ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 8 juillet 2003 — Vol. 38 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet

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 mardi 8 juillet 2003 — Vol. 38 N° 4

Table des matières

Organisation des travaux 1

Remarques préliminaires 1
M. Yvon Marcoux 1
M. Normand Jutras 4

Document déposé 6

Discussion générale 7
Ventilation des chantiers en parachèvement et des nouveaux chantiers sur le réseau routier 7
Partenariat avec l'entreprise privée pour l'amélioration du réseau routier 10
État d'avancement du dossier de l'autoroute 30 11
Partenariat avec l'entreprise privée pour l'amélioration du réseau routier (suite) 11
État d'avancement du dossier de l'autoroute 30 (suite) 11
Augmentation de la dette du gouvernement 12
Ventilation des chantiers en parachèvement sur le réseau routier 13
Augmentation de la dette du gouvernement (suite) 13
Ventilation des chantiers en parachèvement sur le réseau routier (suite) 13
Niveau des services offerts aux citoyens 14
Travaux routiers en voie de réalisation dans la région du Centre-du-Québec 14
Niveau des services offerts aux citoyens (suite) 15
Travaux routiers en voie de réalisation dans la région du Centre-du-Québec (suite) 15
Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval 17
Niveau des services offerts aux citoyens (suite) 19
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières 20
Niveau des services offerts aux citoyens (suite) 21
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 21
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli 22
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 22
Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval (suite) 23
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 23
Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval (suite) 23
Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick 24
Virage à droite au feu rouge 24
État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale 25
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 26
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 26
Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides 27
État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite) 27
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 28
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 28
État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite) 28
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 29
Réfection du boulevard Sainte-Anne entre Château-Richer et Sainte-Anne-de-Beaupré 29
État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite) 29
Réfection du boulevard Sainte-Anne entre Château-Richer et Sainte-Anne-de-Beaupré (suite) 29
Plan d'action à l'égard des haltes routières 30
Plan d'action en matière de publicité de long des routes 31
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 31
Plan d'action à l'égard des haltes routières (suite) 31
Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides 32
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 32
Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides (suite) 32
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 33
Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 33
Prolongement de l'autoroute 70 entre Alma et La Baie 33

Table des matières (suite)

Bilan concernant la Route verte	34
Plan d'action à l'égard des haltes routières (suite)	34
Bilan concernant la Route verte (suite)	34
Intentions du gouvernement concernant la Politique de transport maritime et fluvial	35
Évaluation des relations fédérales-provinciales en matière de transport routier	36
But et fonctionnement de la Chaire en transport maritime	36
Avenir de l'Agence métropolitaine de transport	37
Financement du transport en commun à Montréal	39
Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal	39
Suites données aux recommandations du rapport sur le financement du transport en commun	40
Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)	41
Énoncé des orientations gouvernementales	44
Participation financière de l'Agence métropolitaine de transport pour les travaux à l'échangeur Taschereau	45
Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)	45
Projet de train à grande vitesse	46
Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)	47
Réfection du boulevard Métropolitain	49
Services aériens régionaux assurés par Air Canada	50
Effets de la rationalisation du budget du ministère sur les services à la clientèle	51
Réaménagement du rond-point Dorval	52
Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal	52
Prolongement de l'autoroute 25 et construction d'un pont sur la rivière des Prairies	53
Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick (suite)	53
Travaux prévus pour l'autoroute 50	53
Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick (suite)	54
Prolongement de l'autoroute 25 et construction d'un pont sur la rivière des Prairies (suite)	54
Travaux prévus pour l'autoroute 50 (suite)	55
Mise aux normes du réseau routier	56
Dégradation de l'échangeur Turcot, à Montréal	57
Contribution du ministère aux échanges commerciaux entre l'État de New York et le Québec	57
Revêtement utilisé pour la chaussée	58

Autres intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président
M. Jean Dubuc, président suppléant

M. Jean-Pierre Soucy
M. André Gabias
M. Réjean Lafrenière
M. Norbert Morin
M. Luc Thériault

* Mme Florence Junca-Adenot, AMT

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 8 juillet 2003 — Vol. 38 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Neuf heures trente et une minutes)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte et je demande aux membres de l'Assemblée nationale ainsi qu'aux personnes qui les accompagnent de bien vouloir fermer leurs cellulaires, s'il vous plaît, si vous en avez. Merci.

Je rappelle le mandat de la commission: le mandat de la commission des transports et de l'environnement est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2003-2004. Une enveloppe de 10 heures a été allouée à l'étude de ces trois programmes, soit trois heures ce matin, quatre heures cet après-midi et trois heures le 10 juillet prochain, soit jeudi.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Richard (Duplessis) remplace Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve); M. Jutras (Drummond) remplace M. Pinard (Saint-Maurice); et Mme Caron (Terrebonne) remplace M. Tremblay (Lac-Saint-Jean).

Organisation des travaux

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le secrétaire. Donc, en ce qui concerne l'organisation des travaux, je rappelle quel est le processus, ou la coutume, et je vais demander le consentement à chacun des deux côtés de la Chambre pour le processus. La semaine dernière, nous avons procédé par... C'est-à-dire, la première intervention et les remarques préliminaires du ministre, qui a un total de 20 minutes maximum pour s'exprimer, suivi du porte-parole de l'opposition, qui a aussi un temps maximal de 20 minutes des remarques préliminaires... Le règlement permet aussi à d'autres membres de faire des remarques préliminaires, ou sinon nous allons passer immédiatement à une période de questions et réponses. Et, la semaine dernière, nous avons procédé par blocs de 20 minutes. Donc, après les remarques préliminaires du porte-parole de l'opposition, il y aura un temps alloué de 20 minutes de la part de l'opposition en questions et réponses — total, 20 minutes — même chose du côté du parti ministériel, et ainsi de suite, pour l'alternance. Donc, je constate qu'il y a consentement pour procéder de cette façon-là.

J'indique également qu'on a porté à ma connaissance qu'il y avait consentement pour entendre cet après-midi certains organismes, notamment la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers, etc., et que, ce matin, étant donné que nous avons les gens du ministère ici, les questions étaient pour porter sur les crédits du ministère. Donc, il y a aussi consentement.

Donc, je suis prêt à reconnaître, dans un premier temps, le ministre des Transports pour ses remarques préliminaires, vous rappelant, M. le ministre, que vous avez un temps maximal de 20 minutes pour vos remarques préliminaires. M. le ministre.

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: J'aimerais préciser certains points, là, quant à la façon de procéder pour être certain qu'on s'est bien entendus. Les blocs de 20 minutes, ça fonctionne, il n'y a pas de problème avec cette façon de procéder. Ce dont nous avons convenu, le ministre et moi, et nous vous le soumettons, c'est qu'on voterait aussi à la toute fin. Alors, on n'est pas liés, là, programme par programme, de sorte que, à un moment donné, s'il y a un retour en arrière sur un programme, ce sera possible de le faire, et nous voterions à la toute fin des 10 heures pour l'adoption des crédits.

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Donc, merci, M. le député. Je comprends qu'il y a consentement pour des discussions d'ordre général, comprenant aujourd'hui et jeudi matin, et le vote concernant les programmes 1, 2 et 3 se fera à la fin de la séance de jeudi, soit tout près de midi trente.

M. Jutras: Une autre précision aussi, M. le Président. Cet après-midi, les organismes qui seraient entendus, ce seraient la Société de l'assurance automobile du Québec et l'AMT. Et, pour ce qui est de la Société des traversiers du Québec, là, probablement, vraisemblablement que ce sera plus jeudi matin, mais c'est possible que ce soit cet après-midi.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Est-ce que, M. le ministre, il y a consentement? Vous vous êtes entendus sur...

M. Marcoux: On s'est entendus, M. le Président. D'ailleurs, je pense que ce sont des questions sur les programmes de la Société de l'assurance automobile du Québec, même chose pour les projets de l'Agence métropolitaine de transport. Évidemment, les présidents de ces organismes-là seront ici, comme le sous-ministre aujourd'hui, donc je répondrai aux questions. Mais les présidents des organismes seront ici.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Donc, M. le ministre des Transports, la parole est à vous pour vos remarques préliminaires.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Alors, je suis heureux de me retrouver aujourd'hui parmi vous, là,

pour vous soumettre, en tant que ministre des Transports, les crédits du ministère pour l'exercice financier 2002-2003. Je suis accompagné aujourd'hui évidemment de membres de l'équipe: M. Jean-Paul Beaulieu, qui est le sous-ministre du ministère des Transports, et toute son équipe; M. Jean-Yves Gagnon, qui est le président de la Société des traversiers du Québec et qui est le président également; Mme Nicole Poupart, présidente de la Commission des transports du Québec.

Au coeur de la mission du ministère, M. le Président, se retrouve l'obligation d'assurer dans toutes les régions du Québec la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. Des infrastructures de transport adéquates sont essentielles au développement économique du Québec. Elles favorisent la compétitivité de nos entreprises et l'accessibilité à toutes les régions du Québec. En considérant l'importance de l'industrie des transports dans notre économie, et pour la qualité de vie de nos concitoyens, la mission du ministère s'avère primordiale. L'industrie des services en transport génère 4,4 % de toute l'activité économique du Québec et quelque 286 000 emplois directs et indirects, l'équivalent de 9 % de tous les salariés québécois.

Avec la globalisation des marchés et les ententes de libre-échange, les exportations du Québec ont augmenté significativement depuis une dizaine d'années. Notre produit intérieur brut dépend à 60 % des exportations. Il est pertinent de noter que le mode de production juste-à-temps, qui est devenu la norme en transport routier des marchandises, compte tenu des besoins des entreprises, a des répercussions sur le transport. Il se traduit par une augmentation du nombre des expéditions et une diminution de leur volume. Ainsi, le kilométrage parcouru par l'ensemble des véhicules sur le réseau routier est passé de 40 milliards de kilomètres en 1982 à 8 milliards huit ans plus tard, ce qui est une augmentation considérable. Une économie diversifiée comme la nôtre, axée sur les exportations, nécessite donc des infrastructures de transport modernes.

Nous devons favoriser l'intégration des différents modes et des réseaux stratégiques de transport. À cet égard, l'intermodalité dont a fait allusion le premier ministre dans le discours inaugural concrétise le principe de l'équilibre des modes de transport par une intégration et une complémentarité qui favorisent la compétitivité de nos entreprises. Sans doute motivé par l'immensité de son territoire, le Québec dispose aujourd'hui d'un inventaire modal impressionnant. La mise en commun de tous les modes de transport et la synergie qui s'en dégage nous procurent un avantage précieux.

Au chapitre des routes et des infrastructures sous la responsabilité du ministère des Transports, on compte près de 30 000 kilomètres de chaussée et quelque 4 800 structures dont il importe de préserver l'intégrité et la fonctionnalité. Plus de 75 % des infrastructures du réseau routier ont été construites entre les années 1955 et 1975. Après autant d'années d'utilisation croissante, ces infrastructures nécessitent aujourd'hui des travaux de réfection nombreux et coûteux. Pour l'année 2003-2004, nous prévoyons donc, entre autres, des investissements majeurs sur le réseau routier qui contribueront au maintien de nos actifs, à la sécurité des usagers, à la fluidité des déplacements et, par conséquent, au développement économique.

J'ai annoncé, le 19 juin dernier, les sommes qui seront consacrées à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier pour 2003-2004 ainsi que la programmation des travaux que nous entendons réaliser avant la fin de l'automne. Nous reconnaissons l'importance de mettre notre réseau à niveau par rapport à ceux de nos voisins et nous voulons conserver cet actif en bon état. Les investissements sont de l'ordre de 930 millions. Il s'agit du deuxième plus haut niveau d'investissement sur notre réseau depuis plus d'une décennie. Un tel niveau d'investissement démontre l'importance que nous accordons au secteur des transports, particulièrement notre réseau routier, qui prend de l'âge mais qui demeure un des moteurs de notre économie et un facteur essentiel à la qualité de vie de nos concitoyens.

● *(9 h 40)* ●

Maintien des actifs, contribution de nos systèmes de transport au développement économique, sécurité des usagers sont les objectifs-clés que nous allons poursuivre. Au coeur de notre réflexion se retrouvera le citoyen, ses besoins, sa sécurité et aussi sa capacité de payer.

Cela dit, les 930 millions qui seront investis cette année représentent un effort colossal en fonction du contexte budgétaire du gouvernement qui nous confrontait à un trou de 4,3 milliards. Les investissements qui avaient été autorisés d'ailleurs à la fin de février pour 2003-2004 par le Conseil du trésor étaient de 929,9 millions, alors que le projet de budget de l'ex-ministre des Finances en laissait miroiter 200 millions additionnels dans le contexte préélectoral.

De façon concrète, les investissements routiers de cette année signifient la réalisation de quelque 1 000 projets dans toutes les régions du Québec. La liste des projets qui ont été retenus a été dressée de façon minutieuse en fonction de nos objectifs prioritaires que sont la conservation du réseau routier existant, l'amélioration du niveau de la sécurité des usagers, l'amélioration des principaux axes routiers du Québec ainsi que le développement économique. Je soulignerai cependant, à titre d'exemple, certains chantiers majeurs, soit la route 175 vers le Saguenay, l'échangeur Duplessis-Charest à Québec, la route 185 à Dégelis, l'autoroute 55 entre Sherbrooke et Drummondville, l'axe McConnell-Laramée dans l'Outaouais ainsi que la reconstruction de l'échangeur Taschereau sur la Rive-Sud de Montréal. De plus, nous allons activer la réalisation du projet de voie de contournement de la métropole, l'autoroute 30, en privilégiant l'examen du tracé sud qui nous apparaît nettement plus avantageux et en accord avec les recommandations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, malgré certaines contraintes.

Par ailleurs, au chapitre du transport en commun nous contribuerons de façon importante, notamment dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations des organismes publics. Pour l'année 2003-2004, ces organismes prévoient investir plus de 500 millions pour la réalisation de projets tels que le renouvellement du parc d'autobus, plus de 170 millions, le prolongement

du métro vers Laval, plus de 100 millions, ainsi que le projet Réno-Systèmes qui vise à renouveler les équipements fixes du métro de Montréal. Les coûts de financement de ces investissements seront assumés majoritairement par le ministère au cours des prochaines années. Malgré un contexte difficile, nous allons également maintenir l'aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, soit 19 millions, ainsi que l'aide au transport adapté, aux personnes handicapées, avec une somme de 53 millions.

Nous sommes conscients de l'importance d'optimiser toutes les infrastructures et les réseaux de transport, qu'il s'agisse du réseau routier, du Saint-Laurent, des réseaux aérien et ferroviaire. Le maintien des infrastructures qui constituent ces réseaux permet une meilleure complémentarité des modes et un allégement du fardeau imposé au réseau routier. Nous savons également qu'un travail de concertation s'avère nécessaire pour assurer l'essor de ces modes. Plusieurs partenaires publics et privés sont actifs et présents; nous saurons les écouter.

La sécurité demeurera la priorité. Globalement, les bilans routiers au Québec s'améliorent depuis 20 ans, mais beaucoup de travail reste à faire. J'ai d'ailleurs rendu public, le 9 juin dernier, le bilan de la dernière année ainsi que notre plan d'action des mesures de sécurité pour la prochaine année. J'ai de plus priorisé la sécurité dans le choix des projets routiers à réaliser.

La sensibilisation est la voie à emprunter. Il faut agir sur les comportements, inciter à la prudence, agir sur les jeunes, par exemple, qui sont nettement surreprésentés dans les statistiques sur les accidents de la route. Nous avons des alliés dans cette tâche. Les services de police, dont la Sûreté du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports et les gens de l'industrie du camionnage, travaillent de concert avec nous. J'en profite pour souligner les actions préventives de la Société de l'assurance automobile du Québec qui se poursuivront notamment à l'égard de l'alcool au volant et de la vitesse, les deux principales cause de décès sur nos routes.

Nous avons l'intention de présenter à l'automne un projet de loi qui modifiera le régime actuel d'assurance automobile à l'égard des conducteurs ayant commis un acte criminel au volant. Le régime québécois actuel est un acquis que nous maintenons et que nous ne remettons pas en cause. Cependant, nous allons y apporter une exception dans le cas de conducteurs condamnés pour un acte criminel causant des lésions corporelles ou décès. Donc, ces derniers ne seront plus indemnisés par la Société de l'assurance automobile du Québec, et les victimes pourront, pour l'excédent d'indemnités payées par la SAAQ relativement à leurs dommages, engager des poursuites. Nous prenons le parti des victimes. En plus, nous allons ajouter du poids au caractère dissuasif.

La Commission des transports contribue également à l'amélioration de notre bilan routier. Elle a, entre autres, permis d'augmenter significativement le niveau de sécurité pour le transport par véhicule lourd. Elle poursuivra son oeuvre cette année.

Parallèlement à la réalisation de ces travaux, nous allons participer activement au vaste exercice de réingénierie annoncé par le premier ministre lors du discours inaugural. Nous allons revoir nos façons de faire. La pertinence de chacun des programmes sera examinée, leur portée sera ajustée au cadre financier du gouvernement, leurs modalités de réalisation seront réévaluées. Les formes de partenariat plus poussées favorisant un partage optimal des bénéfices et des risques seront explorées. Les expériences canadiennes, américaines et européennes sont actuellement évaluées. Les meilleures pratiques seront mises en oeuvre de façon à accroître les contributions des entrepreneurs à la qualité des services et des infrastructures de transport.

Il faudra s'associer avec nos partenaires fédéraux, régionaux et locaux afin d'optimiser la gestion des infrastructures, équipements et services de transport. La réingénierie en transport implique aussi une harmonisation et une meilleure synchronisation des interventions des différents paliers gouvernementaux. Le Québec doit se donner les moyens de livrer la marchandise et d'assurer au citoyen les services auxquels il est en droit de s'attendre. La rigueur et la discipline devront inspirer notre gestion.

Au total, les crédits alloués pour les trois programmes du ministère des Transports sont de l'ordre de 1 495 000 000 $. Par rapport à l'exercice financier précédent, il s'agit d'une augmentation de 66,6, soit de 4,6 %. Nous aurons l'occasion d'en discuter plus tard. Mais je vous rappelle que le contexte budgétaire dans lequel le gouvernement précédent nous a plongés nous oblige à prendre un peu de recul, à réfléchir et à redéfinir les orientations. Je le répète, le ministère des Transports participera à l'effort gouvernemental qui vise une réévaluation complète des actions de l'État. Soyons imaginatifs, créatifs dans notre recherche d'avenues nouvelles, dans nos rapports avec nos partenaires, les gens de l'industrie, le milieu municipal et le gouvernement fédéral. Un service de qualité au citoyen livré au moindre coût doit être notre ultime motivation.

Le contexte actuel nous ouvre la voie à une nouvelle conception de l'administration publique et de la gestion des transports. Cette nouvelle voie sera inspirée d'abord par notre sens de l'innovation et ensuite par l'expérience d'autres pays, par des méthodes qui auront fait leurs preuves ailleurs et que nous pourrons adapter à notre propre situation. Cette voie, nous devrons la tracer ensemble avec nos employés et nos partenaires. Il s'agit d'un défi que nous nous lançons, un défi à la hauteur de nos capacités et qui nous permettra de conserver les acquis dans tous les modes de transport, d'assurer la sécurité des usagers et de développer davantage nos infrastructures, notre économie dans la mesure des capacités financières de la société. N'oublions pas que nos systèmes de transport sont sources de développement économique et de qualité de vie.

En terminant, je demande la collaboration des membres de cette commission afin que les crédits du ministère des Transports pour l'exercice financier 2003-2004 soient étudiés et adoptés. Je demeure disponible pour répondre aux questions des membres de la commission. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître le porte-parole de l'opposition en matière de transports et député

de Drummond. M. le député de Drummond, la parole est à vous.

M. Normand Jutras

M. Jutras: Alors, merci, M. le Président. Alors, d'entrée de jeu, je voudrais saluer le ministre, saluer également, M. le Président, le sous-ministre, tous les collaborateurs aussi qui vous accompagnent, qu'ils soient du ministère des Transports ou des organismes qui relèvent du ministre des Transports, nos collègues aussi de l'Assemblée nationale, députés des deux côtés de la Chambre.

Alors, à juste titre, le ministre des Transports a fait valoir dans sa présentation l'importance que représente le secteur des transports dans l'économie du Québec. Il nous a parlé d'emplois, il nous a parlé d'exportations, il a parlé de l'importance du réseau. Il a parlé, entre autres, au niveau du kilométrage, le nombre de structures. Il nous a parlé de la sécurité des usagers, de l'importance de maintenir le réseau routier puis de soutenir le développement économique parce que, effectivement, lorsque l'on parle de transports, on parle beaucoup de développement économique.

● *(9 h 50)* ●

Au niveau de mes remarques préliminaires, ce que je veux souligner principalement, c'est l'annonce que le ministre a faite, le 19 juin dernier, quant aux travaux routiers prévus au Québec pour 2003-2004, à savoir 930 millions de dollars. Ce que je déplore relativement à cette annonce — et, à cet égard, je fais part du profond désaccord de l'opposition quant à cette annonce — c'est la baisse importante que cela représente au niveau des investissements routiers au Québec pour l'année qui vient. Le ministre nous a donc annoncé des investissements de l'ordre de 930 millions, et je rappellerai qu'en mars dernier son prédécesseur, Serge Ménard, qui était alors ministre des Transports, avait annoncé des travaux routiers pour 1,2 milliard de dollars pour l'année qui est devant nous. Alors, ça veut donc dire que, si on part du 1,2 milliard qui avait été annoncé par le ministre Serge Ménard et ce qu'a annoncé le ministre des Transports le 19 juin dernier, 930 millions, comme je le disais, c'est une baisse d'importance, c'est une baisse de l'ordre de 25 %.

Quand on regarde, entre autres, au niveau du programme 1, quand on parle de la conservation des chaussées, la conservation des structures, l'amélioration du réseau, le développement du réseau routier, je donne quelques chiffres pour bien démontrer à quel point les compressions sont importantes en matière de transports. Je vous vois, M. le Président... Et, l'année dernière, vous étiez le porte-parole officiel en matière des transports, et j'écoutais les crédits de l'année dernière, et vous reprochiez, l'année dernière, à l'étude des crédits, au ministre des Transports alors en poste, vous lui reprochiez le petit effort — et je vous cite au texte — le petit effort que le ministère des Transports avait fait pour l'investissement dans les travaux routiers au Québec. C'était l'expression que vous aviez utilisée, «petit effort». Quand on sait que, l'année dernière, c'est 1,4 milliard qui ont été investis dans les travaux routiers au Québec, et que, nous, nous avions annoncé 1,2 milliard, et que là on se retrouve à 930 millions, si, M. le Président, l'an dernier c'était un petit effort, 1,4 milliard, qu'est-ce que vous diriez cette année? Une chance que vous n'êtes plus le porte-parole de l'opposition en matière de transports, parce que vous auriez certainement vilipendé le ministre pour l'annonce qu'il a faite, qui est grave et qui va avoir beaucoup de répercussions sur l'économie du Québec.

J'arrivais pour vous donner certains chiffres. La conservation des chaussées, nous avions annoncé 339 millions; le ministre annonce 249 millions. C'est 89 millions de moins. Au niveau de la conservation des chaussées, c'est 25 % de moins. Conservation des structures, nous avions annoncé 221 millions; le ministre annonce 170 millions. Encore là, c'est aux alentours de 25 % de moins. L'amélioration du réseau — et, quand on parle d'amélioration du réseau, on sait qu'on parle beaucoup de sécurité — nous avions annoncé 313 millions, et on se retrouve avec 272 millions. Et, le développement du réseau — parce que le développement du réseau, c'est capital, le ministre a lui-même parlé d'emplois, a lui-même parlé d'exportations — alors nous avions annoncé 335 millions, et le ministre parle de 236 millions. Ça veut dire que, au niveau du développement du réseau routier, c'est 99 millions de moins. C'est environ donc 30 % de moins. Et je pourrais reprendre aussi tous ces chiffres-là par rapport à l'année dernière, c'est aussi beaucoup moins que par rapport à ce qui a été fait l'année dernière.

Alors, je l'ai dit, je le répète, l'opposition, nous sommes en total désaccord avec une telle décision, et je ne comprends pas comment il se fait que le ministre peut arriver avec une telle annonce. Il y a lieu de voir quelles sont les conséquences de ça. On en a parlé, de l'importance des transports dans l'économie du Québec. Bien là ça, ça veut dire que, cet été, cette année, c'est moins de chantiers partout à travers le Québec, c'est moins de gens qui vont travailler dans le domaine, c'est moins de professionnels qui auront de contrats, c'est moins de camionneurs.

Je vais référer le ministre à une étude qui a été faite par la firme de consultants KPMG qui disait que, pour 100 millions de valeur de travaux routiers, là, au Québec, 100 millions de travaux routiers, ça équivaut à 997 emplois. Alors, ça veut donc dire que le ministre, lorsqu'il nous annonce une réduction de l'ordre d'environ 250 millions à 300 millions, lorsqu'il nous annonce une telle réduction, ça veut dire qu'il vient de dire qu'au Québec la réduction d'emplois en matière de transports sera de 3 000 au cours de l'année qui est devant nous, et nous savons, en plus, nous savons, en plus, que souvent ces emplois sont en région. Alors, c'est un autre coup dur que le gouvernement libéral vient de porter aux régions. Nous savons que, depuis qu'ils sont en place, ils ont porté plusieurs coups durs aux régions. Alors, c'en est un autre qui s'ajoute, et cela, pour toutes les régions du Québec. C'est le premier élément, donc l'importance par rapport à l'économie comme telle.

Il y a aussi la question de sécurité, parce que, lorsqu'on parle de transports, lorsqu'on parle d'amélioration du réseau, lorsqu'on parle de la conservation des structures et des chaussées, il y a toujours aussi l'élément sécurité qui y est présent. Alors, ça veut donc dire que le ministre, lorsqu'il nous annonce cette réduction, cette compression importante, bien, encore là,

autant il néglige l'aspect économique que, je dois dire, il néglige aussi l'aspect sécurité.

Il y a également le maintien de notre réseau. Vous allez vous rappeler qu'en novembre 2001 le ministre des Transports de l'époque, Guy Chevrette, à l'occasion d'un sommet, là, qui s'était tenu avec les principaux intervenants dans le Québec en matière de transports, avait annoncé un plan, et le plan dit bien ce qu'il veut dire, là, son nom dit bien ce qu'il veut dire, un plan de reconstruction du réseau routier à travers le Québec. À ce moment-là, ce qui avait été prévu, c'était 12 milliards sur 10 ans pour mettre, somme toute, à niveau notre réseau routier et aussi davantage le développer. Alors, ça veut dire que le ministre, ce plan de reconstruction décennal, bien, il vient de le remettre en question. Et pourtant, et pourtant, les experts du ministère des Transports s'étaient penchés sur ce plan et avaient dit qu'il était nécessaire, de même que tous les intervenants dans l'industrie du transport au Québec avaient dit: Oui, ce plan de reconstruction est absolument nécessaire. Et il était nécessaire pour plusieurs raisons, parce que, bon, on faisait face à une estimation des coûts qui étaient toujours grandissants, qu'il fallait le reconstruire, notre réseau, comme le dit son nom. Tous les intervenants convenaient aussi à ce moment-là que notre réseau, par rapport aux États voisins, était à un niveau inférieur. Il faut le ramener au niveau des États voisins. Il y avait aussi l'aspect sécurité sur lequel tous les intervenants s'étaient penchés, puis il y avait aussi l'aspect de l'outil économique que représentent les transports.

Alors donc, le gouvernement libéral, ce plan-là, et je le répète, qui était de 12 milliards pour 10 ans, il vient de le remettre en question, et toutes les considérations qui avaient animé à l'époque les intervenants, bien, ça vient d'être mis de côté, et, je le répète, c'est autant l'aspect économique que l'aspect sécurité que l'aspect mise à niveau. Et je suis d'autant plus surpris, M. le Président, de cette annonce du ministre que, lorsque... Vous savez à quel point le premier ministre nous parle toujours du plan d'action du Parti libéral, dans lequel plan d'action on dit: Bien, on va mettre l'argent en santé et en éducation, et, dans les autres ministères, on gèle. Bien là on s'aperçoit que, dans le cas présent, du côté des transports, ce n'est pas un gel que l'on connaît, mais c'est plutôt une diminution drastique qui aura des conséquences drastiques sur la qualité de vie des Québécois.

● *(10 heures)* ●

En fait, ce qu'il faut dire, c'est une autre surprise, une autre mauvaise surprise, comme nous en connaissons plusieurs depuis que le Parti libéral est au pouvoir, et ces surprises, bien, elles s'accumulent de semaine en semaine. Il y avait celle-ci le 19 juin, mais là on pourrait en énumérer plusieurs, que ce soient les compteurs d'eau ou que ce soient les pénalités pour l'aide sociale, que ce soient les compressions dans l'aide financière aux entreprises, les crédits d'impôt qu'on coupe sans distinction, et quand on sait à quel point la recherche et le développement, c'est important. C'est l'aide aux jeunes, aux jeunes étudiants pour l'achat d'ordinateurs, c'est les solutions en santé qui sont reportées à plus tard, c'est des compressions en éducation, alors qu'on avait dit qu'on investirait en éducation, c'est les projets en Gaspésie aussi qui sont remis en question alors que l'économie de la Gaspésie est à relancer. Bien là les gens de ce coin de pays sont inquiets.

Alors, c'est malheureux, M. le Président, qu'autant d'inquiétude, autant d'incertitude se répande à travers le Québec. Mais je pense que, effectivement, c'est ce que sème le gouvernement libéral depuis qu'il est en poste. Et ce que je demande au gouvernement libéral, à tout le moins, M. le Président... Si le gouvernement libéral ne veut pas aider l'économie du Québec, est-ce que, à tout le moins, il pourrait tenter de ne pas nuire à l'économie du Québec? Il me semble que c'est un minimum. Mais on s'aperçoit que, avec les décisions qu'ils prennent, on s'en va nettement vers un ralentissement de l'économie du Québec.

Et je ne peux pas m'empêcher, M. le Président, de commenter ce que nous a dit le ministre quand il parlait... Le 19 juin, il parlait — je le cite au texte — il parlait d'un contexte budgétaire difficile. Aujourd'hui, il nous parle du fameux supposé trou de 4,3 milliards. Moi, c'est ce que j'appelle, M. le Président, la théorie du ballon rouge. Et pourtant, il m'est apparu que ce ballon rouge, il était dégonflé, pour ne pas dire crevé, puis il a été crevé par le ministre des Finances lui-même lorsqu'il a présenté son budget, là, il y a trois semaines environ parce qu'il apparaissait du budget du ministre des Finances lui-même qu'effectivement le trou de 4,3 milliards n'était pas là. On nous reprochait de ne pas avoir inclus les déficits des hôpitaux alors que le gouvernement libéral faisait la même chose. On parlait d'une facture de l'ordre de 1,3 milliard qui était rentrée. Par la suite, le gouvernement fédéral nous disait qu'il y avait là une erreur et qu'il faudrait que ce soit réajusté. Mais, de toute façon, M. le Président, ce sont les problèmes de la fédération canadienne, et nos amis d'en face sont fédéralistes. Alors, ils doivent donc vivre avec ces problèmes-là. Nous, on a vécu avec ces problèmes-là. À chaque année, on en avait des surprises qui nous arrivaient du fédéral. On sait comment l'administration fédérale laisse à désirer, alors...

Et je préviens mon collègue, et je le fais en toute amitié, je lui dis: Il y a une surprise cette année, mais il va y en avoir à chaque année parce qu'on en avait à chaque année, et il faut composer avec ça. Il n'y a aucune entreprise saine qui accepterait de fonctionner comme fonctionne la fédération canadienne. Mais nos amis d'en face, nos amis d'en face sont fédéralistes. Ils devront donc composer avec ça. Mais je le préviens que, année après année, il va s'en accumuler, des mauvaises surprises de cette façon.

Alors, moi, M. le Président, je pense que le gouvernement libéral ne peut pas se couvrir avec son ballon rouge parce que le ballon rouge, il est dégonflé, on l'a démontré tant et plus. Les gens n'y croient pas, d'ailleurs, premièrement.

Deuxièmement, comme le répète constamment le premier ministre, ils ont été élus, mais il va falloir qu'ils gouvernent, puis qu'ils prennent leurs responsabilités, et qu'ils prennent leurs décisions, et qu'ils arrêtent de se comporter en chefs... que le premier ministre arrête de se comporter en chef de l'opposition, ce que lui disaient d'ailleurs la semaine dernière le chef de l'opposition et même le chef de l'ADQ lors de l'étude des crédits du Conseil exécutif. Alors, ce sont des

décisions que le gouvernement libéral prend, mais il les prend parce qu'il est coincé dans son dogme de la baisse des impôts et il est coincé aussi avec son cadre financier qui ne tient pas la route. Et là, bien, ils se retrouvent au pouvoir, ils s'aperçoivent que les finances du Québec, c'est difficile.

C'est vrai que c'est difficile, mais la principale raison pourquoi c'est difficile, c'est parce qu'on fait partie d'une fédération canadienne qui fonctionne mal. Et elles sont difficiles en raison, entre autres, du déséquilibre fiscal. Et, quand on regarde qu'il nous manque à peu près 2 milliards et demi par année puis quand on regarde les difficultés budgétaires auxquelles le gouvernement du Québec doit faire face, il y a une étrange coïncidence, hein, comme ces chiffres-là sont proches, et, malheureusement, bien, il faut vivre avec ça. Et là, bien, on tente de nous bercer d'illusions en disant que là il y aura une nouvelle entente, un nouvel esprit. Mais ce dont je suis convaincu, M. le Président, c'est que, malheureusement, c'est les chicanes qui vont continuer, et, pendant ce temps-là, ce sont les Québécois et les Québécoises qui paient pour ça, ce sont les Québécois et les Québécoises qui sont sur des listes d'attente et qui attendent pour être soignés, et c'est beaucoup de travaux au Québec, entre autres, qui ne peuvent pas se faire parce que, entre autres, le gouvernement fédéral ne livre pas l'argent qu'il doit livrer.

Mais c'est malheureux que le gouvernement libéral se soit mis les deux pieds en quelque sorte dans le ciment avec ses promesses de réduction d'impôts. Mais ce qu'il doit dire, ce qu'il doit dire... Il veut réduire les impôts, mais ce qu'il doit dire aussi aux Québécois: On va réduire les services. Parce que, quand le premier ministre dit: Nous sommes les plus taxés, ce qu'il oublie toujours de dire, c'est qu'on a beaucoup plus de services qu'ailleurs, par exemple. Que l'on pense aux CPE qui nous coûtent 5 $ par jour, contrairement à Toronto où ça coûte 25 $ ou 30 $. Quand on fait la comparaison avec les États-Unis, bien, ici, les soins de santé sont gratuits, tandis qu'on les paie aux États-Unis. Quand on sait que les frais de scolarité sont les moins chers à l'université ici, quand on sait que le régime de prêts-bourses est le plus avantageux au Québec, alors, quand on dit qu'on est les plus taxés, il faut toujours, à mon avis aussi, M. le Président, dire ça.

Puis il y a même un point qu'on peut prendre en matière de transports, c'est que chez nous il n'y a pas de postes de péage, il n'y a pas d'autoroutes à péage, alors que, dans beaucoup d'autres États, on fonctionne avec des autoroutes à péage.

Alors, c'étaient les remarques préliminaires que je voulais faire, M. le Président, mais surtout, surtout, surtout dénoncer cette baisse de 25 % dans les investissements dans le réseau routier du Québec, ce qui va affecter toutes les régions du Québec, ce qui va faire perdre des emplois à travers tout le Québec, ce qui va retarder la sécurité, ce qui va retarder l'amélioration de notre réseau, ce qui va retarder la reconstruction et la mise à niveau de notre réseau et ce qui va retarder le développement économique du Québec, parce que, le ministre lui-même l'a dit, l'a reconnu, le développement routier, le développement du réseau, c'est important pour l'économie du Québec quand on sait, entre autres, à quel point l'industrie du camionnage a pris de l'importance et à quel point nous faisons des exportations vers les États-Unis. Alors, c'est déplorable. Il faut vivre avec ça. Alors, on tentera de voir région par région, là, quels sont les effets d'une telle compression qui, à mon avis, M. le Président, est inacceptable et fort malheureuse pour l'économie du Québec et pour les Québécois et les Québécoises.

Le Président (M. Brodeur): Donc, je vous remercie, M. le député de Drummond. Je constate qu'il n'y aura aucunes autres remarques préliminaires, donc nous sommes prêts à procéder, tel que convenu, par blocs de 20 minutes.

M. Marcoux: ...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, si vous permettez, suite à une conversation avec le député de Drummond et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, j'aimerais déposer un document, dont je lui ai parlé d'ailleurs, qui serait disponible pour l'ensemble des membres de la commission et qui reprend avec un peu plus de détails sur certains points les crédits du ministère. Donc, je pense que ça permettra aux membres de la commission d'avoir une meilleure idée et même peut-être de poser des questions.

Ça reprend évidemment le plan de gestion des dépenses qui a été déposé dans le cadre du dépôt des crédits, le budget 2003-2004 avec un sommaire exécutif, la répartition des crédits par programmes, donc à la page 14, qui est une ventilation des différents éléments, la description des programmes réguliers, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, qui touche l'ensemble du réseau — la conservation, l'amélioration et le développement — à la page 20, la description des programmes ministériels avec le programme 1, le programme 2 et le programme 3, évidemment les infrastructures de transport routier, les systèmes de transport, notamment le transport en commun, entre autres, et l'administration des services corporatifs du ministère, à la page 20, 25, le sommaire ministériel donc qui explique les écarts de crédits entre 2002-2003 et 2003-2004, parce que parfois il y a certains éléments, en termes de mise en oeuvre, là, qui ont fait qu'il y a des écarts entre les deux — on pourra en reparler — et puis, après ça, aux pages 27, 32 et 38, un peu avec la même orientation, donc explication d'écarts et commentaires pour les crédits 2003-2004 par rapport aux crédits 2002-2003.

● *(10 h 10)* ●

En fait, c'est présenté dans une perspective, là, de plus grande compréhension pour les membres de la commission, et j'espère que ça pourra alimenter et même éclairer les discussions, là, que nous aurons en commission parlementaire.

Document déposé

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt du document? Il y a consentement.

M. Jutras: Oui, il y a consentement.

Discussion générale

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Donc, maintenant je suis prêt à reconnaître, pour un premier bloc de 20 minutes, le parti formant l'opposition officielle, et, comme premier intervenant, M. le député de Drummond.

Ventilation des chantiers en parachèvement et des nouveaux chantiers sur le réseau routier

M. Jutras: Oui. Alors, ma première question, M. le Président, entre autres... Bien, ce que je me propose de faire, là, c'est de voir qu'est-ce qu'il en est des principaux projets à travers le Québec évidemment quant au réseau routier, là, que ce soit au niveau du développement ou conservation de chaussées, etc. Mais, préliminairement, je voudrais savoir du ministre... Et là je me base, entre autres, là, sur son document, l'*Annonce des investissements routiers 2003-2004*. Lorsque, pour l'ensemble du Québec, il nous dit... Et ça, c'est après le communiqué, là. C'est dans les premières pages. Pour l'exercice financier 2003-2004, les investissements en milliers de dollars, l'ensemble du Québec — puis là il fait référence au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier — conservation des chaussées, 249,9, conservation des structures, 170,4, l'amélioration du réseau routier, 272,9, développement du réseau routier, 236,6, pour un total de 909,8, ce que le ministre nous disait il y a quelques minutes.

Est-ce que vous pourriez nous dire, par rapport à chacun de ces éléments — disons, par exemple, conservation des chaussées, 249,9 — quelle partie de ça constitue tout simplement du parachèvement de travaux — c'est-à-dire, vous complétez, là, ce qui est déjà commencé — et quelle partie constitue de nouveaux chantiers, ou de nouveaux projets, ou de nouvelles constructions, de nouveaux travaux?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Oui. Alors, M. le Président, pour répondre à cette question du député de Drummond, porte-parole de l'opposition officielle, je voudrais simplement revenir, je pense, sur un contexte général parce que c'est important dans cette perspective-là. Je voudrais lui signaler que les investissements de 930 millions cette année, pour l'année 2003-2004, représentent un montant de 200 millions de plus que la moyenne d'investissements des 10 dernières années. La moyenne d'investissements des 10 dernières années, selon les chiffres fournis par le ministère... sont de l'ordre de 717 millions. Or, le montant total d'investissements pour 2003-2004 est de 930 millions, premièrement.

Deuxièmement, M. le député de Drummond nous a parlé d'un programme de réhabilitation et de reconstruction du réseau routier qui a été annoncé en 2001. Effectivement, des annonces à ce moment-là indiquaient qu'il y aurait 1,2 milliard de dépensé pour 10 ans, donc pour les 10 prochaines années, et ça avait été annoncé également par l'ex-ministre des Transports en janvier 2002. Ce que je veux vous préciser, M. le Président, c'est que ce plan de réhabilitation et de reconstruction annoncé avec beaucoup de fanfare n'a jamais été approuvé ni par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor. Je pense que ça, c'est important de bien le préciser. On peut faire bien des annonces, mais ça n'a jamais été approuvé, ni par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor, pour cette période, là, de 1,2 milliard sur 10 ans.

D'ailleurs, je voudrais rappeler, M. le Président, que, à la fin février de cette année, à la fin de février 2003 — ça ne fait pas longtemps — le Conseil du trésor a approuvé une enveloppe de 929,8 millions pour les investissements routiers pour l'année 2003-2004. Quelques semaines plus tard, l'ex-ministre des Finances indiquait, dans les renseignements additionnels de son projet de budget, que, les investissements de 929 millions — donc, ça correspond à ce qui avait été approuvé par le Conseil du trésor — là on ajouterait des investissements de 200 millions, pour un montant total de 1 129 000 000 $, et, par hasard, évidemment, il y avait le déclenchement des élections le lendemain. Donc, c'était une annonce encore une fois qui était un projet et qui était de l'argent de Monopoly, là, parce qu'on dit: Ça n'a même pas été adopté, ça n'a pas été discuté, donc.

Quelques semaines après le Conseil du trésor, la veille des élections, l'ex-ministre des Finances dit: On va ajouter un 200 millions, et, dans la même journée, évidemment dans l'enthousiasme, l'ex-ministre des Transports et son ministre délégué, alors que la ministre nous parlait de 1 129 000 000 $, eh bien, dans la même journée, il y avait un communiqué de presse des deux ex-ministres pour dire que là c'était rendu à plus de 1,2 milliard. Donc, on avait augmenté de 929, à 1 129 000 000 $, à plus de 1,2 milliard. Évidemment, le lendemain on déclenchait des élections, et, encore une fois, c'étaient des promesses avec de l'argent virtuel. Et ce n'est pas nouveau parce que, vous savez, les projets qui ont été annoncés au cours des dernières années totalisent, là — et je suis conservateur, M. le Président — plusieurs milliards donc sans qu'il n'y ait de financement ou de budget qui y soit attaché. Alors, de toute façon, le gouvernement...

D'ailleurs, l'ancien gouvernement savait qu'il y avait une impasse budgétaire. Il le savait. L'automne précédent, ça a été rendu public. Et, malgré ça, évidemment, on a fait des promesses. Donc, il n'aurait pas eu l'argent pour le faire. Et, quand on regarde l'enveloppe donc qui a été confirmée le mois de juin dernier, il y a quelques semaines, c'est l'enveloppe qui correspond, dans le fond, à l'approbation du Conseil du trésor, grosso modo, qui avait été faite au mois de février dernier.

Et, vous savez, ce n'est pas le gouvernement au pouvoir qui a porté un dur coup à l'économie du Québec, c'est le gouvernement précédent. Malgré tous les crédits fiscaux qu'on a donnés aux grandes entreprises, des millions, des milliards en crédits fiscaux à des grandes entreprises dans des cités du commerce électronique, etc., bien, le Québec n'a toujours récolté qu'à peu près 17 % des investissements privés. Et vous savez que ce sont les investissements privés qui sont

générateurs d'emplois et créateurs de développement économique. Donc, malgré tout ça, vous savez, nous n'avions, au Québec, qu'un peu plus de 17 % des investissements privés alors que nous avons une population qui correspond à près de 24 %. Et nous avons un écart important en termes d'investissements privés au Québec sous l'ancien gouvernement malgré tous les crédits fiscaux, tout l'argent qu'on peut avoir mis dans des entreprises comme, vous savez, toutes sortes de projets qui ont mal tourné par la suite, que ce soit la SGF ou ailleurs. Donc, c'est d'être simplement responsable et d'être capable d'appliquer, dans le fond, une réalité financière dont nous avons hérité de l'ancien gouvernement.

Il y avait une impasse financière. L'ancien gouvernement le savait, qu'il y avait une impasse financière, et, malgré ça, a continué de faire des promesses qui se sont avérées des promesses électorales et qui n'auraient pas été remplies de toute façon. Ce plan de réhabilitation de reconstruction n'avait jamais été approuvé par le Conseil du trésor ou le Conseil des ministres. Quelques semaines avant le projet de budget, le Conseil du trésor avait autorisé 929 millions pour l'année 2003-2004, alors que, précédemment, on y allait sur, semble-t-il... ça devait être au moins 1,2 milliard.

Alors, M. le Président, je pense qu'il est important de le rappeler. Dans le contexte budgétaire difficile, ce montant de 939 millions représente plus de 200 millions additionnels par rapport à la moyenne des investissements qui ont été faits au cours des 10 dernières années, et ça, ça comprend une année tout à fait exceptionnelle, 2002-2003, où il y avait des travaux qui avaient été devancés, on se le rappellera. Donc, c'était une année qui était tout à fait exceptionnelle. Et donc, je pense que c'est important d'être capable de pouvoir bien le préciser et faire bien comprendre à la population et aussi aux intervenants qui sont dans le milieu — parce que ça touche des employés, ça touche des entreprises, ça touche évidemment bien du monde — qu'il faut faire preuve de rigueur et de discipline et que c'est un effort... Ce 939 millions d'investissements — 200 millions de plus que la moyenne des 10 dernières années — représente un effort colossal dans le contexte budgétaire extrêmement difficile, l'impasse financière dans laquelle nous avait laissés, M. le Président, le précédent gouvernement.

● *(10 h 20)* ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, je vais devoir reposer ma question. Mais, avant de reposer ma question, je vais évidemment répondre à ce qui vient de se dire. Quand le ministre dit que les investissements annoncés cette année, qui sont de 930 millions, c'est de 200 millions supérieur à la moyenne des 10 dernières années, c'est sûr que, quand on regarde certaines années comme 1994-1995 ou 1995-1996, dans ces années-là, bon, c'était 510 millions, 437 millions puis les années où on a redressé les finances publiques, parce que c'est nous qui l'avons fait. Si le ministre veut parler d'impasse budgétaire, qu'est-ce qu'il aurait dit, lui, d'un déficit réel et non pas «on pense que», là? Bien, qu'est-ce qu'il aurait dit, lui, d'un déficit réel qui a été d'ailleurs le déficit record de l'histoire du Québec? C'est le déficit que nous ont laissé les libéraux en 1994, puis c'était un déficit de 6 milliards de dollars.

Et, quand il parle d'impasse budgétaire, bien, il faudrait peut-être lui rappeler de quelle façon les libéraux ont géré dans leur mandat de 1989 à 1994, où, par exemple, une année ils prévoyaient... Ils prévoyaient toujours des déficits, mais ils prévoyaient un déficit, par exemple, de 2 milliards, puis là ils arrivaient avec un déficit, en bout de piste, de 3 milliards. Puis ils prévoyaient, l'année suivante, un déficit de 3 milliards, ils arrivaient avec un déficit de 4 milliards et demi. Puis, la dernière année, ils prévoyaient un déficit de 4 milliards, ils sont arrivés avec un déficit de 6 milliards. Alors, qu'est-ce qu'il aurait dit, lui, d'une administration comme celle-là? Et ça, c'est vraiment une impasse budgétaire. C'est ça que j'appelle vraiment une impasse budgétaire, et non pas se pencher sur un budget puis dire: Bien là on n'est pas d'accord avec tels chiffres, puis il faudrait plutôt réajuster ça de telle façon.

Mais, à tout événement, pour répondre à l'argument, M. le Président, du ministre quand il dit: C'est 200 millions supérieur à la moyenne des 10 dernières années, bien, ce qu'il oublie, c'est que le plan de reconstruction, il est arrivé en 2001 puis il a commencé à s'appliquer en 2002-2003. Et pourquoi on l'a fait, ce plan de reconstruction? Je l'ai dit tantôt, parce qu'on s'apercevait que le réseau du Québec, le réseau routier du Québec se détériorait et se détériorait considérablement, premièrement. Deuxièmement, il y avait une question de sécurité. Troisièmement, il y avait le fait aussi que plus on retarde les travaux, bien, plus ça coûte cher et plus c'est dangereux pour les usagers de la route, alors d'où le plan de reconstruction qui a été établi avec les intervenants du domaine en 2002.

Alors, quand il fait sa comparaison, il ne faut pas qu'il la fasse avec le temps où on a redressé le gâchis libéral qui nous avait été laissé en 1994 puis quand on a redressé les finances publiques, il faut qu'il fasse la comparaison avec 2002-2003 puis 2003-2004, autrement dit les 10 années qui sont devant nous, parce qu'il y a une décision qui s'est prise en 2001-2002 à l'effet qu'il fallait investir considérablement dans notre réseau routier parce qu'il se détériorait, parce qu'il était rendu à un niveau considérablement inférieur à celui des États voisins, parce qu'il en allait de la sécurité des usagers de la route puis parce que c'est un axe de développement économique important, le réseau routier du Québec. Alors, c'est pour ça que je trouve que la comparaison du ministre ne tient pas quand il compare avec les 10 dernières années.

Il oublie, il oublie qu'en 2001-2002 il y a une décision qui a été prise à l'effet qu'il y a un programme de reconstruction, qui était lancé pour 10 ans, de 12 milliards. Alors, si on divise ça par 10, ça fait environ 1,2 milliard par année. Mais même il faut être conscient que, quand on se lance dans un plan de reconstruction comme celui-là, c'est les premières années où il faut investir davantage. Puis, quand on a remis passablement notre réseau à niveau, bien là on peut investir moins. Alors, c'est pour ça que je dis que l'argument du ministre ne tient pas la route, parce que sa comparaison est boiteuse à partir du moment... et même ne tient pas à partir du moment où une décision a été prise.

Par ailleurs, ce que je veux dire aussi au ministre... Et puis là je veux le référer aux crédits, au budget de dépenses que nous avions présenté. En fait, oui, il a raison quand il parle, à la base, d'un montant de 930 millions, sauf que... Et là je le réfère à la page 65 du budget des dépenses où un montant de 200 millions a été rajouté, ce qui faisait 1 129 000 000 $ pour se rendre à 1,2 milliard. C'étaient les argents que nous prévoyions aller chercher avec les partenaires, parce que, dans le domaine des transports, on parle de plus en plus de partenariat avec le privé, et de un. Et de deux, bien, il y a nos amis du fédéral aussi, là. Il va falloir qu'ils en mettent, de l'argent, à un moment donné.

Et par ailleurs, M. le Président, lorsque le ministre nous parle de cette impasse budgétaire, moi, je dis que cette impasse budgétaire... Ce qui était important: l'année financière qui précède, nous l'avons terminée en respectant le déficit zéro, en respectant l'équilibre budgétaire, ce que nous avons fait depuis cinq ans, ce que les libéraux n'ont pas fait depuis des lunes, et on va voir s'ils vont être capables de le faire. Souhaitons-le, par exemple, parce qu'il en va de la santé et de l'économie du Québec.

Et par ailleurs, pour l'année qui était devant nous, bien, je l'ai dit tantôt, c'est le ballon rouge qui nous revient encore, mais je dis que le ballon rouge, il est dégonflé et qu'il va falloir que les libéraux prennent leur décision puis prennent leurs responsabilités. Puis ce que le premier ministre nous dit constamment, c'est qu'il a été élu. Bien, s'il a été élu, qu'il gouverne, qu'il prenne ses décisions puis qu'il les porte sur ses épaules, et non pas tenter de les faire porter par d'autres.

Mais je reviens à ma question, M. le Président. Ma question, c'était: Par rapport au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, conservation des chaussées, conservation des structures, amélioration du réseau routier, développement du réseau routier, des millions qui sont annoncés là, qu'est-ce qui constitue le parachèvement de travaux déjà amorcés par le gouvernement précédent et qu'est-ce qui constitue de nouveaux travaux? C'était ça, ma question.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord, une première remarque sur un constat, une affirmation du collègue le député de Drummond en parlant de ce plan annoncé de réhabilitation et de reconstruction du réseau. Lorsqu'il nous dit que c'est une décision, c'est une annonce qui a été faite, c'est une annonce qui a été répétée, cependant il n'y a jamais eu d'approbation officielle, ni du Conseil des ministres ni du Conseil du trésor. Alors, ça, je pense que c'est important. On peut faire bien des annonces, vous savez, surtout à la veille d'une période électorale, ce à quoi nous a habitués, là, un peu le gouvernement précédent, M. le Président. Donc, je pense qu'il faut remettre les choses en perspective, et jamais il n'y a eu d'approbation de ce plan qui a été annoncé et dont on a beaucoup parlé, à ce point, où, justement, à la fin février de cette année, le Conseil du trésor — vous connaissez que le Conseil du trésor est l'organisme au gouvernement qui approuve les dépenses et qui contrôle — approuvait 929,8 millions, M. le Président.

Et là évidemment sont arrivés un projet de budget puis un projet de crédits. Imaginez le sérieux de ça, là, pour dire: Maintenant, on va rajouter... Il y a quelques semaines, le Conseil du trésor avait examiné, bien examiné cette problématique dans l'ensemble des finances et des dépenses, et là, tout à fait par hasard, arrive, vous savez, cette période électorale, et la veille on annonce que là on va en faire 200 millions de plus ici puis qu'on va en rajouter un peu là.

M. le Président, ce n'est pas sérieux et c'est ce que j'appelle de l'argent virtuel. Donc, si ça avait été approuvé par le Conseil du trésor, ce plan de 1,2 milliard de dollars par année, bien là on pourrait dire: C'est sérieux. Mais ça ne l'avait pas été, ni par le Conseil des ministres. Et, M. le Président, dans ce contexte...

Vous savez, le gouvernement le savait, qu'il y avait une impasse financière budgétaire. Il le savait l'automne précédent. Il a préféré mettre ça sous le tapis et dire: Non, on va en dépenser plus, alors que ça n'a pas été approuvé. C'était un projet de budget, c'était un projet de dépôt de crédits.

● *(10 h 30)* ●

Deuxièmement, en ce qui a trait aux parachèvements, à chaque année il y a des parachèvements qui se font parce qu'il y a des travaux — et le député de Drummond le sait — qui commencent et qui se continuent l'année suivante. Et c'est sûr que les parachèvements qui ont été créés par une programmation une année inhabituelle, rappelons-le — et tout le monde le reconnaît, en 2002-2003, une année inhabituelle — parce qu'on a devancé les travaux, bien, à ce moment-là, les parachèvements, selon les chiffres que nous avons du ministère, là, sont de l'ordre de 379 millions de dollars cette année, donc, et le solde de 930, ce sont de nouvelles initiatives, puis il y a également, comme l'année précédente, comme les années précédentes, là, là-dedans, les frais évidemment du ministère des Transports parce qu'il y en a une partie qui sont des frais, comme le ministre le sait, des frais de fonctionnement, là, qui sont répartis au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Donc, le 900 millions, 929, comprend également cette partie-là qui est capitalisée comme investissement.

Ce sont les chiffres que j'ai, et, pour l'an prochain, dans le cadre de la programmation responsable, dans le contexte budgétaire difficile où nous avons ajouté plus de 200 millions par rapport à la moyenne des 10 dernières années en termes d'investissement routier, donc les parachèvements l'an prochain seront moins importants, c'est-à-dire les engagements, parce que ça va permettre justement de pouvoir cibler, d'aller aux priorités selon des principes et des critères. Alors, les parachèvements, l'an prochain, il va y en avoir, mais le montant sera moins important qu'il l'était cette année à cause de devancements de travaux qui avaient été réalisés ou qui avaient été mis en oeuvre par le gouvernement précédent.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre, ce qui met un terme au premier bloc de 20 minutes. Je suis prêt maintenant à reconnaître un député du parti ministériel. Donc, M. le député de...

M. Soucy: Portneuf.

Le Président (M. Brodeur): ...de Portneuf. M. le député de Portneuf, la parole est à vous.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, évidemment, j'ai bien écouté le représentant de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Drummond, faire état de la situation dans laquelle ils se sont retrouvés, là, lorsqu'ils ont pris le pouvoir il y a quelques années. Mais il n'en demeure pas moins que, malgré le fait où on nous a lancé depuis cinq ans le déficit zéro, il n'en demeure pas moins que la dette québécoise a augmenté de façon fort substantielle à chacune de ces années-là. Donc, pour ce qui est de la mathématique financière et comptable, on pourrait y revenir.

Partenariat avec l'entreprise privée pour l'amélioration du réseau routier

Ma question, M. le Président, au ministre des Transports est la suivante. Évidemment, dans le cadre des derniers points de presse, on a fait état beaucoup de partenariat avec l'entreprise privée. Alors, j'aimerais entendre le ministre des Transports expliquer de quelle façon il entend conjuguer les efforts gouvernementaux avec ceux du privé, là, de façon à nous donner un réseau routier qui va s'améliorer au cours des prochaines années. Et puis, s'il y a des modes de financement particuliers qui seront avancés, est-ce qu'il pourrait nous expliquer un petit peu de quelle façon ce sera établi?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, je vais répondre au député de Portneuf. C'est une question, d'ailleurs, c'est un sujet que j'ai brièvement abordé lors de mon exposé initial, et le partenariat public-privé, c'est une entente qui se font entre le gouvernement, ou le ministère, en l'occurrence le ministère des Transports... pour assurer la prestation d'un service ou la réalisation d'une infrastructure, et il y a différentes caractéristiques à des ententes de partenariat public puis il y a différentes formes aussi de partenariat public-privé, mais, normalement, ça se caractérise d'abord par un partage de risques et de bénéfices entre le partenaire... selon la partie qu'il est la plus apte à assumer. Ce sont des modalités contractuelles qui sont axées sur les résultats plutôt que sur des moyens. Donc, il faut le distinguer de ce qu'on appelle un fonds de la sous-traitance.

Et un exemple de ça: au ministère, par exemple, pour l'entretien d'hiver, 85 %, à peu près, ou plus de 70 %, là, près de 80 % est fait par... l'entretien d'hiver est réalisé par des entrepreneurs privés à qui on donne des contrats pour réaliser une activité bien précise. Alors, ça, ce n'est pas ce qu'on peut appeler du partenariat, bien que les activités soient réalisées par un entrepreneur privé.

Et puis aussi, dans le partenariat public-privé, il y a une relation à long terme entre le gouvernement et le partenaire privé. Alors, le partenariat public-privé est très différent de la privatisation. Et, à cet égard-là, il y a des expériences qui se font ailleurs, ou qui sont menées ailleurs, depuis un certain nombre d'années. On peut penser aux États-Unis, dans d'autres provinces canadiennes, en Europe également, il y a des expériences de partenariat public-privé. Et ça peut être pour les ponts, ça peut être pour la construction de nouvelles routes.

Ici, au Québec, présentement, nous en parlons pour deux projets en particulier, soit l'autoroute 30, où il y aura partenariat public-privé, et également l'autoroute 25, c'est-à-dire le lien entre Laval et l'est de Montréal, mais il y a bien d'autres façons aussi de... d'autres expériences qui se font de partenariat avec des partenaires privés. Il y en a qui se font pour l'exploitation et l'entretien d'une infrastructure. Donc, dans ce cas-là, le partenaire privé va assumer les responsabilités de la gestion et de la réalisation de l'ensemble des travaux d'exploitation, d'entretien d'un réseau pour un certain nombre d'années, avec des exigences de critères de performance établies par le gouvernement ou, en l'occurrence, par le ministère des Transports. Il y a d'autres formules où il y a la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation avec un partenaire privé qui assume une partie importante des responsabilités. Il y a des variantes un peu qui existent ailleurs. Donc, il y a des expériences qui se sont faites aux États-Unis, il y en a en Ontario.

L'exemple peut-être qui est le plus évident en Ontario et dont les gens ont entendu beaucoup parler, c'est celui de la route, là, la 407 dans la grande région de Toronto, il y a également, en Nouvelle-Écosse, une route en Nouvelle-Écosse qui... les services de traversier de la baie de Fundy, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute Fredericton-Moncton. En Alberta, on a confié ce qu'on appelle par partenariat public-privé une cession déléguée de l'entretien du réseau routier dans certains secteurs. Au Royaume-Uni également il y a eu des concessions routières, là, qui se sont faites avec l'entreprise privée. Il y a même aussi, dans certains cas, pour le transport en commun, il y a eu, en Europe, des expériences avec des partenaires privés. Donc, c'est une orientation qui permettrait, pour l'État, de pouvoir à meilleurs coûts réaliser soit des constructions soit de la réfection parce que les expériences qui ont été faites ailleurs nous indiquent qu'il y a eu des réductions de coûts selon des formules innovatrices qui ne pouvaient pas être mises en place il y a 15 ou 20 ans, qui n'auraient pas été appropriées, mais qui maintenant ont été développées.

Alors, il s'agit non pas de copier des expériences qui se font ailleurs, parce que chaque contexte est bien particulier, celui du Québec par rapport à d'autres, mais de nous inspirer de formules qui ont permis de réaliser avec plus d'efficacité et avec des meilleurs moyens de financement des projets, soit des projets de construction soit des projets même d'entretien, de réfection de routes où on va dire, par exemple: Pour huit ou 10 ans, nous avons des critères de performance précis, et le partenaire privé devra rencontrer ces critères de performance. C'est bien sûr que ça doit se faire d'une façon qui est bien réfléchie, d'une façon qui est bien planifiée afin que ça puisse être des succès et non pas des échecs.

Je vous parlais tantôt de la Nouvelle-Écosse. Il y a l'autoroute 404 en Nouvelle-Écosse, il y a 45 kilomètres d'autoroute à quatre voies divisées où, en partenariat public-privé, on a eu la conception, la

construction, l'entretien et l'exploitation, avec du financement séparé, d'ailleurs. Donc, c'en est un, exemple, et la construction s'est réalisée en 20 mois entre 1995 et 1997. Donc, il y a des...

En Virginie, aux États-Unis, on a ce qu'on appelle la gestion déléguée de l'entretien, de l'exploitation et de la réfection d'autoroutes, avec une loi qui a été adoptée en 1995 et donc qui permet de faire, de réaliser ces travaux-là avec des partenaires privés.

● *(10 h 40)* ●

D'ailleurs, ici, au Québec, il y a une municipalité qui a fait une expérience de gestion déléguée de l'entretien et de la réfection des routes collectrices, et c'est Saint-Louis-de-France, qui, souvent on ne le sait pas parce que c'est une municipalité qui est un peu plus petite, mais qui, en 1993, au moment où le gouvernement... Et je pense que le ministre... le député de Drummond est au courant, le porte-parole de l'opposition, mais, donc, lorsque le gouvernement a transféré la voirie locale, en 1993, certaines parties de la voirie locale aux municipalités, Saint-Louis-de-France a délégué à une firme l'entretien et la réfection d'un certain nombre de kilomètres de routes collectrices, avec des critères de rendement bien établis, là, sur les indices de rugosité et les indices de performance qui devaient être rencontrés.

Ce que nous avons commencé à faire, et le ministère a déjà commencé d'ailleurs à réfléchir à cette question-là, il y a un bureau du partenariat public-privé qui a été mis en place et qui travaille principalement pour l'autoroute 30 et pour l'autoroute 25, mais nous élargissons actuellement la réflexion non pas seulement à la construction où il y aurait des péages, parce que ça, c'est une voie, là, mais ce n'est pas ça au Québec — ça peut arriver dans certains cas où il n'y a pas d'alternative — mais pour d'autres types de travaux que la construction, et ça doit toujours se faire avec des exigences de performance très, très précises et un partage également des risques financiers parce que ça ne doit pas être le donneur d'ouvrage, en l'occurrence le ministère, là, qui prend tous les risques dans un cas de partenariat public-privé, il faut qu'il y ait un partage des risques. Donc, nous allons poursuivre dans cette voie qui est une voie qui est innovatrice et puis dans la perspective de pouvoir réaliser des travaux avec une plus grande efficacité et avec un meilleur rendement et une meilleure productivité.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

État d'avancement du dossier de l'autoroute 30

M. Dubuc: Bonjour, M. le ministre. On en entend parler souvent, souvent, on va en parler encore longtemps, je crois, c'est sur la question du dossier de la 30. Le gouvernement précédent, il avait annoncé la 30 à côte Sainte-Catherine, au nord. Nous, dans notre campagne électorale, le Parti libéral, moi, Jean Dubuc, on l'avait annoncée au sud. On a évalué les coûts, les coûts de... Au sud, ça coûte 110 millions, puis les travaux au nord, c'est 230 millions. Trente ans passés, ils annonçaient la 30 au sud. Ils annonçaient la 30... Ça fait 30 ans qu'ils annoncent ça, puis on est rendus 30 ans après, puis elle n'est pas faite encore. Je pense qu'on est rendus là. En 2003, avec la population, le développement des villes, le développement sur la 132, les commerces qui sont établis sur la 132, on est rendus que ça prend la 30, c'est urgent, puis on a évalué que ça prend la 30 au sud.

L'important de ça, c'est la question des coûts, c'est la question de la 30 sur la 132. Au nord, ça va détruire les commerces sur le long de la 132, ça va détruire la qualité de vie de tous ces citoyens, qui comprend côte Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant, Candiac. À ce moment-là, ça va détruire une certaine qualité de vie. Ça fait que, moi, je voudrais demander... La question s'adresse à M. le ministre: C'est quoi? On est rendu quoi dans le dossier de la 30? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre des Transports.

Partenariat avec l'entreprise privée pour l'amélioration du réseau routier (suite)

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Si vous me permettez, simplement rajouter un mot au sujet de la question précédente qu'avait posée le député de Portneuf. Je voudrais souligner que le ministère, l'an dernier, a accordé certains contrats de performance. Donc, on a commencé à faire certaines expériences, et Sainte-Anne-de-la-Pérade, par exemple, dans la circonscription électorale de Champlain, a donné un contrat pour réaliser et garantir des travaux de réfection de la chaussée pour une durée de sept ans à partir de la date d'acceptation des travaux. Donc, c'est un début. Et il y a deux autres contrats également un peu de même nature, en fait des contrats de performance, là, qui ont été accordés par le ministère des Transports. Donc, il y a déjà certaines activités qui se font du côté du ministère à cet égard-là.

État d'avancement du dossier de l'autoroute 30 (suite)

Pour l'autoroute 30, oui, nous savons que c'est une voie de contournement pour la grande région de Montréal, et Montréal est la seule métropole en Amérique du Nord où il n'y a pas de voie de contournement — il y en a une au nord, mais il n'y en a pas du côté sud — et ça, c'est majeur pour différents éléments, d'abord pour le développement économique de la grande région de Montréal, deuxièmement, pour la réduction aussi de la congestion au centre-ville de Montréal de la part des camions, parce qu'on sait que le transport de marchandises par camion a augmenté en termes de pourcentage au cours des dernières années. Il suffit de passer au centre-ville de Montréal sur les grandes artères pour voir la congestion de camions tôt le matin et tard le soir. Donc, ça, c'est extrêmement important.

Donc, c'est un impact également sur la réduction des gaz à effet de serre et de la pollution si les camions peuvent arriver rapidement, pouvoir aller de l'ouest à l'est de l'agglomération urbaine de Montréal. Le premier ministre, d'ailleurs, dans le discours inaugural, a bien

indiqué que le Québec aurait une voie de contournement pour sa métropole, et, à cet égard-là, c'est une priorité.

Les travaux qui se font sur l'autoroute 30, la perspective, de toute façon, là, en termes d'échéancier, c'est toujours 2009, donc 2009 comme réalisation complète de l'autoroute 30 à partir justement d'où elle arrête actuellement, là, à Candiac, et où elle poursuit lorsqu'elle est de l'autre côté de Sainte-Catherine, donc entre Candiac et Sainte-Catherine et Châteauguay-Vaudreuil. En ce qui a trait au... Et on pourra reparler de l'évolution, là, du côté de Châteauguay-Vaudreuil, parce que, pour cette année, on poursuit et on finalise évidemment l'arpentage qui est bien important. Et le processus d'expropriation est commencé, donc, et ça doit se poursuivre parce qu'il faut pouvoir acquérir l'emprise nécessaire pour réaliser les travaux de construction.

Pour le tronçon Candiac—Sainte-Catherine, nous nous rappellerons que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement avait recommandé le tracé sud. Le gouvernement, par décret, a choisi le tracé nord, soit sur l'emprise de l'autoroute; en fait, la 132 actuellement en milieu urbain. Nous, ce que nous privilégions — et le député de La Prairie l'a indiqué — c'est l'option du tracé sud. Présentement, il y a une analyse qui est en voie d'être terminée sur les avantages que représente le tracé sud, et entre autres sur le plan des coûts de réalisation, ce qui n'est pas à négliger, je pense, M. le Président. C'est un tronçon d'à peu près 9 kilomètres, et il y a à peu près 6 kilomètres ou un peu plus qui se situent en zone agricole, parce que l'autre est déjà en zone industrielle, le reste de ce 9 kilomètres. Nous voulons le faire dans le respect des lois, premièrement, donc en accord avec la recommandation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, deuxièmement, en réduisant au minimum également l'utilisation des terres arables — parce qu'il ne s'agit pas de faire ça pour provoquer le développement urbain, là; ce n'est pas ça, ça n'a rien à voir; il n'y a aucun lien entre les deux — et, troisièmement, avec des mesures d'atténuation qui permettront aux agriculteurs de continuer à exploiter leurs terres agricoles. Alors, c'est le processus dans lequel nous sommes engagés.

● *(10 h 50)* ●

Et puis d'ailleurs le ministère est déjà en contact, l'analyse est en voie d'être terminée à cet égard-là, et puis nous allons continuer d'avancer selon ce que nous avons déjà indiqué en ce qui a trait à l'utilisation du tracé sud par rapport au tracé nord, donc, compte tenu des avantages surtout sur le plan des coûts, la facilité de réalisation également, mais en y allant avec le respect des lois et dans le respect également, avec des mesures appropriées, là, pour les producteurs agricoles.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Pour une autre courte question, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Oui, M. le Président. Je voudrais me renseigner sur l'entente qu'il y avait eu, je crois, à l'automne 2002, provinciale-fédérale, sur la question de l'entente avec le fédéral-provincial, s'il y avait un délai limité ou si l'entente qu'il y avait eu avec... ou bien si c'est une continuité. Merci.

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

M. Marcoux: Bien, l'entente avec le fédéral pour le financement a été annoncée cette année, au printemps, au début de mars dernier, si ma mémoire est bonne. Je ne me souviens pas exactement à quelle date. Et aussi ce qu'il y a de particulier, ce que je mentionnais tout à l'heure, M. le Président, c'est que c'est un projet où le privé va être impliqué. Donc, c'est un projet de réalisation en partenariat avec le privé, avec la participation et du gouvernement fédéral, financière, et du gouvernement provincial et, bien sûr, avec la maîtrise d'oeuvre au niveau provincial.

Actuellement, il y a le Bureau de partenariats public-privé qui est en place, là, premièrement. Deuxièmement, il y a encore des discussions sur les modalités avec le gouvernement fédéral et l'entente-cadre qui est là. Troisièmement, il y a aussi, pour permettre au privé de faire des propositions en toute connaissance de cause, il y a des études d'achalandage, là, également qui sont en cours ou qui sont peut-être à peu près terminées, mais pour permettre au privé de faire des propositions dans le cadre de la réalisation et notamment de leur participation sur le plan financier. L'objectif, c'est toujours la réalisation de cette voie de contournement fort importante pour la grande région de Montréal pour l'année 2009, et ça, là, on ne change pas d'orientation à cet égard-là. D'ailleurs, il y a beaucoup de travail qui se fait actuellement, notamment donc au niveau des analyses, au niveau des discussions avec l'entente sur le fédéral et en impliquant aussi le secteur privé. Et c'est une expérience, vous savez, qui est un peu nouvelle pour nous, au Québec, et il est essentiel de pouvoir la mettre en oeuvre et de la réaliser avec succès. Je pense que c'est extrêmement important. Donc, en cours d'année, ça va procéder.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître le député de Drummond.

Augmentation de la dette du gouvernement

M. Jutras: Oui. Merci, M. le Président. Le député de Portneuf faisait référence, il y a quelques minutes, quand il a posé sa question, à l'administration précédente et à l'augmentation de la dette, et il déplorait l'augmentation de la dette suite à l'administration du gouvernement du Parti québécois. Je vais juste lui rappeler certains faits rapidement. Au cours des cinq dernières années, la dette du gouvernement du Québec, elle est passée de 97,7 milliards à 109. Alors, ça représente donc une hausse de 11,5 % sur cinq ans. Alors, j'aimerais voir l'indignation du député de Portneuf si je lui disais que, sur cinq années, le dernier mandat des libéraux, la dette, elle est passée de 28 milliards à 74 milliards, c'est-à-dire une hausse de 166 %. Alors, si le député de Portneuf trouve inacceptable une augmentation de dette de l'ordre de 11,5 %, comment trouve-t-il, M. le Président, une augmentation de dette de 166 %, 15 fois plus? C'est le premier élément.

Le deuxième élément aussi — et il ne faut jamais perdre ça de vue — c'est que, du temps des

libéraux, la dette du gouvernement du Québec, elle se faisait, entre autres, pour payer l'épicerie, et ça, c'est ça qui était dramatique, tandis que, nous, s'il y a eu une augmentation de dette, c'est en fonction d'immobilisations, puis ça, les gens comprennent bien ça. Quand ils s'achètent une maison, les gens, ils ne la paient pas comptant, ils prennent une hypothèque. Alors, oui, leur passif augmente, mais, par contre, leur actif augmente également. Alors, c'est ça qu'on a fait, nous, le gouvernement du Parti québécois, au niveau de la dette, c'était sur des immobilisations, comme quelqu'un qui s'achète une maison, comme quelqu'un qui prend une hypothèque, tandis que, les libéraux, ce qu'ils faisaient, malheureusement, c'est que c'était pour payer l'épicerie courante. Alors, imaginez-vous dans quelle situation serait un ménage québécois qui est obligé d'emprunter pour payer l'épicerie. C'est pas mal plus dramatique, M. le Président, que quelqu'un qui emprunte pour payer son hypothèque.

Et ce qu'il faut dire aussi, c'est que... Et ça montre à quel point l'économie du Québec, au cours des dernières années, a eu une très bonne performance. Entre autres, la croissance du PIB du Québec, au cours des cinq dernières années, elle a été supérieure à chaque année à la moyenne des pays du G7. Alors, la croissance du PIB des pays du G7, je pense que c'était de l'ordre de 2 %, aux alentours de ça, et l'augmentation du PIB au Québec, la performance économique du Québec, c'était de 3,2 %. Alors, ça montre à quel point on a eu une économie qui a bien performé sous les années du gouvernement du Parti québécois, et ça fait en sorte que, alors que, auparavant... la dette, là, la dette, qui représente les déficits accumulés, finalement, en pourcentage du PIB, elle est passée de 43,8 % à 34,7 %. Alors, quand on parle de la dette, il faut tenir compte de ça, à savoir c'est quoi, le taux d'endettement d'une personne ou d'un État par rapport à sa richesse.

C'est comme si la personne gagne 50 000 $ par année. Si elle doit 100 000 $, ce n'est pas rose. Mais, si elle gagne 50 000 $ puis elle en doit 25 000 $, c'est pas mal plus acceptable, et c'est de cette façon-là qu'il faut faire la comparaison.

Puis on voit aussi où il y a eu une amélioration, M. le Président. C'est que, il y a cinq ans, ce qu'on consacrait du budget de l'État au paiement des intérêts, c'était 18 %. Maintenant, c'est 13,5 %. On voit donc qu'il y a eu une amélioration à ce niveau-là. Mais je me dis que le député de Portneuf, quand je lui cite une augmentation, là, de la dette de 166 % du temps des libéraux, bien, il doit filer mal, là, par rapport à l'augmentation qu'on a connue au cours des cinq dernières années.

Ventilation des chantiers en parachèvement sur le réseau routier

Maintenant, je reviens encore à ma question. Le ministre y a répondu partiellement, il nous a dit que, sur les 929 millions, il y a eu 379 millions en parachèvements. J'aimerais, si c'était possible, que le ministre nous ventile ce qu'il en est des parachèvements par rapport à la conservation des chaussées, la conservation des structures, l'amélioration du réseau routier et le développement du réseau routier. Est-ce que c'est possible de ventiler ça, ce qui est parachèvements? Parce que là vous l'avez donné pour le total.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

Augmentation de la dette du gouvernement (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, un premier commentaire sur évidemment l'augmentation de la dette. Effectivement, il y a eu une augmentation importante de la dette durant les années au pouvoir du Parti québécois, même si officiellement, là, non, non, on n'augmente pas la dette. Mais il y a eu une augmentation importante de la dette, et ceci, pendant que les Québécoises et les Québécois sont toujours les résidents, les citoyens, les gens les plus taxés en Amérique du Nord.

Et, pendant ce temps-là, vous savez, le gouvernement était très généreux avec des crédits fiscaux qu'il accordait aux grandes entreprises, achetait des immeubles à Montréal avec des crédits fiscaux, subventionnait des emplois de grandes entreprises à Montréal plutôt que de garder l'argent et de pouvoir l'investir autrement. Et, pendant ce temps-là, bien, on subventionnait les grandes entreprises, mais on maintient toujours le statut fiscal des résidents du Québec comme les citoyens les plus taxés en Amérique du Nord, et c'est bien sûr que...

Vous savez, on peut dire que le service de dette a réduit un peu au cours des dernières années, mais il faudrait également ajouter, je pense bien, que les taux d'intérêt se sont réduits et ont diminué au cours des dernières années. Et, forcément, en termes de service de dette, si les taux d'intérêt diminuent de 2 %, 3 % ou 4 %, ou de 2 %, bien, ça a un impact sur votre service de dette, M. le Président. C'est comme si vous avez un prêt à la banque. Vous pouvez augmenter votre prêt, mais, si vos intérêts diminuent, bien, probablement qu'il peut arriver que votre paiement mensuel ou annuel soit moindre parce que le taux d'intérêt, les taux d'intérêt ont diminué. Si les taux d'intérêt cependant avaient le malheur d'augmenter, bien là ça pourrait peut-être avoir un impact différent sur les finances personnelles. Alors, je pense qu'il faut remettre les choses en perspective à cet égard-là, M. le Président.

● *(11 heures)* ●

Je pense qu'il y a des choix différents. On l'a vu dans le discours du budget, je pense qu'il y a des choix différents. Par exemple, les crédits fiscaux aux grandes entreprises, bien, ça va se terminer, et ça, ce n'est pas une orientation que le gouvernement libéral va maintenir. Et, vous savez, il y en avait, des dépassements budgétaires, et puis il y avait une impasse financière, le gouvernement le savait. Dès l'automne dernier, là, c'était public. Et, ce que je vous rappelais tantôt, il y a bien des annonces et bien des promesses qui ont été faites — en étant conservateur, des milliards de dollars — qui n'avaient pas de financement, qui n'étaient pas budgétisées.

Ventilation des chantiers en parachèvement sur le réseau routier (suite)

Maintenant, pour répondre à la question précise du député de Drummond, pour 2003-2004, pour ce qui

est de la conservation des chaussées — et là je veux simplement vérifier si les chiffres que vous me donnez sont bien ceux-là — ce que nous avions regardé, c'est que, pour la conservation des chaussées, les parachèvements représentent 27 312 000 $. Je veux le préciser parce que c'est une photocopie qui est un peu foncée. Donc, je suis prêt à vous donner les renseignements qui sont corrects, M. le député de Drummond. Donc, 27 312 000 $. Pour la conservation des structures, c'est de 79 054 000 $. Pour l'amélioration du réseau, donc, les parachèvements sont de 131 929 000 $ pour l'amélioration du réseau et, pour le développement du réseau, sont de 138 462 000 $, pour un total, donc, que nous avions mentionné tantôt, de l'ordre de 375 millions, de 376 757 000 $.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Niveau des services offerts aux citoyens

M. Jutras: Je ne peux pas m'empêcher, M. le Président, de revenir sur... Le ministre est encore allé dire qu'on était les plus taxés. Si on veut être correct quand on dit ça, il faut dire que c'est ici aussi, au Québec, à bien des égards, que nous avons plus de services qu'ailleurs, que les frais de scolarité sont les plus bas à l'université en Amérique du Nord, que faire garder un enfant ici, au Québec, ça coûte 5 $ par jour — à Toronto, ça coûte 30 $ par jour — qu'on paie l'électricité, au Québec, 35 % moins cher qu'en Ontario. Il y aurait peut-être un choix à faire, là. Est-ce que les Québécois voudraient qu'on augmente leur facture d'électricité, qu'ils paient la même chose qu'en Ontario? Et, à ce moment-là, on pourrait baisser les impôts en conséquence et payer le mêmes impôts qu'en Ontario. On a le système de prêts-bourses le plus généreux, il n'y a pas de péage sur nos routes, on subventionne même les écoles privées, notre service de santé est financé. Alors, il faut toujours dire ça, là.

Mais c'est sûr que, si les libéraux... Puis là c'est ça qu'on se demande s'ils ne sont pas en train de faire... parce que là ce ne sera pas long qu'on va payer l'eau puis ce ne sera pas long qu'on va payer plus cher pour les enfants en garderie. Puis les frais de scolarité, bien là, à l'université, c'est en train d'être remis en question, puis il n'y a plus d'aide aux étudiants pour l'achat de leurs ordinateurs. Oui, c'est un choix qu'ils font. Mais là, par contre, ils vont peut-être réduire les impôts de cette façon-là, mais il faudra dire en même temps aux Québécois et aux Québécoises: Vous avez beaucoup moins de services qu'avant, par exemple. Vous payez beaucoup plus pour certaines choses, alors qu'auparavant vous n'aviez pas à payer.

Parce que qu'est-ce qui est important en bout de piste, c'est l'argent qu'il nous reste dans nos poches. C'est ça qui est important. Alors, qu'il nous reste plus d'argent dans nos poches parce qu'on réduit les impôts ou qu'il nous reste plus d'argent dans nos poches, tel que c'est le cas présentement, parce que le gouvernement paie pour plus de services, bien, il faut le dire, ça. Alors donc, quand on dit qu'on est les plus taxés, il faut dire qu'on a plus de services qu'ailleurs également.

Travaux routiers en voie de réalisation dans la région du Centre-du-Québec

Maintenant, j'avais dit au ministre que nous allions faire un tour du Québec, alors on va le commencer, parce que je voudrais savoir. Le ministre nous a annoncé, là, je l'ai dit, des compressions de l'ordre de 25 % au niveau des travaux sur le réseau routier du Québec. C'est majeur. Alors, ça veut donc dire qu'il y a beaucoup de régions du Québec qui sont en attente de projets d'envergure. Alors, qu'est-ce qui va arriver de ces projets-là? Et on le sait, à quel point le réseau routier, c'est important pour les usagers puis c'est important pour les Québécois et Québécoises, et on sait, dans chaque région du Québec, à quel point à un moment donné tel projet est attendu, puis les gens se demandent qu'est-ce qui arrive avec ça. Et là, bien, il faut comprendre que, quand le ministre nous dit: Bien, on réduit ça de 25 %, ça veut dire qu'il y a des projets qui se retrouvent à l'eau ou il y a des projets qui sont retardés, qui sont reportés aux calendes grecques ou qui sont peut-être reportés d'un an, ou deux ans, ou trois ans, et c'est ce que je voudrais savoir.

Et on va commencer par hasard, là, avec la 55, M. le ministre, dans la région Centre-du-Québec. Alors, je sais que les travaux de la 55 en direction de Sherbrooke, là, de Saint-Nicéphore et Drummondville jusqu'à L'Avenir, se continuent. Alors, c'est un parachèvement, en quelque sorte, parce que les travaux sont déjà passablement avancés. Et je crois aussi que les travaux se continuent de Windsor à Richmond, et ça aussi, c'est un parachèvement parce que c'est déjà passablement avancé. Alors, je voudrais que vous me confirmiez ces deux éléments-là dont je viens de vous faire part.

Et par ailleurs, bien, concernant le dernier tronçon, qui est le tronçon qui va de L'Avenir à Richmond, dans la région d'Ulverton, ce que je voudrais savoir, c'est: Ces travaux-là sont reportés à quand? Parce qu'on sait que la 55, c'est une route importante, si on parle d'exportations, c'est une route de grande importance, puisqu'elle va vers Sherbrooke et, partant de là, vers les États-Unis. C'est une route qui est beaucoup utilisée pour justement les exportations. Il y a beaucoup d'industries de camionnage dans Drummond, il y a beaucoup de camions qui utilisent cette route-là. Il y a aussi une question de sécurité qui est importante, parce que, quand le gouvernement précédent, le gouvernement du Parti québécois, a décidé de doubler l'autoroute 55, il y avait l'aspect économique qui était important, mais il y avait aussi l'aspect sécurité parce qu'il y avait eu beaucoup d'accidents sur cette route-là alors qu'elle était simple, et il y avait eu, entre autres, aussi beaucoup d'accidents suicide, et le coroner s'était penché à plusieurs reprises sur les conséquences du fait que c'était appelé une autoroute. En fait, c'était une route simple.

Alors donc, M. le ministre, j'apprécierais que vous me confirmiez qu'est-ce qu'il en est pour ce qui est des deux éléments, Saint-Nicéphore—L'Avenir et Windsor-Richmond. Et maintenant le dernier tronçon qui est important, et c'est ce qui va rester, là, entre L'Avenir et Richmond, c'est pour quand?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

Niveau des services offerts aux citoyens (suite)

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Je comprends bien le député de Drummond de rappeler, vous savez, la situation avant les élections du 14 avril. Ce que je voudrais simplement lui préciser, c'est que nous avions un programme électoral et des orientations, un plan qui a été déposé le 12 septembre 2002, où nous énoncions clairement les choix que nous offrions à la population advenant une élection. C'était fondamentalement de ramener le rôle de l'État, ou du gouvernement, à ses missions essentielles, soit la santé, l'éducation, la prospérité et la sécurité, et ce sont ces grandes orientations qui sous-tendaient le programme électoral qui avait été déposé, qui avait été rendu public, je le rappelle, non pas quelques jours avant les élections, non pas quelques promesses électorales bâclées à la dernière minute, mais déposé en septembre 2002, bien avant le déclenchement des élections.

● *(11 h 10)* ●

La population a jugé, le 14 avril dernier, et la population a rendu son verdict, sachant très bien les orientations et les priorités d'un gouvernement libéral. Je vous donne simplement un exemple. Nous parlions tout à l'heure des subventions et des crédits aux grandes entreprises, de l'implication de l'État dans toutes sortes de projets qui malheureusement se sont mal terminés sur le plan financier. Entre autres, dans ces cas-là, nous avons une orientation différente de celle du gouvernement précédent, ce que je rappelais. Malgré toutes les largesses de l'État, ses crédits fiscaux et ses subventions, les investissements privés ne représentaient encore qu'à peu près 17 % par rapport à la moyenne canadienne, ce qui est beaucoup moins, en termes de pourcentage, que la proportion de notre population et ce qui représente beaucoup d'emplois créés. Les investissements privés, vous le savez, sont générateurs d'emplois. Donc, c'est un manque important du côté de la création d'emplois par des investissements privés.

Deuxièmement, ce que nous avons également clairement indiqué, en plus de recentrer le rôle de l'État, c'était de revoir le fonctionnement de l'État et de faire une réingénierie du fonctionnement du gouvernement avec des formules innovatrices, des formules qui s'appliquent déjà ailleurs et qu'on peut adapter ici pour réduire les coûts — et là ça ne remet nullement en cause le professionnalisme des employés de l'État; d'ailleurs, il y a 40 % des employés de l'État qui vont prendre leur retraite, là, au cours des 10 prochaines années — donc d'en profiter aussi pour redonner un nouvel élan et inventer des façons différentes de fonctionner, ce qui se fait partout, vous savez. Ce n'est pas seulement au gouvernement du Québec, ça se fait ailleurs. Ça s'est fait ailleurs, ça se fait aussi dans les entreprises. Nous devons adapter l'organisation de services et le fonctionnement à des contextes externes évolutifs.

Et quant à nous, ce qui est important, c'est le service aux citoyens, c'est la qualité du service aux citoyens. Le mode de prestation peut être différent. Ce qui est essentiel, c'est que les citoyens reçoivent d'excellents services et des services de qualité, donc l'accès aux services.

Le député de Drummond a reparlé de compressions. Maintenant, je me vois dans l'obligation, M. le député, de revenir à cet égard-là parce qu'il n'y a pas eu de compressions. Le plan de reconstruction et de réhabilitation de 12 milliards sur 10 ans, 1,2 milliard dont vous parliez, qui a été annoncé à la fin de 2001, qui a été annoncé également par l'ex-ministre des Transports en janvier 2002, ce plan n'a jamais été approuvé, ni formellement, ni par le Conseil des ministres, ni par le Conseil du trésor. Je pense que ça, c'est très important. On peut annoncer bien des choses, mais il faut que ce soit clairement approuvé, premièrement.

Deuxièmement, je vous rappelle qu'à la fin février 2003 le Conseil du trésor approuvait pour 929,8 millions d'investissements dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, et c'est quelques semaines plus tard, dans un projet de budget, que l'ex-ministre des Finances a énoncé que là elle rajouterait aux 929 millions, dans les renseignements additionnels — ce n'est pas dans son discours du budget, d'ailleurs — un 200 millions, donc, et ça, c'était à la veille des élections. C'était de l'argent virtuel, et je pense que, ça, tout le monde le reconnaît. Donc, il n'y a pas eu de compressions.

Et, dans le cadre de l'impasse financière que le gouvernement précédent nous a laissée, de maintenir à 930 millions, ce qui est plus de 200 millions additionnels par rapport à la moyenne des investissements au cours des 10 dernières années précédentes, c'est un effort colossal et ça témoigne de l'importance que le gouvernement actuel attache au développement du réseau routier et au développement des infrastructures. Je veux le rappeler. Et je dois vous dire qu'à chaque fois que vous reviendrez là-dessus je vais vous le rappeler parce que ce ne sont pas des compressions.

L'ex-ministre des Finances avait annoncé de l'argent virtuel dans son projet de budget, à la veille du déclenchement d'une campagne électorale, pour justifier subséquemment, au cours de la campagne électorale, des annonces qui ont été faites sans financement, sans budget, de sorte qu'on a des milliards, dans les cartons du ministère, de promesses et d'annonces faites, mais sans qu'il y ait eu de financement d'attaché et sans qu'il y ait eu de budgétisation d'attachée, pour faire des annonces en disant au ministère: Vous le faites, mais à l'intérieur de votre enveloppe. Bien, ça, indirectement, qu'est-ce que ça veut dire, ça, au ministère des Transports? Ça veut dire: Vous faites des coupures. On annonce des choses, mais faites des coupures ailleurs.

Ce que je vous dis, c'est que mon intention, et l'intention du gouvernement, est d'appliquer avec rigueur et discipline les choix que nous ferons à l'avenir. Je pense qu'il est préférable d'indiquer clairement les choix que de laisser percevoir toutes sortes d'espoirs sur des annonces qui ne sont pas réalistes ou qui sont non financées et non budgétisées et, après, de décevoir les gens parce qu'on a annoncé, vous savez, des lendemains prometteurs, mais les lendemains déchantent la population, et ça, je pense qu'on va faire preuve de discipline et de rigueur à cet égard-là.

Travaux routiers en voie de réalisation dans la région du Centre-du-Québec (suite)

Si je reviens sur le dossier, M. le député de Drummond, qui vous intéresse — parce que vous avez,

d'ailleurs dans votre propre circonscription, fait ce projet-là, cette route-là — d'abord, on confirme ce que nous avons annoncé il y a quelques semaines, le parachèvement des travaux entre Saint-Nicéphore et L'Avenir — donc, ça va être terminé — puis également la réalisation du tronçon qu'il manque dans la plaine inondable entre Windsor et Richmond. Donc, ça, les travaux vont se réaliser, de sorte que, si tout se déroule bien, nous ouvrirons, en fait, à la population ces 26 ou 27 kilomètres additionnels de route terminée sur la 55 entre Drummondville et Sherbrooke. Donc, c'est certainement une bonne nouvelle pour les citoyens du comté de Drummond, M. le Président.

Et, pour ce qui est du reste des... ce que vous demandiez, donc, il y a une autre phase à terminer. Et donc, ça, il y a des plans et devis qui vont être préparés pour une poursuite de réalisation évidemment de cette partie-là en fonction des disponibilités budgétaires et des budgets des programmes d'investissement qui seront planifiés au cours des prochaines années. Donc, ça demeure toujours un projet à réaliser. Je pense que c'est important. Donc, la conception des plans et devis va se poursuivre, et puis on pourra planifier la réalisation, dans le cadre financier, dans le cadre des disponibilités budgétaires, pour les investissements routiers.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières.

M. Gabias: Merci, M. le Président, de me permettre d'intervenir à ce stade-ci. Je salue mes collègues, là, du comté de Masson et de Drummond, je salue également le travail du ministre et de son sous-ministre et de son équipe qui avec beaucoup de rigueur depuis le début de nos travaux s'affairent à effacer des tronçons virtuels qui ont été annoncés en période électorale par l'opposition. Ce n'est pas toujours simple de... Parce que, évidemment, c'est une tendance qu'on constate à l'occasion des travaux des commissions, c'est que l'opposition constamment compare le budget qui est étudié, compare ce budget-là au budget virtuel qui avait été déposé par l'opposition au mois de mars dernier. Alors, c'est un travail évidemment qui demande beaucoup de rigueur, et je pense que le ministre des Transports le remplit avec beaucoup d'efficacité.

● *(11 h 20)* ●

Et vous me permettrez amicalement de rappeler au député de Drummond... Parce que, de ses propos jusqu'à maintenant, on a l'impression qu'on est en appel du jugement de la population le 14 avril dernier, hein? Les citations qu'il fait depuis le début de nos travaux, les comparaisons qu'il fait, ça a été fait amplement en campagne électorale. Et de deux choses l'une, ou le député de Drummond pense sans le dire que le gouvernement a menti à la population, ou, l'autre possibilité, c'est que la population a très bien compris mais se serait trompée. Alors, c'est un ou l'autre. Alors, je pense qu'il faudrait non pas continuer à comparer le budget virtuel que l'opposition avait déposé par rapport au budget qu'on étudie maintenant, ni même faire ce qu'a fait tout à l'heure le député de Drummond, c'est-à-dire de remonter à 1994 pour faire des comparaisons, je pense qu'il faudrait accepter la réalité: le 14 avril, la population a pris une décision très éclairée, était très consciente parce que c'est ce que le Parti libéral a proposé, c'est-à-dire de faire des choix de façon à ce que, dans l'avenir, les Québécois et Québécoises ne soient plus les plus taxés en Amérique, et ça, évidemment, ça impose des choix, et c'est ce que le gouvernement fait actuellement.

De façon plus pratique, ma question s'adresse au ministre parce que j'ai compris de sa réponse, évidemment... Parce qu'on a entendu, en campagne électorale, de la part de l'opposition, des promesses d'investissement en matière de route, et c'est évidemment un secteur névralgique non seulement pour l'économie qui est amenée par la construction de routes, mais aussi parce que c'est primordial au Québec qu'on ait un réseau routier adéquat de façon à ce que l'économie puisse également se développer. Parce qu'on peut donner, comme avait fait le choix le Parti québécois, des subventions à une entreprise, lorsque les emplois existent, sans qu'il n'y ait de chemin pour se rendre à l'entreprise, ou il y a une autre façon de procéder, c'est d'assurer des infrastructures adéquates de façon à encourager les entreprises à venir s'installer sans être obligé de leur accorder des crédits d'impôt comme le faisait l'opposition antérieurement. Donc, le choix que fait le Parti libéral, évidemment, c'est d'assurer de façon très clairvoyante le développement du réseau routier, et, par opposition aux promesses de routes virtuelles faites par l'opposition en campagne électorale, après l'opposition a crié un peu partout que là tout cessait. Tout projet de construction même ne se continuait pas, et en cela on fait référence à l'autoroute 55.

Est-ce que je dois comprendre que, malgré les déclarations de l'opposition depuis le 14 avril, le prolongement de la 55 va favoriser, entre autres, le comté de Drummond, c'est-à-dire par le prolongement vers Sherbrooke — donc, Drummond sera unie à Sherbrooke — et également le prolongement du tronçon qui relierait également Drummond à Trois-Rivières, c'est-à-dire le tronçon Saint-Nicéphore—L'Avenir, qui est évidemment très important pour l'économie dans l'axe sud-nord? Parce qu'il est bien important, et c'est évidemment une priorité du Parti libéral d'unir plutôt que de séparer. Donc, l'union du Centre-du-Québec avec la Mauricie sur le plan routier évidemment est primordiale pour l'économie des deux régions. Alors, est-ce que je dois comprendre qu'effectivement, M. le Président, est-ce que je dois comprendre que les travaux de la 55 seront complétés de façon à assurer un développement économique beaucoup plus harmonieux et du comté de Drummond, et de la région de Drummondville et Victoriaville, et de la région de la Mauricie?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, en réponse à la question, il y a quelques minutes, du député de Drummond, où j'ai parlé de la 55 sud, c'est-à-dire le tronçon entre Drummondville et Sherbrooke, il y a également, comme l'évoque le député de Trois-Rivières, le tronçon entre Trois-Rivières et Drummondville, ou l'autoroute 20 et la partie donc au nord de l'autoroute 20. Il y a des travaux qui se poursuivent cette année dans ce

tronçon de la 55 Nord, et, évidemment, ça date des années soixante-dix, vous le savez, pour les gens de la région de Mauricie—Centre-du-Québec. Les travaux de la phase I entre la route 226 et le 9e Rang de Saint-Wenceslas sont en cours. Les structures sont complétées, et puis tous les travaux normalement de terrassement, gravelage, pose d'enrobé bitumineux devraient être terminés en octobre 2003, donc ce qui va permettre la mise en place de ce service pour ce tronçon de l'autoroute.

Il y a une phase II qui est entre le 9e Rang de Saint-Wenceslas et l'autoroute 20. Il y a du déboisement qui a été réalisé. Il y a un pont d'étagement qui est terminé. Il y a également ceux du 10e Rang, du CN et du 13e Rang qui ont débuté en octobre 2002 et qui vont être complétés, normalement, que nous continuons — en octobre, donc complétés en 2003. Il y a des plans et devis pour la construction de la chaussée que nous avons eus récemment. Également, là, il y a des modifications à apporter, l'échangeur avec l'autoroute 20. Donc, ça aussi, ça va être livré.

Et, pour donc la partie qu'il manque sur le plan de la chaussée, parce qu'il y aura eu des constructions de structures qui sont commencées l'an dernier, bien, à ce moment-là, c'est sûr qu'on ne pourra pas laisser des structures dans le champ, mais, cependant, on le complétera à un rythme qui est compatible avec les disponibilités budgétaires et le budget d'investissement qui sera programmé pour l'an prochain et pour l'année subséquente. Donc, c'est un projet important, M. le député de Trois-Rivières. Il y a des structures qui ont été commencées, donc on poursuivra selon le rythme des disponibilités budgétaires. Donc, on verra, là, avec la prochaine programmation et les montants d'investissements totaux qui seront disponibles dans le cadre financier. Donc, une partie de terminée cette année. Je comprends que ce ne sera pas tout complété cette année, mais ça se poursuivra avec un rythme compatible avec les disponibilités budgétaires.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval

M. Lafrenière: Alors, M. le Président, lorsqu'il est question de finances publiques, de disponibilités budgétaires, et que ce soit en santé, en éducation, en transports, en infrastructures, c'est toujours une question qui inquiète, dans certaines circonstances, la population. Récemment, le ministre a annoncé à l'Assemblée nationale son intention de donner suite au projet de construction d'une ligne de métro à Laval.

Étant donné les dépassements de coûts importants de ce projet, qui sont de l'ordre de 160 millions, pouvez-vous nous faire connaître de quelle façon vous assurerez le financement de ce projet, M. le ministre?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, on change de région, nous quittons la Mauricie—Centre-du-Québec pour nous diriger dans la grande région de Montréal et celle de Laval. Effectivement, le dossier de réalisation du métro à Laval a été soulevé au cours du dernier mois et demi, et je pense qu'il est important de situer ce dossier-là dans un rappel historique.

C'est en octobre 1998 donc que l'Agence métropolitaine de transport a été mandatée, là, pour réaliser le métro à Laval, donc la station Henri-Bourassa, traverser Rivière-des-Prairies et se rendre à ville de Laval. C'est une annonce qui avait été faite par le gouvernement de l'époque donc en octobre 1998, et, si je comprends aussi, il y a eu des élections pas longtemps après, en 1998, mais le montant qui a été approuvé par le Conseil des ministres en octobre 1998 pour le prolongement du métro à Laval était de 179 millions, ce qui a évidemment donné mandat à l'Agence métropolitaine de transport d'examiner plus en détail ce projet qu'elle devait réaliser. Et, en janvier 2000, évidemment, l'Agence a produit un premier rapport qui démontrait que ce projet originalement évalué à 179 millions n'était pas opérationnel, qu'il devait être modifié pour comprendre trois stations plutôt que deux, un réaménagement des voies de garage à la station Henri-Bourassa, et que le coût devait être révisé à 378 millions.

● *(11 h 30)* ●

Il faut dire que, dans l'annonce officielle qui avait été faite en octobre 1998, on avait oublié 1,5 kilomètre. L'annonce avait été faite, si ma mémoire est bonne, en disant que la construction du métro était sur un parcours de 3,7 kilomètre, alors qu'on a réalisé un peu plus tard, pas longtemps après, que c'était 5,2 plutôt que 3,7. Et ça a un impact important parce que les analyses nous indiquent qu'un peu partout à travers le monde, avec certaines variations en plus ou en moins, dépendant des conditions, la réalisation d'un métro souterrain, par kilomètre, c'est de l'ordre de plus ou moins 100 millions. Évidemment, ça peut être moins si les conditions sont idéales. Cependant, ça peut être plus si les conditions de sol sont plus difficiles. Mais plus ou moins. Donc, en partant, il y avait un écart majeur.

L'Agence a mandaté un groupe d'ingénieurs pour préparer ce qu'elle appelait une phase I, et le mandat était de bien préciser le concept d'exploitation pour répondre aux besoins, là, de réalisation du métro. En janvier... au cours du début de 2002, le rapport qui a été déposé par ce groupe indiquait que les coûts excéderaient ce montant de 378 millions et avoisineraient davantage, là... excéderaient le 500 millions.

C'est après mon arrivée en fonction que j'ai été mis au fait de problèmes de financement potentiels, de budget, pour le métro de Laval. À ce moment-là, j'ai demandé une note conjointe au sous-ministre des Transports ainsi qu'à la présidente de l'Agence métropolitaine de transport pour faire un historique de la situation, l'évolution des coûts, faire une évaluation réaliste, compte tenu des rapports qui avaient été présentés, évaluer également des options, si vraiment il y avait un dépassement de coûts, comme l'indiquaient les informations qui m'étaient fournies, quelles seraient les options. Est-ce qu'on devait arrêter la réalisation? Est-ce qu'il serait souhaitable peut-être de décaler et de réduire un peu les coûts? Serait-il possible de modifier certains éléments du concept retenu, dont, entre autres, d'examiner ces diverses options?

Donc, j'ai eu ce rapport qui faisait le point sur la question autant sur le plan de l'évolution des coûts, et ce qui est extrêmement important, que sur une analyse de différentes options. Ce rapport indiquait que, effectivement, il y aurait un dépassement majeur pour la réalisation de cette infrastructure importante qu'est le métro de Laval. Le rapport m'indique également que le ministre des Transports du temps avait été informé de ces dépassements potentiels et des coûts révisés. Malgré cela, le ministre a donné l'autorisation de continuer, toujours à l'intérieur des mêmes budgets, selon les informations qui m'ont été transmises dans ce rapport-là.

Donc... présenter un mémoire, évidemment, parce que c'est une situation importante. Un dépassement majeur de financement va avoir des impacts sur possiblement d'autres projets qui sont inclus dans le plan triennal d'immobilisations, et donc le dossier a été soumis au Conseil du trésor et au Conseil des ministres, et donc, première option, on continue le métro de Laval, ce que j'ai annoncé, parce que c'est un projet important, il est rendu à un stade de réalisation qui est pas mal avancé. Donc, le choix à faire, c'est de continuer, pour les citoyens de Laval, la réalisation du métro.

Deuxièmement, cependant, il y a un problème sur le plan des disponibilités budgétaires par rapport au budget qui avait été approuvé en juin 2000 par le Conseil des ministres, un montant, là, comprenant les taxes, de 378 millions. Et ce que je veux rappeler, comme je le mentionnais, c'est que le ministre, le gouvernement était au courant de ce dépassement potentiel en termes de coûts de réalisation du métro. D'ailleurs, dans le *Courrier-Laval* du 25 mai 2003, l'ex-ministre indique — c'est Serge Ménard — avoir déjà eu connaissance de ces chiffres, mais qu'il estime qu'il s'agit là d'une question d'interprétation. Alors, l'interprétation était très claire, d'après le rapport que j'ai reçu, et, effectivement, le ministre, le gouvernement était au courant d'un dépassement important.

Donc, le dossier a été discuté au Conseil du trésor, au Conseil des ministres, et, la semaine dernière... Et c'est sûr que c'est avec beaucoup, beaucoup de discussions, parce que, avec raison, les collègues du Conseil des ministres, du Conseil du trésor ont demandé énormément de précisions sur l'évolution des coûts: Y a t-il des réclamations potentielles actuellement pour les contrats qui sont en cours, pour les travaux qui sont réalisés à date? Quels sont les mécanismes de contrôle des coûts? Donc, après cette discussion, le Conseil des ministres a approuvé par décret, la semaine dernière, le 3 juillet dernier, évidemment formellement ce que le ministre des Transports avait annoncé, c'est-à-dire le prolongement de la ligne 2 du réseau de métro sur le territoire de la ville de Laval pour un montant n'excédant pas 547 720 000 $, donc ce qui est un investissement majeur et ce qui est un dépassement important.

Et, ce dépassement-là, cette mauvaise nouvelle, le gouvernement précédent, selon toutes les informations qui me sont fournies, était au courant de ce qui s'en venait depuis un an, mais, semble-t-il, avait préféré cacher ça sous le tapis. Donc, c'est malheureux. En fait, quand tu as des dépassements, sur le plan politique, c'est de faire face à la réalité et non pas de vouloir cacher ça sous le tapis. Mais donc, le nouveau montant approuvé pour la réalisation du métro de Laval, c'est un montant de 547 720 000 $, incluant les taxes. Évidemment, l'Agence métropolitaine de transport, de toute façon, a déjà des mécanismes de contrôle des coûts, de suivi qu'elle va resserrer, et il y aura également des rapports mensuels qui seront faits au ministère et au Conseil du trésor trimestriellement pour suivre l'évolution des coûts de ce projet, de la réalisation du métro de Laval qui est une infrastructure, là, qui est très importante.

● *(11 h 40)* ●

Alors, ce que je souhaite, c'est que, dans des dossiers comme ceux-là, de cette nature, on puisse mettre en place dès le point de départ des modes de planification et d'estimation qui soient réalistes et rigoureux. Il est bien sûr qu'il peut arriver des imprévus, et vous le savez, dans certains cas qui font augmenter les coûts. Je sais que, dans le cas du métro de Laval, par exemple, sous Rivière-des-Prairies, creuser sous Rivière-des-Prairies, ce sont des conditions qui sont plus difficiles que pour d'autres territoires. Donc, je pense que, un projet de cet envergure-là, on va tenter de le planifier de façon réaliste, rigoureuse dès le point de départ parce que, autrement, c'est...

Vous le savez, vis-à-vis de l'administration, ce n'est pas bien perçu, et c'est le cas pour d'autres types de travaux à élaborer où, personnellement, en tout cas, je vais demander d'avoir, comme gouvernement, aussi dans différents projets, des estimations qui sont réalistes et qui sont rigoureuses pour éviter, en tout cas, des dépassements de cette nature et de cette ampleur que l'on retrouve, là, dans le cas du métro de Laval. Donc, il y aura des rapports trimestriels qui seront faits au Conseil du trésor et pour suivre mensuellement — d'ailleurs, l'AMT le suit mensuellement — et avec un contrôle très important, très rigoureux des réclamations parce que souvent on peut avoir des réclamations pour des travaux exécutés, et c'est important de pouvoir les régler au fur et à mesure de leur présentation. Et là-dessus c'est sous contrôle avec l'équipe de chargés de projet actuellement à l'AMT, qui, avec le chargé de projet, ont certifié qu'il n'y avait pas de réclamations en cours et qu'il n'y en avait pas de potentielles, là, en tout cas, qui étaient, à leur connaissance, pour les travaux réalisés jusqu'à maintenant.

Le Président (M. Brodeur): Merci.

M. Marcoux: Simplement ajouter: c'est bien sûr qu'une augmentation comme celle-là a un impact important sur le plan du service de dette, du financement assumé par le ministère des Transports — je pense que le député de Drummond le sait — parce que les coûts de réalisation du métro, dans ce cas-là, d'un équipement comme le métro sont assumés à 100 %, en termes de service de la dette, par le ministère des Transports et le gouvernement. Donc, il est bien sûr qu'une augmentation de cette nature-là a des conséquences sur l'augmentation du financement et du service de dette dans le plan triennal d'immobilisations, là, du ministère des Transports.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Niveau des services offerts aux citoyens (suite)

M. Jutras: Le ministre, il y a quelques minutes, faisait référence au plan mis de l'avant par le Parti libéral six mois avant les dernières élections, puis auquel plan libéral le premier ministre actuel d'ailleurs fait souvent référence, et le premier ministre nous dit, puis le ministre des Transports vient de nous dire la même chose, que finalement le gouvernement libéral est en train de réaliser ce qu'il avait dit qu'il ferait. Mais, par contre, quand on regarde la réaction des Québécois et des Québécoises, je dois vous dire que je pense que c'est loin d'être aussi évident que ça. Et même le député de Trois-Rivières lui-même y faisait référence tantôt. Il dit: Bon, bien, est-ce que le député de Drummond est en train de nous dire que les gens n'ont pas compris? Moi, je pense bien, en tout cas... pas je pense, je suis convaincu que les Québécois n'avaient pas compris qu'ils allaient se retrouver avec des compteurs d'eau et payer pour leur eau, et les Québécois n'avaient pas compris non plus que les gens à l'aide sociale vivraient des pénalités qui les amèneraient en bas du barème plancher.

Et d'ailleurs, moi, je me rappelle d'avoir vécu, dans cette même Chambre, il y a quelques mois seulement, que les libéraux, la main sur le coeur, s'étaient portés à la défense des personnes vivant de la sécurité du revenu et avaient dit: Il faut un plancher minimum en deçà duquel le gouvernement ne pourra jamais aller. Et le député de Laurier-Dorion, à ce moment-là, qui était le porte-parole en ce domaine, avait proposé un amendement à la loi, et les libéraux avaient voté tous en faveur de ça. Alors, comment les citoyens, à ce moment-là, peuvent-ils juger ce gouvernement-là qui ici vote une chose et par la suite s'enligne de façon contraire, alors que, de cela, de ce dont je parle, là, à savoir des compressions puis qui pourraient aller en bas du barème plancher, il n'en a jamais été question dans le cadre financier présenté par le Parti libéral lors de la dernière campagne et dans leur programme non plus, alors de sorte que...

Le député de Trois-Rivières disait tantôt: Mais comment faut-il interpréter ça? Est-ce que c'est les gens qui ont mal compris ou quoi que ce soit? Bien, je pense que Mme Labrie, hier, posait la bonne question: Est-ce qu'il s'agit d'une erreur de la part du gouvernement libéral, ou est-ce qu'il s'agit d'un mensonge, ou est-ce qu'il s'agit de cynisme? C'est la question que posait Mme Labrie, hier, en disant: Mais comment ça se fait que les libéraux ont voté ça puis que, maintenant, quelques mois après, ils prennent une position qui est tout à fait contraire?

Je ne pense pas non plus que, durant la campagne électorale et à la lecture du cadre financier qui était présenté par le Parti libéral, je ne pense pas que les gens s'attendaient que les régions allaient être abandonnées comme elles le sont. Et je vous réfère à l'article qu'on lisait hier dans les journaux concernant la Gaspésie, où la situation est dramatique, où nous avions commencé à la redresser, où il y avait une amélioration de ce qui se passait en Gaspésie. Il y avait une baisse du taux de chômage, il y avait une augmentation de l'emploi, et là tous les projets sont gelés et on ne sait pas ce qui va arriver, M. le Président. Et, encore là, je comprends les gens, les Gaspésiens d'être inquiets et de se dire: Bien, il n'y avait pas ça dans le cadre financier présenté par le Parti libéral puis il n'y avait pas ça dans le programme libéral lors de la dernière campagne électorale. Les gens des régions ne pouvaient pas s'attendre d'être floués comme ils le sont présentement, et ce n'est pas pour rien, quand on se promène sur le terrain, que les gens nous disent: Mais où est-ce qu'ils s'en vont? Mais qu'est-ce qui leur prend? Puis ils ne nous ont jamais dit ça. C'est ça que les gens disent sur le terrain, et c'est la surprise qu'ils ont de voir aller le gouvernement libéral.

Est-ce que les gens s'attendaient, est-ce que les gens s'attendaient aux compressions qu'on va vivre en éducation au cours de la présente année? Au contraire, ce que les libéraux nous avaient annoncé, ils nous avaient dit — et même le ministre l'a répété tantôt, le ministre des Transports l'a répété tantôt: Les missions essentielles de l'État, qui sont la santé et l'éducation, nous allons y investir davantage. Bien, au niveau de l'éducation, M. le Président, c'est des compressions de près de l'ordre de 100 millions que vont devoir vivre les commissions scolaires, et on lisait dans les journaux en fin de semaine que, vraisemblablement, les commissions scolaires vont refiler la facture aux contribuables. Est-ce qu'on va me dire que c'est ça que le Parti libéral nous a dit lors de la dernière campagne électorale? Au contraire, il nous a dit le contraire. Il nous a dit qu'il allait investir davantage en éducation. Et là la réalité, c'est que les gens font face à des compressions dans le domaine de l'éducation.

Est-ce que le Parti libéral nous avait dit, lors de la dernière campagne électorale et même dans son plan financier, que, les CPE, on allait augmenter le tarif de 5 $? Jamais, M. le Président. Il nous avait dit: On va augmenter le nombre de places. Puis, ça aussi, nous aussi, on le disait. Mais, de là à aller augmenter le coût pour les parents en garderie alors qu'on sait à quel point la famille, c'est important dans notre société... Je regrette, ça ne faisait pas partie du cadre financier, ça ne faisait pas partie du programme que nous ont présenté les libéraux.

Est-ce que ça faisait partie du programme que nous ont présenté les libéraux de dire: Bien, les jeunes, dorénavant, vos ordinateurs — puis on sait à quel point c'est maintenant une nécessité pour un étudiant d'avoir un ordinateur, surtout dans certaines branches — que l'aide pour les jeunes allait disparaître? J'ai hâte de voir ça, moi. J'aimerais ça qu'on me montre, là, où c'était écrit, ça. Et ce n'est pas pour rien, finalement, que les Québécois présentement se disent: Mais qu'est-ce qui se passe? On ne nous a pas dit ça.

Alors, quand le ministre des Transports puis quand le premier ministre dit: On est en train de réaliser ce qu'on a dit qu'on ferait, je regrette, là, mais ces éléments-là que je viens de mentionner, ce n'était compris dans le... ce n'était pas dans le programme libéral, ce n'était pas non plus dans le cadre financier libéral, et c'est pour ça que les gens sont en quelque sorte désarçonnés puis se disent: Mais où s'en va ce gouvernement-là? Ce gouvernement-là nous arrive avec des mesures, là, que nous n'avions pas prévues.

● *(11 h 50)* ●

Et, on le voit en matière de transports, le député de Trois-Rivières tantôt parlait de tronçons virtuels. Bien, les tronçons virtuels, ils s'en viennent. C'est ça qui arrive, là. Parce que, quand on parle de la 55 de Saint-Nicéphore à L'Avenir, c'est le gouvernement du Parti québécois qui l'a mise de l'avant, c'est le gouvernement du Parti québécois qui l'a réalisée, et le gouvernement du Parti libéral ne fait que compléter les travaux déjà amorcés. Et c'est la même chose, Windsor-Richmond. Ça, ce n'est pas virtuel. Mais, de ce que je comprends de ce que le ministre nous dit, par exemple, l'autre tronçon qui va de L'Avenir à Richmond, ça, ça devient virtuel.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières

Et la question que je vais lui poser aussi... Puis je comprends aussi que, pour ce qui est de compléter les travaux sur la 55 entre la 20 puis Saint-Célestin, bien, là aussi, on va compléter ce qui est commencé, mais, pour le reste, ça, ça devient virtuel. Et la question que je vais poser au ministre concernant le pont Laviolette... L'année dernière, le ministre délégué aux Transports et député d'Arthabaska, Jacques Baril, avait annoncé, puis j'étais présent, à cette époque-là, comme ministre de la Sécurité publique... On se rappelle de la problématique du pont Laviolette. Ça concerne le député de Trois-Rivières. Je pensais d'ailleurs que c'est cette question-là qu'il allait poser, parce que les Trifluviens se demandent ce qui se passe à ce niveau-là. Le pont Laviolette, on le sait, il y a plusieurs accidents qui se sont produits là au cours des dernières années. L'élément sécurité est très important, et il y a plusieurs accidents, plusieurs accidents mortels. Et, en plus de ça, ce qui est arrivé, c'est que, lors de ces accidents, le pont a été fermé à la circulation pendant plusieurs heures. La dernière fois, je pense que c'était quelque chose entre six heures et huit heures qu'il n'y avait aucune circulation entre la rive sud et la rive nord.

Alors, moi, à ce moment-là, j'avais annoncé, comme ministre de la Sécurité publique, avec la Sûreté du Québec, j'avais annoncé ce qu'on pourrait appeler un plan de gestion des accidents, là, parce que, bon, c'est arrivé au pont Laviolette, mais c'est arrivé à d'autres endroits à travers le Québec où, à un moment donné, suite à un accident mortel, la route était fermée de longues heures. Puis on comprend la Sûreté du Québec parce que, bon, ils veulent recueillir la preuve qui est disponible, puis les victimes veulent savoir, puis les parents des victimes veulent savoir dans la mesure du possible ce qui s'est passé. Mais, par contre, aussi il y a les droits des usagers de la route qui ont droit de circuler, puis avec une certaine fluidité, sur nos routes, pour ne pas dire une fluidité certaine.

Alors, moi, de mon côté, j'avais annoncé une façon d'intervenir quant à la gestion de ces accidents, mais par ailleurs le ministre délégué aux Transports, Jacques Baril, avait annoncé, avait dit aussi: C'est vrai qu'il y a un sérieux problème de sécurité sur le pont Laviolette, et il avait dit, entre autres, qu'il fallait installer un élément séparateur parce que, effectivement, c'est à quatre voies, deux voies dans un sens, deux voies dans l'autre, mais au centre il n'y a pas d'élément séparateur. Alors, ça veut dire que, quand il y a un accident dans une voie ou si quelqu'un traverse de l'autre côté, dans les autres voies, bien, les conséquences peuvent être désastreuses. Ça a été le cas à plusieurs occasions, et, comme je l'ai dit, la circulation devient impossible.

Alors, le ministre délégué aux Transports, à ce moment-là, avait annoncé un élément séparateur pour faire en sorte que, quand il y a un accident d'un côté, bien, ça ne se transporte pas de l'autre côté, de sorte que la circulation serait davantage fluide sur le côté qui est non affecté. Il avait parlé aussi de l'installation de murets de sécurité de chaque côté du pont et il avait annoncé une gestion de la circulation par feux puis par un système de caméras, et ça, c'était demandé par les gens de Trois-Rivières, par les gens de la Rive-Nord, et c'était demandé aussi par les gens de Nicolet-Yamaska puis par les gens de la Rive-Sud. Je le répète, il y avait là un élément important de sécurité pour les usagers des deux côtés du fleuve.

Et là, de ce que je comprends, de ce que le ministre nous annonce, c'est que le pont Laviolette, c'est reporté à je ne sais pas quand, et c'est ce que je voudrais savoir, justement, à quand sont reportés les travaux sur le pont Laviolette et, entre autres, l'élément séparateur qui m'apparaissait fondamental, indispensable pour une question de sécurité. Alors, je voudrais savoir de sa part à quand c'est reporté parce que je pense que les gens de Trois-Rivières sont en droit de savoir, là, de dire: Bien, nous, le pont Laviolette, ça nous concerne, ça fait partie de notre vie de tous les jours, alors qu'est-ce qui arrive de ce côté-là? Puis les gens de Nicolet-Yamaska puis les gens de la Rive-Sud, c'est la même chose.

Et je relie cette question-là avec la question que je posais précédemment, M. le Président, quand on parle du tronçon entre L'Avenir et Richmond, là, le tronçon virtuel, parce que le pont aussi, la sécurité va être virtuelle, là. Je ne sais pas s'il y en a qui sont à l'aise avec ça, une sécurité virtuelle, mais qu'est-ce qui arrive aussi... Le ministre nous dit: Bien, ça va aller selon les disponibilités budgétaires. Je rappelle au ministre que, la 55, ce qui a motivé, entre autres, son doublement...

Parce que, moi, quand j'ai été élu en 1994 et que j'ai commencé à travailler sur ce dossier-là, le doublement de la 55, ce n'était pas dans les cartons du ministère des Transports. Il n'y avait aucun projet pour le doublement de la 55, ils n'avaient pas pensé à ça, eux autres, les libéraux, de 1989 à 1994. Alors, moi, j'ai travaillé sur ce dossier-là, puis un des éléments qui a fait en sorte que le doublement s'est fait... Moi, ce que je plaidais auprès du ministre des Transports de l'époque, je disais: Oui, c'est une question de développement de l'économie, parce que c'est une route qui va vers les États-Unis, mais il y avait aussi l'élément de sécurité parce qu'il y avait eu beaucoup d'accidents mortels, de nombreux accidents mortels, et certains accidents même... Je me rappelle d'un accident où ça avait été quatre morts dans une occasion. Un autre accident, ça avait été trois morts dans le même accident. Et le problème se pose de la même façon sur la 55 entre L'Avenir et Richmond.

Alors, moi, je dis au ministre des Transports: Moi, je ne veux pas parler de sécurité virtuelle, je veux parler de sécurité réelle, je veux parler de sécurité pour les Québécois et les Québécoises, je veux parler du fait que les Québécois doivent se sentir sur nos routes en

sécurité. Et, par rapport au pont Laviolette et par rapport au tronçon de la 55 entre L'Avenir et Richmond, bien, je veux savoir c'est reporté à quand, ces travaux-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

Niveau des services offerts aux citoyens (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, vous me permettrez d'abord de faire quelques commentaires sur l'entrée en matière du député de Drummond. Vous savez, il nous indique que, les régions, il y a des compressions. D'ailleurs, il a le mot «compressions» depuis le début. J'ai clairement indiqué que, dans les investissements routiers, pour le montant global, il n'y a pas eu de compressions, c'est ce qui avait été approuvé à la fin février 2003 par le Conseil du trésor. Et l'ex-ministre des Finances a ajouté de l'argent virtuel dans un projet de budget qui n'a jamais été discuté, dans des conditions préélectorales, parce que le gouvernement du Parti québécois s'en allait en élection le lendemain, donc il fallait tenter d'indiquer à la population, là, que le gouvernement était généreux. Donc, ça, c'est de l'argent virtuel quelques semaines après une approbation d'une enveloppe par le Conseil du trésor.

Deuxièmement, quand le député de Drummond réfère au programme du Parti libéral et aux engagements, qui étaient connus d'ailleurs depuis le 12 septembre 2002, il sait très bien que les engagements des politiques sur le plan du cadre financier débutaient en 2004-2005. Or, qu'est-il arrivé après l'élection du 14 avril, quand le gouvernement libéral a pris le pouvoir? Ce que nous avons constaté, évidemment, c'est une impasse financière majeure, impasse financière dont le gouvernement précédent d'ailleurs était déjà au courant à l'automne 2002, mais on avait caché la réalité, on avait manqué de transparence, et ça, c'est assez typique du gouvernement précédent donc de manquer de transparence. Alors, la priorité du gouvernement libéral, c'est de stabiliser la situation financière — c'est ce que le ministre des Finances a indiqué — compte tenu de l'impasse majeure sur le plan financier qui nous a été léguée par le gouvernement précédent. C'est vrai dans les investissements routiers, c'est vrai dans d'autres secteurs également.

Vous savez, lorsqu'on parle de crédits, en fait de services à la population dans les régions, c'est extrêmement important, mais il y a une certaine contradiction entre les gestes que le gouvernement du Parti québécois posait d'une main et ceux qu'il posait de l'autre main. Lorsqu'il accordait des crédits fiscaux et des subventions à l'emploi pour demander, inciter des multinationales à déménager d'un coin de rue à l'autre à Montréal, donc des subventions et des crédits fiscaux majeurs pour ça, et qu'il dit: D'un autre côté, on voulait aider les régions, je pense que ce n'était pas de vouloir aider les régions, que c'était inutile de faire ces gestes-là — d'ailleurs, on est en train de faire le ménage là-dedans — donc de consacrer des crédits fiscaux et des subventions pour déménager d'un coin de rue à l'autre, pas pour créer des nouveaux emplois, et qu'en même temps, bien, ça, ce n'était pas servir les autres régions du Québec.

● *(12 heures)* ●

Donc, la première tâche du gouvernement libéral, c'était de stabiliser la situation financière pour pouvoir repartir sur une base solide, là, en 2004-2005. D'ailleurs, c'était dans le cadre financier qui a été présenté le 12 septembre 2002, et c'est une situation totalement imprévue. C'est un legs de l'ancien gouvernement sur le plan financier, l'impasse financière, alors qu'il était au courant, et nous avons donc dû prendre les mesures appropriées. Dans ce cadre-là, malgré tout, pour ce qui est des investissements routiers, nous avons maintenu le même budget, le même montant total d'investissement, ce qui est majeur.

Et c'est sûr que c'est toujours facile de faire des grandes annonces sans se préoccuper de ce qui va arriver après. Ça a été le cas du projet de budget. D'ailleurs, on se rappellera que, d'un côté, l'ex-ministre des Finances disait: J'ai des dépenses additionnelles pour 400 millions, mais de l'autre: Je vais demander au ministère de couper 400 millions au cours de l'année. Imaginez-vous que déjà dans son projet de budget l'ex-ministre des Finances disait: Je donne de l'argent d'une main, là, mais j'avertis déjà les ministères que vous allez être obligés de couper le même montant. Alors, ça, je pense que c'est de la mathématique, là, facile qui cache... qui est non transparente et qui veut, comme intention, là, pour la population, leurrer la population.

Je voudrais également ajouter que les projets annoncés, vous savez, qui avaient été promis par l'ancien gouvernement, non budgétisés et non financés, totalisent, là, et de façon conservatrice, plusieurs milliards de dollars, et ça, quant à moi, c'est de faire, vous savez, naître toutes sortes d'espoirs pour les fins d'une élection puis, après, bien, dire: On ne peut pas les réaliser. De toute façon, ça n'aurait pas fonctionné, ce n'est pas ce qui était dans les cartons. Il est important de compléter les travaux déjà engagés, et c'est ce que nous avons fait cette année. Il y aura des actions importantes qui seront engagées sur le plan de la réingénierie de l'État et du gouvernement pour être capable de dégager des disponibilités qui permettront d'investir davantage aussi à l'avenir.

Alors, je rappelle ce que je mentionnais tout à l'heure au député de Drummond, le plan de reconstruction et de réhabilitation auquel il faisait référence, annoncé en 2001, n'a jamais été approuvé, ni par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor, et ce qui avait été approuvé pour 2003-2004 à la fin de février par le Conseil du trésor était presque 300 millions de moins que ce qui était prévu dans ce fameux plan auquel il fait référence.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

Pour ce qui est du pont Laviolette, le pont Laviolette date d'un certain nombre d'années. Il a été inauguré vers la fin des années soixante, en 1967, et donc, après 35 ans, c'est sûr qu'il requiert des réparations, notamment à la dalle et puis aux approches nord et sud. À préciser, là, que, sur le plan de la sécurité de la dalle, actuellement il n'y a pas de problème, c'est-à-dire qu'il y a eu des expertises qui ont été faites, et, sur le plan de la sécurité même de la dalle, c'est plus sécuritaire qu'on pensait. Maintenant, il y a d'autres

éléments à corriger et qui sont importants aussi sur le plan de la sécurité.

Les travaux actuellement qui sont prévus, là, il y a la mise en place d'un système de sécurité et de gestion de la circulation. Donc, ça, il y a des appels d'offres, il y a des... et, normalement, on va pouvoir commencer les travaux pour ce système de gestion, système de sécurité et de gestion de la circulation, les mettre en oeuvre, là, au cours de 2004. Donc, on va terminer les... finaliser les études et ce qui est requis et le mettre en place donc en 2004.

Le reste des travaux, donc il y a le déplacement des bretelles d'accès à l'échangeur, la reconstruction des parapets, la construction d'un muret central. Donc, les devis de services professionnels, là, pour préparer les plans et devis vont être accordés j'espère bientôt pour qu'on puisse procéder subséquemment aux travaux qui sont requis et que nous devons faire, là, pour assurer la sécurité notamment des usagers du pont Laviolette. Donc, oui, c'est un projet qui va se poursuivre.

Pour ce qui est du système de sécurité et de gestion de la circulation, ce serait l'an prochain. Il y aura des mandats pour préparer les plans et devis, là, pour la dalle et les glissières latérales, la construction du muret central, de sorte qu'on pourrait procéder par étapes au cours des années subséquentes.

Je rappelle que, très préoccupé par la question de la sécurité, je pense que c'est un élément essentiel dans tous les travaux que nous faisons, et, dans les politiques que nous mettons en oeuvre, c'est important, et donc on va le poursuivre. Mais ce n'est pas parce qu'une annonce a été faite, vous savez, pendant une année. Il y en a pour plusieurs milliards d'annonces qui ont été faites par le gouvernement précédent pour toutes sortes de projets un peu partout, non financés, non budgétisés. Nous avons hérité d'une impasse financière majeure dont le gouvernement précédent était au courant. Par manque de transparence, il ne l'avait pas évoquée. Le projet de budget de l'ex-ministre des Finances confirmait de l'argent virtuel pour les investissements routiers. Donc, dans ce cadre-là, ce que nous faisons cette année avec le montant de 930 millions, c'est un effort colossal qui démontre l'importance que nous attachons aux investissements dans le réseau routier pour maintenir sa qualité, pour tenter de l'améliorer et de la rendre plus comparable à la qualité du réseau des États voisins, dans une perspective d'améliorer le développement économique mais aussi dans une perspective de sécurité pour les usagers de la route.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. M. le ministre, dans son préambule inaugurant cette commission, parlait d'infrastructures routières adéquates et modernes pour assurer la compétitivité de nos entreprises. En région, c'est un état de fait primordial. D'ailleurs, mon collègue de Trois-Rivières a disserté là-dessus avec à-propos.

M. le ministre entend-il prioriser le tronçon de l'autoroute 20 entre Cacouna-Le Bic et Le Bic—Mont-Joli? Et, si oui, à quel échéancier?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je voudrais d'abord rappeler qu'il y a, cette année, là, des travaux qui se poursuivent évidemment plus à l'est, et des travaux pour à peu près 8 millions, là, qui se font entre Pointe-au-Père et Sainte-Luce pour compléter la route entre Pointe-au-Père et Sainte-Luce de façon à ce qu'elle puisse être ouverte à l'automne 2003. Je pense que ça, c'était une préoccupation importante. Donc, ça va être réalisé, et c'est un investissement, si ma mémoire est bonne, de l'ordre de 8,5 millions sur ce tronçon-là, entre Pointe-au-Père et Sainte-Luce.

Pour ce qui est du tronçon Cacouna, Le Bic et Mont-Joli, enfin on sait, là, pour ceux et celles qui voyagent dans l'Est du Québec, que la route 132, c'est un axe routier important pour le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, il y a un trafic important. Donc, le secteur Cacouna—Trois-Pistoles, il y a une étude d'impact du tronçon qui est déposée et des audiences publiques qui sont complétées. Il y a eu un rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement, il y a des suggestions de modifications qui ont été faites par le BAPE et il y a une préparation de la demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole, là, pour l'automne 2003. Donc, il y a...

● *(12 h 10)* ●

Et, le secteur Cacouna—Trois-Pistoles, l'obtention du CAR de la CPTA, la préparation de plans et devis pour le tronçon Cacouna—Trois-Pistoles et subséquemment, évidemment, oui, poursuite, réalisation des travaux dans le cadre des disponibilités budgétaires, je pense que c'est un secteur qui est important.

Pour Trois-Pistoles—Le Bic, il y aura une préparation d'étude d'impact à autoriser, après la réception du CAR pour la partie précédente, parce que c'est quand même aussi, faut-il le dire, là... Cacouna—Le Bic, sa longueur, c'est de 77 kilomètres — donc, c'est une distance importante — et Le Bic—Mont-Joli, bien, de 45 kilomètres, donc, au total, 122. Ce sont des coûts qui... On va avoir une évaluation des coûts également, je pense, sur le plan de la réalisation pour pouvoir subséquemment, selon les disponibilités budgétaires, prévoir la planification de réalisation.

Je rappelle que le tronçon, là, Pointe-au-Père et Sainte-Luce va se compléter cette année. Donc, ça va être ouvert à la population, là, pour l'automne 2003.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

M. Gabias: Merci, M. le Président. Je veux revenir sur les travaux sur le pont Laviolette parce que tout à l'heure le député de Drummond s'attendait à ce que ce soit ma première question; c'était ma deuxième. Vous comprendrez qu'il occupe beaucoup plus de place

sur la patinoire par le temps, alors il ne me reprochera pas de la poser en deuxième.

Sur la question des travaux... Parce que le député de Drummond a fait grand état de l'aspect sécurité, et je lui rappellerai qu'il faisait partie du gouvernement, il n'y a pas si longtemps, et l'aspect sécurité sur le pont Laviolette ne date pas du 14 avril dernier mais bien avant. Alors, je m'étonne un peu de l'urgence qu'il donne à ce dossier alors qu'il avait, alors qu'il faisait partie du cabinet, toute la latitude de mettre sur la table l'urgence de ce dossier-là.

Ceci étant dit, deux choses, de la réponse du ministre tout à l'heure, que je voudrais qu'il précise. Évidemment, il y a la question des travaux et la réfection du tablier, également la réfection du tablier qui est rendue nécessaire par aussi l'ajout possiblement d'un parapet au centre, entre les quatre voies. Mais, au niveau sécurité, le ministre a parlé tout à l'heure d'actions qui seraient posées immédiatement en 2004 pour assurer la sécurité des automobilistes. En cela, est-ce que déjà ça répond en grande partie à la question du député de Drummond, à savoir — et c'est correct de s'en préoccuper et ça aurait dû probablement être fait avant — la sécurité des automobilistes, d'une part?

Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval (suite)

Et, deuxièmement, est-ce qu'on peut relier le dépassement des coûts du métro de Laval, qui sont énormes, à l'impasse budgétaire particulière qu'on rencontre au niveau routier? Parce que, si j'ai bien compris, on parle d'un dépassement d'environ 160 millions. Alors, j'imagine que ça enlève un peu de marge de manoeuvre ailleurs. Alors, est-ce qu'il y a une relation à faire entre ce dépassement de coûts et la difficulté qu'on peut retrouver ailleurs dans les budgets du transport quant aux travaux à être effectués?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le ministre.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord, je voudrais préciser pour ce qui est du système de sécurité de gestion de la circulation, qui est un élément important. Ce que je vous indique, c'est que l'intention, c'est de le mettre en place, là, au cours de l'année 2004. Et ce que vous rappelez... D'ailleurs, il y a deux éléments. C'est facile de faire les annonces, de ne pas assurer la réalisation et de dire, après ça: Bien, les autres ne le font pas. Donc, ça, c'est prévu, et en même temps un mandat de services professionnels d'une firme-conseil pour préparer les plans et devis pour le remplacement de la dalle et des glissières latérales de même que la construction d'un muret central. Parce que le pont Laviolette, là, il comprend différentes structures, hein? Il y a la partie nord, la dalle, la partie sud, celle du centre. Donc, il faut nous assurer également de pouvoir optimiser les travaux à réaliser tout en minimisant également les difficultés pour les automobilistes. Donc, nous allons poursuivre.

Je pense que l'aspect de... D'abord, un, c'est un pont qui date de 1967, donc qui mérite une réfection, même si, la dalle, actuellement, il n'y a pas de problème de sécurité, donc d'aller de l'avant pour faire les plans et nous assurer d'avoir un coût réaliste, également une façon de le réaliser qui ne soit pas trop, pour les automobilistes, ennuyante pour les automobilistes et qui touche les bretelles, le parapet, le muret central et la reconstruction des dalles. Il faut rappeler que c'est un projet majeur, hein, un projet dont l'estimé actuellement est de l'ordre de 90 millions. Donc, c'est un projet important et qu'on doit réaliser... commencer avec le système de sécurité de gestion en 2004 et pour pouvoir subséquemment le réaliser par phases, là, avec une formule qui permette de minimiser aussi les difficultés pour les automobilistes.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Une voix: ...

Le Président (M. Brodeur): Oui. Oui, M. le ministre.

Financement du prolongement d'une ligne de métro jusqu'à Laval (suite)

M. Marcoux: ...du député de Trois-Rivières et qui était fort importante, c'est le lien du dépassement du métro de Laval et des investissements routiers. Le métro de Laval comme tel se retrouve, en termes administratifs et financiers, dans le programme triennal d'immobilisations du transport en commun. Et, dans les immobilisations du transport en commun, le ministère des Transports et le gouvernement assument le financement, par le service de dette, d'une proportion importante des investissements. Comme je mentionnais, s'il s'agit du métro, par exemple. C'est 100 % du service de dette qui est assumé par le gouvernement, par le ministère des Transports. Alors, une augmentation de 169 millions, ça a un impact sur le plan financier. Et, si évidemment on retrouve dans le budget du ministère le financement des immobilisations du transport en commun, on retrouve également le financement du Fonds routier. Et je comprends que les investissements du Fonds routier sont distincts de ceux des immobilisations en transport en commun, donc ce n'est pas relié entre les deux, mais il reste que, sur le plan du financement et des disponibilités financières, il est bien sûr que le service de dette... l'un et l'autre se retrouvent dans le budget du ministère des Transports et donc dans l'ensemble financier du gouvernement.

Et, voyez-vous, dans le métro, c'est 100 %. Pour ce qui est des terminaux, des gares, trains de banlieue, et tout ça, c'est 75 %, puis l'achat d'autobus urbains, c'est 50 % dont nous assumons... le gouvernement assume le financement. Alors, il y a une partie de vases communicants là-dedans aussi, là. Même si ce n'est pas le même budget d'investissement, il reste que l'impact du financement se retrouve dans le budget du ministère des Transports.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Montmagny-L'Islet.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président. M. le ministre a parlé, dans ses priorités, de la route 185. J'aimerais savoir où en sont les négociations avec le gouvernement canadien puis aussi le calendrier de réalisation.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, vous savez, la route 185 est une artère importante au Québec parce qu'on relie le Québec avec le Nouveau-Brunswick et les Maritimes. Donc, sur le plan du transport, c'est considérable comme impact, et, entre Rivière-du-Loup et puis le Nouveau-Brunswick, là, c'est 94 kilomètres.

● *(12 h 20)* ●

Dans le fond, c'est la route transcanadienne, c'est une poursuite de la route transcanadienne. Il y a des tronçons qui ont été réalisés parce qu'il faut rappeler que, principalement dans certains tronçons, il y a eu des problèmes de sécurité, il y a eu des accidents importants sur cette route-là. Puis il y a une partie qui est faite, c'est celle de Notre-Dame-du-Lac qui a été réalisée, et cette année nous avons autorisé le début de travaux dans le secteur de Dégelis, qui est un peu plus, là, en allant vers le Nouveau-Brunswick, et puis également quelques travaux dans le bout de Saint-Antonin, qui est davantage vers Rivière-du-Loup. Et donc, pour ce qui est du secteur Dégelis, ça va être donné à contrat. Pour ce qui est des travaux d'à peu près 1 million qui seraient faits à Saint-Antonin, ce serait réalisé en régie par le ministère.

Le Québec a déjà proposé au gouvernement fédéral d'inclure, d'inscrire l'élargissement de cette artère-là à quatre voies dans le Fonds canadien sur les infrastructures stratégiques. Vous savez qu'il y a également un autre fonds qui a été annoncé, là, par le gouvernement canadien, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Alors, il y a des demandes qui ont été faites. Il y a des annonces, comme vous savez, du fédéral ou des ententes qui ont été conclues, nous avons parlé de la 30 en mars 2003. Il y a également eu une annonce qui a été faite pour la 175, c'est-à-dire la route dans la réserve faunique des Laurentides, et la 175 est un autre élément majeur.

Je me propose de rencontrer le plus rapidement possible mon collègue du fédéral pour considérer l'ensemble des dossiers dans le cadre des programmes fédéraux, et notamment celui de la 185. Je pense qu'un engagement du fédéral permettrait d'accélérer le réaménagement de ce corridor-là qui est évidemment sur le plan des facilités routières pour évidemment les usagers, pour les camionneurs, mais pour assurer également la sécurité. Présentement, il y a des travaux qui continuent de se faire parce qu'il y a un tracé à établir pour l'ensemble de la route, pour les parties qui ne sont pas faites. Donc, ça, ça va se réaliser, ça va se faire, et des études d'impact également. Donc, il y a de l'activité sur le plan des activités préparatoires. Cependant, c'est un dossier que je vais revoir, que je vais inclure dans les discussions avec le gouvernement fédéral pour avoir une contribution qui puisse nous permettre de cofinancer la réalisation de ce projet de la 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick. Je pense que c'est un projet très important pour le Québec et pour le Bas-Saint-Laurent.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

Virage à droite au feu rouge

M. Dubuc: Merci, M. le Président. La question va s'adresser à M. le ministre, c'est sur la question de l'autorisation qu'on avait de tourner à droite sur les feux rouges. On a l'autorisation de tourner à droite. Bien, il y en a à très peu d'endroits, je crois, qu'on peut se permettre de tourner à droite. Ça fait que là je voudrais vérifier pour voir si M. le ministre peut répondre, s'il y a une réponse à ça. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, vous vous rappelez qu'il y a eu beaucoup de discussions sur le virage à droite au feu rouge. Je pense que vous avez été vous-même porte-parole de l'opposition officielle, dans le temps, pour les transports, et que vous êtes bien au courant, et que vous avez débattu de cette question du virage à droite sur feu rouge. Le projet de loi qui a modifié le Code de sécurité a été sanctionné en décembre 2002 dans le contexte de projets-pilotes et, après, a été modifié pour mettre l'accent, là... évidemment, pour aller de l'avant. Il y a eu une très bonne collaboration du milieu municipal, et ça s'est implanté, à venir jusqu'à maintenant, de façon un peu inégale à travers la province.

Je voudrais rappeler qu'il y a 85 % des intersections sur feux de circulation qui relèvent de la compétence des municipalités. Donc, le grand pourcentage en proportion d'intersections avec des feux de circulation relève de la compétence des municipalités. Les dernières informations que nous avons sur le degré d'implantation ou d'autorisation à tourner à droite sur feu rouge nous indiquent qu'il y a à peu près 39 % d'interdictions, si j'exclus la ville de Montréal, qui, comme vous le savez, a été autorisée, elle, à ne pas l'appliquer pour le moment. D'ailleurs, la ville de Montréal est en train de faire une étude et doit revenir avec ses recommandations, là, à l'automne. Donc, excluant Montréal, il y a 39 % des intersections actuellement où il y a des interdictions.

Et ça peut varier, ça varie de beaucoup selon les municipalités. Dans certaines municipalités, il n'y a pratiquement pas d'interdictions de tourner à droite sur feu rouge. Dans d'autres municipalités, le pourcentage est plus important. Québec, par exemple, a une proportion importante d'interdictions de tourner à droite sur feu rouge. C'est le cas aussi, je pense, à Sherbrooke. Mais les municipalités sont en train... plusieurs de ces municipalités qui ont agi avec prudence — je pense que c'est ça, là, au point de départ — sont à revoir leur politique à cet égard-là. Et donc, il y a, je pense, des changements, là, dans certaines municipalités qui vont se faire au cours des prochains mois sur un élargissement du nombre d'intersections, là, où le virage à droite sur feu rouge serait autorisé.

Moi, je dois vous dire que, à cet égard-là — et ça correspond, je pense, à notre philosophie — il semble important de respecter l'autonomie locale. Je pense qu'ils sont mieux en mesure de déterminer, là, ce qui peut être le plus approprié sur le plan de la circulation pour leurs citoyens. Il y a cependant un comité de suivi qui est... enfin, un comité consultatif et de suivi du virage à droite sur feu rouge où il y a des rencontres. Et puis il y aura d'ailleurs un rapport sur l'application qui devra être fait au plus tard en avril 2004. Donc, les municipalités...

Parce que, certaines municipalités, il n'y en a pas, où vous allez, ou presque pas. Celles qui ont agi de façon plus prudente, où l'expérience semble démontrer — et je pense qu'à Québec c'est le cas, ici — qu'on peut l'élargir, bien, elles sont en voie, plusieurs, de revoir leur politique à cet égard-là puis probablement de modifier leur approche.

En ce qui a trait à la ville de Montréal, qui est quand même importante, là, bien, nous allons attendre... Je sais qu'ils font des études. Il y a des audiences, il y a des analyses qui sont faites, et leur recommandation doit être présentée, selon ce qui est indiqué, pour l'automne 2003. Donc, nous verrons qu'est-ce qui arrive dans le cas de la ville de Montréal pour l'application de l'autorisation qu'ils sont prêts à donner pour le virage à droite au feu rouge.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. On voit qu'il est tout près de midi trente. Ça correspond également avec la fin du bloc de 20 minutes du côté ministériel. Et, compte tenu de l'heure, la commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux à 14 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 14 h 1)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande, tout comme ce matin, aux membres de la commission ainsi qu'aux autres personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires, s'il vous plaît.

Donc, je rappelle le mandat de la commission des transports et de l'environnement, qui est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministre des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2002-2003. Je vous rappelle également qu'il a été convenu, lors de la séance de ce matin, de tenir une discussion d'ordre général sur les programmes 1 à 3 et de procéder au vote sur ces trois programmes dès la fin des 10 heures d'étude qui y auront été consacrées. Donc, on a convenu déjà que c'était pour être jeudi en fin d'avant-midi.

Et je vous rappelle également, tel qu'il a été convenu ce matin... de façon plus particulière d'étudier les crédits de la Société d'assurance automobile du Québec et de l'Agence métropolitaine de transport cet après-midi, si le désir est là. Il a aussi été convenu que ceux de la Société des traversiers du Québec seront étudiés soit cet après-midi ou jeudi prochain, le cas échéant.

Donc, ce matin, nous avons terminé un dernier bloc de 20 minutes, le dernier bloc du parti ministériel. Donc, je suis prêt à reconnaître un député de l'opposition, le député de Drummond, porte-parole en matière de transports. M. le député.

M. Jutras: Alors, oui. Merci, M. le Président. Peut-être clarifier certaines choses relativement à ce que vous venez de dire. Avec mon collègue le ministre des Transports, nous nous sommes entendus, à l'heure du dîner, que nous reportions l'étude des crédits de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Société des traversiers du Québec à jeudi avant-midi pour éviter que ces gens-là attendent ici tout l'après-midi et qu'on leur dise: Bon, bien, vous reviendrez jeudi. Et, par contre, on a convenu de garder pour cet après-midi l'AMT.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je suis d'accord. Je pense que le collègue de Drummond a demandé de reporter à jeudi matin pour la Société de l'assurance automobile et la Société des traversiers du Québec, de continuer cet après-midi pour les crédits du ministère. Et puis, également, comme les dirigeants de l'Agence métropolitaine de transport sont à Montréal, ils étaient encore en route, donc on a convenu que, s'il y a des questions, on le fera cet après-midi. Et d'ailleurs, Mme Florence Junca-Adenot, qui est la présidente de l'Agence métropolitaine de transport, est ici, alors s'il y a des questions, à ce moment-là on pourra y répondre.

Le Président (M. Brodeur): Donc, je vous remercie, M. le ministre. Je vois qu'il y a eu une entente à l'amiable. Donc, pour un autre bloc de 20 minutes, je suis prêt à céder la parole au député de Drummond.

État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale

M. Jutras: Oui. Alors, M. le Président, le ministre, pour expliquer ses mauvaises décisions, ses mauvaises nouvelles, revient toujours avec la question de l'impasse budgétaire. Alors, moi aussi, je vais y revenir parce que c'est trop facile, M. le Président, quand on a des décisions qui font mal à prendre, d'en faire porter la responsabilité à d'autres. Et le premier ministre se plaît à dire constamment que le gouvernement... le Parti libéral a été élu. Bien là il va falloir qu'ils portent leurs culottes, comme on dit, puis avec leurs bretelles s'il faut, mais qu'ils assument leurs décisions.

Et je comprends que le ministre, là, n'aime peut-être pas faire le tour du Québec puis qu'on voie que la majorité des chantiers du Québec vont être arrêtés ou sont reportés à je ne sais pas quand, mais ce sont ses décisions, puis il va falloir qu'il vive avec, puis il va falloir qu'il les explique. Parce que, quand il nous parle de la fameuse impasse budgétaire, le ballon rouge, là, supposément de 4,3 milliards, en fait, il n'y en a pas, d'impasse budgétaire. On nous parlait d'une facture de 1,1 milliard; la facture n'est plus là, le fédéral se serait

trompé. Et on ne sait pas elle est de combien, là, maintenant, mais, pour le moment, elle n'est plus là, de sorte qu'on vient de régler, somme toute, au-delà de 1 milliard de dollars.

Déficits des hôpitaux. On nous reprochait de ne pas avoir inclus dans le budget de l'État les déficits des hôpitaux de 800 millions. Trois semaines après, le gouvernement libéral fait la même chose. Bien là comment peut-on reprocher à quelqu'un de faire une chose et puis dire que ça crée une impasse budgétaire alors que le gouvernement libéral, du même souffle pratiquement, fait la même chose?

Et l'impasse aussi, elle tenait, à ce que disait le gouvernement libéral, de prévisions de revenus trop optimistes. Mais là parlons-en, des prévisions de revenus trop optimistes. La commande auprès d'Hydro-Québec est de 600 millions de dollars. Alors, de deux choses, l'une, M. le Président, souhaitons qu'il va faire non seulement froid, mais qu'il va faire frette, l'hiver prochain. Ou c'est quoi? C'est que, encore là, les Québécois vont payer plus cher pour leur électricité, et ça, je défie encore mon collègue le ministre des Transports de me démontrer et de me montrer où c'est écrit, ça, dans le cadre financier des libéraux, où c'est écrit dans le programme des libéraux que les Québécois allaient payer plus cher pour leur électricité.

On place une commande aussi qui est importante — je pense que c'est quelque chose comme 80 millions — à Loto-Québec. Alors, je ne sais pas si le gouvernement libéral va organiser des autobus pour que ça rentre encore plus aux casinos, mais, en tout cas, la commande à Loto-Québec est importante. Et, quand on se rappelle à quel point les libéraux, quand ils étaient dans l'opposition, ont déchiré leurs chemises, encore là la main sur le coeur, concernant les drames du jeu pathologique et que là, finalement, ils placent une commande d'importance auprès de Loto-Québec, bien là tu te dis: C'était quoi, ça, cette main sur le coeur, quand on parlait du jeu pathologique? Est-ce qu'il faudrait douter, M. le Président, de la bonne foi de nos amis d'en face? Non, je pense qu'on ne peut pas faire ça. Mais là il y a lieu de se poser des questions, par exemple.

Et on place aussi une commande de revenus supplémentaires à la Société des alcools du Québec. Alors, Mmes, MM. les Québécois, les Québécoises, sortez vos verres, on va trinquer davantage parce que le gouvernement libéral a besoin d'argent. Alors, on s'aperçoit, M. le Président, que ce n'est pas sérieux, l'affaire de l'impasse budgétaire, et la preuve que ce n'est pas sérieux, c'est que, quand le chef de l'opposition a suggéré au premier ministre: On va faire venir M. Breton en commission parlementaire, puis on va l'entendre, puis on va l'interroger, si ça avait été sérieux, qu'est-ce qu'il aurait fait, le gouvernement libéral? Qu'est-ce qu'aurait fait le premier ministre? Il aurait dit: Bien oui, faisons-le venir, puis on va l'entendre, puis vous allez voir que vous allez vous faire parler dans le casque. Mais ce n'est pas ça. Ils ont dit: Non, non, on ne l'entendra pas. Alors, tu sais...

Comment ça fonctionne, M. le Président? Tu sais, quand un avocat a un bon témoin, il le fait venir à la cour. Mais, quand le témoin est plus ou moins intéressant, il dit: Bien, restez donc chez vous, là, puis on verra si on a besoin de vous. Alors, M. le Président, ça démontre bien que ça ne tenait pas, cette affaire-là. En fait, l'impasse budgétaire, c'est le gouvernement libéral qui se la crée lui-même parce que, comme je le disais ce matin, il s'est enferré, enfermé et enferré dans ses promesses de réduction d'impôts. C'est ça. Et c'est là qu'il crée sa propre impasse budgétaire. Et là, pour y parvenir, bien là déjà il nous montre ses intentions, comment il va faire pour réaliser... On va commencer à payer pour notre eau, on va payer plus cher pour notre électricité, on va payer plus cher pour faire garder nos enfants, etc.

Moi, je pense que les Québécois ne s'attendaient pas à ça, mais c'est un... Et en plus, bien, on arrête les chantiers du Québec, on arrête les chantiers de construction. On les ralentit, on les reporte à d'autres années. Et je crois... non seulement je crois, mais je suis convaincu, M. le Président, qu'encore là les Québécois et les Québécoises ne s'attendaient pas que les projets routiers du Québec allaient être diminués de la façon que le ministre nous l'a annoncé. Alors, j'en viens donc...

● *(14 h 10)* ●

Puis je comprends le ministre, là. C'est vrai que c'est embarrassant, des mauvaises nouvelles comme ça. Et je comprends pourquoi il met tant de temps à répondre aux questions, parce qu'on n'a jamais hâte de donner les mauvaises nouvelles, hein? Quand on peut les retarder, on les retarde. Mais là je dis au ministre: Il faut qu'il fasse face à la musique, là. Ce sont ses décisions, puis il va falloir qu'il dise aux Québécois et aux Québécoises c'est quoi qu'il a pris comme décision puis pourquoi il décide de retarder les chantiers, quand il décide tout simplement de ne pas les annuler. Ce sont ses décisions dues à sa propre impasse budgétaire, dues aux choix que le gouvernement libéral fait, dues aux choix que le gouvernement libéral fait de réduire les impôts.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

Alors, je reviens donc sur des questions dont on a parlé ce matin. Quand il a été question du pont Laviolette, je comprends que le système de gestion de la circulation, c'est pour l'an prochain. Nous, c'était en 2003. Alors, je comprends que là c'est rendu en 2004. Alors, ça veut donc dire que, quand j'entends le député de Trois-Rivières qui dit: Bien, ça fait longtemps que la sécurité est un problème sur le pont Laviolette, puis qu'eux autres le retardent d'un an, bien, je ne peux pas voir comment il vient me reprocher ça, là, parce qu'il se tire, comme on dit, en quelque sorte un peu dans le pied.

Donc, de ce que j'ai compris, et c'est ça que je veux qui soit certain, parce que les Trifluviens ont droit de connaître la vérité, même si la vérité fait mal, c'est retardé d'un an. Le système de gestion de circulation est retardé d'un an. Et, le muret, le muret au centre du pont Laviolette, je comprends que c'est retardé à 2005-2006. Alors, je voudrais que le ministre soit plus clair là-dessus.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

Je reviens aussi sur la question de l'autoroute 20 dans le Bas-Saint-Laurent. On sait qu'elle arrête à

Cacouna puis qu'elle reprend à Bic. Il a été question ce matin du tronçon Cacouna-Bic. Alors, ma question au ministre... Puis je voudrais qu'il soit plus précis. Puis, si les nouvelles ne sont pas bonnes, qu'il les donne, là, puis les gens sauront à quoi s'en tenir, puis, nous autres aussi, on saura à quoi s'en tenir, puis les collègues du ministre sauront à quoi s'en tenir également. Alors, c'est pour quand, ce tronçon-là? Et qu'est-ce qui arrive aussi, là... Bien, on parle de Sainte-Luce jusqu'à la route Carrier puis on parle de Cacouna-Bic, mais il y avait jusqu'à Trois-Pistoles. C'est reporté à quand, ça? Est-ce qu'on peut savoir, là, si c'est en 2004-2005 ou si c'est reporté plutôt même en 2005-2006?

Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides

J'aimerais savoir également du ministre, concernant la 175, parce que ça aussi, c'est un... On va se rappeler que, l'année dernière, là, les deux premiers ministres, le premier ministre du Québec et le premier ministre Chrétien, avaient fait des annonces à Jonquière. C'était, en fait, le 22 août. On parlait du doublement de la 175 dans le parc des Laurentides jusqu'à Chicoutimi. Alors, là-dessus, j'ai plusieurs questions. Ma première question, c'est: il y avait une entente avec le fédéral, alors, et on parle d'entente avec le fédéral, mais les problèmes se continuent, sont toujours les mêmes. Il est supposé y avoir des ententes, mais l'argent n'arrive pas. Alors, je voudrais savoir où en est cette entente-là. On parle de combien d'argent? Puis, surtout, l'argent va arriver quand concernant la 175? Puis j'aimerais savoir aussi où en sont les démarches ou les études d'impact pour les deux tronçons. On parle du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 76, et puis on parle aussi d'un autre tronçon, du kilomètre 76 jusqu'au kilomètre 222. Alors, je demande au ministre: Où en sont les études d'impact? Et ces travaux-là sont prévus pour quand?

On le sait, que ça a été un dossier d'importance dans la campagne électorale au Saguenay—Lac-Saint-Jean, ce dossier-là. Alors, je pense qu'il y a lieu de renseigner les gens de ces régions pour qu'ils sachent à quoi s'en tenir. En fait, on avait parlé, même, on avait parlé, concernant la 175, d'un échéancier pour 2007-2008. Alors, ce que je veux savoir du ministre: Est-ce que cet échéancier tient toujours ou s'il est reporté à 2009-2010?

Et je dis au ministre, je répète au ministre que, même si les nouvelles sont mauvaises, je suis prêt à les entendre, puis il faut que les gens des régions les entendent.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je voudrais simplement réexpliquer peut-être au député de Drummond la situation parce que je ne suis pas sûr si c'est évident, là, en tout respect pour les gens de l'opposition et pour le député lui-même. Je voudrais simplement lui rappeler qu'il y a eu des annonces, des promesses de faites pour plusieurs milliards de dollars sans financement et sans budgétisation, et ça, c'est très facile de se promener un peu partout au Québec, vous savez, et de faire des déclarations, faire des annonces et sans que le financement ou la budgétisation soit arrêté.

Il nous a parlé ce matin de son plan de reconstruction et de réhabilitation du réseau routier qui a été annoncé à la fin de 2001 et qui a été repris par l'ex-ministre des Transports en janvier 2002 donc en indiquant que c'était 1,2 milliard par année sur 10 ans. Or, cette annonce n'a fait l'objet d'aucune approbation ultérieure. Je pense qu'il faut le rappeler, ce plan de 12 milliards n'a été approuvé ni par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor. On peut évidemment continuer d'en parler, mais ça n'a fait l'objet d'aucune approbation formelle, ni par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor, dans le temps.

Deuxièmement, en février de cette année 2003, le Conseil du trésor a examiné la programmation pour 2003-2004 des investissements routiers. Je suis convaincu que le député de Drummond est au courant. Et, à ce moment-là, le Conseil du trésor a approuvé, pour 2003-2004, 928,9 millions. Alors, ça, ce n'est pas des annonces, là, dans les airs, c'est une approbation du Conseil du trésor qui a été faite à la fin févier 2003. Donc, déjà à ce moment-là l'ancien gouvernement disait que, pour l'année en cours, ce n'est pas 1,2 milliard qu'il réaliserait comme travaux, c'est 929, donc 300 millions de moins déjà.

Sauf que, la période électorale, semble-t-il, donnant des élans de générosité virtuelle, l'ex-ministre des Finances, dans son projet de budget 2003, le 11 mars 2003, indiquait qu'à ce 929 millions elle ajouterait possiblement 200 millions donc dans un projet de budget qui n'a jamais été discuté et qui n'a jamais été repris. D'ailleurs, on se rappellera que, dans le même budget où la ministre, l'ex-ministre des Finances annonçait des dépenses additionnelles de 400 millions — toute une série de projets — elle disait en même temps aux ministères: Vous devrez, au cours de l'année, réduire vos dépenses de 400 millions. Or, vous voyez la logique, d'un côté la ministre, l'ex-ministre qui dit: On va ajouter des projets et du financement, mais vous devrez, dès le début de l'année, vous autres, les ministères, vous organiser pour réduire d'un montant équivalent ces promesses-là que je vous annonce. Alors, ce n'est pas une gestion qui est rigoureuse et ce n'est pas une gestion sérieuse.

Et c'est bien sûr qu'à ce moment-là, quand un gouvernement fait des annonces, des promesses sans s'assurer du financement, sans avoir des estimations réalistes de coûts de projets, bien, à ce moment-là, il y a des déceptions. Et, considérant l'impasse financière importante que nous a léguée l'ex-gouvernement — et ça, nous en avons déjà discuté, M. le Président — bien, c'est un effort extraordinaire que de maintenir des investissements, 930 millions de dollars, pour l'année en cours, qui sont, rappelons-le, de plus de 200 millions additionnels par rapport à la moyenne des 10 dernières années où le Parti québécois était au pouvoir, et ça, incluant l'année 2002-2003 qui était une année où justement il y a des travaux qui ont été devancés parce qu'on devait, à ce moment-là, commencer à ressentir la fièvre électorale.

Le député de Drummond nous dit: Les chantiers sont arrêtés. M. le Président, écoutez, bien au contraire, bien au contraire, il y en a, des chantiers, au Québec. Il y en a beaucoup qui se réalisent actuellement. Il y a beaucoup de travaux en cours d'exécution. C'est la deuxième meilleure année depuis 10 ans, 200 millions, supérieure à la moyenne des 10 dernières années. Alors, ça, il faut reconnaître que c'est un investissement important. Et il y a plusieurs chantiers à travers le Québec actuellement qui se font. D'ailleurs, c'est le président de l'Association des grands travaux qui mentionnait que, oui, ces montants-là, ces travaux se réaliseraient au cours de l'année, même si, à cause de la période électorale et à cause de la situation financière, de l'impasse financière, nous avons dû revoir les dossiers.

● *(14 h 20)* ●

Enfin, M. le Président, à travers le Québec, il y a plus de 1 000 chantiers actuellement un peu partout qui sont en voie d'exécution, où il y a des gens qui travaillent, il y a des camionneurs qui travaillent, il y a des ingénieurs qui travaillent. Donc, partout à travers le Québec, il y a plus de 1 000 chantiers qui sont en cours de réalisation. Alors, lorsqu'on dit que les travaux sont arrêtés, bien, M. le Président, je pense que c'est très exagéré, parce qu'il s'en fait énormément, de travaux. C'est la deuxième meilleure année depuis 10 ans. Alors donc, ça, je pense que c'est important, et on doit le reconnaître.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

En fait, concernant le pont Laviolette dont nous avons parlé cet avant-midi et ce que j'ai indiqué... Parce que, encore une fois, ça a été annoncé, mais ça n'a pas été commencé, et ça, il y a plusieurs travaux comme ça qui ont été annoncés puis qui n'ont jamais été commencés par l'ancien gouvernement et que vous n'auriez pas faits de toute façon, parce que ce qui avait été approuvé, c'était 929 millions. Alors, c'est clair, là. Donc, il faudrait peut-être ramener les choses à la réalité. Alors, le pont Laviolette, le système de sécurité et de gestion de la circulation, c'est prévu pour l'année 2004. C'est ce que j'ai mentionné tout à l'heure.

Dans le cadre de la réfection du pont Laviolette, où il y a différents travaux à effectuer, que ce soit pour la bretelle, que ce soit pour les dalles, les parapets, il y a un devis de services professionnels pour le choix d'une firme-conseil dont le mandat sera de préparer les plans et devis pour le remplacement de la dalle, les glissières latérales, la construction du muret de façon à ce qu'on puisse établir de façon précise évidemment et les travaux à faire et les coûts également, et mettre en place un échéancier de réalisation qui se fera par étapes. Et je pense être très conscient de l'importance du projet, et ça va suivre son cours. Donc, ce n'est pas une annonce qu'on fait la veille des élections. Ça, c'est facile à faire, très facile de dire: On va le faire, alors qu'il n'y a même pas d'argent, parce qu'il y en avait pour plusieurs milliards de dollars dans les cartons du ministère, des promesses et des annonces non financées et non budgétisées, et ça, c'est le gouvernement au pouvoir qui l'avait fait.

Pour l'autoroute Cacouna-Le Bic...

Une voix: ...

M. Marcoux: Bien, je vous en ai parlé, là, du muret, c'est-à-dire les travaux à faire, incluant le muret.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

Pour les travaux Cacouna-Le Bic, pour le secteur Cacouna—Trois-Pistoles, il y a une obtention du certificat d'autorisation de réalisation de la Commission de protection du territoire agricole. Donc, c'est à obtenir et ça va suivre son cours. Donc, subséquemment, il pourra y avoir la préparation des plans et devis pour ce tronçon Cacouna—Trois-Pistoles.

Pour la partie Trois-Pistoles—Le Bic, il y a la préparation d'une étude d'impact à autoriser et à planifier après la réception du certificat d'autorisation de réalisation pour la partie précédente entre Cacouna et Trois-Pistoles. Donc, à ce moment-là... Et je vous rappelle que, pour la partie entre Pointe-au-Père et Sainte-Luce, ça va se terminer cette année. Il y a des travaux de 8 millions et demi qui vont permettre, à ce moment-là, d'ouvrir la route et de la rendre disponible pour les usagers.

Alors, M. le Président, je pense que ça fait le tour des... Ça fait plus que 20 minutes. On reviendra pour le reste, on reviendra sur la 175 après.

Le Président (M. Brodeur): Le premier bloc de 20 minutes est maintenant terminé. Donc, si vous désirez revenir tantôt, dans 20 minutes, vous aurez l'opportunité de poser une question complémentaire. Mais, pour l'instant, je suis prêt à reconnaître le député de Portneuf...

M. Jutras: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: À voir le ministre répondre, à entendre le ministre répondre, je pense que les nouvelles sont encore pires que je pensais.

Le Président (M. Brodeur): Vous reviendrez tantôt.

M. Jutras: On reviendra.

Le Président (M. Brodeur): Vous y reviendrez tantôt. Donc, je suis prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite)

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, je pense qu'il est de bon aloi de continuer évidemment les discussions autour de l'impasse budgétaire. Tantôt, le député de Drummond s'est permis de faire un petit exercice mathématique pour me démontrer certains

chiffres du dernier gouvernement libéral. Alors, écoutez, lors du discours sur le budget, qui avait une durée de 10 heures, le député de Rousseau, critique officiel en matière de finances, a eu amplement le temps d'apprécier évidemment la véracité des propos tenus par le député d'Outremont. Et puis, à un moment donné, à la conclusion de cette dizaine d'heures, le député d'Outremont, ministre des Finances, a très bien disséqué le 4,3 milliards, et, à ce moment-là, lorsqu'il a commencé l'exposé, les gens d'en face étaient très nombreux à entourer le député de Rousseau, mais, au fur et à mesure où on disséquait évidemment le 4,3 milliards, on a vu finalement les gens d'en face disparaître. Alors, vous comprendrez que les mathématiques du dernier budget sont foncièrement importantes et conditionnent toutes décisions qui sont prises actuellement par le gouvernement.

On m'a fait tantôt un petit exercice mathématique évidemment pour nous dire que le Parti libéral, dans le passé, avait aussi contribué à l'augmentation de la dette. J'en suis. Mais je demanderais peut-être aussi une autre forme d'exercice. Si on additionne le 4 milliards de cette année plus les 13 milliards de la Caisse de dépôt, alors 17 milliards en deux ans, on pourrait faire un bel exercice mathématique aussi qui pourrait nous conduire à des taux, là, assez importants.

Cela dit, on a semblé banaliser plutôt le fait aussi que 8 milliards d'intérêts, c'était peu de chose, qu'on avait réduit le taux d'endettement. Il faut voir aussi que, les taux d'intérêt ayant diminué, bien, je rappellerai à notre collègue que 8 milliards, ça représente quand même 1 600 infirmières pendant 10 ans donc de salaire. Je voulais dire 16 000. Je m'excuse, M. le Président, c'est 16 000 infirmières pendant 10 ans. Alors, je pense que ça a un impact majeur, les intérêts sur la dette, sur le fonctionnement du gouvernement du Québec.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

Maintenant, là on veut savoir ce qui se passe avec le pont de Trois-Rivières. Il me semble que, pendant les neuf ans où ils ont été présents, on aurait très bien pu régler le problème si on avait vraiment mis la sécurité en avant de tout. Il semble que ça n'a pas été le cas. Alors, c'est facile aujourd'hui de dire: Qu'est-ce que vous allez faire avec ça? Soyez assuré, j'ai l'impression que le ministre des Transports va tout faire pour régler le problème de la sécurité. Mais encore faut-il avoir les sous pour le faire et respecter certains taux d'endettement qui sont fort élevés.

On nous a ramené les ordinateurs à des endroits où on n'a même pas la haute vitesse. Donc, on est comme déphasé par rapport à certains besoins. On nous a dit aussi, on nous a rappelé, puis ça, c'est le député de Gouin qui nous disait: Ah! faire la commission parlementaire pendant l'été, ça n'a pas de bon sens, personne ne nous écoute. Pourtant, le député de Drummond nous dit que sur le terrain on n'arrête pas d'en jaser puis d'en parler. Donc, c'est dire que nos propos sont suivis par la population. Donc, je félicite tous ceux qui sont présents ici aujourd'hui.

Réfection du boulevard Sainte-Anne entre Château-Richer et Sainte-Anne-de-Beaupré

Alors, quant à ma question par rapport aux transports, on avait commencé une tournée du Québec. Alors, évidemment, on a sauté par-dessus la capitale. Alors, ma question au ministre des Transports est relative au boulevard Sainte-Anne. Donc, on sait que c'est une artère importante de circulation qui permet aux gens de transiter aussi par la colline parlementaire. Alors, je demanderais au ministre des Transports de nous dire... Évidemment, c'est des travaux qui avaient été phasés, et j'aimerais qu'il nous dise où est-ce qu'on en est dans le phasage des travaux et puis quelle sorte de calendrier on a, quelle sorte d'échéancier on a pour en voir la fin d'ici les prochaines années.

● *(14 h 30)* ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre des Transports.

État des finances publiques lors du déclenchement de l'élection générale (suite)

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. Alors, je pense que le député de Portneuf, dans son intervention, a bien rappelé évidemment la situation qui nous a été laissée par le précédent gouvernement, l'impasse financière dont le ministre des Finances a fait état dans son discours sur le budget et également qui a influencé... et qui a été rendue publique par le dépôt des crédits où nous avons dû, dans l'ensemble des ministères, pour pallier à cette impasse financière, réduire les dépenses dans le cadre d'une réalité pour stabiliser les finances publiques, sauf pour la santé et l'éducation, et, à cet égard-là, le ministère des Transports également. Donc, il était nécessaire, pour l'application du programme du parti en 2004-2005, ce qui était d'ailleurs dans le document qui avait été déposé le 12 septembre 2002... donc les politiques qui s'appliqueraient à compter de 2004-2005, mais faut-il d'abord stabiliser et remédier à la situation chaotique qui nous avait été laissée par le précédent gouvernement.

Réfection du boulevard Sainte-Anne entre Château-Richer et Sainte-Anne-de-Beaupré (suite)

Et d'ailleurs, il se fait beaucoup de travaux dans la grande région de Québec actuellement. Il y en a notamment à l'échangeur Duplessis avec l'autoroute 40. Et, en ce qui a trait au boulevard Sainte-Anne, c'est un bon exemple d'une artère qui posait des problèmes de sécurité. Il y a eu beaucoup d'accidents sur le boulevard Sainte-Anne en raison de la façon dont les chaussées étaient organisées. Et, au milieu des années quatre-vingt-dix, c'était considéré, là, comme une route qui était parmi les plus dangereuses au Québec. Donc, la reconstruction d'une route à quatre voies a débuté en 1998.

L'état d'avancement des travaux: jusqu'à maintenant, il y a les phases I, II, V et VI qui sont complètement terminées, donc qui sont faites. Les travaux de la phase III ont été amorcés en 2002, ça va être terminé à l'été 2003. Donc, ça, c'est un parachèvement. Et donc, le ministère a retenu dans sa

programmation 2003 le dernier tronçon de 2,5 kilomètres de la phase IV qui vient de débuter et qui se terminera en 2004. Donc, ça veut dire, là, que, pour ce qui est du boulevard Sainte-Anne, la phase III, début mai 2002, se termine en juillet 2003, la phase IV, début juillet 2003 et fin de la saison. Évidemment, on ne pourra pas terminer cette année, mais ça va se terminer à l'été 2004. Donc, je pense que ça, c'est une bonne nouvelle pour les gens qui ont à circuler, qui ont à emprunter cette artère.

Il y a eu déplacement de services publics de l'Hydro-Québec qui a déjà été planifié, qui va être réalisé en coordination avec les travaux de l'entrepreneur, et puis également il y avait un accès problématique à cet endroit, là, sur le boulevard Sainte-Anne, c'est l'entrée de Pavage Roland Fortier, qui est un générateur de circulation très important sur le boulevard: jusqu'à 500 entrées et sorties de camions lourds par jour. Donc, ce n'est pas seulement des véhicules automobiles. Donc, il y a des travaux, là, qui sont déjà prévus dans le cadre de la phase IV et qui font partie de la première phase de réalisation du contrat Les Excavations Lafontaine, qui est l'entrepreneur du contrat. Donc, le boulevard Sainte-Anne va être terminé l'an prochain, incluant le problème des entrées et sorties de Pavage Roland Fortier qui, sur le plan de la circulation lourde, était un élément très, très important.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de La Prairie.

Plan d'action à l'égard des haltes routières

M. Dubuc: Oui, M. le Président. La question se pose au ministre: Quelle est la politique du ministère à l'égard des haltes routières? A-t-il l'intention de doter le Québec d'un réseau complet des haltes routières le long de nos autoroutes pour remplacer les cantines?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, il y a déjà eu beaucoup de discussions sur les haltes routières. Je pense que vous-même et même le collègue de Kamouraska-Témiscouata ont abordé cette question avec le ministre des Transports. Actuellement, au Québec, on retrouve plus de 100 parcs routiers. Donc, il y a des haltes routières permanentes, il y en a qui sont saisonnières. Donc ça varie. Il y a également des stationnements pour les poids lourds.

L'an dernier, le ministère a mis en chantier... projetait de mettre en chantier quatre projets de haltes routières nouvelles, donc des haltes routières qui seraient plus grandes, qui seraient mieux aménagées, où il y aurait tous les services requis pour les gens qui veulent y arrêter: services de restauration, services publics, etc., services d'essence, le cas échéant. Et l'objectif était de rajeunir évidemment les installations qui existaient et également de projeter une image positive du Québec pour les gens qui circulent sur les grandes voies de nos autoroutes et également pour les touristes qui viennent nous visiter.

Donc, les quatre projets sont les suivants: il y en a un dans la région de Québec, ici, qui est près de Saint-Augustin, l'autoroute 40, un autre projet dans la région de Lévis, plus précisément, là... la grande région, mais à Saint-Nicolas, un autre à Saint-Michel-de-Bellechasse et un autre à Saint-Bernard-de-Lacolle, qui est la fin de l'autoroute 15. Évidemment, vous savez que Saint-Bernard-de-Lacolle, c'est un poste frontalier important, le plus important au Québec en direction de l'État de New York.

Présentement, il y en a trois dont évidemment les projets se déroulent. Il y a un peu de retard. Cependant, ça va assez bien. Vous avez vu peut-être un article récemment dans le journal *Les Affaires* où on indiquait qu'il n'y avait pas de services de restauration, là, pour l'été. Il y a eu certains retards, mais c'est en progression, c'est en voie de réalisation, de sorte que ces trois-là vont pouvoir être améliorés et fonctionner normalement selon le concept retenu.

Dans celui de Saint-Bernard-de-Lacolle, évidemment, il y a déjà une halte routière présentement, là, mais c'est prévu pour y installer une halte routière nouvelle conception. Il y a des délais, notamment les discussions avec la Société immobilière du Québec, et ce projet-là n'est pas encore commencé, de sorte que sa réalisation va décaler probablement jusqu'à l'an prochain en termes de construction et d'aménagement, donc, celui de Saint-Bernard-de-Lacolle.

Pour l'avenir, il y a certains autres projets qui sont prévus à plus court terme pour l'an prochain. Un aspect très, très important pour nous, dans le cadre de la mise en place de ces nouvelles haltes routières, est la discussion avec le milieu. Je pense que ça doit s'inscrire évidemment dans la communauté, et on doit consulter le milieu et obtenir l'adhésion du milieu pour implanter ces nouvelles haltes routières, et c'est une priorité, là, pour moi.

Il y a aussi des formules à développer pour ce genre d'installations. Une des formules est celle d'un meilleur développement du partenariat public-privé, et c'est déjà en examen au ministère. Je pense que, s'il y a des projets, des installations qui peuvent faire l'objet de partenariats public-privé intéressants, c'est celui de la construction, de l'aménagement et également de l'opération, là, de ces haltes routières. Alors, nous allons donc poursuivre en accord avec le milieu en ayant une planification rigoureuse parce que les trois premiers ici ont connu des augmentations de coûts parce que c'était un nouveau projet, une nouvelle conception. Ça a entraîné des honoraires à la fois et également des dépassements de coûts. Mais, pour l'avenir, la planification rigoureusement faite, il y aura l'expérience de trois projets déjà, et ça va se faire avec le milieu en considérant les intérêts des gens de la communauté.

● *(14 h 40)* ●

Les prochains qui pourraient être envisagés, notamment il y a Notre-Dame-du-Portage et il y a Saint-Joseph-de-Maskinongé et Richmond. Mais il va y avoir des discussions avec les gens de la communauté, et il y a une formule différente, possiblement, là, que nous allons mettre en place. Alors, je pense que c'est important pour les gens qui circulent, et c'est aussi un élément qui s'inscrit, je pense, dans le développement touristique... avoir un meilleur attrait en termes de

services pour les touristes qui viennent nous visiter au Québec, notamment durant l'été, en voiture. Alors, voilà, M. le Président, quelle est la situation, quels sont les projets futurs pour toute cette question de haltes routières auprès de nos autoroutes, nos grandes voies de circulation.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Plan d'action en matière de publicité de long des routes

M. Lafrenière: Oui. Merci, M. le Président. L'affichage le long des routes et des autoroutes et toute route numérotée, qu'est-ce que le ministre entend faire afin d'harmoniser l'affichage le long de ces propriétés qui sont les autoroutes et les routes numérotées, afin d'harmoniser?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Oui. M. le Président, le député pose une question au sujet de la signalisation... pas la signalisation mais l'affichage le long des routes, et c'est l'affichage publicitaire ou les panneaux de réclame, etc. Au Québec, il existe deux lois présentement qui régissent, là, l'affichage publicitaire le long des routes. Il y a la Loi sur la publicité le long des routes qui régit l'affichage publicitaire dans les municipalités qui sont couvertes par le Code municipal, et, à partir de 1995, évidemment, on a constaté une prolifération aussi des panneaux dans la grande région de Montréal, et il y a eu un projet de loi d'adopté pour interdire l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation. Ça a été adopté par l'Assemblée nationale, je pense que c'est en 2000 ou la fin de décembre 2000, et ça, ça touche les territoires qui sont régis par la Loi des cités et villes. Il y avait aussi un aspect rétroactif à certains égards dans cette loi-là pour les affichages qui étaient en place.

Il y a eu de la formation et de la sensibilisation qui ont été faites auprès des directions territoriales du ministère au cours de l'automne 2001. Il y a un guide, un dépliant aussi d'information qui a été élaboré et il y a un certain nombre d'actions qui ont été entreprises parce qu'il y a des discussions avec certaines compagnies d'affichage, là, qui possèdent des panneaux publicitaires qui ne sont pas conformes et qui requièrent des modalités d'enlèvement ou de relocalisation. Donc, il y a des discussions. Il y a des accords cependant qui sont intervenus dans certains cas, et il y a des panneaux qui ont été relocalisés, et il y a encore certains cas qui sont en litige.

Maintenant, l'intention du ministère est de revoir les deux lois en question parce que ça touche à la fois... — et vous me le direz, M. le Président, je pourrai arrêter; je ne voudrais pas priver le député de Drummond de son droit de parole, de son temps de parole — donc de revoir ces deux lois-là. Alors, il y a deux mandats qui ont été confiés à l'Université de Montréal pour obtenir une expertise, qui ont été confiés par le ministère, sur l'influence de la publicité le long des routes, sur la sécurité routière — je pense qu'il y a une question de sécurité à cet égard-là — et puis également il y a une question d'élimination, là, de ce que j'appelle, en tout cas, ouvrir la nature aux gens de la route et non pas que ce soit bloqué par toutes sortes de panneaux publicitaires. Et donc, cette étude devrait nous suggérer des critères, certains outils pour favoriser une intégration plus harmonieuse de l'affichage avec les paysages.

Alors, nous allons revoir ces deux lois, et puis notre intention, c'est de procéder à la fusion des lois existantes et à l'harmonisation de critères d'encadrement des activités d'affichage au Québec afin d'avoir une seule loi qui couvre l'ensemble du territoire du Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître le député de Drummond.

M. Jutras: Alors, M. le Président, je remarque que le ministre répond beaucoup plus rapidement aux questions des collègues de sa formation. Puis ce que je constate même dans les réponses, c'est que, généralement, effectivement, ce sont des bonnes nouvelles. Mais, en fait, aussi ce que je remarque, ce sont de bonnes nouvelles qui viennent du temps du gouvernement du Parti québécois. Qu'on pense au boulevard Sainte-Anne où, en fin de compte, on réalise que les trois premières phases, c'est une réalisation du gouvernement du Parti québécois, et la phase IV, bien, on l'avait déjà annoncée. Les haltes routières, en fait, il faut parler de parcs routiers. Encore là, c'est une réalisation du gouvernement du Parti québécois. Mais par ailleurs, là, ce que je dis au ministre — et je suis de plus en plus inquiet parce que je pense que les nouvelles, comme je le disais tantôt, sont bien pires que ce qu'on pouvait anticiper — mais ce que je dis au ministre: je suis prêt à les recevoir, les mauvaises nouvelles, et je lui demande de répondre à mes questions, puis je lui dis: Bien, coudon, qu'il en fasse part à la population du Québec, puis les gens apprécieront, puis, moi aussi, j'apprécierai. Alors, je suis prêt à les recevoir, ces nouvelles-là, M. le ministre, et les gens des régions attendent aussi ces nouvelles-là. Même si elles sont mauvaises, c'est préférable de le savoir que de ne pas savoir.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

Alors, je repose donc mes questions. D'abord, concernant l'autoroute 20, ce que je voulais savoir, entre autres, c'était le tronçon, quand on parle du Bas-Saint-Laurent, de la route 298, là, à la route Carrier. Alors, ça, c'était un projet qui était prêt à réaliser pour 2003, et je n'ai pas eu de réponse là-dessus. Alors, je voudrais avoir une réponse là-dessus.

Plan d'action à l'égard des haltes routières (suite)

Puisqu'on a parlé des parcs routiers, alors, nous, effectivement, le gouvernement précédent, le gouvernement du Parti québécois, on avait mis de l'avant un

programme d'envergure. Le ministre a laissé entendre que les trois prochains parcs routiers qui seraient réaménagés seraient Notre-Dame-du-Portage, Maskinongé et Richmond. Alors, j'aimerais ça qu'il soit plus précis, si c'est possible, et nous dise pour quand c'est prévu.

Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides

Et par ailleurs, bien, je reviens aussi entièrement à une question que j'ai posée tantôt concernant la 175, le projet qui avait été annoncé par les deux premiers ministres, et Chrétien et Landry, et je veux savoir où en sont rendues les études d'impact. J'avais fait part de deux tronçons, du kilomètre 60 au kilomètre 76 puis du kilomètre 76 jusqu'au kilomètre 222. Je voudrais savoir aussi où en sont les ententes avec le fédéral à ce chapitre, parce qu'on sait... Mais c'est ça, la fédération canadienne, qu'est-ce que vous voulez, hein? On est toujours en négociation, on est toujours en chicane, on est toujours à attendre l'argent, quand ce n'est pas une facture qui arrive, là. Mais notre collègue, maintenant qu'il est au gouvernement, il va savoir c'est quoi, là. Il va le réaliser davantage, quels sont les délais qu'on est obligé d'encourir dans cette chère fédération canadienne. Puis je veux savoir: Toujours concernant la 175, qu'est-ce qu'il en est de l'échéancier? Est-ce que l'échéancier de 2007-2008 qui avait été annoncé par les deux premiers ministres l'année dernière sera respecté?

Alors, j'attends vos réponses, M. le ministre, même si elles sont mauvaises, comme nouvelles, parce que je suis convaincu que vous allez me donner des bonnes réponses, mais peut-être que les nouvelles seront mauvaises.

Le Président (M. Dubuc): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, évidemment, je ne voudrais pas reprendre tous les propos du député de Drummond. Je me demande comment il peut qualifier de mauvaise nouvelle le fait que nous consacrions 930 millions de dollars aux investissements routiers en 2003-2004, ce qui représente un montant de plus de 200 millions additionnels à la moyenne des 10 dernières années alors que le Parti québécois était au pouvoir. Alors, je pense que le fait de consacrer 930 millions dans le contexte d'une impasse budgétaire sérieuse qui nous a été léguée par le précédent gouvernement en raison de son manque de transparence, c'est une excellente nouvelle et ça témoigne de l'importance que le gouvernement au pouvoir attache au réseau routier du Québec, à l'amélioration des routes et au développement du réseau routier du Québec.

● *(14 h 50)* ●

Il y a plus de 1 000 projets qui s'exécutent actuellement à travers l'ensemble du Québec, dans toutes les régions du Québec, et ça, c'est de prendre aussi le parti des régions, ce que je vous mentionnais tantôt. Au lieu de dépenser des crédits fiscaux pour changer des emplois de place d'un coin de rue à Montréal, le gouvernement libéral a décidé de faire autrement, d'arrêter ces politiques-là. Et, évidemment, nous devons, cette année, stabiliser la situation financière pour mettre en oeuvre le programme à compter de 2004-2005, et c'est d'ailleurs ce qui était prévu dans le document qui avait été déposé le 12 septembre 2002.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

Pour ce qui est du pont Laviolette, parce que M. le député de Drummond a reparlé du muret tout à l'heure, vers la fin de son intervention, le système de sécurité de gestion de la circulation, évidemment, c'est prévu pour l'an prochain, en 2004, et puis il y aura, après ça, des études. Il y aura évidemment, puisque ça touche les glissières latérales, ça touche le système d'éclairage, la construction du muret central. Mais, au préalable, là, pour gérer la circulation adéquatement, on doit mettre ça en place pour gérer la circulation adéquatement également au cours des travaux. Donc, 2004, la gestion du système, et les autres étapes, là, suivront par la suite.

Élargissement de la route 175 dans le parc des Laurentides (suite)

Pour ce qui est de la route 175, dans la réserve faunique des Laurentides, je veux d'abord rappeler au député de Drummond qu'il y a un contrat actuellement important qui se réalise dans la région de Québec, qui se rend jusqu'à Stoneham, donc, qui est de l'ordre de plus de 15 millions, qui est réalisé d'ailleurs par un entrepreneur de la région du Saguenay et qui va se terminer l'an prochain. Ça, c'est un contrat qui se fait. Et également il y a un autre contrat qui va se réaliser dans le secteur du lac des Uries au cours de l'été 2003. En ce qui a trait à l'évolution du dossier pour l'avenir, il y a encore des pourparlers, là, avec le fédéral concernant l'entente, mais le principe est accepté, et ça, ça ne retarde pas, ce n'est pas ça qui actuellement retarde l'évolution du dossier. Il y a des études d'impact qui sont en cours. Il y en a deux qui sont en cours, des études d'impact, l'une qui couvre le secteur entre les kilomètres 60 à 84 et une autre, là, du 84 au 227. Alors donc, ce sont des études d'impact qui sont en cours et dont nous devrions avoir les résultats à fin de l'été, début de l'automne. Et, subséquemment, bien là il y aura le processus avec l'Environnement, dépendant si pour un des tronçons — peut-être pas pour les deux, on verra — il y a de requis des audiences, là, du BAPE, c'est-à-dire du Bureau d'audiences publiques de l'environnement. Alors donc, ça, ça suit son cours.

Pour ce qui est de l'échéancier, le député de Drummond m'indique que l'échéancier était à 2007. Moi, je ne sais pas, là, où il a pris ses renseignements, parce que, dans l'annonce qui avait été faite — c'est dans le document évidemment du ministère ici, là, lorsqu'on parlait d'échéancier — ce qui a été indiqué par le gouvernement du Québec... Mais l'échéancier dit: Les travaux d'élargissement de la route 175 entre Saguenay et Québec seront réalisés d'ici 2009. Alors donc, vous parliez tantôt de 2007, ce qui...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui, bien, je comprends que ce n'est peut-être pas très important, là, les chiffres, ou les montants, ou les années pour le gouvernement qui était là, en termes de rigueur, mais ce qui est annoncé ici, ce qui a été annoncé par le gouvernement du Québec, ce sont que les travaux d'élargissement de la route 175 seraient réalisés d'ici 2009. Donc, l'échéancier qui a été précisé, qui a été rendu public, cet objectif-là, c'est 2009.

Alors, on va donner des contrats d'honoraires professionnels, là, il y a les études d'impact, puis après des contrats pour la préparation des plans et devis, mais l'échéancier de 2009 demeure toujours l'échéancier que nous maintenons pour la réalisation de ce projet qui fait l'objet d'une entente avec le gouvernement fédéral.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

M. Jutras: O.K. J'avais posé la question aussi concernant l'autoroute 20.

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

M. Marcoux: Bien, c'est-à-dire, tantôt j'ai peut-être mal... Enfin, je ne sais pas s'il y a une certaine ambiguïté, là. Ce que j'ai indiqué, c'est que le tronçon Saint-Anaclet—Sainte-Luce serait ouvert à la fin de l'année. C'est-à-dire, là, ça se poursuit, ça. Et, si ma mémoire est bonne, c'est 8,5 millions de travaux. Pour ce qui est du tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli, les plans et devis sont avancés. Maintenant, c'est un projet, là, qui sera évalué dans le cadre des disponibilités budgétaires. C'est un tronçon de plus de 13 kilomètres à peu près à réaliser. Alors, à l'automne, ce sera terminé, Saint-Anaclet—Sainte-Luce. Les plans et devis pour l'autre vont être terminés, et on l'évaluera, là, en termes de réalisation ultérieure.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, c'est ça, on l'évaluera ultérieurement. Là, vous me parlez de Sainte-Luce—Mont-Joli. Je comprends que, à ce niveau-là, vous me dites: Les plans et devis sont en train de se faire, mais, pour ce qui est de la suite des choses, on verra. C'est ça, votre réponse?

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

M. Marcoux: M. le Président, je réponds au député de Drummond que ça va s'inscrire dans le cadre des programmations ultérieures qui seront décidées selon les disponibilités budgétaires donc puis dans le cadre de priorités qui vont être établies, là, dans l'ensemble des projets.

Travaux de réfection au pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

M. Jutras: Quand vous nous parlez, là, de... Je veux revenir sur un point concernant le pont Laviolette. Quand vous nous parlez du système de gestion de la circulation, est-ce que vous parlez uniquement des feux ou vous parlez aussi de tout le système de caméras qui devait être installé là?

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

M. Marcoux: Non. La première année, là, pour 2004, gestion de la circulation, les feux de voie, le câblage, l'éclairage et les caméras également.

M. Jutras: Les quoi?

M. Marcoux: Vous me faites allusion aux caméras, je comprends. Donc, et les caméras également.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Prolongement de l'autoroute 70 entre Alma et La Baie

M. Jutras: Oui. Maintenant, si on parle de la 70 dans la région d'Alma—La Baie, alors le tronçon Chicoutimi—Saint-Bruno, lui, est en voie d'être complété, là. Par ailleurs, concernant le tronçon Chicoutimi—La Baie, alors j'aimerais savoir. Je sais que les études d'impact sont faites. Au niveau de la CPTAQ également, là, l'autorisation est obtenue, et puis là on parle, si ma mémoire est bonne, dans ce cas-ci, de travaux de l'ordre de 70 à 80 millions. Alors, où est-ce que c'en est? Est-ce que vous êtes prêts à démarrer cette autoroute?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, concernant l'autoroute 70, donc, il y a quelques travaux qui se terminent dans le tronçon de Jonquière actuellement, là, en arrivant à Chicoutimi. Donc, ça va se terminer cette année avec une dernière partie d'aménagement. Pour ce qui est du tronçon Saint-Bruno—Alma, vous savez qu'il y avait différents tracés, là, qui avaient été esquissés, et puis soit au nord soit au sud, le nord modifié, le sud modifié, et puis il y a une étude d'impact qui devrait débuter bientôt, une étude d'impact évidemment sur le plan de l'environnement mais aussi sur le plan socioéconomique et qui devrait pouvoir être donnée bientôt à une firme.

● *(15 heures)* ●

D'ailleurs, je voyais que votre député de Roberval, notre collègue, et votre collègue également, de Lac-Saint-Jean, là, indiquait qu'il était heureux de voir que cette étude commencerait en termes d'évaluation. D'ailleurs, c'était une bonne nouvelle, lui, qu'il avait, le député du comté de Lac-Saint-Jean. Il a annoncé hier qu'une somme de 11 millions serait consacrée à des travaux routiers sur le territoire de son comté dans le cadre de la programmation 2003-2004. Mais en même temps nous allons lancer l'étude d'impact sur le tronçon Saint-Bruno—Alma, et le député de Roberval également était très satisfait de cette décision-là, de cette annonce-là.

En ce qui a trait au tronçon Chicoutimi-La Baie, le dossier est prêt pour la demande d'un certificat d'autorisation de réalisation de la part du ministère de l'Environnement. Subséquemment, ce qu'on m'indique, c'est qu'il reste quelques expropriations à terminer dans ce tronçon-là, donc, puis les plans et devis aussi pour 2002-2004. C'est un projet, vous savez, le tronçon Chicoutimi-La Baie, qui est à peu près entre 14 et 15 kilomètres, et l'exécution des travaux, incluant ce que nous appelons, là, les frais connexes, serait près de 100 millions. Alors, c'est quand même un coût important et ça demeure toujours une priorité.

En ce qui a trait à la séquence et au rythme de réalisation, nous allons l'établir, là, suite... Évidemment, avec le CAR, une fois que l'expropriation sera terminée et que les plans et devis seront tout à fait complétés et prêts, on déterminera le rythme de réalisation de ce tronçon-là. Mais, je vous rappelle, c'est un projet important. Ce n'est pas très long, peut-être, en termes de kilométrage, là, 14,5 kilomètres à peu près, mais c'est un coût total estimé actuellement de l'ordre de 100 millions.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Vous nous dites qu'il y a quelques expropriations à terminer?

M. Marcoux: Le décret d'expropriation est à venir.

M. Jutras: Il est?

M. Marcoux: Le décret... Parce que, comme vous savez, là, ça prend des décrets d'expropriation, donc le décret d'expropriation est à venir. Donc, le certificat d'autorisation de réalisation à obtenir, là, ça, c'est de la part du ministère de l'Environnement, et le décret d'expropriation, lui, est piloté évidemment par le ministère du Transport.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui. Et, concernant les plans et devis, vous nous avez parlé de 2002-2004, là, et je voudrais savoir: Est-ce qu'ils sont en préparation? Où c'en est, les plans et devis? Parce que vous avez parlé de 2002-2004, là, mais je n'ai pas compris ce que vous vouliez dire.

M. Marcoux: Je pense qu'elle est... Simplement une petite minute, je vais vérifier un point, là, pour être sûr de vous donner la réponse appropriée.

(Consultation)

M. Marcoux: Alors, les plans et devis sont en préparation, là, pour être prêts à procéder, pour un premier lot, au cours de l'an prochain, pour un premier lot d'exécution de travaux, là, au cours de l'an prochain.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Avant de passer la parole au député de Montmagny-L'Islet, je voudrais simplement faire un rappel. Tout simplement, on sait qu'en commission parlementaire les formules de débats sont beaucoup plus consensuelles, mais je tiens à souligner qu'on doit quand même s'adresser à la présidence pour le bon fonctionnement des travaux, ce serait préférable.

M. Marcoux: ...à l'oublier, mais vous avez tout à fait raison.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître M. le député de Montmagny-L'Islet.

Bilan concernant la Route verte

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Au ministre, la Route verte répond aux attentes de nombreux cyclistes, et la popularité de ce sport ne cesse de croître. Il y a sûrement des bénéfices via cette activité familiale. Quels sont-ils et quels sont les projets prévus à ce chapitre dans le présent budget?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

Plan d'action à l'égard des haltes routières (suite)

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Peut-être apporter simplement un complément de question. Tantôt, au sujet de la question qui a été posée, là, au sujet des haltes routières, quand je vous indiquais qu'il était important de susciter l'adhésion et d'avoir le milieu avec nous, c'est que pour chaque projet il va y avoir la création d'un comité composé de représentants des milieux municipal, touristique et d'affaires, une étude d'impacts commerciaux, et puis donc les services qui seront offerts tiendront compte des résultats de l'étude d'impacts. Je pense que c'est important parce que dans certains milieux ça suscite des réticences, une certaine réserve. Alors, on va le faire avec les gens du milieu, en accord avec eux, leur faire valoir les avantages qu'il peut y avoir même pour eux à ce qu'il y ait une halte routière, là, qui soit nouvelle. Et on va être vraiment en consultation, nous allons travailler en partenariat avec les gens des communautés concernées.

Bilan concernant la Route verte (suite)

En ce qui a trait à la Route verte, c'est un projet qui est important. D'ailleurs, il y avait l'inauguration dans la Beauce, il y a quelques semaines, là, d'un tronçon de la Route verte, et aller jusqu'à Vallée-Jonction. Il y a un programme d'aide financière qui a été mis en place à la fois pour l'appuyer en termes de développement et puis également une partie pour aider aux dépenses de fonctionnement. Le projet total, c'est que, une fois complété, il y ait un itinéraire, dans le fond, qui relie différents points, différentes régions du Québec pour à peu près 4 300 kilomètres — je pense que c'est quand même important — donc de voies cyclables bien identifiées, M. le Président, aux couleurs de la Route verte. Je pense que, sur le plan touristique,

c'est certainement très, très positif. Présentement, il y a à peu près les trois quarts de la Route, là, qui sont terminés, donc à peu près plus de 3 000 kilomètres, près de 75 %.

En 2002, il y a certaines statistiques que nous avons et qui indiquent qu'il y a 3,5 millions de Québécois qui ont fait de la bicyclette. Donc, c'est un bon pourcentage. Et puis je pense que, quand ça va être terminé, là, c'est un réseau qui va servir beaucoup de citoyens du Québec.

Cette année, nous avons, le ministère... Je voudrais ajouter également que le ministère des Transports, lorsqu'il reconstruit ou fait la réfection d'une route également aux endroits, là, qui sont prévus, il aménage la Route verte, c'est-à-dire la piste cyclable. Cette année, par exemple, en 2003, dans le cadre des travaux, les nombreux travaux qui sont effectués à travers le Québec, il y a pour 143 kilomètres d'aménagement de piste cyclable qui va se faire en même temps que nous exécutons les travaux, et ça, pour une valeur d'à peu près 9 millions.

Le programme devait se terminer en 2005. Nous allons le décaler, cette année, en raison de l'impasse financière. Nous maintenons les engagements que nous avons avec les partenaires, nous continuons de travailler avec Vélo Québec, mais il y a des sections dont la réalisation va se décaler, et nous allons prolonger d'une couple d'années l'objectif de réalisation complète de la Route verte. Donc, c'est un projet important, la Route verte. Nous allons la terminer, mais il y aura un certain décalage, là, dans la réalisation totale des kilomètres qui sont prévus, de l'ordre de 4 300 kilomètres. Les engagements avec les partenaires vont continuer, seront respectés et vont continuer de l'être à cet égard-là. Et, plus précisément, dans le fond, le programme devait se terminer le 31 mars 2004 — le 2005, c'est 2004 — pour les municipalités, et donc nous allons le prolonger, là, pour que nous puissions assurer la réalisation, tel que prévu, sur une période un peu plus longue, de la Route verte.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Je crois que, M. le Président, il a répondu à ma sous-question, c'était au niveau des programmes de subvention aux municipalités. Je crois qu'il vient de me donner la réponse, si j'ai bien compris.

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

• *(15 h 10)* •

M. Marcoux: Bien, oui. C'est-à-dire, pour les ententes qu'il y a déjà avec les municipalités, ça se continue, et nous allons, là, en termes... Parce qu'on paie à chaque année pour les dépenses d'entretien, et ça, ça se maintient. Pour ce qui est du développement, il y a des projets, des cas où ça va retarder, où ça va être prolongé sur probablement deux ans de plus pour assurer la réalisation complète de la Route verte, là, les 4 300 kilomètres.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières.

Intentions du gouvernement concernant la Politique de transport maritime et fluvial

M. Gabias: Merci, M. le Président. On a largement parlé, tout à l'heure et ce matin, du pont Laviolette. Parlons maintenant de ce qui se passe en dessous du pont, c'est-à-dire le fleuve. Est-ce qu'on peut demander au ministre quelles sont les intentions du gouvernement en ce qui regarde la Politique maritime et plus précisément en ce qui regarde les quais ou les ports qui sont, disons-le, là, rendus disponibles par l'abandon de ces quais-là par le gouvernement fédéral?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Oui, M. le Président. Alors, évidemment, tout ce qui touche le maritime, c'est un volet important aussi, au même titre que les autres modes de transport, soit le routier, transport en commun, le ferroviaire également, qui est un mode de transport, et on doit s'orienter davantage vers une plus grande intermodalité en termes de système de transport. Vous savez qu'en 1996 le gouvernement fédéral visait la cession de certains ports commerciaux aux instances provinciales et puis également la cession de quais de traverse. Pour ce qui est des quais de traverse, d'une part — et on reviendra sur les ports — il y a eu une entente pour transférer 10 quais de traverse, là, au Québec et avec une compensation de la part du gouvernement fédéral pour, dans certains cas, le réaménagement ou la reconstruction de quelques-uns de ces quais et pour leur entretien. En mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré la propriété de ces quais à la Société des traversiers du Québec, et c'est maintenant cette Société-là qui gère les quais et qui va avoir à réaliser, dans quelques cas, la reconstruction, M. le Président, ou le réaménagement de ces quais, et notamment dans le cas de Rivière-du-Loup.

Pour ce qui est des ports, les ports commerciaux, il y a des ports qui sont encore sous la juridiction fédérale. Le fédéral voulait s'en délester en 1996. Vous savez qu'il y en a des grands ports commerciaux dont la gestion a été transférée à des administrations portuaires locales. Là, je prends, par exemple, Montréal, Québec, Sept-Îles donc qui ont été transférés à des administrations locales. Il y a actuellement des négociations à avoir avec le gouvernement fédéral pour les autres ports qui sont encore sa propriété mais dont il voudrait effectuer le transfert parce que, si on récupère ces ports, on doit avoir une compensation financière. Donc, c'est un dossier que je vais revoir avec, M. le Président, le collègue des Transports à Ottawa pour voir comment on peut évoluer dans ce dossier-là, parce que, dans certains cas, actuellement le fédéral est moins présent en termes d'entretien de ces ports, et je pense que c'est important qu'on maintienne une qualité d'entretien pour ces ports-là autant, là, que pour les autres ports. Donc, on va, lors d'une rencontre éventuelle avec le collègue le ministre des Transports au gouvernement fédéral... Eh bien, c'est un sujet que nous allons aborder, qui n'est pas encore réglé.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. Je suis prêt reconnaître un autre

député, M. le député de La Prairie. M. le député de La Prairie.

Évaluation des relations fédérales-provinciales en matière de transport routier

M. Dubuc: Oui, M. le Président. La question se pose encore au ministre: Est-ce que le réseau... est-ce que le niveau d'échange avec le gouvernement fédéral dans le domaine du transport routier vous apparaît suffisant? Et comment allez vous faire pour que la priorité du Québec soit respectée?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député.

M. Dubuc: Merci.

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

M. Marcoux: M. le Président, il y a déjà des ententes, là, qui ont été faites avec le gouvernement fédéral, et notamment nous parlions tantôt de la 175, nous parlions également de l'autoroute 30. Le fédéral avait mis en place... avait annoncé, en 2000, un programme d'infrastructures stratégiques routières, et il y a encore des discussions à y avoir. D'ailleurs, ce que je comprends, c'est que le Québec, dans ce cadre-là, n'a fait ses propositions qu'au mois de février 2003 quant aux propositions de projets à inclure, là, pour le Programme d'infrastructures stratégique, le Programme d'infrastructures stratégique, d'infrastructures routières. Alors, nous allons devoir prendre le relais — il n'y a rien qui s'est réglé au cours des deux ans, deux années et demie précédentes — mais pour prévoir, là, quels sont les projets qu'on inscrit de cette entente-là.

Il y a également un autre fonds, le fonds canadien, et ce premier-là, c'est 108 millions, le PSIR, qu'on appelle dans le langage technique. Il y a également un fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, là, qui avait été annoncé au budget de 2001, et il y en a un autre 2 millions qui a été annoncé en 2003, et, dans ce cadre-là, il y a la 185 dont nous devons discuter avec le gouvernement fédéral.

J'ajouterais aussi... Et ça se relie, dans le fond, à l'ouverture du Québec et à l'importance, M. le Président, des exportations, mais il y a un fonds canadien sur l'infrastructure frontalière qui a été mis en place par le gouvernement fédéral, qui avait été annoncé et qui a une enveloppe de 600 millions. Et donc, il y a des projets aussi que nous entendons proposer pour acceptation parce que nous avons évidemment des routes, des autoroutes... Il y a la 35, entre autres, il y a la 55. Déjà, l'autoroute 15, qui se rend à Lacolle, Champlain, est en voie de réalisation. Il y a des travaux, M. le Président, importants qui se font, qui vont se continuer l'an prochain, et il y a une participation fédérale de 29,4 millions dans ce cadre-là. Il y a aussi l'autoroute 73 qui s'en va à Jackman, là, aux lignes. Donc, c'est une discussion que nous allons avoir sur un certain nombre de projets dans le cadre de programmes fédéraux, et celui de l'infrastructure frontalière en particulier est très important pour nous. Dans le cas de Lacolle, les travaux devraient se terminer soit l'an prochain — l'autoroute 15 — ou l'année suivante.

Aussi, ce qui déborde strictement l'exécution de travaux routiers pour un poste frontière comme celui-là, qui est très achalandé, vous le savez, c'est d'assurer la fluidité du trafic et notamment du transport des marchandises. Actuellement, en raison des mesures de sécurité qui ont été déterminées du côté de la frontière américaine, évidemment, c'est plus lent, et je pense que, pour les camionneurs et pour les expéditeurs aussi, c'est important de pouvoir assurer une plus grande fluidité. Il y a certains projets, là, qui sont mis en oeuvre pour permettre aux gens qui passent fréquemment la frontière d'accélérer le processus, le programme FAST, avec tout ce qui touche les marchandises, là, donc qui permet de préenregistrer en quelque sorte les camionneurs et de pouvoir aller plus rapidement, d'avoir aussi une voie qui est plus rapide à l'approche... l'aménagement d'une voie plus rapide à l'approche du poste frontalier. Et puis, pour les personnes, par exemple les travailleurs qui ont à faire régulièrement le passage de la frontière, il y a un autre système qui s'appelle NEXUS, là, qui est en train d'être mis en place pour assurer une plus grande fluidité aux frontières, compte tenu du contexte particulier des mesures de sécurité.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

But et fonctionnement de la Chaire en transport maritime

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, une chaire en transport maritime a été créée avec le concours de l'Université du Québec à Rimouski. Quel est son but et son mode de fonctionnement?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, simplement un dernier complément d'information par rapport à la question précédente, là. Il est bien sûr que les ententes avec le gouvernement du Canada sont importantes, je pense que c'est... Mais ça doit correspondre également aux priorités du Québec et à la reconnaissance de la compétence unique du Québec en matière d'infrastructure routière. Ça, je pense que c'est un principe de base, et l'établissement des priorités, la maîtrise d'oeuvre complète de l'ensemble des projets sont de la responsabilité du Québec. Je pense que l'objectif, c'est que le Québec, dans ce cadre-là, obtienne sa juste part des enveloppes du gouvernement fédéral dans le cas des fonds, là, qui sont disponibles et qui ont été annoncés par le gouvernement du Canada.

● *(15 h 20)* ●

Pour ce qui est de la Chaire maritime, vous savez que, d'abord, il y a un forum qui existe entre le ministère et l'industrie maritime, tous les intervenants du milieu maritime, qui est en place depuis quelques années et que nous allons continuer. Je pense que c'est un excellent forum non pas seulement de discussion, mais également de développement de politiques,

d'établissement de priorités. Et le président est M. Louis-Marie Beaulieu, qui est, comme on le sait, qui est un grand gestionnaire et qui était président de la SODES également, de la Société de développement économique du Saint-Laurent, qui sera remplacé bientôt par M. Guy Véronneau, qui est également quelqu'un qui est très impliqué, notamment au début de sa carrière, avec Marine industrie, dans le temps. Donc, c'est un milieu, c'est un groupe où il y a des discussions et on fait avancer des dossiers.

La Chaire maritime est un projet qui a été discuté avec des intervenants du milieu, avec également l'Université du Québec à Rimouski. Il y avait une entente en quelque sorte que le privé s'engage pour un certain montant dans le financement de cette Chaire en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski, l'Université également, et que le ministère des Transports apporte annuellement, là, pour trois ans un soutien financier. Alors, l'arrimage de la partie financière pour le secteur privé est pratiquement complété, à ce qu'on peut voir. On est en train de finaliser et de vérifier... Et puis, à ce moment-là, bien, on prendra une décision relativement à la participation, M. le Président, du ministère des Transports et du gouvernement du Québec pour la mise sur pied de cette Chaire en transport maritime avec l'Université et le partenariat.

Dans le fond, ce qu'on attendrait de la Chaire, des discussions qui avaient eu lieu, c'est d'analyser des politiques, que ce soit une politique internationale en matière de transport, de développement portuaire, d'établir des liens aussi avec les autres universités, des institutions collégiales, et également de faire certaines recherches, là, qui peuvent être demandées par le secteur privé ou encore par le secteur public. Alors donc, c'est un projet dont nous sommes en train de finaliser l'analyse, et on pourra bientôt pouvoir faire part de la décision parce qu'on nous demande, là, le plus rapidement possible d'annoncer la décision que nous prendrons au sujet de la Chaire maritime à l'Université du Québec à Rimouski.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. On peut comprendre que les gens de Rimouski vont pouvoir profiter du plaisir de la Chaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Brodeur): Donc, je suis prêt à reconnaître le député de Drummond.

Avenir de l'Agence métropolitaine de transport

M. Jutras: M. le Président, je vois que le temps file et puis je proposerais que l'on fasse le bloc immédiatement sur l'AMT. Non pas que je pense qu'on va filer avec ça jusqu'à 18 heures, mais j'aimerais, tant qu'à entamer ce sujet-là, m'assurer qu'on le finisse plutôt que de le commencer à 17 heures puis que là, tout à coup, on manque de temps. Et ainsi, bien, Mme Junca-Adenot sera libérée dès que nous aurons terminé ce sujet-là.

Alors donc, parlons du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Je rappelle que, entre autres, dans le plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004, le transport en commun, c'était une priorité. Entre autres, à la page 37, on y dit, dans les objectifs, dans l'orientation n° 1, on dit vouloir contribuer à réduire, à terme, la congestion sur les routes du réseau stratégique montréalais par la mise en oeuvre du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Et aussi, toujours dans le même plan stratégique, là, à la page 35, toujours dans l'orientation n° 1, quand on parle de favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs, on dit: «À cet égard, le ministère mettra en oeuvre les mesures prévues dans le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal pour réduire, à terme, la congestion sur les axes routiers stratégiques du Québec.»

Alors, on a pu constater, au cours des dernières années, des années récentes, une augmentation de l'utilisation du transport en commun à Montréal, et je sais que le ministre des Transports, l'année dernière, lors de l'étude des crédits, parlait d'une augmentation, au cours des cinq dernières années environ, là, qui était de l'ordre... qui variait de 1 % à 3 % d'augmentation par année, et je pense qu'il y a lieu de se réjouir de ça parce qu'on est tous conscients de l'importance, entre autres, du transport en commun, de le faire valoir, d'inciter les gens à prendre le transport en commun. Et on sait les conséquences de cela, que ça va entraîner effectivement une diminution des gaz à effet de serre, bon... Alors, pas besoin, je pense, de plaider longtemps pour qu'on soit convaincu de l'utilité du transport en commun.

Cependant, il y a une nouvelle qu'on lisait récemment dans les journaux et qui, à prime abord, pouvait paraître inquiétante, et je réfère à un article qui est paru dans *La Presse* du 10 juin 2003, où on parlait d'une cure minceur pour l'Agence métropolitaine de transport, et on parlait soit qu'elle serait absorbée par la CMM, c'est-à-dire la Communauté métropolitaine, là, soit qu'elle serait absorbée ou que des mandats que détient l'AMT seraient confiés éventuellement à la CMM. Et, dans ces mêmes jours, toujours dans *La Presse* du 3 juin, il y avait eu un article de l'éditorialiste, Mme Ouimet, qui s'était intitulé *Ne touchez pas à l'AMT*, et je pense que juste dire le titre, là, ça dit bien ce qu'il y avait de contenu dans cet article-là.

Alors, ma première question, c'est de savoir du ministre quelles sont ses intentions par rapport à l'AMT. Est-ce qu'on va continuer de voir exister l'AMT telle qu'elle est, là, depuis 1996 — je pense que c'est ça, 1996 — avec les mêmes mandats ou on peut s'attendre à une disparition par avalement, par absorption par la CMM, ou une division des mandats qui serait faite entre ces deux organismes-là? Alors, j'aimerais ça entendre le ministre en premier sur cette question.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord, l'AMT, effectivement, existe depuis 1996. Et d'ailleurs, c'est Mme Junca-Adenot qui est la présidente, donc, qui est ici aujourd'hui, que je remercie. L'AMT a deux rôles un peu différents, et Mme Adenot pourra compléter, le cas échéant. D'une part, dans son mandat, c'est de voir à

la planification, la coordination, l'intégration, la promotion de services de transport collectif, que ce soient l'autobus, le métro, le taxibus, les différents modes, le covoiturage, le vélo, le transport adapté, et l'amélioration de la qualité de ces services-là donc dans l'ensemble du territoire métropolitain. Également, elle est responsable de l'exploitation comme telle des trains de banlieue — donc, c'est la responsabilité — la planification également de voies réservées d'autobus, donc ce qui peut faciliter le transport en commun dans la grande région métropolitaine de Montréal. Elle joue également un rôle d'exploitant, que je mentionne, pour les trains de banlieue. Et aussi, M. le Président, si je prends un exemple comme celui du métro de Laval, c'est l'Agence métropolitaine de transport qui est responsable de la réalisation de ces travaux-là. Et, une fois terminé, ce serait transféré, la propriété de toute cette nouvelle installation, cette nouvelle infrastructure serait transférée à la Société de transport de Montréal.

● *(15 h 30)* ●

Déjà depuis 2001, la Communauté métropolitaine exerce des responsabilités vis-à-vis l'Agence métropolitaine de transport. Par exemple, c'est la Communauté métropolitaine qui approuve le plan stratégique de développement de l'AMT, qui approuve également le budget d'exploitation annuel de l'AMT et qui a le pouvoir de désaveu, mais qui pourrait désavouer la tarification métropolitaine adoptée par l'AMT. Alors, il y a déjà des responsabilités de la CMM à l'égard de l'AMT, et l'AMT également doit consulter, donc l'Agence métropolitaine de transport doit consulter la Communauté métropolitaine de Montréal pour la production du programme triennal d'immobilisations, pour les modifications au réseau de transport métropolitain par autobus, la mise en place des Express métropolitains. Donc, il y a déjà des relations importantes entre la Communauté métropolitaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de Montréal.

Puis le conseil d'administration de l'Agence d'ailleurs représente un peu ce lien parce que, parmi les sept membres du conseil d'administration de l'AMT, il y a une personne que le conseil de la CMM désigne parmi ses membres, qui représente la ville de Montréal, une personne désignée par la CMM et qui représente la ville de Laval ou la ville de Longueuil. Donc, présentement à Montréal c'est M. Claude Dauphin, et, Longueuil, je pense que c'est M. Jacques Olivier qui est membre, et il y a une personne également que la Communauté métropolitaine, M. le Président, désigne parmi ses membres qui représente les municipalités des couronnes nord et sud, et il y a quatre personnes qui sont nommées directement par le gouvernement, dont le président-directeur général. Alors, il y a déjà des mécanismes donc d'interrelation importants entre la Communauté métropolitaine depuis 2001, avec les changements institutionnels qui se sont faits dans la région de Montréal sur le plan métropolitain, et l'Agence métropolitaine de transport.

Vous vous rappellerez, M. le Président, que le gouvernement, au cours de l'année 2002, a confié à des mandataires la révision du cadre de financement du transport en commun dans la région de Montréal, dans la région de Québec et également dans les autres régions du Québec. À Montréal, c'est M. Louis Bernard qui a été nommé comme mandataire pour examiner cette question-là. À Québec, c'est M. Bernard Angers. Et, pour l'Outaouais et le reste de la province, c'est M. Antoine Grégoire. Les mandataires ont déposé leurs rapports vers la fin de janvier 2003 dans les trois cas.

Pour ce qui est de Montréal, donc, le mandataire fait des recommandations sur des sources de financement additionnelles pour le transport en commun, mais ce dernier, le mandataire, aborde également l'aspect du statut de l'Agence métropolitaine de Montréal par rapport au rôle de la Communauté métropolitaine de Montréal, et une des recommandations du mandataire, c'est que les fonctions de planification, d'intégration, de coordination soient transférées de l'Agence métropolitaine à la Communauté métropolitaine de Montréal, l'Agence maintenant conservant la partie de l'exploitation notamment des trains de banlieue. Il y a aussi des commentaires qui ont été faits à ce sujet, je pense, dans le rapport que nous appelons l'étude Nicolet, la commission Nicolet, qui, lui, à ce que je me souvienne, prône une intégration même presque de l'Agence métropolitaine au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, ce qui a été diffusé provient, dans le fond, de recommandations... C'est-à-dire que les changements sur le plan institutionnel, là, en termes de rôle de l'Agence vis-à-vis la Communauté métropolitaine proviennent de recommandations ou de suggestions contenues dans le rapport du mandataire et, à un moindre degré, mais également abordées, dans le rapport de la commission Nicolet.

Ce que nous voulons faire avec tout ce qui touche évidemment le financement du transport en commun soit à Montréal, Québec ou ailleurs au Québec — évidemment, ça revêt une importance particulière dans les milieux urbains — c'est d'examiner évidemment ces recommandations et les suggestions des mandataires principalement dans le cadre du financement, de nouvelles sources de financement. Même, vous savez, la Communauté métropolitaine pourrait imposer même des taux sur des sources de revenus provinciales. Alors, ça va quand même assez loin. Et il y a un comité interministériel qui est présidé par le sous-ministre des Transports, qui, avec les Finances, le Conseil du trésor et les Affaires municipales, parce que ce n'est pas uniquement, comme vous le savez, M. le Président, du ressort du ministre des Transports — ça a des implications, c'est une décision gouvernementale — donc un comité interministériel qui est formé sous la présidence du sous-ministre des Transports pour examiner les propositions qui sont faites par les mandataires dans le cadre du financement et qui sont mandatés pour faire des recommandations au ministre concerné, éventuellement au gouvernement, sur les suites à donner concernant les recommandations et les suggestions faites par les mandataires, et, dans ce cadre-là, nous allons également examiner la suggestion — je ne dis pas qu'il y a une décision de prise, ce n'est pas ça, là — mais la suggestion faite concernant certains changements institutionnels que le député de Drummond a mentionnés concernant les relations entre la Communauté métropolitaine et l'Agence métropolitaine de transport, et c'est un élément qui va faire partie de cette analyse-là, ce que j'ai d'ailleurs indiqué à la présidente, parce que, comme c'est recommandé et suggéré, nous allons

l'analyser dans ce contexte et puis subséquemment prendre une décision à cet égard-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Est-ce qu'on peut savoir? Bon, vous nous parlez effectivement des recommandations du rapport Nicolet. Je comprends que vous allez avoir à vous pencher là-dessus. Est-ce qu'on peut avoir un aperçu, quand la décision sera prise?

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

M. Marcoux: Oui. M. le Président, au sujet des recommandations qui sont faites par les mandataires et qui se rapportent principalement au financement particulièrement, moi, je souhaite qu'on puisse évidemment au cours de l'automne en arriver avec des orientations plus précises. Je sais que ce qui avait été évoqué au point de départ, c'était pour janvier 2004. Donc, c'est important pour les milieux concernés, nous allons faire diligence pour arriver avec des orientations plus précises concernant le financement au début de l'automne. Donc, c'est ce que j'ai donné au comité interministériel parce que ce sont des décisions... Et, moi, je suis entièrement d'accord pour favoriser le transport en commun — je pense qu'il n'y a aucun doute là-dessus, là — dans le milieu urbain. D'ailleurs, hier j'étais avec la présidente — vous ne m'en voudrez pas, M. le Président — dans le comté de Vaudreuil parce que nous avons inauguré une gare intermodale — mais ça avait été décidé bien avant le mois d'avril dernier — mais qui indique... Je pense que c'est important, et c'est un équipement qui va favoriser les déplacements sur cette ligne-là. Donc, c'est important, mais les recommandations qui sont faites par des mandataires sont également lourdes de conséquences et doivent s'inscrire dans l'ensemble du financement évidemment du réseau et possiblement aussi de sources de financement diverses, additionnelles pour les municipalités. Mais c'est une priorité. Ce que je souhaite, c'est que dès le début de l'automne le comité interministériel puisse nous donner des orientations plus précises à cet égard-là.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

Financement du transport en commun à Montréal

M. Jutras: Maintenant, on parle de financement puis de sources de financement. Ça fait longtemps qu'on en parle. C'est toujours problématique. Mais, dans l'état actuel des choses, qu'est-ce qu'il en est du financement du gouvernement du Québec pour cette année, des crédits de cette année, du budget de dépenses de cette année pour ce qui est du transport en commun à Montréal?

● *(15 h 40)* ●

M. Marcoux: Bien, M. le Président, depuis 1993, comme vous le savez, les règles sont assez claires parce que, en 1993, il y a eu un changement, une modification, une réforme dans le financement du transport en commun, et, à ce moment-là, l'entente qui avait été faite, qui avait été appliquée, c'est que le gouvernement participerait au financement des immobilisations — je prends le cas de la Société de transport de Montréal, par exemple — mais que le milieu était responsable du financement des dépenses d'exploitation. Donc, depuis 1993, le gouvernement provincial finance, participe au financement des équipements.

Pour, par exemple, le métro, c'est 100 % du service de dette, je prends les terminaux, les stationnements, les gares, etc., ou l'aménagement de voies, c'est 75 %, l'achat d'autobus, c'est 50 %, alors ce qui veut dire que, présentement, dans le budget du ministère, en termes de service de dette qui est assumé par le gouvernement provincial, pour l'année 2003-2004, c'est 180 millions donc de financement de service de dette relatif aux immobilisations des projets de transport en commun. Et, voyez-vous, c'est des investissements de transport en commun, alors les quotes-parts du gouvernement ont continué d'augmenter. Alors, cette année, le service de dette, c'est 180 millions qui est financé et qui est dans le budget de dépenses du ministère des Transports. Ça inclut le service de dette du métro à partir du point de départ parce qu'on assume encore une partie du service de dette pour le métro au début des années soixante.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, pour une courte question.

M. Jutras: Et, par rapport à l'année dernière... Donc, vous nous dites: Cette année, 180 millions. Et, par rapport à l'année dernière, c'était combien, l'année dernière?

M. Marcoux: Bien, l'année dernière, là, c'étaient les subventions aux immobilisations. En 2002-2003, c'était 163 millions; l'année précédente, en 2001-2002, c'était 162.

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

M. Marcoux: ...M. le Président, que ça répond à votre question.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis prêt à reconnaître M. le député de Gatineau.

Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal

M. Lafrenière: M. le Président, au sujet des trains de banlieue, entre autres celui de Mascouche, étant donné l'intérêt suscité par le développement d'un train de banlieue Montréal-Mascouche, le ministre est-il en mesure de confirmer le maintien de ce projet dans la programmation du ministre et de nous indiquer les montants qui seront retenus pour ce projet en 2003-2004?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, il y a évidemment différents projets de train de banlieue. Il y en a quatre lignes qui fonctionnent actuellement, là. Évidemment, de façon permanente — et je vois le député de Masson qui me regarde, intéressé sans doute par la réponse — donc il y a la ligne de Rigaud, il y a celle de Blainville, il y a celle de Saint-Hilaire, et l'autre ligne, c'est... Parce qu'il y en a quatre actuellement, là. Delson est à titre de projet-pilote, ce n'est pas encore de façon permanente, mais c'est un projet-pilote qui devait se terminer, je pense, au mois de juin mais qui est prolongé jusqu'au mois de décembre 2003.

Alors, pour ce qui est du nord de Montréal, notamment, et Mascouche et Saint-Jérôme, dans le cas de Mascouche, c'est une annonce qui a été faite d'ailleurs le 20 mars dernier, à un moment qui était privilégié pour faire des annonces mais qui ne diminue en rien le mérite du dossier à cet égard-là. On sait qu'il y a eu beaucoup, d'ailleurs, de la part des milieux, M. le Président, de la communauté de Mascouche, beaucoup de mobilisation sur la mise en place d'un train de banlieue. On se rappellera qu'il y avait une journée portes ouvertes il y a un an ou deux, je pense, pour le train — actuellement, il y a un service d'autobus, là — donc pour avoir le service de train de banlieue. Donc, il y a une annonce qui a été faite. Cependant, dans ce projet-là, il reste des analyses à faire sur le plan du concept, des plans et devis, pour bien ficeler tout ce projet-là, et cette année donc il y aura certains montants pour permettre de faire cette analyse, de développer le concept d'abord pour les gares, etc., pour bien préciser les coûts, et c'est ce qui va se faire pour l'année en cours afin d'avoir tous les éléments pour pouvoir prendre une décision, là, qui soit éclairée, où on connaisse les coûts, qu'on connaisse également l'échéancier de réalisation qui pourra se faire, là, subséquemment.

Alors donc, cette année, pour répondre à la question de mon collègue adjoint parlementaire, il y a des analyses et des études qui vont se terminer, qui vont se réaliser, là, pour préciser le concept, pour arrêter les modalités, bien évaluer les coûts et voir comment, le cas échéant, on peut avoir un échéancier de réalisation qui soit réaliste et qui puisse se faire correctement.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

M. Lafrenière: Dans la même veine, M. le ministre, qu'en est-il de l'avancement du projet d'une ligne de train de banlieue à Saint-Jérôme? On en est rendu où avec ça?

M. Marcoux: Celui de Saint-Jérôme, actuellement, il y a des développements qui se sont réalisés. Entre autres, la ville de Saint-Jérôme est en train de finaliser, je pense, une gare à Saint-Jérôme, une gare intermodale, et présentement le train part de Blainville pour venir à Montréal. C'est un dossier, donc... D'ailleurs, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le maire, avec la présidente de l'AMT et également avec le maire de Saint-Jérôme. C'est un projet qui implique quand même à peu près une quinzaine de millions, 16 millions à peu près en termes d'investissement. C'est un projet qui a été annoncé aussi le 20 mars, qui n'était pas nécessairement dans le plan d'immobilisations 2003-2004, malgré l'annonce, là, et nous sommes en train de terminer l'analyse de ce projet. Nous avons les éléments en main pour pouvoir le faire. Et puis ce que je prévois, c'est que nous soyons en mesure, d'ici quelques semaines, un mois au plus, là, de pouvoir annoncer la décision et l'orientation qui est retenue dans le dossier du train de Saint-Jérôme qui est un dossier important, qui va exiger aussi une gare, la construction d'une gare près de ce qui est maintenant Saint-Jérôme, là, avec la fusion, et puis également l'aménagement de nouveaux rails, d'un garage.

Alors donc, ce sont les principaux éléments, M. le Président, et nous sommes en train de finaliser avec l'AMT cette analyse du dossier. Et puis je prévois, d'ici quelques semaines, un mois au plus, pouvoir annoncer la décision, avec l'Agence et le ministère, pour le train de banlieue de Saint-Jérôme. Je suis bien conscient des attentes du milieu, le maire nous en a parlé avec évidemment beaucoup d'éloges et beaucoup d'enthousiasme, il va de soi.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

Suites données aux recommandations du rapport sur le financement du transport en commun

M. Dubuc: La question, M. le Président, se pose au ministre: Le ministre entend-il donner suite aux recommandations du rapport Bernard?

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

● *(15 h 50)* ●

M. Marcoux: Oui. Bien, M. le Président, il serait prématuré de dire actuellement que nous allons donner suite. Je ne dis ni oui ni non. Il y a un comité interministériel qui va examiner les rapports, évidemment, le rapport Bernard également, les autres rapports des mandataires. Ce sont des décisions importantes sur le plan du financement. Nous sommes toujours d'accord avec la promotion évidemment du transport en commun, pour différentes raisons, éviter la congestion du centre-ville, la réduction des gaz à effet de serre, et ce que je souhaite, ce que j'ai mentionné, c'est que nous puissions, au début de l'automne, avoir les recommandations du comité interministériel sur les propositions, là, les nouvelles propositions de financement parce qu'il faut bien indiquer que ce qu'on retrouve dans le rapport des mandataires, c'est du financement additionnel, c'est-à-dire qu'on dit: Bien, écoutez, oui, il faut avoir des sources de financement additionnel, et c'est sûr que ça a un impact également sur l'ensemble de la fiscalité, et l'ensemble du financement, et l'ensemble du cadre budgétaire du gouvernement. Je pense que ça, c'est important parce que finalement c'est toujours le même payeur de taxes au bout, et ça, je pense qu'il faut en être conscient donc en priorisant le transport en commun, donc de bien analyser les recommandations et voir quelles sont celles qui nous permettront de développer le transport en commun, d'assurer un financement adéquat dans le respect du cadre budgétaire.

Et, sans doute également, je suis convaincu que... Vous savez, on dit que le gouvernement s'inscrit dans une orientation de réingénierie, également de révision de façons de faire. Je suis convaincu aussi que, du côté du transport en commun, c'est une préoccupation que nourrissent sans doute les gestionnaires actuels du transport en commun parce que je pense que ça aussi, c'est un élément qui est important.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président. Le ministre ne craint-il pas que le report de certains projets de train de banlieue ne compromette le développement du transport collectif? Qu'en est-il des investissements dans le réseau routier? Et ont-ils pour effet de nuire au développement du transport en commun?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, les deux sont importants. Dans le cas des investissements routiers, c'est bien sûr que le gouvernement assume... sauf où il y a des partages de coûts, là. Mais c'est une contribution soit des municipalités, des partenaires, soit du gouvernement fédéral. Mais, pour ce qui est de la portion provinciale, le gouvernement assume et les services de dette et l'amortissement pour ce qui touche les investissements dans le réseau routier, en termes d'amélioration.

Et je veux rappeler que, avec la mise sur pied du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier en 1996, on a essayé de capitaliser, à ce moment-là, le maximum de ce qui pouvait être capitalisé et amorti, le service de dette. Au début, ça va bien. C'est bien sûr que cumulativement, cependant, ça fait augmenter le service de dette et l'amortissement, ça se retrouve dans les dépenses de fonctionnement.

Dans le cas des investissements en transport en commun, ce sont évidemment les organismes qui empruntent, mais c'est le gouvernement qui subventionne le service de dette. Ce que je vous mentionnais tout à l'heure, M. le Président, c'est que, dans le budget 2003-2004, il y a pour 180 millions inscrits dans le budget du ministère des Transports du Québec comme dépenses de fonctionnement mais qui sont du service de dette, dans le fond, qu'on rembourse aux organismes de transport en commun qui ont emprunté. Alors, c'est bien sûr qu'au global ça ajoute de façon totale aux dépenses de fonctionnement de l'ensemble du gouvernement. Je pense qu'il ne s'agit pas de dire que c'est l'un contre l'autre, ce n'est pas ça du tout, mais c'est bien sûr que ça augmente le fardeau total en termes de dépenses de fonctionnement.

Pour ce qui est de la région métropolitaine de Montréal — et M. le député de Drummond tantôt avait une question, là, qui est importante, d'ailleurs — vous savez, en 2003, il y a des investissements pour près de 300 millions qui vont se faire dans la grande région de Montréal: il y a le prolongement du métro à Laval, il y a la rénovation du métro, Réno-Systèmes, donc un projet de 300 millions, là, sur une phase d'un certain nombre d'années, à la phase I, des trains de banlieue, des terminus, des voies réservées — donc, ça aussi, il y a des investissements pour faire l'aménagement — les autobus, il y a des achats d'autobus qui sont faits par les sociétés de transport, qui ont été faits. Donc, il y a, en 2003, un total d'investissements de près de 300 millions simplement dans la région de Montréal pour ce qui est du transport en commun. Il y en a ailleurs aussi, là, mais c'est sûr qu'il y a une bonne part qui provient de la région de Montréal.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Oui. Alors, M. le Président, je vais en profiter, puisque c'est ma première intervention formelle avec le ministre, d'abord pour le saluer et l'assurer de ma volonté de collaboration totale, notamment par rapport au transport en commun et à la réalisation du train de banlieue Mascouche-Montréal. Je voudrais en profiter aussi pour saluer ses collaboratrices et ses collaborateurs du ministère, mon collègue porte-parole de l'opposition officielle aussi pour me permettre de poser des questions, mes collègues députés du gouvernement, dont une vieille routière de la politique me disait, il n'y a pas si longtemps, que dans les quatre prochaines années nous allions passer pratiquement autant de temps avec ces collègues d'en face qu'avec ma conjointe, ce que je trouve un peu inquiétant. Mais je voudrais dire que je vais faire mon intervention animé d'un grand souci de convivialité, de respect, mais sans complaisance et animé par la rigueur aussi.

Je remercie particulièrement le député de Gatineau qui, voyant ce matin que j'étais patiemment assis depuis l'ouverture de cette commission pour justement poser mes questions sur le train de banlieue, par un souci de générosité, a peut-être voulu précéder mes intentions. Ça prouve peut-être la volonté politique du gouvernement d'aller de l'avant dans ce dossier. Mais disons que la réponse du ministre m'inquiète un peu.

Alors, je vais faire un peu mon lit. J'ai fait quelques commissions depuis le début des commissions parlementaires sur les crédits et j'entends souvent l'argument... Il a été servi aujourd'hui par le député de Trois-Rivières et par le ministre aussi des Transports. J'entends souvent l'argument à l'effet que... Et c'est un peu une interprétation, ou une analyse, je dirais, unilatérale que fait le gouvernement de l'interprétation du scrutin du 14 avril. On nous dit: Nous avons eu le mandat. Oui, vous avez un mandat, et c'est un mandat effectivement de prendre des décisions, et c'est un mandat de gouvernement, vous jouissez du pouvoir exécutif. Mais je voudrais vous rappeler que j'ai aussi un mandat et j'ai aussi obtenu un mandat le 14 avril dernier, et les lois mathématiques et nos règles mathématiques dans notre système politique font en sorte que le mandat que j'exerce, c'est celui de l'opposition officielle, dont l'une des tâches est celle de poser des questions et d'avoir des réponses précises au niveau des dossiers qui intéressent les électrices et les

électeurs de ma circonscription. Ces gens-là ont voté majoritairement pour moi, et j'ai un mandat légitime, moi aussi, depuis le 14 avril. Et le choix qu'ils ont fait, c'est de voter pour ma plateforme électorale et voter pour ce que je représente politiquement dans le contexte québécois, et ça, je pense que ça devrait être pris en considération parce qu'on a l'impression qu'on doit interpréter le 14 avril strictement comme un mandat donné strictement au gouvernement.

Je vous ferais le rappel que dans ma région, entre autres, ça a été six sur six, le résultat du 14 avril, six sur six comme circonscriptions où les Québécoises et les Québécois de Lanaudière ont décidé que ce seraient des représentants du Parti québécois qu'ils enverraient ici, dans cette enceinte.

Là, je me questionne sur la réponse du ministre, et j'aurai peut-être l'occasion de faire des questions additionnelles. Le projet du train de banlieue Mascouche-Montréal a bien été autorisé par le Conseil du trésor. On se rappellera, depuis le début de la matinée, que le ministre dit: Ces projets n'ont pas été autorisés, ce sont des crédits virtuels, etc. Or, à ce que je sache, là... Et là je vais mettre mes lunettes de lecture, nouvelles, d'ailleurs. Mais faites-vous-en pas, c'est...

Une voix: Elles sont belles, elles sont belles.

M. Thériault: Elles sont très belles. Merci. Alors, j'ai ici le communiqué que M. Ménard avait envoyé à tous les gens, et les gens dans Masson, là, par rapport au train de banlieue, ce qu'il faut comprendre, c'est que je serais remplacé par un député de provenance adéquiste ou libérale, ils tiendraient tous le même discours que moi parce que ce projet-là n'était pas un enjeu électoral dans Masson, puisque toutes les formations politiques faisaient consensus. Je vous rappellerai qu'il y a même eu une pétition déposée de milliers et de milliers de signatures parce que ce projet-là rencontre des objectifs de développement durable, de développement économique et de qualité de vie.

● *(16 heures)* ●

Or, le ministre, à la suite de l'acceptation du PTI et à la suite de la séance du Conseil du trésor, nous envoyait à nous, la population, le communiqué suivant qui nous disait que «le programme triennal d'immobilisations en transport en commun du ministère des Transports dans lequel figure ce projet — du train de banlieue — vient d'être approuvé par le Conseil du trésor. Le ministre a précisé que l'Agence métropolitaine de transport», dont je salue Mme Adenot, présidente et directrice générale... S'il y a un organisme dont les Québécoises et les Québécois peuvent être fiers, c'est bien, je pense, l'Agence métropolitaine de transport. Alors, on nous disait: «L'Agence sera responsable des travaux, qui devraient s'échelonner sur 22 mois, pour une mise en service du train de banlieue à Mascouche à la fin de l'année 2004, et il s'agit d'un investissement de 39 millions de dollars.»

Or, je suis un peu étonné, là, ce matin... cet après-midi, excusez-moi, de comprendre que, au fond, tout n'est pas tout à fait à point dans ce dossier-là et que la mise en gare pour 2004, là, est compromise, d'une part, parce que, dans les fiches explicatives, là, que le ministère nous a fait parvenir dernièrement, très dernièrement, on nous indique qu'il y a une série d'éléments qui doivent être réévalués. On dit: «La décision d'aller de l'avant est sujette à la révision des priorités du PTI en cours actuellement.»

Alors, moi, j'aimerais avoir plus de précisions, là, qu'est-ce qu'il manque. Qu'est-ce qu'il manque au ministre présentement? Alors que ce n'est pas une annonce virtuelle qui a été faite, alors qu'il y a des crédits qui ont été débloqués, qu'est-ce qu'il manque actuellement au ministre pour aller de l'avant dans ce projet-là?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député.

M. Thériault: J'apprécierais une réponse courte, en tout respect pour le ministre, parce que j'ai d'autres questions à lui poser dans mon bloc.

Le Président (M. Brodeur): D'autres questions courtes, j'imagine.

M. Thériault: Tout à fait.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Masson. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Je voudrais remercier le député de Masson et lui souhaiter la bienvenue également à la commission. Il m'avait déjà parlé du projet, donc il prend les intérêts des gens de son comté, et ça, je le reconnais.

M. le Président, je ne voudrais pas, là, épiloguer très longuement sur ce qui avait été approuvé ou non par le Conseil du trésor. Tout ce que je veux lui dire cependant très respectueusement, au député de Masson, c'est que l'annonce a été faite le 20 mars 2003 à la fois pour Saint-Jérôme et pour Mascouche. Le 20 mars, on se rappellera, M. le Président, que vous étiez vous-même en campagne électorale. Deuxièmement, l'approbation du Conseil du trésor datait de quelques jours auparavant. Troisièmement, il y a certains projets qui ont été confirmés le 20 mars dans des communiqués de presse, et certains projets étaient approuvés par le Conseil du trésor, mais d'autres avaient été déplacés également. Alors, ce que je veux simplement dire au député de Masson, c'est que je ne parle pas du cas de Mascouche.

Dans d'autres cas, il y a des annonces qui ont été faites et qui n'étaient pas nécessairement, en tout cas, dans les documents que, moi, j'ai vus du Conseil du trésor. Parfois, il peut y avoir — et je ne réfère pas au cas de Mascouche — mais des annonces qui sont faites, là, et il y avait eu des déplacements de projets dans ce qui avait été approuvé par le Conseil du trésor.

Pour ce qui est du train de Mascouche, ce que nous allons faire cette année, ce que l'Agence métropolitaine va faire cette année, c'est de faire réaliser des plans et devis pour préciser le concept, pour bien préciser l'avant-projet avant de dire... qu'on s'en va. Ça, il faut faire ça, de toute façon, et ce n'est pas fait, à date, ça, selon les renseignements que nous avons. Alors, nous devons le faire avant de donner une autorisation d'aller de l'avant dans un projet comme celui-là. Et c'est

quand même un projet de l'ordre de 40 millions, selon les estimés que nous avons présentement. Alors, c'est un projet important qui doit s'inscrire, c'est sûr, dans le plan triennal d'immobilisations. Et, si parfois il y a des...

Je vous donne un exemple, là. C'est que, si, dans le cas du métro de Laval, on est obligé de financer pas mal plus en termes de service de dette, bien, ça a un impact. Donc, il faut le regarder dans l'ensemble du projet triennal d'immobilisations. Alors, il faut être, comme vous dites — et je vous comprends, M. le député de Masson — être rigoureux. L'Agence va procéder aux plans et devis, à la précision du concept, et puis après ça, bien, on pourra prendre la décision relativement à l'implantation du train de banlieue. Mais la décision, elle ne peut pas se prendre, là, immédiatement, dire: Ça va être à telle date. Il faut attendre, pour ce qui est des plans, la précision des plans et devis qui vont se faire au cours de l'année pour une période à peu près...

Une voix: Huit mois.

M. Marcoux: Huit mois, me dit la présidente. Donc, à ce moment-là, nous aurons l'ensemble des éléments pour connaître exactement à la fois les coûts puis également la cédule de réalisation.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Oui. Je voudrais, à titre d'information, soumettre au ministre ce que disait son chef lors de l'investiture de son candidat libéral, et ça, c'était tout de suite après le dépôt du budget, et je cite: «Le PQ a une bonne et une mauvaise nouvelle pour les citoyens de Masson: vous pourrez déduire vos titres de transport en commun de vos impôts. La mauvaise, c'est qu'il n'y a pas de train!» Et il concluait, Sébastien Arbour, le journaliste, concluait en citant le chef libéral: «Il est grand temps que la région de Lanaudière reçoive l'attention qu'elle mérite.» Moi, j'en suis, hein, que la région de Lanaudière reçoive l'attention qu'elle mérite, d'autant plus qu'elle vient d'élire six députés du Parti québécois sur six. Moi, j'en suis, et je rappelle donc que son chef venait de faire l'éloge et venait de prendre position pour ce projet, et donc je souhaite qu'il ne soit pas gelé trop longtemps parce qu'un des enjeux pendant l'élection, ce n'était pas le fait qu'il y ait un train de banlieue à Mascouche, c'étaient les échéances, c'était le calendrier, c'était à quel moment il va rentrer en gare.

Et je suis un peu surpris parce que, moi, à l'époque, je n'étais que citoyen, M. le Président. Mais je voudrais quand même rappeler au ministre que le maire de Mascouche, le 25 janvier, dans les journaux locaux, disait: «L'AMT a déjà budgété 39 millions pour 2003 pour ce train. Le gouvernement doit annoncer que l'argent sera versé. Tout est prêt, même les wagons.» Le 29 janvier 2003: «On ne le prendra pas si le dossier devient un projet de campagne électorale.»

Bon, évidemment, l'annonce a été faite après l'étude des crédits puis le dépôt du budget, puis, je veux dire, on n'a pas décidé quand serait l'élection, là... je veux dire, on n'a pas décidé que l'élection sera faite... Il fallait un PTI avant l'élection, là, c'est dans les normes, là, le 1er avril. Mais on lisait: «On est prêts dès que l'autorisation sera donnée. On pourrait débuter les travaux demain matin s'il le fallait. Il nous est possible d'effectuer les travaux pendant la période d'avril à octobre seulement. C'est pourquoi il est important que la décision soit prise rapidement.» Et on remerciait ici Gilles Labbé qui a assisté de façon intègre mais non politique la ville de Mascouche et a fait son travail comme député.

Le 8 février 2003: «Si le financement du train de banlieue est remis à un autre budget après les élections provinciales du printemps, ce sera parce que nos députés n'auront pas fait leur job.» Alors, ce que je comprends de la réponse, M. le Président, du ministre cet après-midi, c'est que le député de Masson a bel et bien fait sa job parce que le PTI et le C.T. a bien été autorisé, le projet a bien été autorisé par le Conseil du trésor. Présentement, dans la foulée des révisions peut-être légitimes, effectivement, que font les libéraux, s'il y a du retard dans l'échéancier, ce n'est pas parce que le Parti québécois n'a pas fait son travail.

● *(16 h 10)* ●

M. le ministre, en toute honnêteté intellectuelle, est-ce que c'est bien ce que vous avez dit? Et est-ce que vous pourriez le répéter? Est-ce que vous pourriez répéter qu'effectivement ce projet a bien été autorisé par le Conseil du trésor, et qu'en l'occurrence les membres du Parti québécois, alors au pouvoir, ont bien fait leur travail dans ce dossier-là, et que vous êtes en train d'évaluer les choses, et que le retard à l'échéance dépend finalement de votre réexamen de ce projet-là?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Masson. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, M. le député de Masson, je veux d'abord... Ce qu'on m'indique et ce que j'avais, c'est qu'il y avait eu un PTI au mois de février, et, évidemment, il y en a eu un autre d'adopté quelques semaines plus tard, après le déclenchement des élections, et là il y a eu toutes sortes de changements. Donc, je comprends qu'on peut dire que tel projet a été adopté, mais il y en avait d'autres qui ont été déplacés. Alors, là-dessus, en février, ce n'était pas là. Il y a d'autres projets, et il y a eu des changements quelques semaines plus tard, après les élections, puis là on a déplacé d'autres projets pour en inscrire d'autres. Donc, ça s'est fait en l'espace d'à peu près un mois, premièrement.

Deuxièmement, pour ce qui est du projet de Mascouche, il n'y a pas de retard, là, dû à la révision là-dessus, l'Agence me confirme qu'elle a des analyses supplémentaires à faire sur le plan des plans et devis, pour le concept du projet, pour déterminer les éléments de réalisation et bien préciser les coûts. Et là-dessus je peux... Et subséquemment nous pourrons prendre une décision en toute connaissance de cause. Ça m'apparaît important de faire ce bout-là avant de dire, là: On va émettre un communiqué de presse pour dire que ça va de l'avant. Je pense qu'il faut être rigoureux, il faut être réaliste. Et c'est toujours mieux de dire, lorsqu'on donne l'autorisation: On sait exactement où s'en va, et puis on suit la séquence de réalisation, et non pas que ça arrive deux, trois ans plus tard en disant: On n'avait pas prévu des choses.

Donc, ce que je vous dis — et vous représentez très bien vos électeurs à cet égard-là, vous défendez très bien votre dossier: oui, c'est un projet important. Cette année, et ça, Mme la présidente pourra ajouter là-dessus, là, ce que nous allons faire, c'est plans et devis, bien préciser l'avant-projet, les étapes de réalisation et également bien évaluer les coûts qui sont impliqués dans la réalisation de ce projet qui est très important. Je ne discute pas de l'importance, mais nous devons le faire de façon, je pense, rigoureuse, et ça, c'est dans le respect des citoyens également puis, à votre égard aussi, de vous donner l'heure juste là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Est-ce que je pourrais avoir un complément d'information concernant l'échéancier? Parce que c'était ça, l'enjeu électoral, là, l'échéance. En quelle année et à quel mois ou à peu près? Sur combien de temps, là, le projet va s'échelonner, compte tenu des révisions? Est-ce que le projet a été gelé? Est-ce qu'il est dégelé? Est-ce qu'on va rentrer en gare en 2004, fin 2004? Qu'est-ce que vous pouvez me dire là-dessus aujourd'hui?

M. Marcoux: D'abord, le projet, il n'est pas gelé, là. S'il était gelé, on ne continuerait pas les études et les plans et devis. Alors donc, ça, c'est la première réponse à votre question.

Deuxièmement, quant à l'échéancier de réalisation, on pourra l'établir. Je crois que nous aurons, là, l'étude en question et que nous pourrons avoir un échéancier de réalisation qui est correct, qui est réaliste, qui est précis, et puis également à ce moment-là les coûts, parce qu'il faut être capable de le financer, et donc l'ensemble des coûts pour voir comment on peut en assurer le financement. Donc, c'est sûr qu'on ne peut pas le faire cette année, là, on n'est pas, en termes d'avancement de projet, prêts à le faire parce qu'on n'a pas les renseignements du côté des plans et devis, et vous le savez comme moi, que c'est important, le concept, les localisations et les coûts.

M. Thériault: ...

Le Président (M. Brodeur): Malheureusement, le bloc est terminé. Vous aurez l'occasion, dans quelques instants, de poser une autre question, mais je sais que le député de Gatineau est anxieux de poser une question. Donc, M. le député de Gatineau.

Énoncé des orientations gouvernementales

M. Lafrenière: ...mais pointez-moi pas quand les autres parlent, là. À un moment donné...

M. le ministre, vous avez parlé de réingénierie. Pouvez-vous nous préciser dans quel processus de réingénierie vous voulez engager le ministère?

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, la présidente du Conseil du trésor, lors du dépôt des crédits, a indiqué les orientations et certaines priorités qui seraient celles du gouvernement au cours de la prochaine année et des prochaines années en termes de réingénierie, là, du gouvernement. Je pense que réingénierie veut dire revoir les façons de faire, revoir si les activités que nous menons sont nécessaires. Est-ce que ces activités servent pour fournir des services aux citoyens? L'objectif pour le gouvernement est ce que je mentionnais tantôt. Le gouvernement, la décision et les choix qui ont été faits, c'est de ramener le gouvernement, le rôle du gouvernement à ses missions essentielles — santé, éducation, prospérité, sécurité — et de revoir nos façons de faire, de réorganisation, une méthode innovative pour déterminer si nous pouvons rendre des services aux citoyens d'une autre façon ou d'une façon plus efficace et plus productive.

Vous savez, au ministère, il y a déjà des actions qui ont été faites. Par exemple, je vous parlais ce matin de certains contrats de performance qui sont donnés au niveau... C'est une expérience qui a débuté l'an dernier. Les activités du gouvernement, vous le savez, sont très diversifiées. Moi, j'ai déjà eu le privilège d'être dans la fonction publique du Québec, de quitter et de revenir comme député en 1998, et bien sûr qu'une des constatations que j'ai faites, c'est que la machine administrative — et, je comprends, il y a eu une évolution — a pris une grande ampleur et est très, très présente partout, et surtout avec un gouvernement — on peut respecter ça, on peut être en désaccord, d'accord ou en désaccord — mais qui avait une philosophie, une approche beaucoup plus interventionniste que l'ensemble des gouvernements des pays industriels de l'OCDE au cours des 10 dernières années. Donc, l'intervention gouvernementale est très diversifiée.

On va réétablir les priorités, voir: Est-ce qu'on peut exercer, exécuter ces activités? Est-ce que nous pouvons rendre des services aux citoyens de façon différente? Parfois, peut-être que ça devra demeurer le lot du gouvernement et que ces services devront continuer d'être rendus par le secteur public. Peut-être que des services pourront être rendus de façon complémentaire par des partenaires, soient-ils privés, soient-ils d'autres organismes publics, soient-ils des organismes sans but lucratif. Et, à cet égard-là, le ministère possède une équipe de ressources, là, qui est présente sur l'ensemble du territoire, et on doit faire, évidemment avec les gens concernés — et il faut maintenir, il faut susciter leur adhésion, c'est important — une réévaluation des activités ministérielles pour dire, bien, quelles sont les pistes les plus prometteuses de réaliser nos activités et de donner les meilleurs services aux citoyens. Donc, on va revoir la pertinence des programmes, M. le Président, les modalités de réalisation, les retombées économiques, et on va ajuster et tenter de toujours ajuster ça à la capacité de payer des citoyens.

On travaille déjà beaucoup avec les entreprises privées. Pour la confection de plans et devis, on donne des mandats à des firmes d'ingénieurs. L'entretien d'hiver du ministère en grande partie est assumé par des contrats que nous donnons à l'entreprise privée, M. le Président, en indiquant exactement comment ils doivent le faire. Il y a des formes de partenariat plus

poussées qui sont actuellement explorées, avec, comme je vous mentionnais, la considération d'expériences étrangères, soient-elles canadiennes, américaines ou européennes. Dans certains États, certaines juridictions, la gestion déléguée d'activités d'une portion de réseau en partenariat public-privé avec des critères de performance et des obligations de résultat très précises de la part des partenaires a donné des effets positifs.

● *(16 h 20)* ●

Il faut également revoir l'harmonisation, là, des responsabilités des structures d'intervention avec les gouvernements régionaux, avec les intervenants régionaux, les municipalités. Et d'ailleurs, il arrive que, dans le cas de contrats d'entretien d'hiver, le ministère fasse des ententes d'ailleurs avec les municipalités dans certains cas parce que ça permet de rendre un service plus efficace, compte tenu des routes qu'entretient déjà, l'hiver, telle ou telle municipalité. Le développement des technologies de l'information sont également en mesure de créer des opportunités, tout le système des transports intelligents qui se développent de plus en plus pour assurer des déplacements efficaces et sécuritaires.

Donc, c'est une revue, une réévaluation des programmes, une réévaluation des façons de faire, être innovateurs dans nos approches, et ça, je pense que les gens du ministère, à cet égard-là, font un travail remarquable, et toujours en étant capables d'assurer la collaboration des employés et de l'ensemble des employés, parce qu'il ne s'agit pas, là, de faire ça à l'encontre ou contre les employés; au contraire, nous devons les impliquer. Puis je pense que c'est un défi également pour les employés que de s'orienter et de s'inscrire dans une direction comme celle-là.

Et, quand je vous parlais de réingénierie, ça ne touchera pas seulement le ministère, M. le Président, ça, je peux vous dire ça, là. Tous les organismes qui relèvent du ministre des Transports auront le même mandat, et les communications sont déjà établies à cet égard-là, donc, que ce soit la Société de l'assurance automobile du Québec, qui sera présente d'ailleurs jeudi matin, M. le Président, l'Agence métropolitaine de transport également, la Société des traversiers du Québec et la Commission des transports du Québec. Donc, ce que je dis pour le ministère vaut pour l'ensemble des organismes qui relèvent de la compétence du ministre des Transports, et ça s'inscrit également dans une démarche générale gouvernementale sous la direction de la présidente du Conseil du trésor. Donc, ce ne sera pas uniquement les ministères et les organismes qui sont reliés au domaine des transports, ce seront les ministères et également les autres organismes dans l'ensemble du gouvernement du Québec, l'objectif étant toujours de pouvoir être plus productif, de pouvoir économiser des coûts, de pouvoir rendre des services de qualité aux citoyens, parce que ce qui est important, c'est le service rendu aux citoyens. Si le prestataire du service peut le faire à meilleur compte, d'une autre façon, bien, je pense qu'on doit être ouvert à ces orientations-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Participation financière de l'Agence métropolitaine de transport pour les travaux à l'échangeur Taschereau

M. Lafrenière: Alors, merci, M. le Président. M. le ministre, quelle est la participation de l'Agence métropolitaine de transport dans les travaux de l'échangeur Taschereau?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: L'échangeur Taschereau, vous le savez, est une infrastructure importante au sud de Montréal, là, l'autoroute 10, parce que d'abord il y a beaucoup de circulation, il y a un flot de trafic important, il y a des autobus aussi, beaucoup d'autobus, il y a des stationnements, et c'est également une question de sécurité, surtout quand vous veniez en direction de Montréal vers l'est et que vous vouliez emprunter le boulevard Taschereau. Alors, ça, il y a aussi, donc... Et c'est quand même une infrastructure qui date également de plusieurs années. Donc, c'est un projet qui a commencé l'an dernier.

C'est un projet qui est divisé en quatre phases. La première phase, M. le Président, a été réalisée l'an dernier, il y a une phase II qui continue cette année, et les participants sur le plan financier pour ces travaux-là sont le ministère des Transports... Parce que le projet total est à peu près de l'ordre de 86... entre 86 et, mettons, 90 millions. Parfois, ça peut varier un peu. Donc, le ministère des Transports investit pour 71 ou 72 millions, l'AMT pour 13 millions et la ville de Longueuil pour 1,8 million parce qu'il y a des stationnements aussi, il y a des voies réservées à aménager pour favoriser le transport par autobus. Il y a le stationnement Chevrier près de l'autoroute 30, il y a le stationnement Panama qui est plus près du pont, là, plus à l'ouest.

Et Mme la présidente m'indique, vous savez, qu'il y a 350 autobus chaque matin qui partent et qui empruntent cette voie-là. Alors, c'est très, très important. Et donc, ça va se réaliser sur trois ou quatre ans, et c'est pour cette raison, comme il y a un aspect important transport en commun, transport en dehors du territoire de la Société de transport de Montréal, que l'AMT participe financièrement à la réalisation de ces travaux de l'échangeur Taschereau.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)

M. Dubuc: Oui, M. le Président. Bon, c'est peut-être plutôt un commentaire que d'autre chose aussi en même temps, c'est pour la question de train de banlieue. Ça peut être une question en même temps. Saint-Constant... Dans mon comté de La Prairie, Delson, Saint-Constant et côte Sainte-Catherine, le train de banlieue, c'est très important avant la campagne, pendant la campagne. Et, après mes élections, j'ai rencontré des citoyens, j'ai rencontré le maire de

Delson, le maire de Saint-Constant et le maire de côte Sainte-Catherine. Ils sont tous bien impliqués dans le dossier du train de banlieue, ils sont tous bien d'accord que le train de banlieue, c'est très important pour les citoyens puis les citoyennes du comté. Le comté, ça s'est développé énormément depuis plusieurs années. On a des citoyens qui se sont en venus dans notre comté avec l'intention d'avoir... Le transport en commun, c'est très, très important, M. le Président. Ça fait que le train de banlieue, nous, on a eu une entente jusqu'au 31 décembre, un peu comme dans d'autres comtés, et puis c'est sûr que je voudrais tout simplement dire aux citoyens puis aux citoyennes du comté qui m'écoutent qu'on va mettre une emphase très, très positive pour qu'on ait une entente avec le ministre, puis avec les maires, puis avec tous les citoyens du comté pour qu'il y ait un suivi du train de banlieue parce que c'est très, très, très important pour le comté. Je ne sais pas si ça peut être une question en même temps, là. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Je vais la prendre sous forme de question, M. le député de La Prairie. Donc, M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, je vais répondre à la fois aux commentaires et à la question de mon collègue de La Prairie. Peut-être simplement un dernier mot sur l'échangeur Taschereau parce que c'est un ouvrage important. Il y a la construction d'un viaduc exclusif pour autobus, hein, et qui sera situé au centre de cet échangeur, et ça va favoriser beaucoup le transport en commun. Et puis également on a un passage piétonnier qui va être aménagé parce que nous avions des problèmes majeurs de sécurité également pour les piétons. Donc, il y a un tunnel, là, sous la bretelle qui mène de l'autoroute 10... qui mène au boulevard Taschereau.

En ce qui a trait au train de banlieue de Delson, c'est un projet-pilote qui a été mis en oeuvre il y a à peu près déjà un an et demi, M. le député. Il y a quatre services, donc quatre départs le matin, et l'expérience de projet-pilote normalement devait se terminer au mois de juin 2003. Bon, l'évaluation qui est faite, c'est que c'est positif en termes d'achalandage, de satisfaction de la clientèle, et puis, comme l'indiquait le député de La Prairie, il y a un soutien des villes pour maintenir le service. Alors, l'expérience-pilote est prolongée jusqu'à la fin décembre 2003. Cependant, il y a un problème financier du côté des villes, comme vous savez, pour ce type d'infrastructure et pour les trains de banlieue. Il y a une participation municipale de 40 % des coûts d'exploitation, et, évidemment, dans le cas de Delson, ça repose, là, sur trois municipalités seulement. Et ce que le député m'indiquait, c'est qu'il trouve que c'est un fardeau qui, pour ces municipalités-là, est important et même deviendrait peut-être un peu trop important pour elles à supporter.

Alors, c'est ce que je peux lui répondre, là, bien conscient, je pense, de l'importance du projet de Delson, d'autant plus qu'il semble que c'est positif en termes de développement d'achalandage, en termes d'augmentation de transport de passagers.

● *(16 h 30)* ●

Tantôt, on avait la question sur le financement du transport en commun. Eh bien, c'est un des éléments qui va s'inscrire aussi, là, dans l'examen du rapport du mandataire, et je souhaite qu'on puisse en arriver à des formules qui permettront de pouvoir aider les villes dans ce cadre-là. Évidemment, on a jusqu'au 30 décembre, jusqu'à la fin du mois de décembre 2003 pour voir qu'est-ce qu'on peut faire, mais c'est sûr que ça va faire partie, ce genre de situation, de l'examen du cadre financier, de révision du cadre financier qui est proposé par le mandataire, M. Louis Bernard.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Projet de train à grande vitesse

M. Lafrenière: M. le Président, tout en restant dans les trains, est-ce que le ministre serait en mesure de nous parler du projet de train à haute vitesse dans le corridor Boston-Montréal, New York-Montréal et Québec-Windsor?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Gatineau. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, c'est un projet dont nous entendons parler depuis déjà un certain nombre d'années, de relier Québec, Montréal, Toronto et Windsor. Il y a déjà eu évidemment dans le passé des rencontres, ou des informations, ou même des collaborations avec Via Rail et le gouvernement fédéral. C'est un projet qui essentiellement... Évidemment, c'est un projet que les gouvernements du Québec ont toujours supporté, à la fois sur le plan du développement économique et puis également d'une plus grande accessibilité, d'un meilleur transport par train, ce qui s'inscrit aussi lorsqu'on veut diminuer les gaz à effet de serre et privilégier peut-être un mode de transport qui contribue à le faire.

Alors, dans ce cas-là, c'est bien sûr, on a pris connaissance de la déclaration, là, de M. Collenette, ou des commentaires du ministre fédéral des Transports. C'est un projet de Via Rail avec le gouvernement fédéral, c'est un projet interprovincial, donc évidemment qui nous touche à l'intérieur, et c'est bien sûr que nous serons prêts à apporter notre collaboration. Par exemple, il y aura des harmonisations à faire. Je ne sais pas quelle sera la formule retenue par Via Rail et le gouvernement fédéral, s'il va de l'avant, quel type de train, les investissements, mais c'est sûr que les investissements vont générer de l'activité économique également au Québec. Donc, c'est important et c'est intéressant pour l'économie du Québec.

Je pense que toujours maintenir... et le maire L'Allier en parlait ce matin, que la capitale nationale devrait être incluse dès le point de départ dans ce projet d'amélioration du corridor Québec-Windsor. Et le ministère des Transports sera là pour apporter sa collaboration dans le cadre de la réalisation du projet parce que, c'est sûr, à un moment donné il peut y avoir des harmonisations, des viaducs, des impacts sur les voies routières. Mais je souhaite que c'est un projet qui puisse aller de l'avant, que le Québec soit inclus, et c'est un sujet,

là, que je vais certainement inclure dans mes discussions éventuelles avec le ministre des Transports fédéral.

Donc, on verra quelles seront les modalités, on verra quelle est la solution retenue par Via Rail et le gouvernement fédéral, mais c'est un projet qui est certainement positif, là, si ça va de l'avant, pour l'ensemble du Québec, pour l'économie du Québec, et on sera prêts à apporter notre collaboration sur le plan de l'harmonisation ou de la collaboration nécessaire, si c'est le cas, pour faciliter la réalisation d'un projet comme celui-là, s'il s'inscrit dans vraiment ce qui est souhaitable pour le Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Masson.

Implantation de lignes de train de banlieue dans la région de Montréal (suite)

M. Thériault: Merci, M. le Président. Alors, ce matin, j'étais un peu inquiet concernant le projet du train de banlieue Mascouche-Montréal parce que, quand vous nous avez déposé le document, là, ici ce matin, ce document-ci, et qu'on regarde à la page 12, Systèmes de transport, et qu'on compare le libellé avec la page 85 du volume III concernant l'aide au Programme d'immobilisations du transport en commun, lors du dépôt des crédits, on y lisait: «...Programme d'aide aux immobilisations du transport en commun, celui-ci verra ses crédits augmenter de 12,1 millions afin de permettre aux sociétés de transport et à l'Agence métropolitaine de transport de réaliser les investissements en cours — donc, je comprends qu'un des projets dont les investissements étaient en cours, c'est bien le train de banlieue Mascouche-Montréal — notamment pour le renouvellement du parc d'autobus, l'ajout de trains de banlieue, la rénovation des équipements fixes du métro et son prolongement à Laval.» Or, ce matin, tout ce que je lis, à moins que mes lunettes me fassent défaut, c'est l'augmentation de 12,1 millions de l'aide à l'acquisition d'immobilisations de transport en commun suite aux investissements réalisés par les différents partenaires, dont l'acquisition de nouveaux autobus et le prolongement du métro à Laval.

Et la question que je voulais vous poser, c'était: Quelle part du 12,1 millions serait attribuée au projet de train de banlieue dans l'ajout, là, de l'aide, du programme d'aide au train de banlieue Mascouche-Montréal? Et la question subséquente, ce serait: Est-ce que vous pourriez nous donner un état de la ventilation des sommes engagées jusqu'à maintenant par rapport au train de banlieue Mascouche-Montréal?

Et je me questionne beaucoup sur l'énoncé, ou l'assertion, que vous avez faite tantôt. J'ai mal compris, là, je pense. Vous êtes en train... vous étiez en train de me dire que les plans et devis n'étaient pas déjà en marche lors de l'annonce. Or, je comprends mal comment est-ce qu'on peut budgéter 39 millions pour un projet sans avoir déjà commencé des études, des plans et devis. Alors là j'aimerais ça qu'on m'éclaire là-dessus. Est-ce que vous étiez en train de me dire que les plans et devis n'avaient pas déjà commencé à être mis en place et que l'évaluation du 39 millions dont parlait le maire de Mascouche bien avant l'élection et qui était liée à l'évaluation de l'AMT, et tout ça, ça s'est fait sans étude? Et j'aimerais bien savoir où on en est, là, dans les plans et devis.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Masson. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, d'abord deux choses. Oui, il y a eu une première évaluation de faite, autrement, là, on ne parlerait pas d'un montant de l'ordre de 39 à 40 millions là-dessus. Cependant, dans le cadre de la mise en oeuvre, on doit savoir comment précisément ça va se réaliser. Et d'ailleurs, du côté des plans et devis, la présidente pourra ajouter là-dessus, je n'ai aucun problème à vous expliquer, là, comment.

Du côté de l'augmentation de 12 millions pour l'aide à l'acquisition d'immobilisations de transport en commun, à moins que je me méprenne, ça, c'est l'augmentation du service de dette. Et tantôt j'ai donné, en réponse à votre collègue, M. le député de Drummond, le montant qui est inscrit dans les dépenses de fonctionnement du ministère cette année pour le service de dette relié aux immobilisations de transport en commun, et c'est 180 millions. Donc, c'est une augmentation par rapport à l'an dernier parce qu'il y a eu d'autres investissements, et, à chaque fois qu'il y a des investissements, ça se cumule, comme vous le savez, et donc ça vient augmenter le service de dette. Il y en a seulement une partie qui diminue un peu à chaque année. Présentement, là, M. le Président, c'est celle qui est reliée au métro pour les premiers investissements du métro parce que là c'est en train de s'atténuer, celle-là. Mais, les autres, il y a une augmentation annuelle du service de dette, et c'est ce que l'on retrouve dans les dépenses de fonctionnement du ministère des Transports.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Mais, pour la ventilation, là, des sommes impliquées jusqu'à maintenant...

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

M. Marcoux: Oui. Excusez. Juste pour... Quand vous dites «pour la ventilation»...

M. Thériault: Oui, des montants impliqués jusqu'à maintenant, là, par rapport au projet de train de banlieue Mascouche-Montréal.

M. Marcoux: Oui, bien, écoutez... Oui, bien, de toute façon, je vais laisser Mme la présidente vous donner des explications là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre Mme la présidente?

Des voix: D'accord.

Le Président (M. Brodeur): Mme la présidente, est-ce que vous voulez vous identifier pour le bénéfice du *Journal des débats*, s'il vous plaît?

● *(16 h 40)* ●

Mme Junca-Adenot (Florence): Florence Junca-Adenot, présidente de l'Agence métropolitaine de transport. M. le Président, je peux donner peut-être quelques informations. Dans le cas du train de Mascouche, les seules études qui ont été faites jusqu'à maintenant, c'est deux études. On a fait une étude de marché pour évaluer la clientèle potentielle du train de Mascouche. Ça s'est avéré très positif, c'est du même niveau que pour le train de Blainville. Et l'étude de marché a coûté 40 000 $. Deuxièmement, nous avons procédé à une évaluation préliminaire des coûts pour un train de cette nature, compte tenu de l'expérience que l'on a avec Blainville. C'est cette évaluation préliminaire qui aboutit au budget préliminaire de 39 millions, environ 10 millions pour rénover des voitures et 30 millions pour installer les infrastructures de rails, localiser des gares, installer des quais, des stationnements incitatifs, etc. C'est exactement le même modèle que Blainville.

Cependant, pour arriver à l'étape de la construction, il faut passer par une étape que l'on franchit dans tous les projets, c'est de préparer le concept, les plans et devis préliminaires, les plans et devis définitifs. De façon à faire quoi? Avoir un devis pour rénover les voitures, comme on a fait pour Go Transit quand on a rénové les voitures pour Blainville. Ça prend un devis. Deuxièmement, ça prend un devis avec le Canadien Pacifique pour la rénovation des infrastructures ferroviaires, remettre les rails et puis faire la signalisation. Il faut, avec les villes, s'asseoir, localiser de façon fine les gares, les installer sur des terrains, placer les stationnements, et c'est ceci qui permet d'avoir un projet qui amène à l'étape après, qui est de construire. Et c'est cette étape — là, il y a à peu près deux mois de franchis, sur les plans, avec les études de marché — qui oblige à faire pendant un certain nombre de mois les travaux de plans et devis. Après, il y a les phases de construction, si le projet avance, et puis, comme vous le disiez tout à l'heure, on ne peut pas construire en dehors des fenêtres, entre le mois d'avril et puis le mois d'octobre, dans le domaine ferroviaire.

Le Président (M. Brodeur): Merci, madame. M. le député de Masson.

M. Thériault: Merci beaucoup. M. le Président, sur la fiche explicative que nous avons reçue très dernièrement et pour le bien, là, des électrices et des électeurs, des citoyens et des citoyennes de Masson, on dit: «L'estimé préliminaire de l'AMT indique des coûts d'immobilisation de 40,9 millions pour le projet-pilote.» Alors, ça, c'est une notion qui n'était pas claire dans l'espace public de Masson. Alors, je comprends bien, pour le bénéfice de tous ces citoyennes et ces citoyens, qu'il y aura donc une étape-pilote pour prouver finalement que nous sommes de bons consommateurs de ce transport en commun, à la suite de quoi, bon, ça pourrait devenir permanent. Ça, j'ai bien compris ça, on pourra me corriger si...

Mais ce qui m'inquiète un peu, c'est parce que, dans l'espace public de Masson, et notamment de Mascouche, alors qu'on nous disait que tout était prêt, etc., et que même le candidat libéral, le maire, disait que tout allait de soi, ce matin, dans la fiche explicative, puisque je n'étais que citoyen, à l'époque, et donc j'avais accès aux journaux comme information, on me dit: «Le coût d'exploitation estimé serait de 6 910 000 $ pour un service de trois départs par période de pointe», ce qui est intéressant. Par contre, dans les éléments à être précisés dans les exigences, là, je vois que le partage des coûts d'exploitation entre les municipalités, ce n'est pas réglé. Alors, ce n'était pas si attaché que ça, ce projet-là. Il ne manquait pas juste l'argent, là, il fallait que les municipalités puissent s'entendre au niveau du partage des coûts d'exploitation, si je comprends bien, ce matin, et ça, ce n'est pas encore fait.

M. le ministre... M. le Président, est-ce que le ministre pourrait me dire si cela se fera bientôt? Et est-ce que ça peut mettre en péril le projet?

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

M. Marcoux: Écoutez, je vais donner une réponse, et, s'il y a un complément d'information, Mme la présidente pourra le faire. Ça vous indique peut-être, M. le député de Masson — et je vous dis ça bien amicalement — que l'annonce du 20 mars était peut-être un peu prématurée en disant que ça allait aller de l'avant pour 2004. Alors, il y avait sans doute un enthousiasme généreux de la part du ministre lorsqu'il a fait cette annonce. Je vous le dis en toute amitié et en tout respect, là, mais ça démontre qu'il restait quand même certains éléments à attacher avant de procéder à la réalisation.

Et, quand vous soulevez la question des municipalités et de la contribution des municipalités, parce que la règle, actuellement — et c'est vrai dans les autres cas — c'est 40 % des coûts d'exploitation, bien, on m'avait indiqué, la première fois que j'avais rencontré la présidente, au début du mois de mai, elle m'avait indiqué que ça pouvait causer un problème. Donc, ce n'est pas nouveau, là, la présidente m'en avait informé dès le début du mois de mai en disant: Il y a des municipalités qui voudraient peut-être revoir le cadre financier, disons, avant de procéder. Alors, peut-être que vous pouvez ajouter... mais c'est ce que la présidente m'avait indiqué quand je l'ai rencontrée, je pense, au début de mai ou la deuxième semaine du mois de mai.

M. Thériault: M. le Président, si je comprends bien le ministre, ce qu'il m'indique, c'est que la réalisation de ce projet-là n'est pas strictement liée à la volonté politique du palier de gouvernement québécois, mais aussi des paliers de gouvernement municipaux... d'administration municipale, c'est-à-dire, et ça, j'entends bien ça aujourd'hui. Et je lui demanderai de m'indiquer... Et je vais suivre le dossier. Je souhaite que, lorsque je lui écrirai, les prochaines fois, on puisse, soit par téléphone, c'est moins formel, mais qu'on puisse avoir les informations le plus rapidement possible.

Dans l'échéancier, là, dans le plan, dans les travaux qui vont se faire, cette étape-là, est-ce qu'il y a des négociations qui sont maintenant en cours, compte tenu du fait qu'on l'a identifié? On l'avait déjà identifié de mon temps. Et comment va l'état des négociations en cours, s'il y en a?

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

M. Marcoux: M. le Président, je voudrais simplement d'abord apporter un complément d'information au député de Masson. Là, je ne suis pas en train de mettre la faute sur les municipalités, ce n'est pas ça que je dis. J'aimerais bien qu'on se comprenne à cet égard-là. Il ne s'agit pas de dire: Le projet ne fonctionnera pas à cause des municipalités. Actuellement, là, je pense que ça, c'est très, très important. Je voudrais bien le préciser. Ce que je vous dis, c'est que les règles actuelles prévoient 40 % de la contribution des municipalités dans les coûts d'exploitation. Ce sont, ça, les règles actuelles. J'y ai fait allusion tout à l'heure. C'est ça dans le cas de Blainville, c'est ça dans les autres cas.

Je ne sais pas, moi, si la présidente a eu d'autres conversations avec les maires à cet égard-là, mais, quand je vous parlais tantôt également de la révision du cadre financier ou de l'examen des recommandations du mandataire, bien, ça fera partie de cet ensemble-là. Mais, comprenons-nous bien, je ne rejette pas la faute sur les municipalités, là, ce n'est pas ça que je dis. Ce que j'ai indiqué — peut-être que Mme la présidente pourra y ajouter — c'est que les municipalités avaient dit: On aura peut-être quelques problèmes avec ça. Mais, pour ce qui est du cadre financier, bon, on le reverra. Mais ce sont les mêmes règles qui s'appliqueraient, dans ce cas-là, que pour les autres trains de banlieue.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Alors, non, ce n'est pas de mettre la faute, là... Il faut comprendre que c'est une question de volonté politique. Et ce que je voulais dire, c'était que la volonté politique pour aller de l'avant dans ce dossier-là, avec les règles établies, dépendait de deux paliers d'administration publique, c'est ce que je voulais dire, et ne pas l'omettre comme donnée dans l'espace public pour que les citoyennes et citoyens de Masson comprennent bien, là, l'avancement du dossier, où on en est rendu et quels sont les écueils potentiels dans les prochains mois... Je ne sais pas si Mme Adenot a des précisions à donner là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Il y a toujours consentement pour entendre Mme la présidente de l'AMT?

M. Thériault: Tout à fait.

Le Président (M. Brodeur): Allez-y, madame.

Mme Junca-Adenot (Florence): M. le Président, les municipalités font partie, comme tous les représentants officiels de l'ensemble de la MRC des Moulins du comté de Masson et puis de la ville de Mascouche et de Terrebonne, d'un comité de suivi depuis le début du concept de ce projet, et ils sont tenus au courant régulièrement des phases de planification. La question du financement des coûts d'exploitation, parce que ce 6,9 millions dont vous parlez, c'est le coût d'exploitation qui doit se partager selon les règles du jeu actuelles, 40 % financé par les municipalités impliquées, en l'occurrence... On parle de qui, là? On parle de la ville de Laval et des municipalités concernées, sur le terrain desquelles il y aura une gare sur la couronne nord. Donc, il faut partager ce 40 % entre ces deux groupes.

● *(16 h 50)* ●

Et, dès le début, il a été mentionné qu'il devrait y avoir... La loi s'applique, alors c'est simple. Mais il y avait une volonté que la loi soit modifiée, avec la révision du cadre financier de façon à ce que le fardeau financier soit partagé autrement, et ça a été exprimé dès le début. D'ailleurs, dans les documents publics, quand il y a eu la porte ouverte lors de la conférence de presse, c'était indiqué par les maires.

Le Président (M. Brodeur): Merci, madame. M. le député de Masson? M. le député de Drummond.

Réfection du boulevard Métropolitain

M. Jutras: Puisqu'on parle de Montréal, j'aurais deux questions: Qu'est-ce qui arrive de la réfection du boulevard Métropolitain? Alors, est-ce qu'il y a une méthode qui a été trouvée? Puis est-ce qu'il y a un échéancier qui est en préparation? Et, si oui, c'est sur combien de temps? Puis aussi si vous pouvez nous donner, M. le ministre, un aperçu du coût des travaux d'importance. Alors donc, la réfection du boulevard Métropolitain.

Et aussi concernant la rénovation du métro de Montréal, est-ce que, encore là, il y a un estimé des coûts qui a été fait? Et aussi, là, quel est l'échéancier qui est prévu?

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

M. Marcoux: Oui. M. le Président, avec la permission de mes collègues de l'opposition officielle, peut-être demander s'ils ont d'autres questions sur l'Agence métropolitaine de transport, sinon... Si vous en avez, on pourrait peut-être immédiatement en discuter, et nous pourrions libérer la présidente pour qu'elle retourne à Montréal.

Le Président (M. Brodeur): Là, je comprends qu'il n'y a pas d'autre question. Donc, merci, Mme la présidente-directrice générale de l'AMT.

M. Jutras: Alors, merci beaucoup, madame, pour votre présence et votre collaboration.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Donc, M. le ministre, la parole est à vous pour la réponse à la question du député de Drummond.

M. Marcoux: Oui. Excusez-moi une minute, je vais y revenir. Alors, M. le Président, on se rappellera qu'il y avait plusieurs projets qui étaient inclus dans le plan de gestion des déplacements de Montréal qui a été rendu public en 2000. Pour ce qui est du corridor de l'autoroute Métropolitaine, il y a des améliorations.

Évidemment, il y a des travaux qui se font au rond-point de l'Acadie, comme vous le savez — je comprends que ça ne touche pas directement peut-être le Métropolitain, mais il reste quand même qu'il y a des travaux importants qui se font, qui vont se terminer au rond-point de l'Acadie — et les indications sont qu'il y a des améliorations majeures à être apportées pour ce qui est de l'autoroute Métropolitaine, notamment à Décarie, Côte-de-Liesse et rond-point de l'Acadie.

Il y a eu une étude, là, qui aurait... il y avait eu un bureau de projets qui avait été mis sur pied à un moment donné. D'ailleurs, en 1998, il y avait deux contrats qui avaient été donnés pour évaluer toute la dynamique du boulevard Métropolitain.

En passant, l'Acadie, ce n'est pas loin de 100 millions, hein, les travaux qui se font au rond-point de l'Acadie. C'est majeur comme travaux qui sont en voie d'être réalisés. Actuellement, le coût évidemment qui est présenté au plan de gestion des déplacements de la région de Montréal, déposé en avril 2000, va devoir être actualisé, c'est évident, parce qu'il faut le faire en dollars, pas en dollars 1998 ou 1999, mais en dollars 2001. Et il y a la préparation d'un projet parce qu'il va y avoir des actions qu'on veut faire, à venir. Il y a un groupe de travail interne sur la Métropolitaine — on va faire le point sur le contenu des études parce qu'il y a déjà eu des études de réalisées dans le passé — un comité interne MTQ qui, avec des consultants externes, va consulter les intervenants du milieu. On prévoit une étude d'opportunité d'avant-projet, là, qui va s'échelonner 2003-2006, une étude d'impact environnemental et la préparation des plans et devis à définir selon la complexité et l'ampleur des interventions, et peut-être prioriser certains tronçons. Le coût estimé de l'étude d'opportunité d'avant-projet est de l'ordre de 6 millions à peu près.

Alors, c'est un projet où l'on continue de regarder, on continue d'évoluer, et bien sûr qu'on ne commencera pas des travaux demain matin, là, parce que ce sont des investissements majeurs. Mais vous savez que l'autoroute Métropolitaine date... ça fait 40 ans et plus, plus de 40 ans. C'est un ouvrage qui était évidemment dans les règles de l'art, à l'époque, qui a subi les effets du trafic routier plus important que prévu parce qu'il y a je ne sais pas combien de véhicules-jour qui circulent sur ce tronçon, et maintenant beaucoup plus qu'il y a 15 ans. Les camions à six heures et demie du matin, la voie centrale du Métropolitain, là, c'est les camions l'un à la suite de l'autre, et ça va jusqu'à tard le soir.

Alors, on le regarde, on va poursuivre l'examen et l'analyse pour... Quand ce sera possible, on sera prêts pour pouvoir faire des travaux, mais les prioriser, là, selon ce qui pourra être retenu dans l'étude d'avant-projet.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a un complément de réponse? Oui?

M. Marcoux: Oui, bien, quand je vous parlais, M. le Président, des trois points plus stratégiques, c'est l'échangeur de-Liesse, l'échangeur Décarie, avec des Laurentides également, le tronçon entre des Laurentides et Décarie, pour les gens qui voyagent là, on le sait. Bien, l'Acadie, là, avec les travaux qui sont faits, normalement, ça va être réglé en termes de circulation.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. Je suis prêt à reconnaître maintenant M. le député de Trois-Rivières.

Services aériens régionaux assurés par Air Canada

M. Gabias: Je fais référence évidemment à l'entente triennale sur les services aériens régionaux conclue entre Air Canada et le gouvernement du Québec, dont l'entrée en vigueur était le 7 janvier dernier. Et, comme on le sait, cette entente-là vise à assurer que toutes les régions du Québec soient reliées entre elles aux grands centres par des services aériens efficaces, de qualité, à des coûts abordables afin d'appuyer le développement économique et touristique des régions. On sait que c'est une des préoccupations du gouvernement libéral.

Maintenant, on sait également que, depuis le 1er avril 2003, Air Canada s'est placée sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Alors, ma question, qui s'adresse au ministre: Est-ce que celui-ci possède la garantie formelle qu'Air Canada continuera, malgré les procédures en cours, de desservir à des tarifs préférentiels les régions du Québec?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, il est bien sûr que la desserte des régions sur le plan aérien est très importante. C'est une question d'accessibilité des gens des régions au centre du Québec et ça doit se faire à des coûts qui sont abordables pour les gens des régions.

Le gouvernement avait conclu une entente avec Air Canada, qui, quand même, dessert plusieurs destinations au Québec, Air Canada, avec une entente, là, avec une structure de prix qui est offerte par le biais d'Internet et avec des réductions de l'ordre de 20 % à 70 % du coût des billets par rapport au prix régulier donc qui permettent d'avoir accès à toutes les principales régions du Québec, et le gouvernement du Québec s'est engagé à offrir une compensation maximale de 2,5 millions par année dans le cadre de cette entente-là. Je pense que c'est une entente qui jusqu'à maintenant a bien fonctionné, qui a permis de rendre accessibles à des coûts plus abordables les billets pour les gens des principales régions du Québec. Donc, l'entente porte sur l'offre de service sur le réseau régional québécois et l'application d'un tarif spécial.

● *(17 heures)* ●

Nous avons été très inquiets quand est arrivée la demande d'Air Canada de se placer sous la loi de protection et d'arrangement avec les créanciers. Je pense que c'est au début d'avril qu'Air Canada a fait cette demande-là. À venir jusqu'à maintenant, on n'a pas eu d'impact et de conséquences sur le service assuré dans les différentes régions du Québec par Air Canada à cet égard-là. Donc, le fonctionnement et la mission de la filiale Air Canada Jazz sont revus par Air Canada, mais ça fonctionne bien, et puis on verra qu'est-ce qui arrive

avec le plan de restructuration, qui semble, en tout cas, progresser et aller de l'avant jusqu'à maintenant.

Et puis c'est sûr que c'est stratégique en termes de desserte dans les différentes régions du Québec, et nous avons, au gouvernement, un comité interministériel qui suit de près le développement dans la situation d'Air Canada. Mais, jusqu'à maintenant, ça fonctionne tel que prévu, il n'y a pas eu de problème, et même je pense que, en tout cas, les relations avec Air Canada et... Hier, avec le sous-ministre, on m'indiquait que ça va bien, c'est régulier, donc nous nous croisons les doigts pour que ça puisse continuer, et qu'on puisse maintenir cette entente-là, même, et que la restructuration financière d'Air Canada puisse se réaliser, que ça puisse continuer de fonctionner.

C'est bien sûr qu'Air Canada n'est pas seule, il y a d'autres transporteurs privés, là, qui desservent des régions de façon particulière, et tant mieux. Je pense que ça permet, d'une part, une meilleure compétition et, d'autre part, un meilleur accès de la part des gens des régions. Vous avez Pascan Aviation qui dessert le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, l'Abitibi, le Lac-Saint-Jean, Air Creebec qui dessert la Baie-James, Chibougamau, Air Satellite qui dessert Baie-Comeau, Québecair Express qui a inauguré un service de la Basse-Côte-Nord, Sept-Îles, Baie-Comeau, Bas-Saint-Laurent, Air Inuit et First Air, Air Labrador pour la Basse-Côte-Nord, il y a également d'autres transporteurs qui assurent un service complémentaire et qui est très apprécié pour diverses régions du Québec, notamment celles que je viens de nommer. Donc, nous suivons la situation avec Air Canada de très près.

Ce que nous souhaitons, c'est qu'il n'y ait pas de problème particulier, que tout se déroule comme prévu. Mais, si jamais il devait y avoir un événement subit, ce que nous ne souhaitons pas, bien, on prendra des mesures. On est prêts à prendre des mesures pour maintenir, trouver d'autres façons de maintenir un service approprié, accessible et à un coût raisonnable pour les gens des régions du Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Effets de la rationalisation du budget du ministère sur les services à la clientèle

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. La préoccupation première dans notre programme électoral, c'est le service aux citoyens. À ce titre, j'aimerais savoir quels seront les effets de la rationalisation du budget du ministère des Transports du Québec sur les services à la clientèle.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Montmagny-L'Islet. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, nous en avons parlé aujourd'hui, du montant des investissements d'abord qui seront consacrés au réseau routier en 2003-2004. 930 millions de dollars dans un contexte de situation financière difficile dont nous avions hérité, c'est, quant à moi, un effort colossal. Et nous avons également dû, à la demande du Conseil du trésor — et ça a été évoqué — faire un effort particulier en termes de budget de fonctionnement général du ministère, mais ce que nous avons fait, comme d'autres ministères ont dû le réaliser, c'est en limitant au maximum la réduction des services à la clientèle. Ce qui était fondamental, c'est de maintenir les services à la clientèle, et donc les efforts qui ont été faits par l'équipe du ministère, M. le Président, et par l'équipe de direction et les employés du ministère, c'était d'atteindre l'équilibre budgétaire, mais en favorisant des changements déjà actuellement sur nos façons de faire. Les mesures de rationalisation sont prioritairement à caractère interne, donc une gestion très, très, très serrée des effectifs...

Sur le plan des effectifs, le sous-ministre coordonne et suit de façon très, très immédiate toute la question des effectifs, et, les postes qui deviennent vacants, il doit y avoir une excellente... une très, très bonne raison avant de pouvoir les remplacer. Donc, les activités ministérielles ont été rationalisées. Il y a certains programmes de transfert qui ont été revus pour respecter les engagements pris, cependant en décalant parfois certains investissements ultérieurs.

Je vous rappelle que ça n'a pas touché le montant des investissements, et c'est important de le dire, le montant des investissements pour l'amélioration, la conservation et le développement du réseau routier, toujours 930 millions, donc le montant le plus élevé depuis 10 ans et 200 millions de plus que la moyenne au cours des derniers 10 ans. Les travaux qui sont faits sont des principes: la sécurité des usagers, le maintien des actifs, les parachèvements et l'impact sur le développement économique.

Quand je vous ai parlé des mesures de rationalisation, M. le Président, qui touchaient principalement à l'interne, là, je vais vous donner certains exemples, comme mesures de réduction des dépenses sur le temps supplémentaire, au niveau des occasionnels, sur le plan administratif — et je pourrai dire un mot des occasionnels sur le terrain, là, parce que, les ouvriers occasionnels, les listes de rappel sont maintenues, et ça, là, on voulait protéger le travail de ces ouvriers occasionnels — gel complet de l'embauche à moins d'avoir une autorisation du sous-ministre, et ça, il le détermine lui-même pour des postes essentiels qui comportent un caractère d'urgence, et le temps supplémentaire, c'est limité à des cas d'exception. On a tenté de prendre des mesures pour réduire les dépenses — gel des loyers, réduction des dépenses administratives, réduction de budget relié aux achats d'équipement informatique — donc vraiment, là, une gestion très, très rigoureuse et très, très serrée qui est sous la direction du sous-ministre.

Par exemple, un autre exemple, M. le Président, autorisation du sous-ministre pour tout projet d'aménagement, de déménagement ou d'amélioration aux propriétés du ministère — donc, c'est le respect de la directive sur les frais hôteliers, de tout ce qui touche les règles de gestion pour le déplacement des ressources humaines, les limiter au maximum — la priorité accordée à ce qui peut représenter les meilleurs coûts-bénéfices, donc les limiter au maximum, et avec également une implication des gestionnaires dans les différentes unités administratives. Je peux vous dire,

moi, que tous les gestionnaires, avec le sous-ministre, sont très conscients de l'importance d'assurer une gestion rigoureuse — je dirais que c'est très, très bien enclenché — surtout également de pouvoir être capable de songer à des nouvelles façons de faire, et il y a des mesures qui sont différentes et qui parfois peuvent atteindre exactement les mêmes résultats et fournir exactement les mêmes services pour les citoyens.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Réaménagement du rond-point Dorval

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. Dans la région de Montréal, où en est rendu, M. le ministre, le développement des infrastructures au rond-point de Dorval?

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

M. Marcoux: M. le Président, c'est un projet qui implique des coûts importants. D'ailleurs, c'est un projet qui est de l'ordre maintenant de 90 millions, qui n'inclut pas la desserte ferroviaire de l'aéroport. Ce coût estimé a été révisé par SNC-Lavalin et CIMA en dollars 2001.

● *(17 h 10)* ●

Selon l'échéancier qui est prévu actuellement, l'étude d'opportunité devrait être déposée en août 2003, et l'étude d'impact en décembre 2003. Là, il y a des autorisations qui sont liées à la Loi sur la qualité de l'environnement, comme vous le savez. C'est prévu à la fin de l'année 2004. Et puis il y a beaucoup d'activités immobilières qui sont reliées à ce projet-là, des déplacements d'utilités publiques. Donc, c'est un projet considérable et qui implique des partenaires, donc le gouvernement fédéral, la ville de Montréal et l'arrondissement de Dorval, et Aéroports de Montréal, et, à cet égard-là, compte tenu de l'augmentation des coûts par rapport à ce qui était prévu initialement, nous avons à négocier une nouvelle entente avec les partenaires, qui se fera avec la ville de Montréal, évidemment l'arrondissement de Dorval — c'est maintenant la ville de Montréal — le ministère des Transports, avec également le gouvernement fédéral pour demander une prolongation de l'aide financière et une augmentation également de l'aide financière qui avait été prévue au point de départ, il y a déjà une couple d'années.

Donc, c'est un projet important qui se poursuit, dont les coûts sont majeurs, ont augmenté en dollars 2001, et nous devons renégocier l'entente avec nos partenaires, qui sont la ville de Montréal, et le gouvernement fédéral, et puis évidemment aéroport de Dorval, et aussi ADM qui est impliquée dans ce projet-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. Dans la même veine, où en est rendu le dossier de la rue Notre-Dame?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, on se rappellera que, évidemment, le projet de la rue Notre-Dame était un des nombreux projets qui étaient inclus dans le cadre du document *La gestion des déplacements de Montréal.* À ce moment-là, et c'était en 2000, ce qui était estimé comme coûts pour la réfection de Notre-Dame, c'était de l'ordre de 165 millions. Évidemment, il y a eu une élection municipale ici, à Montréal, le maire avait un concept différent, il y a eu des discussions lors du Sommet économique de Montréal sur le projet de Notre-Dame et le montant estimé de réalisation, il y a un an, était rendu à 263 millions à peu près.

Il y a des analyses que nous avons demandé de faire par un consortium d'ingénieurs sur différents aspects du concept qui est retenu par la ville et qui a été entériné par le gouvernement lors du Sommet économique de Montréal. Donc, il y a des aspects de sécurité des intersections parce que là il s'agirait d'un boulevard urbain. Il y a également la question des voies réservées avec la STM et l'AMT. Il y a aussi une évaluation des coûts, et je puis vous dire que, présentement, selon une évaluation sommaire des coûts de ce projet — et j'exclus, là, les autres aspects de sécurité qui sont à finaliser — les coûts seraient probablement davantage de l'ordre de 450 millions, selon ce qui nous est indiqué.

Alors, il y a un comité d'orientation sur le projet de la rue Notre-Dame qui est composé du sous-ministre adjoint, ici, au ministère des Transports, M. Hinse, qui est sous-ministre adjoint pour tout l'Ouest du Québec, avec, si ma mémoire est bonne, le directeur général de la ville, également la présidente de l'Agence métropolitaine de transport, le président de la Société de transport de Montréal, pour voir l'évolution et faire le suivi de ce projet important. Alors, il y a eu une réunion, je pense que c'est la semaine dernière, de ce comité où on a revu l'ensemble du projet et on a demandé de voir s'il y avait des alternatives possiblement sans compromettre le sens du projet, de pouvoir contenir les coûts à un niveau qui serait moins élevé.

Je vous rappelle que j'ai eu des questions à l'Assemblée nationale sur pourquoi on n'avait pas commencé, on n'avait pas donné de contrats dans l'est de ce projet-là. C'est le secteur Souligny. Il est près de la 25, donc la 25 vers l'ouest. D'abord, il y a encore des discussions sur le projet de Via-bus à cet égard-là, la localisation, mais je pense qu'il est essentiel que nous ayons les éléments requis sur le plan de la conception du projet, sur le plan de son application, tout ce qui touche la sécurité, et également sur l'évaluation, une évaluation réaliste et rigoureuse des coûts, M. le Président. Je pense qu'il est de notre devoir de nous assurer, et avec les partenaires de la région de Montréal et avec nous, qu'on ne s'engage pas dans un projet qui est encore mal ficelé sur le plan des coûts et que, une fois engagés, nous arrivions dans une situation où les coûts doublent ou triplent. Je pense que ça, c'est une mauvaise façon d'aborder, de commencer la réalisation d'un projet.

On se rappellera qu'à Boston il y a un projet important, Big Dig, qui a été mis en place, et je pense que les coûts ont triplé. Et nous parlions cet avant-midi

du métro de Laval, le métro de Laval qui initialement avait été... On l'avait autorisé, le 7 octobre 1998, pour 179 millions, et nous sommes rendus maintenant, pour l'autorisation qui a été donnée par le Conseil des ministres la semaine dernière, après une évaluation rigoureuse de l'état de la situation, à 547 millions. Et donc, je pense qu'il est de notre devoir de nous assurer avec les partenaires impliqués qu'il y a une évaluation réaliste et rigoureuse et qu'on connaît bien les paramètres du projet avant de s'engager là-dedans parce que, finalement, vous savez, la contribution de la ville prévue actuellement est de l'ordre de 15 millions. Le reste, ça appartient au ministère des Transports du Québec, au gouvernement du Québec, alors raison pour être capable de bien faire une évaluation. Ce n'est pas une remise en cause du projet, ce dont je parle, mais c'est d'être capable de bien établir les paramètres, et les coûts, et un échéancier de réalisation qui soit réaliste.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui, M. le Président. Le ministre, il y a quelques minutes, m'invoquait... c'est-à-dire me demandait de faire preuve de rigueur quand je parlais d'un échéancier. Je vais lui demander la même chose. Lorsqu'il nous dit que 930 millions cette année, c'est le montant le plus élevé depuis 10 ans qui est consacré au réseau routier au Québec, ce n'est pas exact. Le montant le plus élevé, c'est celui de l'année dernière, c'est un montant de 1,4 milliard, et ça faisait suite au plan de reconstruction qui a été annoncé en 2001 par le ministre Chevrette. L'année dernière, on mettait en marche ce plan de reconstruction. C'était 1,4 milliard, 1,4 milliard, et cette année nous avions prévu 1,2 milliard, et là, bien, le ministre a réduit ça à 930 millions. Alors, on voit même, par rapport à l'année dernière, 1,4 milliard, et là on parle, cette année, de 930 millions. On voit que la dégringolade est sérieuse. Mais...

M. Marcoux: C'est le deuxième plus élevé, vous avez raison là-dessus. C'est ce que j'ai dit au début ce matin, mais c'est le deuxième plus élevé. Alors, d'accord.

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Non, non, écoutez, je suis d'accord avec vous là-dessus.

● *(17 h 20)* ●

M. Jutras: ...beaucoup d'importance à une année, à un moment donné, puis, moi aussi, là, je me suis dit: C'est vrai qu'il faut être rigoureux. Alors, soyons rigoureux de part et d'autre.

Prolongement de l'autoroute 25 et construction d'un pont sur la rivière des Prairies

Alors, on va retourner à différents chantiers à travers le Québec, et j'ai plusieurs questions, là. La 25, j'aimerais savoir, puis on parle du pont sur la rivière des Prairies: Est-ce que c'est toujours, pour le gouvernement libéral, un projet prioritaire? Est-ce qu'il y a un échéancier quant à la 25 et le pont, là? Il était question aussi d'un partenariat privé, avec le privé, pour ce projet-là, alors j'aimerais savoir du ministre si ce projet de partenariat est toujours présent. Puis est-ce qu'il y a des... L'échéancier, donc, et s'il y a des audiences publiques prévues. Si oui, pour quand? Ça, c'est un point.

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

Un autre élément, la 185. On en a parlé ce matin, mais je veux quand même y revenir. Vous avez parlé de travaux de 1 million à Saint-Antonin, alors je voudrais savoir si ces travaux de 1 million sont des travaux en quelque sorte en régie, là, c'est-à-dire... C'est ça? Vous me faites signe que oui?

M. Marcoux: Ce que j'ai mentionné ce matin, M. le Président, c'est que c'étaient des travaux en régie.

M. Jutras: O.K. Alors, ça va. Donc, ce n'est pas du doublement de l'autoroute, là, à savoir le projet qui est prévu. Ça va. Maintenant, à Dégelis aussi, vous nous avez parlé de travaux de 5 millions, alors je voudrais savoir plus spécifiquement c'est quoi, ces travaux-là pour 5 millions. Est-ce que c'est dans le cadre du doublement? Et c'est sur combien de kilomètres? Et c'est sur quel échéancier? Et, toujours concernant la 185, est-ce qu'il y a d'autres travaux qui sont prévus? Et, encore là, quels sont les montants et quel est l'échéancier prévu?

Travaux prévus pour l'autoroute 50

Et je vais aussi poser une question immédiatement concernant la 50 dans l'Outaouais. Alors, la 50 dans l'Outaouais, je voyais dans les informations que nous a fait parvenir le ministre suite à la demande de renseignements, là... Je pense que c'était dans les renseignements particuliers, l'onglet 4 ou 5, concernant la 50. On prévoit des travaux aux alentours de, je dirais, une dizaine de millions. Alors, ce que je voudrais savoir, c'est... On sait que le certificat d'autorisation est obtenu, là, de Buckingham jusqu'à la montée Laurin, puis ça, c'est en voie de réalisation. Alors, j'aimerais ça savoir — et on parle d'un développement pour 15 millions — c'est quoi, les travaux qui sont prévus sur la 50. Je sais qu'il y a, entre autres, l'échangeur à la hauteur de Mirabel. Alors, est-ce que, dans ce 15 millions là, on parle effectivement tout de suite de l'échangeur de Mirabel, et ce serait pour un montant de 9 millions? Alors, je veux savoir si j'ai raison, là, quand je dis ça, si, autrement dit, l'échangeur à Mirabel, c'est bien effectivement 9 millions. Je vois qu'on me fait signe que oui, mais, en tout cas, il faudrait qu'on me le confirme.

Une voix: ...Bombardier.

M. Jutras: Oui, concernant l'accès à Bombardier, oui. Maintenant, concernant les travaux entre la montée Laurin et Lachute — et là on parle de 75 kilomètres — je sais que les études d'impact sont faites, l'autorisation de la CPTAQ est obtenue, alors je voudrais savoir où en sont les démarches quant au certificat d'autorisation.

Alors, je vois qu'on s'agite beaucoup, de l'autre côté, alors je vais attendre les réponses.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Donc, M. le ministre des Transports, pour répondre à ces nombreuses questions.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, nous allons y aller en ordre. Il y a une saccade de questions. Donc, pour ce qui est de la 185 à Saint-Antonin, bien, ce que je vous mentionnais ce matin, ce que je vous ai confirmé, là, c'est en régie, le 1 million qui est prévu à Saint-Antonin. Donc, ça, c'est réglé et ça répond à votre question. Pour l'autoroute 25...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui. Bien, écoutez, d'abord, Saint-Antonin, c'est des travaux de consolidation de... c'est-à-dire le bout, là. Donc, c'est en régie pour à peu près 1 million. À Dégelis, c'est le début des travaux de l'échangeur d'autoroute et de ses approches. Donc, c'est un investissement important et qu'on compléterait au cours de l'année... On commence cette année et on pourrait, là... On va continuer l'an prochain à cet égard-là parce que c'est un projet, au total, ça, d'une trentaine de millions. Donc, Dégelis, là, c'est commencé et ça va se continuer l'an prochain.

M. Jutras: Est-ce que vous parlez d'un échangeur seulement?

M. Marcoux: Bien, c'est que... Non, c'est-à-dire, le... Je vais vous donner l'information sur Dégelis, là. On aura la carte, et ça va vous permettre de pouvoir...

(Consultation)

M. Marcoux: C'est l'échangeur, à ce qu'on m'informe, là, l'échangeur qui a... Et c'est 1,8 kilomètre de long. Donc, c'est à Dégelis, l'intersection avec la route 295. C'est l'intersection avec la route 295. Donc, chaussée séparée à quatre voies, carrefour dénivelé. L'étude d'impact a été déposée en 2003. Ça va, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Concernant la 185, est-ce qu'il y a d'autres travaux prévus cette année ou l'an prochain, à part ceux-là?

M. Marcoux: Sur la 185, il n'y en a pas d'autres cette année. Cependant, ce que je vous ai mentionné ce matin... Il y a des travaux qui se continuent pour le tracé et puis... c'est-à-dire des travaux, des analyses et des études qui continuent pour le tracé, et puis également des études d'impact. Donc, je pense que ça, ça fait le tour pour la 185.

M. Jutras: Mais est-ce qu'il y a un échéancier pour les études d'impact? C'est ça que vous nous avez dit, que les études d'impact étaient autorisées pour le doublement tout au long, là. C'est ça?

M. Marcoux: Oui, c'est ça, puis évidemment le tracé. Je n'ai pas à la mémoire, là, de date de fin des études. Je peux peut-être demander au sous-ministre exactement la date, je ne l'ai pas avec moi. Parce que ça fait plusieurs projets, comme vous savez, et donc... Même parfois les gens responsables au ministère trouvent que ça en fait beaucoup.

Prolongement de l'autoroute 25 et construction d'un pont sur la rivière des Prairies (suite)

Alors, si vous permettez, je peux aller à la 25, et puis M. le sous-ministre va me trouver l'information quant aux dates que vous demandez, et on vous la fournira. Pour l'autoroute 25 donc au-dessus de la rivière des Prairies, M. le Président, et qui relierait Laval avec le pont-tunnel, le nouveau pont au-dessus de la rivière des Prairies, on sait qu'il y a des travaux qui ont été faits jusqu'à Henri-Bourassa. Donc, il y a eu un doublement de la voie. Donc, ça, c'était jusqu'à Henri-Bourassa. Il y a eu aussi un prolongement jusqu'à Perras mais qui n'est pas en quatre voies.

Dans le plan de gestion de Montréal qui a été déposé en avril 2000, au bas de la page du document on parlait de l'autoroute 25, et ce qui était prévu à ce moment-là, je pense, c'était un montant de réalisation de 325 millions, et puis il n'y avait aucune contribution de la part du gouvernement ou d'autres partenaires, M. le Président, parce qu'on présumait que ce serait financé uniquement par le privé. Donc, c'est de ça qu'on parlait dans le plan de gestion des déplacements de Montréal. On indiquait le montant estimé, mais il n'y avait aucune contribution financière du secteur public.

L'orientation — et ça correspond aux orientations du ministère et du gouvernement — c'est de maximiser le partenariat public-privé. C'est vrai pour l'autoroute 30 et c'est vrai également pour l'autoroute 25, autoroute 25 qui permettrait d'améliorer, c'est sûr, les conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval, soit la route 125, l'autoroute 19, 15 et 13, évidemment, qui est plus à l'ouest, et ça permettrait également de diminuer la circulation sur la 40 entre l'autoroute 25 et 15, ce dont on parlait tantôt, là, le boulevard Métropolitain.

● *(17 h 30)* ●

Pour impliquer le secteur privé, évidemment, le ministère a demandé la préparation d'études et d'analyses d'achalandage, de circulation, ce qui est important parce que c'est ce qui va permettre, dans le fond, au secteur privé d'évaluer sa participation financière. Cette analyse est en voie d'être complétée ou est presque terminée. Je n'ai pas pris connaissance encore, là, de cette analyse, de cette étude d'achalandage. On me dit que le rapport final irait au mois d'août 2003. Et, certainement, c'est un élément important pour déterminer et mesurer le degré de participation que le secteur privé sera prêt à assumer. Espérons qu'il en assumera le plus possible, mais on ne peut pas, là, présumer de l'état de la participation à ce stade-ci. Il y a des inquiétudes, à savoir présentement si le financement total pourrait

provenir du secteur privé, compte tenu des prévisions, mais ça, ce sera à voir avec l'étude d'achalandage.

Également, il y a un processus environnemental, il y a une période d'information publique qui a été tenue par le BAPE du mois d'août à septembre 2002, il y a des rencontres d'information publiques qui ont été tenues, et maintenant les audiences publiques sont à déterminer pour le Bureau d'audiences publiques de l'environnement, et il y a une date, là... en attente d'une date à cet égard-là.

Sur le plan de l'ingénierie, il y a un avant-projet sommaire qui a été développé. Maintenant, il y a également certains problèmes avec le schéma d'aménagement de ce qui était la Communauté urbaine de Montréal, mais ce qui est maintenant la ville de Montréal, et il y a des discussions à tenir sur le plan, là, de l'insertion de cet ouvrage, de cette infrastructure en conformité avec le plan d'aménagement de la ville de Montréal. Alors donc, c'est en processus. C'est un projet qui est important pour l'île de Montréal, pour l'est de Montréal. C'est un projet qui, en termes de support et d'aider à décongestionner, est important. Maintenant, on va prévoir et on va procéder à ces étapes-là, ce qui nous permettra probablement, dans un an, d'être plus en mesure d'indiquer quelle est l'orientation précise qui serait prise et comment on peut permettre subséquemment, là, les étapes de réalisation du projet de la 25.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, il y avait la 50 aussi. La 50.

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

M. Jutras: Pas la bière, là.

M. Marcoux: Oui. Je pense que, M. le Président... Oui. Est-ce que le député de Drummond avait une autre question à me poser?

M. Jutras: Oui, j'ai parlé de la 50.

M. Marcoux: Oui, mais je...

Le Président (M. Brodeur): Ce n'est pas de la broue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: Pardon?

Le Président (M. Brodeur): Ce n'est pas de la broue.

M. Jutras: Ha, ha, ha! Il dit: Ce n'est pas de la broue. Ha, ha, ha!

M. Marcoux: Pour la 185, vous me parliez des études d'impact. Donc, c'est les études d'impact sur l'ensemble, sur les tronçons restants, là, de 73 kilomètres. Alors, ça, je pense que c'est une précision que vous vouliez obtenir. Et les mandats ont été donnés à cet égard-là.

Travaux prévus pour l'autoroute 50 (suite)

M. le Président, relativement à l'Outaouais — et je sais que ça préoccupe beaucoup le député de Gatineau, mon adjoint parlementaire, mon adjoint parlementaire des Transports, parce que, moi, je peux vous dire qu'il connaît bien la région et puis il représente bien ses citoyens et l'ensemble également des autres comtés pour l'aspect des transports — pour l'année 2003-2004, nous avons annoncé, là, des travaux d'abord pour McConnell-Laramée de 8 millions point quelques entre le boulevard Saint-Laurent et Saint-Joseph. Alors, ça, boulevard Saint-Laurent et Saint-Joseph... Donc, McConnell-Laramée, c'est 0,5 kilomètre, mais c'est un coût de l'ordre de 8 millions et demi partagé... Oui. Est-ce que vous avez des...

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Bien, je vous parle de l'Outaouais, là. Je pense que ça fait partie des travaux qui se font...

M. Jutras: Vous êtes où, là?

M. Marcoux: L'axe McConnell-Laramée.

Une voix: ...à Gatineau.

M. Marcoux: À Hull. Gatineau-Hull. Gatineau. Et donc, les travaux vont se faire, les autorisations ont été données. C'est 0,5 kilomètre, 8,5 millions, et c'est à coûts partagés, ça, avec la Commission de la capitale nationale, M. le Président.

Il y a également des travaux en parachèvement entre Findlay et Doherty. C'est des travaux de parachèvement de l'ordre de 5 millions qui vont se terminer en novembre 2003. Il y a également un autre montant, là, c'est Doherty, la route 309, travaux de parachèvement pour 4 millions qui vont se terminer également en novembre 2003.

Également, il y a de prévu, pas cette année mais pour l'an prochain, deux échangeurs, chemin Lépine et Doherty pour permettre de contourner le secteur Gatineau et le secteur Buckingham. Alors, ça, ça fait partie de l'ensemble des travaux dans le secteur de Gatineau-Hull, et ce qui veut dire que c'est ce qui va se faire cette année, et déjà les viaducs sont prévus pour l'an prochain.

Pour l'autoroute 50, il y a évidemment des annonces qui ont été faites précédemment sur la réalisation de l'autoroute 50, avec des calendriers qui, semble-t-il, semblaient un peu inaccessibles même aux gens du ministère. Et d'ailleurs, vous savez, je retrouvais, après une annonce qui avait été faite en 2002, que même le ministre avait indiqué qu'il n'était pas sûr, mais finalement il était revenu sur ses commentaires en ce qui a trait à l'échéancier de l'autoroute 50. D'ailleurs, le ministre des Transports, semble-t-il, le 21 février 2002, à TVA, avait dit: Bien, écoutez, moi, je ne veux pas faire de promesses que je ne peux pas tenir. Je ne l'ai jamais fait. Je ne dis pas qu'on ne pourrait pas le faire en termes d'échéancier qui avait été annoncé, l'annonce...

Mais, subséquemment, il était revenu pour dire: Non, non, écoutez, ce qu'on vous a annoncé, là, pour terminer l'autoroute, on a l'argent puis ça va se terminer en 2007. Alors, semble-t-il qu'il y avait certaines inquiétudes, même de la part du ministre des Transports de l'époque, inquiétudes qui ne semblaient pas... en tout cas, qui ne semblaient pas déranger son collègue ministre responsable de l'Outaouais qui, lui, disait que ça pouvait se faire. Mais il semble que le ministre des Transports avait certaines inquiétudes sur l'annonce qui avait été faite à la fois sur le financement et sur l'autoroute, semble-t-il, d'après les commentaires qui avaient été rapportés.

Mais, tout ceci étant dit, l'autoroute 50 est certainement une priorité pour la région de l'Outaouais. C'est un projet majeur, c'est un projet dont les coûts seront relativement... sont très élevés. Donc, actuellement, et en termes de processus, l'échéancier qui avait été annoncé pour 2007 était irréaliste, ça, c'est clair. Écoutez, là, c'est 83 kilomètres jusqu'à Lachute et c'était irréaliste. Ça ne pouvait pas se réaliser. Également, les estimations de coûts, semble-t-il, vont être à revoir. Ça n'empêche que c'est un projet important et qui est pour la grande région de l'Outaouais. Alors, nous allons certainement informer... et avoir des rencontres aussi avec le gouvernement fédéral à cet égard-là. Ce n'est pas dans le réseau des réseaux routiers nationaux présentement. Il y a déjà eu des tentatives qui ont été faites ou des... en fait, des demandes qui ont été faites par le ministre des Transports du Québec. Alors, ça, c'est un élément.

● *(17 h 40)* ●

Deuxièmement, nous allons continuer à examiner... en fait, à faire... le maintenir comme priorité et à déterminer un échéancier qui sera réaliste, qui permettra des étapes de réalisation subséquentes également avec des coûts qui seront réalistes et rigoureux. Et l'information, M. le Président, que j'ai du ministère, c'est que les budgets pour la 50 n'avaient pas été provisionnés. Ce n'est pas moi qui vous l'affirme, là. Donc, il y avait 100 millions... quelque 400 millions qui sont requis pour ça, 100 millions d'ailleurs qui pouvaient être déplacés, compte tenu des autorisations ou des demandes qui pouvaient venir par la suite. Alors, oui, c'est un projet majeur, c'est un projet important pour les gens de la région de l'Outaouais.

Nous allons sensibiliser le gouvernement fédéral. Nous allons poursuivre pour sa réalisation, avec cependant des évaluations de coûts et des étapes de réalisation qui sont réalistes, en ajustant l'objectif, là, qu'on pense pouvoir réaliser. 2007, tout le monde nous dit que c'était irréaliste et qu'il n'y avait, de toute façon, pas assez d'argent de provisionné pour le réaliser.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. Maintenant, je suis prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

Mise aux normes du réseau routier

M. Soucy: Alors, évidemment, à la lumière des informations qui nous ont été transmises au cours de la journée et des projets qui sont, je vous dirais, en voie de réalisation, à l'étude, je m'inquiète un petit peu sur évidemment l'avenir et je voudrais savoir du ministre des Transports s'il a toujours l'intention d'amener le réseau des infrastructures routières du Québec au même niveau que ceux de l'Ontario et celui des États-Unis, par exemple. Est-ce qu'on a les moyens de se rendre là? Puis, si oui, l'échéancier qui serait envisageable. On a parlé de 10 ans dans le précédent gouvernement, mais on semble bien comprendre que, dans les 10 prochaines années, on s'est déjà commis à plusieurs égards sur des projets. Donc, comment entrevoir l'avenir pour la mise aux normes de notre réseau d'infrastructures routières?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, il y a eu beaucoup d'analyses qui ont été faites, et le ministère a fait des travaux remarquables sur l'analyse de l'état de nos routes au Québec, développé d'ailleurs des paramètres de mesure, que ce soit... ça peut être l'IRI, en fait, en termes techniques, pour être capable de bien mesurer l'état de nos routes et puis également de pouvoir les comparer avec l'état des routes soit des États nord-américains, de nos voisins nord-américains, ou l'Ontario et le Nouveau-Brunswick.

On a beaucoup de kilomètres de route qui ont à être réparés. Vous savez, le Québec est la province, M. le Président, qui a le plus de kilomètres de route, parfois, malgré ce qu'on peut penser, donc 30 000 kilomètres de route à entretenir sous la juridiction du ministère des Transports du Québec, et on a 30 000 kilomètres de route aussi dans le milieu municipal, et plus. Donc, c'est un réseau routier qui est très, très long et qui est le... Dans les provinces canadiennes, là, ce qu'on m'indique, c'est que c'est le réseau routier qui est le plus long.

Bon, par exemple, on dit souvent qu'il y a trois kilomètres, là, sur six à être réparés pour pouvoir être capable de mesurer et de concurrencer les autres. Il est évident que nous devons continuer d'investir pour ramener sur une base comparable l'état de nos routes au même niveau que celui des États voisins. Pour le faire, on doit à chaque année investir un montant de l'ordre de 500 à 600 millions pour dire: On va tenter de se rapprocher, là, du niveau actuel des routes de nos concurrents et de nos partenaires commerciaux. Alors, l'objectif, c'est certainement de pouvoir réduire cet écart qui existe présentement et d'en arriver à un état de qualité des routes meilleur et qu'on peut mieux comparer avec la qualité des routes de nos voisins.

C'est sûr que nous avons peut-être, ici, au Québec, certaines particularités, on a beaucoup de gel, il y a beaucoup de montagnes, il y a des routes, là, vous savez, sur la Côte-Nord, des milieux où ce n'est pas facile et qui sont difficiles aussi sur le plan de l'entretien, mais ça veut dire que nous devons y mettre davantage d'efforts et y consacrer les ressources, et ça, c'est important sur le plan économique pour le Québec. Je pense que, tout le monde, on s'accorde tous pour dire que des infrastructures adéquates aujourd'hui sont essentielles pour assurer la croissance d'une économie moderne. Ça comprend les routes, ça comprend également d'autres modes de transport, mais... Je parlais du transport des personnes, le transport en commun,

mais l'état de notre réseau routier est très, très important. Et, vous savez, si une route est en mauvais état pour un camionneur, bien, c'est davantage de dépenses. C'est un coût marginal. Et donc, si c'est pour le camionneur, c'est également pour l'expéditeur. Alors, de là aussi...

C'est qu'il y a l'aspect de la sécurité qui est pour les usagers, mais il y a aussi l'aspect d'une qualité de route, d'une bonne qualité de route. Et, sur le plan du développement économique, sur le plan des transporteurs, c'est certainement en mesure de les favoriser davantage, et ça, bien, ça veut dire que c'est toute la chaîne finalement de production. Compte tenu du fait que, notre économie, 60 % de notre PIB est basé sur les exportations, 35 %, je pense, de ça s'en va aux États-Unis, alors c'est extrêmement important, là, pour notre développement économique et pour notre compétitivité.

M. le sous-ministre m'indiquait une note: 1 $ non investi sur une route à la bonne période en coûte 4 $. Mais encore, je pense que c'est pour ça... d'où l'importance d'assurer des investissements qui sont d'une ampleur qui permet de ramener... de pouvoir améliorer la qualité de nos routes. Et pour ça, bien, pour avoir les disponibilités financières, il y a des mesures qui sont entreprises, il y a une réingénierie de l'État qui permettrait de dégager des ressources qui pourront être mieux allouées au développement de nos infrastructures de transport.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières.

Dégradation de l'échangeur Turcot, à Montréal

M. Gabias: M. le Président, dans la même veine des préoccupations du député de Drummond au niveau de la sécurité des automobilistes, lorsqu'il parlait du pont Laviolette, les travaux qui ont fait l'objet de quelques annonces sans qu'il y ait de crédits, maintenant, particulièrement depuis le 14 avril, le député de Drummond s'inquiète et a un souci de sécurité plus important. Concernant l'échangeur Turcot, évidemment, je partage la préoccupation de prudence du député de Drummond. Alors, quiconque utilise l'échangeur Turcot ou lit les journaux a pu constater un état, dernièrement, particulièrement, là, un état de dégradation des structures. Il y a certaines structures de l'échangeur Turcot, ça a fait l'objet de reportages.

Le ministre peut-il nous indiquer si d'abord il y a un danger pour la sécurité des automobilistes sur l'échangeur Turcot? J'imagine que ça a déjà fait l'objet d'annonces avec de l'argent virtuel. Maintenant, compte tenu de la situation, est-ce que, d'abord, le ministre s'est enquéri du risque ou de la situation de dangerosité possible, premièrement? Puis, deuxièmement, bien, qu'en est-il de l'avancement de ces travaux-là?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, le dossier de l'échangeur Turcot a été l'objet de certains articles récemment, notamment dans *Le Journal de Montréal*. C'est un ouvrage qui date des années soixante, qui, à ce moment-là, a été construit et réalisé selon les règles de l'art, mais qui a vieilli également et qui est en béton. Évidemment, j'ai demandé au ministère, suite à la parution de ces articles, des renseignements et des informations sur les inspections et sur le suivi qui était fait quant à la structure et également à l'aspect sécurité pour les personnes en ce qui a trait à l'échangeur Turcot. La structure comme telle est tout à fait solide et fiable, je pense que tout le monde le reconnaît. Donc, il n'y a pas de problème de ce côté-là. Cependant, évidemment, ça a été fait en ciment, en plaques de ciment, et, avec l'eau qui s'infiltre, il y a des dangers parfois à l'extérieur, là, qu'il y ait des éléments de ciment, là, qui puissent se détacher.

● *(17 h 50)* ●

Le ministère m'informe — c'est ce que j'ai demandé — qu'on fait des inspections régulières à cet égard-là et qu'on s'assure, le cas échéant, de faire les travaux de consolidation, de réparation qui sont requis pour assurer la sécurité des personnes. Et, quant à moi, ça, c'est un élément majeur. Donc, le ministère m'informe, là, que les inspections sont faites et vont être accentuées pour nous assurer qu'on puisse vraiment ne pas mettre en cause la sécurité des gens.

C'est un ouvrage majeur. Je pense que le refaire aujourd'hui coûterait, là, entre 300 et 400 millions. Présentement, il y a une analyse qui est... une étude qui a été donnée pour faire une analyse sur des options qui pourraient être envisagées dans la réfection ou la reconstruction soit en entier soit d'une partie de l'échangeur Turcot. Tout ce qui touche La Vérendrye, là, ce qu'on appelle le secteur La Vérendrye, qui actuellement est en hauteur, une des hypothèses, c'est que ça puisse être réalisé, mais au sol, éventuellement, dans la réfection, dans la réorganisation.

Alors donc, il y a une firme qui a le mandat, d'ici, je pense, le printemps prochain, de revenir avec des options de solution pour soit la reconstruction complète soit la réhabilitation, là, de l'échangeur Turcot en conservant les structures actuelles. Bon, je parlais peut-être de la reconstruction au sol d'une partie, et ça, là, ce sont des options, je pense, qu'il faut vraiment analyser avant d'aller de l'avant dans la réfection ou la reconstruction de l'échangeur Turcot, entre-temps aussi l'étude de «coster», ou d'établir les options de coûts, des différentes solutions, là — coûts préliminaires — qui seraient retenues. Entre-temps, nous devons nous assurer, par des inspections régulières du ministère, qu'on assure la sécurité et que, le cas échéant, on devra faire les travaux, là, qu'on appelle de consolidation, requis, qui ne sont pas très importants en termes de coûts mais qui sont nécessaires à cet égard-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières, vous avez une question complémentaire?

Contribution du ministère aux échanges commerciaux entre l'État de New York et le Québec

M. Gabias: Oui, bien, peut-être pour possiblement clore nos travaux sur une note plus optimiste, M. le Président, on sait que le développement économique

est une préoccupation du présent gouvernement, puis un développement économique évidemment fait autrement que de la façon que tentait de le faire l'opposition. Puis, à preuve, suite à l'élection, le premier ministre du Québec, M. Charest, a rencontré le gouverneur de l'État de New York, M. Pataki, concernant des échanges commerciaux possibles entre l'État de New York et le Québec.

Est-ce que, d'une certaine façon, le ministre des Transports, le ministère des Transports peut être à contribution? Ou, du moins, est-ce que, dans les discussions, il a pu être question de sujets intéressant le ministère des Transports?

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

M. Marcoux: Bon, M. le Président, le premier ministre d'ailleurs a rencontré le gouverneur Pataki au mois de juin. Ça a été lors de son voyage à New York. Il y a déjà eu un sommet économique Québec-New York qui a été tenu il y a deux ans de ça. Ce qui est prévu, c'est qu'il y ait un autre sommet économique, le second Sommet économique sur le corridor Québec-New York, qui soit tenu en novembre 2003 à Montréal. Et je voudrais vous indiquer que le ministère des Transports a établi une collaboration très importante avec les responsables des transports, que ce soient le Commissioner of Transportation de l'État de New York ou les autres Commissioners of Transportation des États de la Nouvelle-Angleterre, et d'excellentes relations qui d'ailleurs s'établissent. D'ailleurs, le sous-ministre est membre de ce qu'on appelle le Northeast Association, et donc il y a des échanges importants.

Avec New York, il y a aussi... il y a le train, le rapide de Montréal-New York. Il y a une étude de préfaisabilité qui normalement... auquel le gouvernement du Québec a collaboré. Il y a également des discussions pour tout ce qui touche les postes frontaliers. Et, avec l'État de New York, c'est très, très important, notamment le poste de Lacolle, là, qui est un de ceux qui accueillent le plus grand flot de trafic du Canada vers les États-Unis, avec certains postes frontaliers de l'Ontario.

J'étais d'ailleurs à Montréal récemment. Il y avait un colloque avec la Chambre de commerce, celle du Québec et celle de Plattsburgh, qui a été tenu, le deuxième colloque sur le corridor Québec-New York. Donc, ce sont des échanges, des relations qui sont importantes, et le ministère des Transports est très, très présent en termes d'établissement de liens avec l'État de New York, avec les autres États de la Nouvelle-Angleterre, et sera certainement très actif pour la tenue du second Sommet économique Québec-New York qui devrait être... qui est cédulé, là, prévu pour le mois de novembre 2003.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

Revêtement utilisé pour la chaussée

M. Soucy: Je me rappelle que, il y a quelques années, M. le Président, on avait comme établi une espèce de norme qui établissait que, lorsqu'on faisait des routes ou qu'on en construisait, certaines étaient en béton et d'autres en asphalte. Alors, je me demandais: Est-ce que cette répartition-là est encore établie? Est-ce que c'est encore de mise quand on sait que le revêtement en béton permet des économies assez substantielles en termes de carburant pour les trafics lourds puis au niveau de la diminution des gaz à effet de serre? Alors, j'aimerais ça entendre le ministre là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, je pense que là le député de Portneuf soulève une question importante. Il y a eu beaucoup de discussions évidemment sur le béton versus l'asphalte parce qu'il y a la durabilité du béton versus un coût moindre de l'asphalte. Le ministère a établi des politiques et des critères à cet égard-là, et les deux options, lorsqu'elles sont utilisées, doivent rencontrer des critères en termes de sécurité, en termes de durabilité et en termes de rendement parce que les chaussées de béton sont plus rigides, conviennent mieux aux portions de réseau qui sont fortement sollicitées par le trafic lourd, et les chaussées en enrobé sont plus flexibles et peuvent plus facilement cependant être posées.

D'ailleurs, dans la région de Montréal présentement où il y a des travaux — il y en a eu sur la Rive-Sud, l'autoroute 20, à la sortie du pont-tunnel — donc le tronçon qui a été réalisé l'a été en béton parce que c'est une route qui est fortement sollicitée, un volume de circulation incroyable et beaucoup de véhicules lourds. Donc, c'est ce critère-là qui a été appliqué pour le tronçon qui a été réalisé entre le pont-tunnel et aller jusqu'à peu près à Sainte-Julie.

Alors, l'approche du ministère, bien, c'est de choisir le type de chaussée qui est le mieux adapté au réseau. C'est notre responsabilité, évidemment. Parce qu'on n'a pas celui des municipalités, mais, normalement, les grandes artères sont sous la juridiction du ministère des Transports. Parce qu'une route en béton peut être, dépendant des cas, de 10 % à 20 % plus chère à la construction. Par ailleurs, c'est un cycle de vie plus long, et donc, avec le critère de sollicitation, le volume de circulation, bien, dans certains cas, on juge qu'il est mieux de les faire en béton que de les faire en asphalte et être obligé de revenir plus rapidement, donc, avec une durée de vie moindre qui oblige à réinvestir et à recommencer à faire des travaux sur une route.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Compte tenu de l'heure — nous voyons qu'il est 18 heures et que nos travaux doivent se terminer — donc la commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux à jeudi, le 10 juillet, à 9 h 30.

(Fin de la séance à 17 h 59)