie aussi également de la capitale, voyez-vous, hein? Bon.

M. Després: Le lien interrives...

M. Baril (Arthabaska): Oui, exactement. En plus de ça, j'ai annoncé, voilà 15 jours, 9 millions, un petit plus que 9 millions pour refaire une beauté — je vais dire ça de même — aux traversiers entre Québec et Lévis, et c'est encore du transport en commun, voyez-vous, pour faciliter... inciter davantage les usagers à prendre le traversier justement.

En plus de ça, là, on a payé, hein, on... Le ministère des Transports a participé à payer 50 % des achats des autobus de la STCUQ sur deux ans. 2001-2002, ils vont avoir renouvelé 70 autobus. On paie 50 %. Ça fait 14 millions de dollars, vois-tu? Puis on vient nous dire que le ministère des Transports est juste un ministère de béton, hein?

En plus de ça, je le disais tout à l'heure, sur le 2 millions que j'ai été confirmer sur la Rive-Sud, également c'était pour corriger une inéquité, hein, au niveau de la perception du 30 \$, parce qu'on va percevoir 2 millions de dollars environ sur la Rive-Sud puis on leur retourne 800 000 \$. Le reste, c'est la STCUQ qui en profite, voyez-vous, hein?

● (17 h 10) ●

Ça fait que le transport en commun, là, ce n'est pas juste sur le territoire de la ville de Québec, la grande ville d'aujourd'hui, hein? Si on veut favoriser le transport en commun également sur la Rive-Sud, il faut donner les moyens au réseau de transport de Lévis maintenant qu'ils puissent moderniser leur réseau, qu'ils peuvent faire installer des voies réservées, un centre d'échange puis des stationnement incitatifs. Ça fait que vous comprendrez un peu ma surprise, ce matin, quand on vient nous dire que le ministère des Transports est juste un ministère de béton. Et, en plus de ça, dans le programme, dans le plan de transport de la capitale, le ministère des Transports favorise le transport en commun en fournissant un mois gratuitement, hein, à ses employés qui veulent prendre...

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Merci...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Et je cède la parole au député de Vachon. M. le député.

Vocation, relocalisation et mode de gestion de l'aéroport de Saint-Hubert

M. Payne: Je voudrais parler un peu de transport aérien. Vous savez que, depuis une vingtaine

d'années, j'ai parlé beaucoup, en période électorale et pendant les mandats, sur la nécessité de développer, réorienter, trouver une nouvelle vocation pour l'aéroport de Saint-Hubert qui, depuis les fusions municipales, devient un axe, un pôle de concertation et de développement économique absolument incontournable. Je me souviens, en 1981, j'avais indiqué... Et ça, c'était au moment que les forces armées étaient encore présentes à la base militaire, qu'il fallait réorganiser nos priorités pour faire en sorte qu'on puisse trouver de nouvelles vocations pour l'aéroport. Et, à ce moment-là, nous avons réussi même à intéresser les intervenants, les développeurs ou les transporteurs aériens comme Intair, Air Intair, de s'intéresser. À ce moment-là, ils ont même développé une ligne Saint-Hubert—Québec.

Depuis quelques années, depuis le départ dans la nuit... presque comme un voleur dans la nuit, de la part du gouvernement fédéral de l'aéroport de Saint-Hubert, sans préavis, avec une mise à pied de 1 000, 1 200, 1 300 emplois — je parle des emplois civils, à l'extérieur des forces armées, qui sont parties — l'aéroport de Saint-Hubert est encore à la recherche d'une vraie vocation. Je ne suis pas convaincu, loin de là, que l'ATM offre, malgré son mandat, les dispositions nécessaires pour aider le développement de l'aéroport de Saint-Hubert.

Tout dernièrement, il y a quelques semaines, le nouveau maire de Longueuil, de la nouvelle ville de Longueuil, a indiqué qu'il voudrait bien que la nouvelle ville assume la responsabilité de la gestion de l'aéroport. Ma question pour vous, M. le ministre, c'est la suivante: Quelles sont les conditions selon lesquelles vous autoriseriez un transfert vers la ville de Longueuil? Et, deuxièmement, quels sont les modèles de gestion administrative que vous souhaiteriez, par exemple un conseil d'administration en gestion partagée où le Québec aurait une participation active? Quelles sont vos considérations à l'égard de cette importante question?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Baril (Arthabaska): D'abord, comme le député l'a dit, l'aéroport de Saint-Hubert, c'est une propriété du gouvernement fédéral. Et, actuellement, ça fait partie des aéroports qui devraient être cédés, mais on n'a pas aucune information à l'effet que le gouvernement fédéral, en particulier, veut céder l'aéroport de Saint-Hubert. Si la ville de Longueuil veut acquérir l'aéroport de Saint-Hubert, nous, ce que nous vérifions, si je peux dire... nous assurons, c'est-à-dire, c'est que l'aéroport ne sera pas un fardeau pour la ville, qu'elle peut être... Que ce soit celui-là ou une autre, là — je parle des conditions d'acceptation d'un transfert — que ce ne soit pas un fardeau pour la ville qui, elle, après, pourra ou devra... pourra revenir demander une participation financière quelconque au gouvernement du Québec pour compenser ce que le fédéral aurait retourné.

On accepte à l'occasion des transferts aux municipalités. Dernièrement, là, l'aéroport de Rimouski et celui de Mont-Joli, je crois, nous avons accepté que ces deux aéroports là soient transférés, mais nous nous

sommes assurés avant que les deux aéroports qui existent, là, qu'il n'y ait pas de chicane, de trouble, parce que, là-dedans, il y avait un aéroport régional puis un aéroport municipal. Donc, en gros, c'est les conditions auxquelles nous autres, on va vérifier pour accepter un transfert du fédéral à une municipalité ou à une ville.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Payne: Comme vous pouvez le constater, je suis intéressé et en même temps préoccupé par ce que je perçois comme peut-être une intention de récupérer la gestion de l'aéroport de la part de la ville. Je ne dis pas ça d'une façon négative, mais par prudence, pour les mêmes raisons que vous avez invoquées vous-même. Mais je serais porté à croire que ce serait peut-être aussi prudent pour le gouvernement du Québec de s'intéresser d'une façon plus proactive au développement de l'aéroport de Saint-Hubert. On ne peut pas à la fois préconiser la fusion des municipalités sans donner les outils de développement aux nouveaux acteurs. Avec tout l'appui que j'ai apporté moi-même et mes collègues, mais surtout dans la ville de Saint-Hubert, où nous avons vu le bénéfice important quant aux fusions — et on voit le potentiel remarquable que représente l'aéroport de Saint-Hubert — je considère que c'est extrêmement impératif que le gouvernement du Québec indique quels sont les paramètres de gestion et quelles sont ses intentions quant aux rencontres avec le gouvernement fédéral pour ne pas se trouver dans une situation où la ville voudrait assumer la pleine gestion sans que le Québec avait participé pleinement dans la discussion quant à l'éventuelle utilisation.

Et, comme arrière-scène de cela, j'apporterais votre attention sur le 8 millions de dollars dont la société fédérale a été bénéficiaire après le départ des forces armées de l'aéroport, et un 8 millions de dollars pour lequel nous n'avons jamais vu des états financiers, nous n'avons jamais vu une discussion publique quant à la dispensation de cet argent du gouvernement fédéral.

Et, de plus, en terminant, je vous ai indiqué que le gouvernement du Québec n'avait pas non plus une place sur le conseil d'administration. Lorsqu'on parle des villes, on parle de citoyens. Lorsqu'on parle des municipalités, on parle d'un intérêt, un souci, je pense, du gouvernement du Québec. Alors, ma question prend aussi la forme d'un commentaire et une mise en garde qu'on devrait regarder avec beaucoup plus d'attention l'éventuelle discussion et l'actuelle discussion sur la vocation de l'aéroport de Saint-Hubert.

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

M. Baril (Arthabaska): Vous comprendrez, là, M. le député, que, d'abord, la préoccupation du gouvernement du Québec, là, actuellement, c'est d'essayer de prendre... Je vais dire de prendre la relève — je sais que mon mot n'est pas bon, là — hein, de prendre la relève sur le désistement, le délestage que le gouvernement fédéral a fait encore au niveau du transport aérien régional pareil comme il a fait dans les Maritimes, pareil comme il a fait dans le ferroviaire, hein? On sait que le transport aérien régional est complètement désorganisé après que le gouvernement

fédéral ait accepté la fusion entre Canadian et Air Canada. Maintenant, il n'y a plus de compétition au Québec. C'est Air Nova, qui est la filiale d'Air Canada, qui a le monopole de desserte régionale, puis ils ne respectent pas leurs horaires, il y a un mauvais service, ça coûte un prix de fou. Quand il y a eu un compétiteur ou un transporteur régional, Air Nova a coupé les prix. L'Office national de transport puis l'autre, la Commission de... Comment on appelle ça, donc, la concurrence, là?

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Les bureaux de la concurrence n'ont absolument rien fait là-dedans, ils ont tout laissé faire ça. Donc, le transport aérien régional est complètement désorganisé, et nous sommes à travailler actuellement à élaborer, à terminer même, je dirais, une politique de transport aérien au Québec, comme on en a fait une dans les Maritimes, comme il y en a une dans le ferroviaire.

● (17 h 20) ●

Mais, encore une fois, vous comprendrez que le gouvernement du Québec n'est pas capable de toujours prendre la relève du gouvernement fédéral avec la moitié de, je dirais, les pouvoirs... Même pas les pouvoirs, c'est eux autres qui ont les pouvoirs législatifs, mais avec la moitié des revenus. Puis c'est lui qui impose des taxes à tout moment, la taxe sur l'aménagement sur l'aéroport, la taxe sur la sécurité, la taxe sur les... Il ne paie plus les commissions aux agents de voyage, donc il charge ça maintenant sur le billet. Tu as une taxe sur l'essence qui s'ajoute puis qui varie selon l'augmentation de l'essence, puis je suis à peu près certain que j'en oublie, en plus. Donc, notre préoccupation, c'est d'essayer de desservir... aider un transporteur, le supporter financièrement pour être capable de desservir l'ensemble des régions du Québec, d'abord, avec les capitales régionales. Mais là il ne me reste plus de temps, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup.

M. Baril (Arthabaska): Mon avion n'a pas été assez vite.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons maintenant, comme l'heure file... Nous allons maintenant mettre aux voix... Est-ce que...

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui. Ensuite les remarques?

M. Gauvin: O.K. Allons-y.

Adoption des crédits

Le Président (M. Pinard): D'accord? Alors, le programme 1, Infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gauvin: Sur division.

Le Président (M. Pinard): Sur division. Le programme 2, Systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gauvin: Sur division.

Le Président (M. Pinard): Sur division. Le programme 3, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gauvin: Sur division.

Le Président (M. Pinard): L'ensemble des crédits budgétaires du ministère des Transports est-il adopté?

M. Gauvin: Sur division.

Le Président (M. Pinard): Sur division.

Remarques finales

Alors, nous en sommes aux remarques finales. Je vous inviterais, M. le critique officiel de l'opposition, brièvement, à faire vos remarques finales. Ensuite de ça, nous allons céder la parole au ministre d'État et au ministre délégué pour le...

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: M. le Président, justement, il y avait plusieurs autres questions. Je sais qu'on aura la chance d'en débattre dans les prochains jours ou les prochaines semaines. Je voudrais apporter l'attention, il y a un commentaire qui est fait au ministre d'État aux Transports sur la sécurité dans les transports et sur la vitesse des poids lourds sur nos routes. Je ne sais pas si le ministère des Transports a un projet pour essayer de — comment est-ce que je vous dirais? — civiliser cette situation. Il est inacceptable, à mon avis, au Québec, qu'on permette... En fait, vous n'en êtes pas les responsables, mais qu'on laisse circuler les poids lourds à la vitesse où ils vont sur nos routes avec des routes dans les conditions où elles sont. Ça, c'est une remarque, je pense, que j'aurais aimé échanger sous forme de question, mais probablement, M. le ministre, que déjà au ministère vous êtes sensibilisés à cette situation-là. Et ça, c'est les citoyens qui nous en font les commentaires. Les camions poids lourds avec des chargements légaux, je l'admets, plus souvent que pas, qui circulent plus vite que les voitures de tourisme, c'est inacceptable. Si on veut parler de sécurité, il faut commencer par des points comme ceux-là, d'une part.

Et au ministre délégué je pense que j'aurais aimé échanger sur la cure de jouvence qu'on entend donner aux haltes routières. Est-ce que c'est un projet dont les études ont été faites, vous avez des projets spécifiques à présenter ou est-ce que... Est-ce qu'il y a des budgets pour améliorer la qualité, je voudrais dire, de... l'état des

haltes routières au Québec? Et ça, j'en conçois qu'il y a une amélioration à apporter après plusieurs années. Dans la situation où tu te trouves, il y a probablement une amélioration à apporter.

Donc, ça serait ces deux points-là que j'aurais aimé échanger. On manquait de temps, je vous les présente comme remarques de conclusion.

Et, en passant, bien, M. le Président, parce que la parole ne me sera pas à nouveau donnée, j'aimerais remercier tous vos collaborateurs, MM. les ministres, M. le sous-ministre, vos collaborateurs qui vous ont assisté, et je sais très bien qu'il y a des questions envers lesquelles nous avons posées qu'eux autres ont probablement les réponses s'ils ont l'appui des ministres.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Montmagny-L'Islet et critique officiel de l'opposition. Alors, je céderais maintenant pour vos remarques préliminaires... M. le ministre d'État aux Transports.

M. Serge Ménard

M. Ménard: Alors, merci, M. le Président. Alors, j'essaierai d'être aussi bref. Je voudrais cependant commencer par une question qui n'a pas été posée, un sujet sur lequel aucune question n'a été posée, ce sont sur les contrats en bas de 25 000 \$.

J'ai remarqué que, depuis un certain temps, l'opposition, encore une fois, fait une campagne d'insinuation que, parce qu'on donne des contrats en bas de 25 000 \$, il y a quelque chose, un arrangement entre amis, ou quoi que ce soit. Je rappelle que, si les contrats en bas de 25 000 \$ sont donnés sans soumissions publiques, c'est parce qu'on a décidé, à un moment donné, collectivement à l'Assemblée nationale qu'il en serait ainsi. Avant, c'était 10 000 en bas. Il y a de bonnes raisons pour ça. Il y a des raisons que ça ne vaut pas la peine, pour des contrats d'une certaine valeur, de demander l'investissement aux gens qui vont soumissionner que ça représente, faire des soumissions, aussi à nous de le gérer et que, aussi, très souvent, c'est utilisé avec parcimonie pour justement compléter des contrats, compléter des travaux alors que des gens ont déjà entrepris des travaux et qu'ils sont les seuls, au fond, à bien connaître le problème sur lequel ils vont aller.

Si on n'a pas des soumissions publiques, donc, dans ces cas-là, ça veut dire qu'on n'a pas de contrôle avant. Par contre, il y a un contrôle après, parce que tous ces contrats-là peuvent être rendus publics. Et, effectivement, l'opposition s'est donné la peine de nous demander la liste complète de tous les contrats en bas de 25 000 \$, elle l'a reçue. Je présume que, s'il n'y avait aucune question sur ces contrats-là, c'est qu'à sa face même, dans aucun de ces contrats, il n'y avait malversation. De sorte que le but, par ceux qui nous ont précédé et qui ont voté que ces contrats-là de faible valeur... 25 000 \$ c'est beaucoup pour un individu, je le comprends, mais, en fait, dans 1,2 milliard de contrats qui sont donnés au ministère des Transports... Le but, c'est que justement... Le contrôle est par après, et, s'il y avait soupçon de malversation, l'opposition aurait pu le poser. Je ne les blâme pas, je comprends qu'ils font cet

acte de confiance, qu'après en avoir reçu la liste complète ils n'y ont rien trouvé de répréhensible. Je signale que cela représente, à supposer que les 300 contrats qu'ils ont relevés et que nous leur avons donnés auraient tous été de 24 000 \$... Cela représente 7.2 millions de dollars sur 1.2 milliard de contrats, c'est-à-dire moins de 1 % de la valeur des contrats qui ont été donnés, d'une part.

Ensuite, je suis, par contre, très heureux de ce qui est présenté et de ce qui est voté. D'une part, je suis nouveau au ministère des Transports, mais il y a certaines choses dans lesquelles je croyais avant de prendre ce ministère et que je peux continuer. Je pense que le budget qui est voté le reflète bien. Notamment, dans le transport en commun, nous avons une assez bonne augmentation. Nous allons déboursier 326 millions d'investissements cette année, mais cela représente, avec nos partenaires, 464 millions d'investissements en transport en commun.

De même, je crois que nous avons une obligation particulière à l'égard des gens qui sont moins chanceux que d'autres, que nous dans la vie et qui sont obligés d'avoir recours au transport adapté. De ce côté-là, je constate que nous allons dépenser 49,3 millions. C'est une augmentation considérable au cours des 20 dernières années. Il y a 20 ans, on dépensait 1.1 million pour le transport adapté, nous avons voté, donc, près de 50 millions. Nous avons aussi des programmes réalistes. Les nouveaux permis qui seront accordés pour le transport adapté, la formation donnée aux chauffeurs en transport adapté permettra, je pense, enfin de bien servir cette clientèle vulnérable, comme nous voudrions être servis si nous avions la malchance d'avoir un accident ou une maladie qui nous réduirait à en avoir besoin.

D'un autre côté, du côté de la sécurité, je signale que nous avons eu, l'an dernier, le meilleur bilan routier depuis 1948. Mais, il y a des choses qui sont absolument remarquables, c'est quand on voit les efforts qui ont été faits sur une longue période, depuis 1978. Regardez les flèches ici; en 1978, c'était notre taux de décès par rapport au taux américain, n'est-ce pas? Vous voyez, les Américains, ça a baissé lentement, mais nous, on est passé en dessous, et cette année on est carrément en dessous du bilan américain. Évidemment, le bleu, c'est pour le Québec, et l'orange, c'est pour les États-Unis. Mais on voit donc une amélioration considérable. Du côté des accidents causés par les véhicules lourds, dont s'est enquis avec sagesse le député de Montmagny, je signale qu'il y a quand même 29 morts de moins cette année dans les accidents causés par les véhicules lourds. Donc, nos préoccupations sur la sécurité vont continuer.

Il y a, là-dessus encore, des dépenses... Vous me l'aviez dit, je ne suis pas certain du chiffre, mais des dépenses pour la sécurité, il y en a... Oui, nous allons passer de 200 millions de dollars à près de 400 millions de dollars en dépenses de toutes sortes pour améliorer la sécurité sur les routes. Ça va des bandes rugueuses, que vous avez vu apparaître le long de nos routes... Parce que c'est un nouveau phénomène, ça, les conducteurs qui s'endorment au volant, et les bandes rugueuses, ça réveille. Ha, ha, ha! Mais ça va aux glissières, ça va à la correction de courbes, ça va à refaire des interventions qui sont dangereuses.

Je peux vous dire aussi, nous allons annoncer bientôt un programme concernant les haltes routières. Encore là, le député de Montmagny a soulevé un sujet important, et je pense que nous allons l'inviter certainement dès que nous serons prêts à faire les annonces.

● (17 h 30) ●

Je signale que, pour l'an prochain, nous aurons l'un des investissements... en fait, l'investissement le plus considérable dans l'amélioration du réseau routier du Québec depuis les 30 dernières années. Nous passons à un budget total d'à peu près 2,8 milliards. Là-dessus, il y a un fonds routier de 1,4 milliard. Encore là, ça correspond à l'une de mes priorités, c'est que les nouvelles routes que nous allons construire, les vieilles que nous allons refaire, nous allons les refaire pour longtemps en utilisant la meilleure qualité de matériaux et les connaissances acquises et développées au ministère pour faire des routes qui vont durer dans le climat que nous avons, et c'est un legs que nous allons pouvoir donner aux générations futures.

Je remercie donc tous et chacun. Je vous remercie particulièrement, M. le Président, pour avoir présidé ces travaux ainsi que tous les députés, quel que soit leur parti, qui, je pense, y ont participé de façon consciencieuse et fort utile. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre d'État. M. le ministre délégué.

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Oui. Seulement quelques mots. Comme mon collègue l'a dit, cette année, ce sera une année record pour le ministère des Transports, autant en termes d'investissements et également en termes de début des travaux. On sait que, à l'heure où on se parle, certains travaux sont déjà commencés, contrairement aux années antérieures que souvent on voyait des travaux commencer... le début des travaux commencer en milieu d'été, quand l'été n'était pas fini. Tout ça... C'est sûr que la planification de tout ça demande un travail énorme, et je veux profiter de l'occasion pour remercier l'ensemble des fonctionnaires au ministère des Transports qui nous assurent toujours d'une très grande collaboration, une très grande compréhension. Et, l'automne prochain, lorsqu'on fera le bilan des travaux, le bilan des investissements, ce sera également tout en leur honneur, parce que ce n'est pas à cause qu'il y a deux ministres que les travaux vont tous se réaliser à date, ça va être à cause de la surveillance que nos gens font sur les chantiers, la planification qu'ils font, et ce sera, bien entendu, à l'honneur du ministère des Transports et à tous ceux qui forment ce ministère.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, messieurs. La commission des transports et de l'environnement ayant accompli son mandat, j'ajourne donc ses travaux sine die. Alors, à vous tous, bonne fin de semaine. Et merci à vous tous d'avoir été présents et d'avoir collaboré de la façon que vous l'avez fait.

(Fin de la séance à 17 h 33)