



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 11 mai 2004 — Vol. 38 N° 15

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 11 mai 2004 — Vol. 38 N° 15

Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	1
M. Yvon Marcoux	1
Mme Julie Boulet	3
M. Yvon Marcoux	4
Document déposé	4
M. Normand Jutras	5
Discussion générale	7
Investissements dans le réseau routier	8
Réfection de l'autoroute 20	8
Investissements dans le réseau routier (suite)	8
Réfection de l'autoroute 20 (suite)	9
Investissements dans le réseau routier (suite)	10
Prolongement de l'autoroute 50	11
Parachèvement de l'axe routier Saint-Laurent—Laramée—McConnell, à Gatineau	11
Virage à droite au feu rouge	12
Prolongement de l'autoroute 30	13
Proportion des montants perçus auprès des automobilistes investie dans le réseau routier	14
Taxe sur les grosses cylindrées	15
Crédits affectés à un fonds spécial	15
Proportion des investissements affectée aux travaux routiers	17
Politique en matière de parcs routiers	17
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli	19
Réfection de la route 185	20
Réhabilitation du réseau routier	21
Prolongement de l'autoroute 30 (suite)	24
Réfection de l'échangeur des autoroutes 40 et Duplessis	25
Prolongement de l'autoroute du Vallon	25
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées	26
Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers	29
Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal	32
Mesures visant à prévenir le dépassement des coûts estimés pour des travaux importants	33
Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal (suite)	34
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (suite)	37
Réfection de l'échangeur du boulevard Taschereau et de l'autoroute 10	38
Mesures de sécurité à la frontière canado-américaine	39
Réfection du boulevard Sainte-Anne, sur la Côte-de-Beaupré	40
Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)	40
Projet de construction d'un échangeur sur l'autoroute 20 et la rue Pinard, à Saint-Hyacinthe	41
Politique en matière de parcs routiers (suite)	43
Réfection du boulevard Sainte-Anne, sur la Côte-de-Beaupré (suite)	45
Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières	45
Parachèvement de l'autoroute 55	46
Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)	49
Opportunité de construire une route reliant l'autoroute 20, dans le Centre-du-Québec, à la frontière américaine	51
Rénovation du métro de Montréal	51
Parachèvement de la Route verte	52
Réglementation de l'utilisation du frein moteur des véhicules lourds	53
Réfection de la route 185 (suite)	53
Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)	54

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président
Mme Louise Harel, présidente

M. Réjean Lafrenière
M. Jean Dubuc
M. Janvier Grondin
M. Jean-Pierre Soucy
M. Norbert Morin
Mme Diane Lemieux
M. Laurent Lessard
M. Léandre Dion

Le mardi 11 mai 2004 — Vol. 38 N° 15

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, bienvenue en cette Commission parlementaire des transports et de l'environnement pour l'étude des crédits. Donc, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte, et je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux autres personnes qui sont présentes aujourd'hui — et d'ailleurs il y en a passablement — s'ils ont des téléphones cellulaires, de bien vouloir les fermer. On a une chaudière remplie d'eau ici pour les mettre dedans, pour ceux qui sonnent, là.

Donc, je rappelle que le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2004-2005. Une enveloppe totale de 15 heures a été allouée pour l'étude de ces trois programmes et sur la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette enveloppe comprend deux heures spécifiquement pour le transport maritime.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Pinard (Saint-Maurice) est remplacé par M. St-André (L'Assomption), M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Jutras (Drummond).

Organisation des travaux

Le Président (M. Brodeur): Donc, avant de débiter officiellement la période de remarques préliminaires et de questions-réponses, est-ce qu'il y a des ententes spécifiques qui sont faites? On sait que cette année nous avons 15 heures plutôt que 10. Est-ce que je dois comprendre également que nous conservons la façon de procéder que nous avons par les années passées, soit par blocs de 20 minutes? Donc, ceci étant conclu, on prend pour acquis que nous conservons le mode de fonctionnement de l'année dernière, donc 20 minutes par bloc.

Donc, nous allons commencer par des remarques préliminaires. Je tiens à souligner, étant donné que nous avons deux ministres pour l'étude de ces crédits-là, ça ne multiplie pas le temps par deux, mais ça vous donne un temps de remarques préliminaires de 20 minutes, et, à la suite de ça, le député de Drummond, le porte-parole officiel de l'opposition, aura également 20 minutes pour faire ses remarques préliminaires. Donc, la parole est à vous, M. ou Mme les ministres.

M. Jutras: ...

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

M. Jutras: M. le Président, là, avant les remarques préliminaires du ministre, j'aimerais qu'on en

convienne immédiatement, là, à l'effet que c'est demain que les gens de l'AMT seraient ici, alors... et c'est demain après-midi que les représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec seraient ici.

Le Président (M. Brodeur): Donc, si j'ai bien compris l'entente préalable qui est intervenue il y a quelques instants, on s'entend que demain matin l'AMT sera ici pour répondre à d'éventuelles questions, et, demain après-midi, la Société de l'assurance automobile du Québec sera ici pour répondre à d'éventuelles questions. C'est bien ça?

M. Marcoux: Oui, M. le Président. Je pense qu'on a convenu donc qu'il y aura également la Commission des transports, demain, qui sera présente, si jamais il y avait des questions, et à ce moment-là, pour ce qui est du maritime et de la Société des traversiers, ce serait jeudi.

Le Président (M. Brodeur): Bon. Bien, parfait. Donc, il y a entente. Oui, M. le député?

M. Jutras: Oui. Et aussi, M. le Président, cet après-midi, certains de mes collègues se joindront à moi par rapport, là, à des projets de construction de routes ou d'autoroutes, là, dans leurs comtés.

Le Président (M. Brodeur): Tel que la tradition le veut depuis très longtemps, où les collègues peuvent poser des questions concernant souvent les routes dans leurs comtés ou des cas de comté aux ministres — avec un «S».

M. Jutras: C'est ça.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Brodeur): Donc, M. le ministre des Transports, la parole est à vous.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. Mmes, MM. membres de la commission. À titre de ministre des Transports, je suis heureux de me présenter devant la commission aujourd'hui pour étudier les crédits du ministère des Transports pour l'année budgétaire 2004-2005. Je suis accompagné de la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, députée de Lavolette, ministre responsable de la région de la Mauricie, et qui va intervenir, elle également, là, au cours des 20 minutes de présentation initiale.

• (9 h 40) •

À mes côtés se trouvent: M. Florent Gagné, qui est le sous-ministre des Transports; M. Luc Bastien, qui est le chef de cabinet, qui est mon chef de cabinet; et Mme Hélène Ménard, qui est chef de cabinet de

Mme Boulet. Alors, ces personnes sont accompagnées également de leurs collaborateurs — il y en a plusieurs, comme vous pouvez le voir — et elles pourront, selon le besoin, nous aider à apporter des précisions à vos questions, auxquelles nous répondrons avec plaisir à la suite de notre intervention.

Pour la prochaine année, nous disposerons d'un budget de dépenses de 1 645 000 000 \$ au ministère des Transports; par rapport à l'exercice financier précédent, il s'agit d'une augmentation de 151 millions, soit 10,1 %. Cette somme, dont nous pourrions discuter de l'utilisation en détail plus tard, permet au ministère de veiller à la mobilité des personnes et des marchandises en toute sécurité sur le territoire québécois, par des infrastructures et des systèmes de transport efficaces. C'est là une mission primordiale au cœur même de notre développement économique et social, puisqu'elle se situe en soutien au processus de création de la richesse. Nous devons nous en acquitter consciencieusement, car, afin de tirer notre épingle du jeu devant les occasions d'affaires qu'offrent la globalisation des marchés et les ententes de libre-échange, nous avons besoin d'infrastructures de transport adéquates qui permettent à nos entreprises d'être compétitives.

Par exemple, nous bénéficions, à l'échelle de l'Amérique du Nord, d'une position géographique enviable dont nous pouvons tirer profit. Le port de Montréal, réputé pour être une plaque tournante de l'intermodalité, est aussi la porte d'entrée sur un marché de 100 millions de consommateurs, dans un rayon de 1 000 km. C'est un atout de taille qui, appuyé par un réseau de transport efficace, se matérialise en retombées économiques considérables.

Il suffit d'ailleurs de se référer aux chiffres pour bien mesurer l'importance stratégique des transports dans notre économie. Cette industrie est à l'origine de plus de 4 % de notre PIB et elle génère près d'un emploi sur 10 au Québec. En outre, nos réseaux de transport servent de lieux de passage pour nos échanges commerciaux, qui ont atteint près de 132 milliards de dollars en 2002, dont plus de 83 milliards de dollars avec les États-Unis, notre principal partenaire commercial. La proximité de ce marché fait en sorte que 65 % des produits que nous fabriquons et que nous exportons vers les États-Unis transitent par camions en utilisant nos grands axes routiers. Il ne faut pas oublier également que les dépenses dans nos infrastructures routières ont un impact direct très important sur la création d'emplois. Il s'agit d'une industrie très impliquée également au plan régional. Il s'agit donc d'investissements dont le caractère structurant doit être apprécié à sa juste valeur.

Par conséquent, nous devons maintenir un niveau d'investissement important sur notre réseau routier pour nous assurer qu'il demeure efficace. C'est précisément ce que nous avons fait il y a quelques semaines, en annonçant un investissement de 930 millions de dollars pour la conservation et l'amélioration du réseau routier québécois. Il s'agit d'un montant égal à celui que nous avions consacré en 2003-2004 et d'une somme nettement supérieure à la moyenne enregistrée entre 1994 et 2002, qui s'établissait à 692 millions de dollars. Je rappelle enfin que, si l'on ajoute à ce montant la contribution du gouvernement fédéral et des partenaires municipaux, on arrive alors à un niveau d'investissement supérieur à 1 milliard

de dollars. Cela démontre sans contredire l'importance accordée au transport par notre gouvernement.

Je le redis, il y a dans cette programmation des initiatives de développement qui sont de nature stratégique. Nous ne pouvons, de toute évidence, répondre à toutes les demandes de nouvelles initiatives. Voilà pourquoi des choix stratégiques ont été effectués.

Tel que je l'ai mentionné lors de l'annonce de la programmation des travaux routiers, nous avons des défis à rencontrer. Le plus grand consiste sans aucun doute à rattraper le retard accumulé au fil des ans. Notre réseau routier est en effet un actif important de notre patrimoine collectif. Il a toutefois atteint un âge qui le rend plus fragile et il nécessite des investissements importants pour être remis en bon état. Nous devons cependant composer avec un niveau d'endettement élevé et un cadre fiscal lui aussi assez contraignant.

Tel que je l'ai mentionné, notre objectif est de pouvoir nous comparer à nos voisins d'ici une période de 10 ans. Pour ce faire, nous devons être rigoureux, bien établir nos priorités, être imaginatifs dans nos solutions et surtout ouverts d'esprit, car, dans ce contexte, nous n'avons plus le choix, nous devons changer nos façons de faire. La solution passe inévitablement par la modernisation de l'État. Cela doit faire consensus tant chez les partenaires du gouvernement que dans la population, car nous sommes à la croisée des chemins: coincés entre un déséquilibre démographique qui va en s'aggravant et des finances publiques qui ne nous laissent que très peu de marge de manoeuvre.

En transport comme dans les autres sphères d'activité qui sont supportées par les fonds publics, nous devons recentrer l'État sur ses missions essentielles. Pour le ministère des Transports, cela signifie, notamment, d'accorder la priorité à la conservation des actifs et à la sécurité des usagers de la route. Nous devons aussi remettre en question certains services qui peuvent être offerts de manière plus efficace et à meilleur coût par d'autres que nous. À cet égard, nous avons aussi participé au vaste exercice de révision des programmes entrepris l'an dernier par le Conseil du trésor. Nous en sommes arrivés à la conclusion que des changements étaient nécessaires. Depuis la semaine dernière, vous les connaissez, puisqu'ils ont été confirmés par ma collègue présidente du Conseil du trésor dans son énoncé sur la modernisation de l'État.

Dans la même veine, nous devons reconnaître que l'État n'a plus la capacité nécessaire à la réalisation de grands travaux. Il nous faut chercher de nouvelles formules de financement, telle la possibilité de partenariats public-privé. Encore là, la démarche rendue publique par ma collègue la présidente du Conseil du trésor a permis d'identifier quelques projets en transport, qui seront réalisés en recourant à ce type de partenariat. Il s'agit, par exemple, notamment, du parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion; du parachèvement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 40; et du nouveau réseau de parcs routiers. Nous nous gardons aussi le loisir d'évaluer la pertinence d'ajouter d'autres projets routiers et autoroutiers à cette liste.

Ce type d'entente est souvent confondu à tort avec la privatisation. Pourtant, il n'en est rien. Les partenariats public-privé apportent à l'État la possibilité

de partager les risques et les coûts associés à des projets d'envergure tout en conservant la propriété de l'infrastructure.

Au Québec, nous avons choisi de faire nos premières armes dans ce type de projet avec la réalisation d'un tronçon de la future autoroute 30 au sud de Montréal. J'aurai d'ailleurs l'occasion sous peu de faire le bilan de notre action des derniers mois dans ce dossier et d'en faire connaître les prochaines étapes. Je tiens également à souligner que ce type de projet se réalisera dans un climat de bonne entente avec les autres paliers de gouvernement, alors que le financement de certains projets importants est assumé à parts égales. Je rappelle enfin que le tout sera fait dans le respect des employés.

Quant au transport en commun, il occupe aussi une place importante dans les priorités que nous avons émises. À titre d'exemple, avec nos partenaires fédéraux, l'Agence métropolitaine de transports et la Société de transports de Montréal, nous avons annoncé un investissement global de 311 millions de dollars pour la réalisation de la première phase du programme Réno-Systèmes, qui permettra de doter le métro de Montréal d'équipements fixes plus performants et compatibles avec l'importance de ce service public dans la vie des Montréalaises et des Montréalais. Je rappelle que la contribution du ministère des Transports à ce projet est de près de 130 millions.

D'ailleurs, en matière de transport en commun, je vous rappelle que nous consacrons déjà, en 2003-2004, plus de 360 millions de dollars par année aux différents modes de transport collectif. Cette année, nous pourrions compter sur près de 20 millions supplémentaire. Il s'agit d'une bonne nouvelle. À cet égard, nous faisons partie des provinces qui contribuent le plus à ce secteur.

Toujours en transport en commun, le ministère formulera sous peu des propositions concrètes en vue du renouvellement du cadre financier du transport en commun pour l'ensemble des sociétés et organismes de transport en commun. Un document de consultation contenant la position gouvernementale en matière de financement en commun sera déposé au cours des prochains mois. Des consultations auront éventuellement lieu auprès des principaux intervenants concernés par la proposition gouvernementale. L'objectif visé est de mettre en place un nouveau cadre pour l'année 2005.

De plus, au cours des 10 prochaines années, il nous faudra investir 3,8 milliards de dollars seulement au chapitre des immobilisations pour développer et moderniser le métro et les trains de banlieue, remplacer les autobus et maintenir les équipements des sociétés de transport en bon état. Ces investissements sont incontournables, puisqu'ils sont en cours de réalisation ou essentiels au maintien des services existants. Pour l'amélioration et le développement des services, les investissements additionnels pourraient s'établir entre plusieurs centaines de millions et 2 milliards de dollars. Voilà un autre défi d'envergure pour le gouvernement et ses partenaires.

Enfin, je tiens aussi à parler de notre défi constant d'améliorer la sécurité routière. En cette matière, nous continuons sans relâche notre travail de sensibilisation. Nous misons sur la prévention pour améliorer le bilan routier qui, déjà en 2003, s'est avéré extrêmement encourageant. De concert avec la Société de

l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et l'ensemble de nos partenaires, nous allons marteler notre message de sécurité routière sur toutes les tribunes. Il reste que la sécurité routière est un enjeu de société auquel nous devons nous consacrer entièrement et auquel chaque citoyen est appelé à contribuer. C'est l'affaire de tous les usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou même piétons.

Pour clore ce premier volet de mon intervention, je tiens à vous dire que, dans les prochains mois, nous serons conviés à poser les premiers jalons d'un changement de culture qui ne saura qu'être bénéfique pour l'avenir du Québec. Il est vrai que nous ferons face à de grands défis, mais nous allons les aborder avec confiance, fermeté, prudence, et cohérence.

Sur ce, je cède maintenant la parole à ma collègue Mme Julie Boulet et je me permettrai de revenir afin de conclure.

● (9 h 50) ●

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

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Mmes, MM. membres de la commission. Durant la dernière année, nous avons attentivement défini l'ampleur des défis qui sont ceux du Québec et nous les avons situés dans le contexte de la modernisation de l'État. Parmi les secteurs qui nous ont rendu la tâche difficile, il faut souligner l'état actuel des finances publiques, une situation qui, particulièrement dans le secteur des transports, limite grandement notre capacité d'action.

Qu'il suffise de rappeler que, par le passé, le Québec a financé à long terme ses travaux routiers en imputant tous les intérêts au ministère des Transports. Ce type de gestion se traduit aujourd'hui par le fait que 600 millions de dollars, sur le budget global de 1,6 milliard de dollars du ministère des Transports, prennent le chemin du service de la dette du Fonds routier chaque année. C'est sans compter les quelque 190 millions de dollars qui s'ajoutent pour le service de la dette du transport en commun. Nous devons donc composer avec cette situation délicate. Mais cela n'affecte en rien notre volonté et notre détermination à poser des gestes qui vont permettre à l'industrie des transports d'accomplir sa mission de soutien au développement socioéconomique de l'ensemble des régions du Québec.

Les investissements que nous réaliserons cette année sur le réseau routier reflètent d'ailleurs la priorité que nous accordons aux régions. Lors du dévoilement de la programmation 2004-2005, nous avons confirmé des projets d'envergure qui amélioreront notre réseau de transport aux quatre coins du Québec. Cette programmation s'inscrit aussi dans la lignée des grandes orientations et priorités que nous avons définies. Je fais référence ici à la sécurité des usagers de la route, du réseau et des travailleurs oeuvrant sur les chantiers; à la préservation de nos acquis en matière d'infrastructure routière; et enfin à la contribution du réseau routier au développement économique du Québec et de ses régions.

Les quelque 930 millions de dollars que nous investirons seront répartis dans quatre grands secteurs d'intervention, soit: 245,4 millions de dollars pour la

conservation des chaussées — il s'agit ici de projets tels l'investissement de 26 millions de dollars sur l'autoroute 20, consacrés à des travaux d'asphaltage; 197,5 millions de dollars pour la conservation des structures — dans ce type de projet, on peut classer l'investissement de 30 millions de dollars prévus jusqu'en 2006 pour l'ajout de voies et la réfection des ponts de l'autoroute 20 enjambant la rivière Chaudière à Lévis; 260,7 millions de dollars pour l'amélioration du réseau routier — comme, par exemple, les 9 millions de dollars qui seront consacrés à l'amélioration de l'autoroute 55; enfin, 226,3 millions de dollars pour le développement du réseau routier — à ce chapitre, nous investirons notamment 6,4 millions de dollars pour la phase I de la construction de la voie de contournement est de Rivière-du-Loup ainsi que 12 millions de dollars sur deux ans afin de réaliser des travaux de prolongement de l'autoroute 73 au sud de Saint-Joseph-de-Beauce.

À titre de ministre régionale, je suis fière de nos engagements, qui témoignent de notre foi dans l'essor des régions. Le fait est que tous ces investissements entraîneront des retombées majeures pour les régions ciblées. Dans certains cas, ils permettront d'améliorer la sécurité des usagers de la route et des résidents du secteur, sans compter l'impact économique, car les investissements sur le réseau routier créeront des milliers d'emplois en plus d'amener une meilleure circulation des personnes et des marchandises. Je tiens également à mentionner que nous avons investi environ 105 millions de dollars dans la voirie locale. Cette somme se traduira également par des gains importants au chapitre de l'activité économique régionale et de la création d'emploi.

Pour ce qui est de la Route verte, l'engagement que nous avons pris de poursuivre le développement de la Route verte procurera aux régions un autre levier économique: celui de tirer profit du cyclotourisme. Ainsi, nous investissons 2,5 millions de dollars dans le Programme d'aide au développement de la Route verte. Nous y ajoutons 1 million de dollars pour le Programme d'aide à l'entretien de la Route verte, ce qui permettra de soutenir financièrement les municipalités afin d'assurer la pérennité de l'itinéraire et sa gratuité d'accès pour l'ensemble des cyclistes. Nous compléterons notre participation par un autre investissement de près de 5 millions de dollars pour réaliser 120 km de voie cyclable sur les routes entretenues par le ministère des Transports.

Pour les secteurs aérien, ferroviaire et maritime, notre volonté de développer l'industrie des transports au Québec passe nécessairement par le renforcement des secteurs aérien, ferroviaire et maritime. À cet égard, nous misons sur la collaboration, à travers des instances comme le forum de concertation sur le transport maritime, pour rassembler nos partenaires et faire front commun sur la façon de relever les défis auxquels nous faisons face.

À l'heure du développement durable, nous devons aussi miser sur l'intermodalité, en faisant appel à la convergence des forces de tous ces secteurs de notre industrie des transports. Nous y arriverons par un travail de concertation avec nos partenaires publics et privés. C'est ainsi, entre autres, que nous pourrions le mieux exploiter l'immense potentiel de l'un de nos plus grands atouts, le fleuve Saint-Laurent.

D'ailleurs, durant la dernière année, nous avons annoncé la création d'une chaire de transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski. Cette chaire permettra d'appuyer le développement de notre industrie sur des recherches scientifiques spécifiques. Elle ouvrira la porte à des découvertes qui approfondiront notre connaissance du secteur maritime et nous aideront à développer le plein potentiel de ce secteur clé de l'économie québécoise.

En somme, avec l'appui de nos partenaires et celui de la population québécoise, nous allons consacrer nos énergies, durant la prochaine année, à renforcer l'industrie des transports au Québec. C'est un défi enlevé, auquel nous allons nous attaquer avec passion pour le mieux-être de nos entreprises et de nos concitoyens.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Alors, M. le Président, si vous voulez, quelques minutes pour conclure brièvement. Le Québec s'apprête à écrire une nouvelle page de son histoire. Au cours des prochains mois, nous allons montrer notre capacité à relever des défis, à saisir des opportunités et à transformer des projets en succès. Nous allons poser les jalons d'un gouvernement résolument moderne mais aussi résolument ressemblant à ce que nous sommes. Nous allons le faire parce que le statu quo est la plus grande menace qui guette nos acquis. Refuser d'évoluer correspondrait à attendre de perdre tout le patrimoine routier, maritime, aérien et ferroviaire que les Québécois ont bâti patiemment pendant des décennies, et ça, jamais nous ne le permettrons.

C'est pourquoi, en terminant, je demande la collaboration des membres de cette commission afin que les crédits du ministère des Transports pour l'exercice financier 2004-2005 soient étudiés et adoptés. À ce sujet, Mme Boulet et moi demeurons disponibles maintenant pour répondre à vos questions. Je vous remercie, M. le Président.

Et, si vous le permettez et les membres de la commission le permettent, nous pourrions déposer, comme nous l'avons fait l'an dernier, un document qui reprend, dans le fond, de façon plus synthétique, là: le plan de gestion des dépenses pour le ministère; la Commission des transports; un sommaire exécutif du budget; la répartition des crédits par programme pour les exercices financiers 2003-2004 et 2004-2005; une description des programmes ministériels; et des explications sur les écarts budgétaires par programmes, éléments de programmes et supercatégories de dépenses. Ça peut faciliter la consultation. Alors...

Document déposé

Le Président (M. Brodeur): Je comprends qu'il y a consentement? Oui, il y a consentement pour le dépôt du document.

M. Marcoux: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Donc, après cette intervention des ministres, M. le député de Drummond, la parole est à vous pour les 20 prochaines minutes, si vous le désirez.

M. Normand Jutras

M. Jutras: Oui, je le désire. Alors, M. le Président, je salue, mes collègues aussi du parti ministériel, mon collègue de l'ADQ, Mme, M. les ministres, les représentants du ministère des Transports et aussi, là, tous ceux des... les représentants et représentantes, là, des différents organismes qui relèvent du ministre des Transports. Alors, à tous ces gens je souhaite la bienvenue à cette étude des crédits du ministère des Transports. Je voudrais aussi, d'abord, présenter les personnes qui m'accompagnent, alors deux chercheurs, deux conseillers politiques: alors, Éric Gamache, à ma droite, et André Picard, à ma gauche.

Alors, le ministre disait, bon, qu'il en appelait à notre collaboration, M. le Président, pour l'étude des crédits. Alors, ce que je lui dis, c'est qu'effectivement il peut compter sur ma collaboration dans le cadre de cette étude des crédits, parce que effectivement c'est un exercice important que nous commençons ce matin. Nous avons 15 heures d'étude des crédits. J'étais content que nous ayons autant d'heures cette année parce que effectivement, et le ministre l'a illustré dans ses propos, c'est important, le secteur des transports, c'est un axe de notre développement économique qui est majeur, il y a des décisions d'envergure qui se prennent là. Alors, je pense que 15 heures, c'est amplement justifié. Alors, dans ce sens-là, j'assure donc les ministres de mon entière collaboration.

● (10 heures)

Cet exercice-là, il est d'autant plus important quand on parle de l'étude des crédits, c'est que ça fait partie de notre rôle d'élus, ça fait partie de notre rôle de parlementaires de rendre des comptes à nos commettants, de rendre des comptes à la population et de voir comment, par exemple, au ministère des Transports, on s'engage pour la prochaine année, quelles seront les orientations qui sont prises par les ministres et qu'est-ce que les Québécois et les Québécoises peuvent s'attendre à vivre au cours de la prochaine année, mais aussi au cours des prochaines années, parce que souvent les orientations sont annoncées pour quelques années.

Cependant, ce qu'il faut dire, c'est que, d'entrée de jeu, nous faisons cette étude de crédits dans un contexte qui est quelque peu déplorable en ce sens que les Québécois sont présentement inquiets de ce qui se passe au Québec, ils sont inquiets et ils sont déçus depuis, entre autres, l'arrivée du gouvernement libéral au pouvoir. En fait, ce que les Québécois et les Québécoises disent, c'est qu'ils ont été induits en erreur. Et je pense qu'il y a un slogan qui résume bien ce que pensent les Québécois présentement, c'est que ce qu'ils disent, c'est: On n'a pas voté pour ça. Nous n'avons pas voté pour ça. Et je le dis par rapport à toutes les politiques du gouvernement libéral, et je le dis aussi par rapport, là, à ce qui se passe dans le domaine des transports.

Et je donne quelques exemples de façon générale, et j'en viendrai plus particulièrement, par la suite, au domaine des Transports. Vous vous rappellerez, M. le Président, que, lors de la dernière campagne électorale, on nous a martelé deux éléments, durant toute la campagne électorale et même avant la campagne électorale. On nous a parlé de réduction des impôts: on avait parlé, même, de... on le chiffrait, on chiffrait cette

réduction, on parlait d'une réduction de l'ordre de 5 milliards de dollars à raison de 1 milliard par année. On parlait d'investissements en santé: on disait que c'était, et je reprends l'expression du premier ministre actuel, que ça allait être la première priorité et qu'on allait y investir beaucoup d'argent, on parlait d'un montant de 2 milliards de dollars.

Et c'est quoi, la réalité? Et ça, c'étaient les deux engagements majeurs du Parti libéral lors de la dernière campagne électorale. Bien, ce qu'on a vécu, c'est qu'on a vécu non pas une réduction des impôts, mais plutôt une augmentation des allocations familiales. Et on a le ministre des Finances du gouvernement du Québec qui dit, lui, qu'une augmentation des allocations familiales, c'est une réduction des impôts. Faut le faire, là! C'est le ministre des Finances du Québec qui déclare ça. Et, alors qu'il était questionné par la suite, suite à son budget en Chambre, et qu'on lui disait: Est-ce que vous prétendez encore que vous avez réduit les impôts?, il disait: Oui, je prétends encore que j'ai réduit les impôts. Et, au niveau de la santé, alors que le Parti libéral nous avait annoncé des investissements de l'ordre de 2 milliards, bien en fait on s'est retrouvés avec un investissement qui est plutôt, M. le Président, de l'ordre de 930 millions.

Alors, en fait, les Québécois se retrouvent avec un gouvernement, disent-ils, qui ne les écoute pas, qui ne les consulte pas aussi. Il faut dire que là, présentement, il semblerait que, sur les banquettes libérales, on a découvert les vertus de la consultation. Mais personne n'est dupe de cet engouement soudain des libéraux pour la consultation, parce que, en fait, plus souvent qu'autrement, on s'en va vers des consultations bidons, ou des consultations pour gagner du temps, ou des consultations pour faire perdre le temps des gens. Puis en fait on voit aussi qu'on a affaire à un gouvernement qui fait preuve d'improvisation, et ça, je dirai, de façon quotidienne.

Alors donc, des engagements, d'une part, qui ont été pris mais qui n'ont pas été respectés, puis, par ailleurs, d'autres engagements qui ont été pris et là eux sont en voie de réalisation. Et, alors que les engagements qui ne sont pas réalisés, ce seraient eux, ce sont ces engagements-là qui devraient être réalisés, bien eux ne le sont pas, puis par ailleurs ceux qui sont en voie de réalisation, c'est plutôt ces engagements-là qui auraient dû être mis de côté. Puis je prends juste deux exemples, M. le Président.

Le cas des fusions et défusions, avec le problème qu'on vit présentement. S'il y a un engagement auquel le Parti libéral, le gouvernement libéral aurait dû renoncer, c'est bien celui-là, plutôt que la confusion dans laquelle présentement règne le Québec, là, quant à l'avenir des futures villes. Alors que l'avenir est aux grandes villes, bien on a un gouvernement qui présentement... Et je cite le ministre, le ministre vient de le dire, le ministre en titre vient de le dire, qu'il faut avancer, sinon on recule. Bien, effectivement, dans le cas des villes fusionnées, on n'avance pas, on recule, plutôt.

Et je prends un autre engagement qui est supposément en voie de réalisation, mais je suis moins certain, M. le Président, c'est celui du «no fault». Alors, depuis la démission de Marc Bellemare, là, peut-être

qu'effectivement, là, le gouvernement libéral va revenir à la raison et va réaliser que cet engagement-là ne tient pas la route. Mais, en tout cas, je comprends que, pour le moment, le ministre, pour sauver la face, est quand même obligé de continuer. Parce que ça avait trop l'air d'être l'engagement d'un seul homme, n'est-ce pas? Mais on s'en va encore là vers une consultation cet été, et c'est une consultation où on a déjà les réponses aux questions que le ministre veut poser. Mais on va quand même aller poser les questions à ces gens-là.

Et maintenant, quand on regarde ça, non seulement les engagements pris ne sont pas réalisés ou ceux qui ont été pris puis qui ne devraient pas être réalisés sont en voie de réalisation, mais on a un gouvernement qui n'est même pas capable de faire face à la réalité des choses, et qui n'est même plus capable d'appeler un chat un chat, et qui n'est même plus capable d'appeler un chien un chien.

Et je vous donnais l'exemple tantôt du ministre des Finances, quand il parle de réduction des impôts et puis qu'il confond ça avec des allocations familiales. Et je vous parle de la ministre des Relations avec les citoyens, qui nous disait, il n'y a pas longtemps, que son budget de francisation des immigrants passe de 45 millions à 35 millions, puis elle dit que c'est une bonne nouvelle, puis elle va être capable de faire plus avec ça. Sauf que là elle vient de nous annoncer qu'elle va mettre plus d'argent. Je pense au ministre de la Santé, qui devait avoir 2 milliards pour la santé, qui a eu 930 millions, puis il sort publiquement puis il dit que c'est une bonne nouvelle. Et je pense au premier ministre, qui se fait dire qu'il n'aura pas d'argent de plus pour la santé par le gouvernement fédéral puis il dit: Ce n'est pas grave, c'est une bonne nouvelle. Alors, moi, je dis: C'est quoi, là? Est-ce que c'est important, d'avoir de l'argent de plus pour la santé ou ce n'est pas important?

Par ailleurs, par ailleurs, M. le Président, le ministre des Transports, je le salue. Lui, quand il a fait son annonce d'investissements routiers, comparativement à ses collègues qui ont moins d'argent puis qui disent que c'est une bonne nouvelle, bien, lui, au moins, le ministre des Transports, a été capable de reconnaître, 930 millions, il a été capable de reconnaître qu'effectivement ce n'était pas assez. Alors, moi, je m'attendrais à un discours aussi réaliste que le ministre des Transports de la part de ses collègues. Mais au moins je salue cette intervention-là du ministre des Transports, qui nous disait qu'effectivement 930 millions ce n'est pas suffisant dans le contexte actuel des choses.

Et là évidemment vous pourriez dire, M. le Président: Oui, mais c'est la critique de l'opposition et il joue son rôle d'opposition. Mais en fait ce sont les Québécois qui, de façon majoritaire, pensent ça. Puis je veux vous référer, M. le Président, au *Journal de Montréal* du 14 avril dernier, où il y avait un bulletin qui était fait, là, sur la performance du gouvernement libéral depuis qu'ils sont en poste, puis on parlait, M. le Président — je vous montre ici la découpe de journal — d'un bulletin dévastateur. Alors, effectivement, mais la nouvelle la plus triste là-dedans, M. le Président, c'est qu'on donne les différentes notes, mais la note la plus faible, c'est en transports: c'est E. Alors, on se retrouve avec des notes, à l'Emploi, de D; en Finances, de D; lutte à la pauvreté, D. Plus souvent qu'autrement,

là, disons qu'ils n'ont pas des bons résultats, il faut le dire, c'est plutôt aux alentours de B, B moins, C et D. Mais, en transports, c'est triste, c'est E. Puis ce n'est pas E pour «excellent», c'est E pour «échec», là, il faut en convenir. Puis on a deux ministres en place, M. le Président, alors ça veut donc dire qu'on a un double échec.

Pourquoi un double échec? Parce que les intervenants que je rencontre dans le milieu des transports, sur le terrain, ce qu'ils me disent, ils résument la performance des ministres des Transports depuis un an: ce que les gens disent de façon générale, c'est qu'il y a un an de perdu. Ça fait un an que le gouvernement libéral est en place et il y a un an de perdu, à date, un an, somme toute, où rien ne s'est fait. Et le ministre nous disait tantôt, dans ses remarques préliminaires, qu'il va nous dire ce qui s'est fait. Je pense, entre autres, à la 30. J'ai hâte de l'entendre, parce que les gens se disent: Mais qu'est-ce qui se fait? Est-ce qu'il y a quelque chose qui cogite? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui cogite au ministère des Transports? Et est-ce qu'on va nous annoncer prochainement certaines nouvelles?

● (10 h 10) ●

Alors donc, l'annonce des investissements routiers, on nous a parlé d'un 930 millions. Le ministre, heureusement, par contre, a reconnu que c'était insuffisant. Et je voudrais rappeler au ministre le plan de réhabilitation qui avait été mis de l'avant par le gouvernement précédent et qui parlait d'investissements de 12 milliards sur une période de 10 ans; et déjà le ministre a sabré dans ce programme-là. Pourtant, c'était un programme d'importance. Il le reconnaît lui-même, là, que les montants d'argent qu'il met ne sont pas suffisants.

Notre réseau se dégrade. Il faut que le ministre reconnaisse lui-même qu'avec 930 millions qu'il met cette année, il ne maintient pas notre réseau, notre réseau continue de se dégrader. Alors, j'ai hâte d'entendre le ministre sur le plan de réhabilitation de notre réseau routier pour une période de 10 ans. Comment entend-il rattraper le retard que nous avons? Puis je le reconnais qu'il y a un retard, qui n'est pas uniquement imputable au gouvernement précédent, qui est même imputable du temps que les libéraux étaient là, de 1985 à 1994. Sauf que, nous, il avait fallu qu'on répare, M. le Président, le gâchis libéral des finances publiques, le déficit record, 6 milliards de dollars, etc. Alors, c'est avec ça qu'on a été pris, là, nous autres.

Mais il demeure qu'on a un sérieux problème, là. Le transport en commun, M. le Président, je ne sais pas si le ministre pense que les gens sont contents de ce qui se passe dans le transport en commun. Les gens sont déçus. Il y a un déficit de 90 millions, là, il manque 90 millions minimum dans le transport en commun. Puis le ministre nous dit: Bien, j'ai mis plus d'argent cette année. Bien, les gens du transport en commun, ils ne pensent pas ça. Il va falloir que vous leur disiez, M. le ministre, là, parce que les gens du transport en commun ne pensent pas que vous avez mis plus d'argent, si ce n'est peut-être uniquement les coûts de système. Mais, en tout cas, on pourra voir, là, où vous mettez plus d'argent effectivement.

Et, là où les gens du transport en commun se sentent floués, c'est que, lorsque j'ai interrogé la ministre

déléguée en Chambre pour savoir qu'est-ce qui allait arriver concernant le transport en commun puis le déficit de 90 millions de dollars, elle me disait: On va s'asseoir, on va trouver des solutions. Sauf que ça fait un an de ça, puis il n'y en a pas encore, de solutions. Et on s'en va là aussi, M. le Président, à une consultation, prochainement, alors que... Mais consulter sur quoi? On le sait, c'est quoi, le problème, puis il y a des solutions qui ont été mises de l'avant. Sauf que le gouvernement qui est en place, malheureusement, là aussi n'est pas capable de prendre de décision.

Transport ferroviaire, M. le Président, là aussi les gens ont été somme toute floués, se sont retrouvés... sans avertissement, du jour au lendemain, en écoutant le budget du ministre des Finances: un crédit d'impôt qui leur avait été consenti pour corriger une iniquité et non pas une aide à l'entreprise, comme le ministre des Transports... comme le ministre des Finances le dit dans son budget. Ce n'était pas une aide à l'entreprise, ça, ce crédit d'impôt là, c'était pour corriger une iniquité fiscale. Bien, ces gens-là, du jour au lendemain, apprennent qu'ils ne l'ont plus, le crédit d'impôt. Et, alors que, là aussi, l'industrie ferroviaire, c'est important dans notre système de transport au Québec, bien ces gens-là ont été mis de côté.

J'ai hâte d'entendre aussi le ministre concernant l'argent qui est supposé venir du fédéral. J'ai l'impression qu'il se passe là la même chose qui se passe dans la santé. Le premier ministre s'est fait dire... Il va à une conférence fédérale-provinciale, à la veille du budget, puis il se fait dire: Non, vous n'aurez pas plus d'argent pour la santé. Puis, par la suite, le budget fédéral est présenté puis il y a des surplus importants. Mais il n'a rien eu pour la santé, pour les Québécois, puis le premier ministre du Québec, lui, il accepte ça.

On a adopté récemment une résolution unanime de l'Assemblée nationale condamnant le déséquilibre fiscal puis demandant au gouvernement fédéral de le corriger; on se fait répondre par Paul Martin: Bien, augmentez les impôts. C'est le gouvernement libéral, là, qui se fait répondre ça. Puis Paul Martin, cette même journée là, était dans la ville de Québec puis, la journée même, il disait non, il n'était même pas capable de reconnaître le déséquilibre fiscal. La semaine dernière, à l'Assemblée nationale, encore là de consentement avec les libéraux, de façon unanime, on demande que les fonds de la TPS nous soient versés; encore là, Paul Martin, à la même tribune, là, à la même tribune que le premier ministre du Québec, il répond non. Puis ça reste comme ça, tu sais?

Alors, quel pouvoir, quel pouvoir de négociation, M. le Président, le gouvernement libéral a-t-il, par rapport au gouvernement fédéral? Il n'a aucun pouvoir de négociation. Et c'est pour ça que je suis inquiet de la défense des intérêts des Québécois, avec le gouvernement libéral en place, parce que le gouvernement libéral en place n'est pas capable de dire au gouvernement fédéral: Vous allez régler certains problèmes que nous avons, sinon... Pourquoi, par exemple, le premier ministre du Québec, dans le contexte actuel, ne dit-il pas à Paul Martin, alors qu'il sait qu'il est en difficulté: Tu vas régler certains problèmes avant la campagne électorale, sinon on va travailler contre toi? Mais non, il se fait dire non au jour le jour, puis ils vont quand même travailler pour eux-mêmes, puis ils vont être quand même sur les mêmes tribunes, M. le Président. Puis là, comme par hasard, on

espère, on espère qu'après la prochaine campagne électorale, là, les goussets du fédéral vont s'ouvrir. C'est avant, M. le Président, qu'il faut mettre de la pression, et le gouvernement libéral en place n'est pas capable de la mettre, cette pression-là. Alors, moi, je n'ai donc pas confiance.

Puis, quand on regarde ce qui s'est passé en transport vendredi dernier, si ce n'est pas, ça, le comble du ridicule, je me demande ce que c'est. On s'en va au Saguenay annoncer une nouvelle, la même nouvelle qu'il y a deux ans. La ministre déléguée, il y a quelques mois, nous parlait d'une augmentation des coûts concernant la 175, disant que c'était rendu à 700 millions; on s'en va signer une entente à 530 millions. Si le gouvernement libéral savait négocier, M. le Président, ce qu'il aurait fait, il aurait dit à Paul Martin: Les coûts, là, pour la 175, ils sont rendus à 700 millions, on va signer l'entente si on partage ça 50-50. Mais non, on signe l'entente à 530 millions et, par la suite, on verra. Alors, on verra quoi, par exemple? Ça n'annonce pas le printemps, ça n'annonce pas le printemps, M. le Président.

L'autre élément aussi que je veux souligner, en terminant, c'est... Et c'est ça qui se dit sur le terrain, à propos de ce qui se passe au ministère des Transports, les gens disent: Nous ne savons pas ce qui se passe, ça se passe en vase clos, ça se passe dans une bulle. La 30, les gens de ce coin-là ne savent pas ce qui arrive avec ça. La rue Notre-Dame, à Montréal, les gens ne savent pas ce qui arrive avec ça. Même la façon de présenter les chiffres, cette année, à l'opposition, quand on compare avec les autres années, les autres années du temps du gouvernement du Parti québécois, c'était beaucoup plus clair: on savait ce qui s'était fait les années précédentes, on savait ce qui allait se faire les années d'après. Mais là cette année, quand on regarde ça, c'est beaucoup plus obscur.

Puis j'ai hâte d'entendre le ministre, qu'il nous dise, qu'il nous dise pourquoi ils ont procédé de cette façon-là, quand on pense que les gens de la coalition pour la 30, M. le Président, sont obligés de passer par la Commission d'accès à l'information pour avoir des renseignements à savoir à combien en est rendu le coût pour la 30. Et ça aussi, c'est un engagement, à mon avis, M. le Président, que le gouvernement libéral devrait mettre au rancart. Mais non, M. le Président, on continue. Et là on va en parler, de dépassement de coûts, là, dans le cadre de la présente commission parlementaire, mais ça, là, ça va être astronomique, comme dépassement de coûts, M. le Président. On est déjà rendu, minimum, au double de ce qui était prévu, et je suis prêt, M. le Président, à gager ma chemise que ça va être beaucoup plus que ça.

Alors, en tout cas, on va tenter, M. le Président, au cours de la présente commission, d'en savoir un peu plus, de pouvoir renseigner davantage les Québécois puis de savoir vers quoi s'enlignait le gouvernement libéral, vers quoi s'enlignait le ministère des Transports. Mais, malheureusement, l'année qui est derrière nous, là, ça n'augure pas bien pour l'avenir. Mais espérons que la présente commission va renverser ça. Je l'espère.

Discussion générale

Le Président (M. Brodeur): Je vous remercie, M. le député de Drummond. Donc, je rappelle aux membres

de cette commission et ainsi qu'aux participants à la commission que nous avons convenu déjà que c'était une discussion d'ordre général. Donc, après les remarques préliminaires, nous allons commencer le premier bloc de questions de 20 minutes. Donc, la parole est pour... On débute avec le critique de l'opposition en matière de transports. M. le député de Drummond.

Investissements dans le réseau routier

M. Jutras: Alors, M. le Président, je voudrais effectivement que l'on commence, là, par les chiffres comme tels et qu'on aille effectivement, là, à l'annonce des investissements routiers et ce qui est devant de nous pour la présente année.

Le ministre des Transports nous a annoncé, avec la ministre déléguée, des investissements de l'ordre de 930 millions pour l'année qui est devant nous. Alors, à peu près tout le monde a convenu que ce n'était pas suffisant. Le ministre lui-même, même des représentants de... le représentant de l'Association des constructeurs de routes disaient que c'est plutôt 2 milliards qu'il faudrait, par année. Nous, on avait convenu, à notre époque, de 1,2 à 1,4 milliard par année. Bon. Le gouvernement en place réduit ça de 25 % et y va de 930 millions.

● (10 h 20) ●

Quand on regarde les chiffres, M. le Président, ce que j'aimerais savoir, là, du ministre... Au niveau de la conservation des chaussées, entre autres, on s'aperçoit que le montant est réduit, cette année: la conservation des chaussées, l'année dernière, c'était de l'ordre de 268 millions, et ça passe à 245 millions. Alors, c'est donc, M. le Président, une baisse, une diminution de 23 millions de dollars. Par contre... Évidemment, je vois tout de suite la réponse de la ministre déléguée, elle va me dire: Oui, mais, par contre, au niveau de la conservation des structures, on met plus d'argent, ça passe de 170 millions à 197 millions. On discutera après de l'amélioration du réseau routier, mais je vais vous dire, moi, au niveau de la conservation des chaussées, que je suis très inquiet.

Réfection de l'autoroute 20

La ministre, dans ses remarques préliminaires, a parlé, là, de la conservation des chaussées, a parlé de la 20. Mais, moi, la 20, je la fais très souvent, M. le Président, là, je la fais au moins deux fois par semaine, de Drummondville à Québec et de Québec à Drummondville, et je vais vous dire que la conservation des chaussées, elle est inquiétante, du côté de la 20. Je ne sais pas si c'est parce que les deux ministres font plus la 40, mais je les invite à faire la 20 et vous allez voir que c'est très inquiétant. Moi, quand je sors de Drummondville en direction de Québec, il y a des ornières sur la route 20, M. le Président, ça en est dangereuse. Il faut tenir son volant à deux mains tellement les ornières sont profondes. Et, quand je sors de Drummondville pour prendre la direction de Montréal, il y a des trous, il y a des crevasses, il y a des ornières, ça en est dangereux, M. le Président. Alors, je ne comprends pas comment il se fait que ça ne fasse pas partie de la programmation de cette année.

Mais, M. le Président, je ne parlerai pas juste de Drummond. Hier, là, je portais attention, en m'en venant à Québec, je portais attention à la 20, là, à la chaussée,

dans quel état elle était. Dans le comté de Richmond, à certains endroits, on retrouve la même chose; dans le comté d'Arthabaska, on retrouve la même chose; et, dans le comté de Lotbinière également, M. le Président, on retrouve également la même chose. Parce que là je me disais: Est-ce que c'est parce que Drummond est un comté péquiste, que... Bien, justement, vous me faites signe que non, puis, moi aussi, je me disais: Ce n'est pas possible que ce soit ça. Et effectivement je me rends compte que c'est la même chose dans Arthabaska, qui est un comté libéral; c'est la même chose dans Richmond, qui est un comté libéral; et dans Lotbinière, bien, qui est un comté représenté par une adéquate.

Alors, je me demande cependant comment se font ces choix-là. Est-ce que vous avez vu la chaussée, entre autres, dans Drummond, là, à la sortie de Drummond vers Montréal, à la sortie de Drummond vers Québec? Moi, j'aimerais ça savoir comment ça se fait que ce n'est pas dans la programmation de cette année, là. Je vais vous dire, je suis inquiet. Puis, à mon avis, M. le Président, il s'agit là d'une question de sécurité. Je dis même que c'est une question de sécurité. Et la ministre déléguée, lors de l'annonce des investissements routiers, tant et plus, tant et plus a fait référence à la sécurité. Alors, je me demande, là, par rapport à la 20, entre autres, là, qu'est-ce qu'il en est de l'élément de sécurité.

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

Investissements dans le réseau routier (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je vais prendre une première partie de la question et ma collègue complètera, parce qu'elle est plus spécifiquement responsable de la programmation pour les régions du Québec, en dehors de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cependant, vous allez me permettre de prendre l'occasion pour rectifier certains des propos du député de Drummond.

Le député de Drummond, simplement sur le plan des investissements prévus, nous dit: Nous, vous savez, nous avions un plan de réhabilitation de 1,2 milliard par année. Là, tantôt, il a parlé de 1,2 à 1,4. Alors, voyez-vous, ça ne semble pas être très, très clair, là: 1,2, mais, là, il arrive avec 1,4. Je ne sais pas d'où ça sort. Mais je voudrais rappeler, vous savez, que ce soi-disant plan de réhabilitation était simplement, encore une fois, une promesse, parce que ce plan n'a été approuvé à nulle part au gouvernement, ni au Conseil du trésor ni au Conseil des ministres. Et, si jamais le député de Drummond nous le permet, on pourra apporter les preuves. Évidemment, nous sommes tenus à la confidentialité. Mais ça... Et, lorsque le gouvernement du Parti québécois a quitté le pouvoir, il nous a laissé, et vous le savez, un trou de 4,3 milliards de manque à gagner, dont il n'avait pas parlé avant, c'est bien sûr.

Si je reviens au plan de réhabilitation, le soi-disant plan de 1,2 milliard sur 10 ans, ça avait été annoncé en 2002-2003, mais déjà, en 2003-2004, le gouvernement du temps ne tenait pas ses promesses, parce que le Conseil du trésor, au mois de février 2003, pour la programmation 2003-2004, avait approuvé 930 millions. Alors, c'est un écart considérable par rapport aux

projections du soi-disant plan qui avait été présumément annoncé à peu près une année avant. Donc, après un an déjà, la promesse n'était pas tenue, la réalité était tout autre: il ramenait la programmation à 930 millions de dollars. Cette année, vous le savez, avec la participation, l'entente que j'ai signée l'été dernier, c'est plus d'un milliard qui va être investi dans les routes du Québec.

Je voudrais revenir également sur quelques éléments qui ont été mentionnés par le député de Drummond. Vous savez, lorsqu'on regarde la situation au Québec, d'un côté, nous sommes les gens ou les Québécois... les citoyens qui sont les plus taxés, qui sont également les plus endettés, d'un côté, et, de l'autre côté, nous avons un défi démographique énorme à rencontrer. Je pense que ça, tout le monde en convient. Alors, il faut vraiment relever ce défi-là et faire les choses autrement. Quand le député de Drummond nous parle de consultation pour faire perdre le temps des gens, je suis un peu surpris de l'entendre dire que de consulter la population, c'est de faire perdre le temps, parce que, à maintes occasions depuis le début, depuis l'an dernier, il a même, vous savez, accusé le gouvernement de ne pas suffisamment consulter. Nous le faisons pour justement prendre le pouls de la population. Et nous aurons l'occasion de revenir sur le «no fault», et je pourrai faire les commentaires, à ce moment-là, sur ce sujet-là.

Dans le cadre du budget, on retourne 1 milliard dans les poches des Québécois, et notamment pour ce qui est des familles et des gens à plus faibles revenus. Je ne sais pas si le député de Drummond est contre le fait qu'on retourne, vous savez, de l'argent aux gens, qu'on retourne des chèques et qu'on simplifie toute la fiscalité. Évidemment, je pense que ce n'est pas nécessairement tout le monde qui est d'accord avec lui. Donc, les promesses ont été tenues, les engagements ont été respectés.

Et pour ce qui est des investissements dans le domaine du réseau routier, vous savez, quand le député de Drummond nous dit: Vous mettez moins que ce que nous avions investi, bien, je vous rappelle que, de 1994 à 2002, la moyenne annuelle des investissements dans le réseau routier a été de 692 millions, M. le Président. Donc, de 700 à près d'un milliard, ça fait une bonne différence, en termes d'augmentation d'investissement dans le réseau routier.

Et, si nous regardons la répartition des investissements, la programmation qui a été annoncée il y a quelques semaines par ma collègue et moi pour la conservation des chaussées, le montant est à peu près le même que celui de l'an dernier. Donc, l'an dernier, c'était 249; cette année, c'est 245, sur la conservation des chaussées. Par ailleurs, il y a une augmentation du côté des structures, ce qu'on appelle les viaducs et les ponts: l'an dernier, c'était 170 millions; cette année, c'est 197 millions. L'amélioration du réseau routier: l'an dernier, 272; cette année, 260, un peu moins. Mais le développement du réseau routier: 236 l'an dernier et 226 cette année. Donc, il y a un effort qui a été fait du côté de la conservation des chaussées, où c'est à peu près le même montant, et un effort substantiel, justement parce qu'il y avait des priorités, et notamment du côté de la sécurité, pour ce qui est la conservation des structures, qui passe de 170 à 197 millions.

Et je laisse le soin à ma collègue de compléter, parce que le député de Drummond a parlé de certaines

régions en particulier. Alors, je donne la parole à ma collègue à cet égard.

• (10 h 30) •

Le Président (M. Brodeur): Oui. Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Alors, merci, M. le Président. Alors, j'aimerais apporter des précisions parce que le collègue a sans doute oublié que, quand on est arrivé au ministère des Transports du Québec, on a découvert certaines surprises, entre autres qu'il y avait près de 800 millions de service de dette qu'on devait assumer avant de mettre une cenne noire sur le réseau routier. On avait également plus de 5 milliards de promesses qui avaient été faites un peu partout, sur différents projets, dans différentes régions du Québec. Il y a même des projets qui ont été annoncés par deux ministres de votre gouvernement, un après l'autre, et des travaux qui n'ont jamais débuté, qui n'ont jamais commencé et que la population attend toujours. Il y avait également des délais qui avaient été donnés sur des tronçons de route, des délais qui étaient carrément irréalistes, des délais que tous les spécialistes, tous les gens disaient, au ministère, que ça ne se pouvait pas. Alors, il y a des choses qui ont été dites, qui ont été promises surtout l'année préélectorale. Alors, nous, on est arrivés puis on a dû prioriser certains dossiers.

On sait que le réseau routier, au Québec, a 40 ans d'existence, on sait qu'on a des hivers qui sont rigoureux, qui brisent beaucoup nos routes, que c'est important d'investir dans le maintien et la conservation de notre réseau routier. C'est pour ça qu'on y met environ plus de 700 millions, sur les 930 millions qu'on investit à chaque année, sur l'entretien, la conservation et le maintien du réseau routier. Alors, je pense que ce qu'on investit pour maintenir le réseau est significatif.

Évidemment, il faut prioriser les dossiers. Il faut prioriser les dossiers, et on a des critères qui sont suivis rigoureusement. La sécurité des usagers est un des critères. À partir du moment où il y a des routes, des points noirs, des enquêtes du coroner, qu'il y a des courbes dangereuses, ce sont tous des critères qui sont pris en considération et c'est ce qui guide nos choix et nos priorités. Alors, c'est d'abord et avant tout la sécurité des usagers.

Comme le disait mon collègue M. Marcoux, c'est facile de dire qu'on n'investit pas suffisamment, je pense qu'il n'a pas de leçons à nous donner: vos investissements étaient à la hauteur de 694 millions de dollars, en moyenne, pendant toutes les années où vous avez été au gouvernement, alors que, nous, on est à près de 1 milliard de dollars. C'est le deuxième plus gros montant d'investissements depuis les 10 dernières années. C'est un effort significatif dans le contexte budgétaire dans lequel on se retrouve. Et évidemment il pourrait y en avoir encore plus, le réseau routier en aurait besoin de plus, mais on fait un effort considérable, qui est d'autant plus important que celui que vous avez fait le temps que vous avez été là.

Réfection de l'autoroute 20 (suite)

Pour ce qui est de l'autoroute 20, on investit 26 millions de dollars, cette année, sur différents tronçons de l'autoroute 20, en asphaltage. La programmation est sortie,

on est après regarder encore, il y a des endroits où il y aurait peut-être besoin d'interventions ponctuelles. On est après évaluer certains tronçons, dont ceux dont vous nous avez parlé, et, s'il y a des argents qui peuvent être dégagés pour intervenir sur ces tronçons-là, nous allons le faire.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond. Il reste six minutes.

M. Jutras: En tout cas, Mme la ministre, je suis content, là, de ce que vous dites, là, à savoir qu'il y a d'autres tronçons qui vont être réévalués. Mais je vous invite, là, à porter attention et faire la 20 entre Saint-Cyrille et Saint-Germain-de-Grantham, là, dans les deux sens, vous allez voir que c'est dû. Puis je pense que vous n'avez pas besoin d'évaluation de vos fonctionnaires, à l'œil nu vous allez dire: Oui, oui, on fait ça, et ça presse.

Investissements dans le réseau routier (suite)

Mais je voudrais quand même revenir sur certains commentaires que fait le ministre, quand il dit... je parle de 1,4 milliard, je parle de 1,2 milliard. C'est vrai que j'ai donné les deux chiffres, mais je me base sur des chiffres réels. 1,4 milliard, c'est ce qui a été mis par le gouvernement du Parti québécois en 2002-2003. Alors, c'est ça, le 1,4 milliard. Et le 1,2 milliard, c'est ce qui était annoncé dans le budget de l'année dernière. Alors, c'est de là que viennent ces chiffres-là, je ne les invente pas, là, alors c'est pour ça que je parle de 1,4 et de 1,2 milliard.

Ça me fait toujours sourire, M. le Président, quand j'entends le ministre dire que ce plan-là n'a pas été approuvé. Il le disait l'année dernière et il le dit encore. Sauf que je veux porter certains éléments à la considération du ministre. D'abord, ce plan-là, il a été mis en oeuvre, l'exécution en a été commencée. L'année 2002-2003, M. le ministre, M. le Président, il y a eu 1,4 milliard d'investis. Alors donc il y a des décisions qui se sont prises, là. On ne fonctionne pas comme à Ottawa ici, là, quand il y a des argents qui sortent des coffres de l'État, c'est parce que ça a été autorisé. Alors donc 2002-2003, c'est 1,4 milliard qui a été mis de l'avant et, l'année dernière, c'est 1,2 milliard.

Quand le ministre se rabat sur la décision du Conseil du trésor en février 2003, moi, je dis: Il faut qu'il aille plus loin, le ministre. Puis là je ne sais pas si c'est parce qu'il a oublié depuis l'étude des crédits de l'année dernière, mais, l'année dernière, là, dans le budget qui avait été déposé le 11 mars 2003, on en parlait de ce plan-là de réhabilitation et de reconstruction du réseau routier, l'an 2, l'an 2, et c'est à la page 22. Alors, je vous réfère, M. le ministre, puis... Mais, de toute façon, vous l'avez déjà lue, cette page-là, parce que, dans l'étude des crédits de l'année dernière, vous en parliez. Mais là évidemment il y a un an qui a passé, puis des fois, bien, on oublie des choses.

Le ministre nous parle aussi du trou de 4,3 milliards avec lequel vous vous seriez retrouvés l'année dernière. Ça aussi, je trouve ça comique. Le ministre l'a dit tant et plus l'année dernière à l'étude des crédits. Je pense qu'il n'y a pas une de vos réponses qui n'a pas commencé par ça. Mais c'est assez singulier que le ministre

répète encore ça cette année parce que là vous vous êtes... Si on fait les mêmes calculs que vous faisiez l'année dernière, là, vous vous êtes laissé un trou, cette année, de 6 milliards. Alors, c'est comique, ça, M. le Président. Les libéraux nous disent: Vous nous avez laissé un trou de 4,3 milliards. Alors, on fait les mêmes chiffres avec... les mêmes calculs. Avec leur façon de calculer, M. le Président, le trou est de 6 milliards, que vous vous êtes laissé à vous-mêmes, là. Alors, je ne sais pas si le ministre, cette année, va commencer chacune de ses réponses en disant: On s'est laissé un trou de 6 milliards, eh bien là ça nous empêche de prendre des décisions et c'est difficile de faire avancer les investissements, les investissements routiers au Québec.

Par ailleurs, M. le Président, le ministre dit, et là je veux corriger les propos, là, il dit: Je ne sais pas si le député de Drummond pense que le fait de consulter, c'est de faire perdre le temps des gens. Je n'ai jamais dit ça et je considère qu'effectivement le fait de consulter, c'est une excellente chose, mais consulter pour vraiment consulter, pour vraiment aller chercher l'opinion des gens. Mais, quand on se retrouve à consulter, M. le Président, comme on va le faire, là, à moins que peut-être le ministre va réaliser qu'on n'a pas besoin de faire ça, mais, quand on s'apprête à le faire comme on va le faire sur le «no fault», avec les questions que vous avez déjà annoncées, M. le Président, avec tout le respect que j'ai pour le ministre, je dis que c'est une perte de temps, parce que les réponses à ça, on les a déjà.

Et je termine sur la question de... tu sais, la ministre dit: On a découvert certaines surprises quand on est arrivé. Bien, ça prouve encore une fois — et ça, ça s'est dit tant et plus — que le slogan des libéraux *Nous sommes prêts*, bien, s'il y a un slogan qui ne correspondait pas à la réalité, c'est bien celui-là. Parce que ce fonds spécial là, ce n'est pas nouveau, ça, là. Ça fait quelques années qu'il est en place. C'est comme ça que ça procède. Et encore là, M. le Président, ce qui est particulièrement singulier, c'est qu'on nous reproche cette façon de procéder: ça fait deux ans qu'ils sont là, ça fait deux budgets qu'ils présentent, puis ils continuent de la même façon. Alors, moi, je dis: C'est bon ou ce n'est pas bon.

Ou à moins que peut-être maintenant la ministre, dans l'étude des présents crédits, va toujours nous dire: Bien, on a une surprise, on est obligés de procéder avec un fonds spécial, qui est de l'ordre de 600 millions, puis on paie des intérêts. Alors... Et, un peu comme le ministre en titre tantôt, là, il va être obligé de parler du trou de 6 milliards qu'ils se sont laissé, bien est-ce que la ministre déléguée, dans ses prochaines réponses, va nous dire: Bien là on a une surprise, on a un fonds spécial de l'ordre de 604 millions de dollars? On pourra vivre avec ça, mais on ira au-delà de ça.

Le Président (M. Brodeur): Donc, M. le député de Drummond, le premier bloc de 20 minutes est écoulé. Ça me prendrait un consentement pour permettre au ministre de répondre à votre question. Est-ce qu'il y a consentement pour dépasser le bloc de 20 minutes?

M. Jutras: Bien, peut-être que mes collègues de l'opposition ont des questions.

Le Président (M. Brodeur): Peut-être. Peut-être que le ministre pourra répondre à travers une question des députés ministériels. Donc, M. le député de Gatineau.

Prolongement de l'autoroute 50

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. Mme, M. le ministre, à titre de député de l'Outaouais, j'espère que vous ne serez pas surpris que ma première question porte sur le lien Gatineau-Montréal. Depuis le temps qu'on en parle, le fameux dossier de la 50, ça a fait couler beaucoup de salive, beaucoup d'écrits et, pour l'Outaouais, c'est la priorité des priorités. Puis, quand je dis «priorité des priorités», ça l'est depuis les 40 dernières années. Et j'aimerais, dans la mesure du possible, si on pourrait avoir des précisions sur l'échéancier de ce fameux tronçon qu'on appelle communément la 50 en Outaouais.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Mme la ministre.

• (10 h 40) •

Mme Boulet: Oui. Alors, ça va me faire plaisir de répondre à mon collègue M. Lafrenière. Alors, tout le monde sait pertinemment que l'autoroute 50, c'est une priorité pour les gens de l'Outaouais. J'ai ma collègue derrière vous également qui est en accord avec cette déclaration-là. Ceci dit, c'est un tronçon qui est évalué, quand il sera terminé, à plus de 500 millions de dollars, et le gouvernement précédait l'avait prévu pour 2007. Alors, quand je vous dis tantôt qu'il faisait des promesses à tort et à raison à tout le monde, là, et que c'était carrément irréalisable, ça en est un très bel exemple, et tout le monde leur avait dit que ce n'était pas pensable que ce soit réalisé dans ce délai-là.

Alors, cette année, ce qu'on investit sur la 50, c'est plus de 17 millions; si je ne me trompe pas — je vais sortir ma feuille ici. Alors, c'est 15,36 millions de dollars qui seront investis. Alors, il y a 12 millions qui vont être des travaux: alors, de la route 309 à l'autoroute 50, du parachèvement à Gatineau pour 600 000 \$; du chemin Findlay à Doherty, du parachèvement pour 8 millions; et du chemin Doherty à la route 317, c'est 4 millions de dollars, pour un total de 12 millions de travaux.

Il y a des honoraires professionnels qui vont se faire, des plans et devis, de la surveillance sur l'ensemble des tronçons, là, qu'on vient de parler: alors, Findlay à Doherty, Doherty à la route 317, Thurso à Montebello, Montebello à Fassett, Fassett à Grenville, Grenville à Lachute, pour un montant de près de 3 millions de dollars. Alors, ce sont des services professionnels, des plans et devis qui seront préparés pour qu'on puisse débiter les travaux sur les tronçons qui restent à exécuter. Et il y a des acquisitions immobilières. Alors, vous savez qu'il faut faire de l'expropriation encore pour réaliser l'ensemble de la finalité du tronçon. Alors, il y a une partie des argents qui seront mis, là, pour les acquisitions immobilières. Pour un total de 15,36.

Alors, là-dessus, il nous reste deux échangeurs, comme je disais tantôt, là, le... Il y a deux échangeurs, au coût de 8 millions de dollars, qui seront faits, alors construction de deux échangeurs aux chemins Findlay et Doherty, un contrat qui a été accordé, en mars 2004, à

cette fin au montant de 7,8 millions. Les travaux permettront l'ouverture du contournement du secteur Buckingham dès l'automne 2004. Et il y a une amorce du prolongement de l'autoroute vers Montréal-Lachute, en débutant les travaux de construction du tronçon qu'on disait tout à l'heure, là, Doherty et montée Laurin, 7 km, c'est un contrat qui s'étale sur deux ans, qui totalisent 26 millions et pour lesquels on investit près de 5 millions dès cette année.

Alors, pour ce qui est de l'échéancier de réalisation, évidemment, là, 2007, là, je dis toujours... On ne parle pas à travers notre chapeau, hein? On n'est pas pour promettre des choses qu'on sait pertinemment qu'on n'est pas en mesure de réaliser pour toutes sortes de raisons: les restrictions budgétaires, mais, d'abord et avant tout, parce que, pour faire les plans et devis, pour intervenir, il faut qu'on soit prêt techniquement à intervenir et il y a des choses qu'il faut mettre en place avant de faire des travaux sur les réseaux routiers. Alors, dans ce contexte-là, l'agenda ou l'échéancier qui serait le plus raisonnable, ce serait vers les années 2008-2009, où on pense être en mesure de finaliser l'ensemble du tronçon de l'autoroute 50.

Et, ceci dit, c'est un tronçon également qui est en pourparler dans les discussions avec le fédéral. Alors, c'est un tronçon qu'on aimerait bien que le fédéral devienne un partenaire avec nous. Ça ne réduit pas les sommes d'argent globales qui doivent être investies, mais, quand le fédéral est partenaire sur une route avec nous, ça nous permet de dégager une certaine marge de manœuvre pour financer d'autres tronçons qui sont aussi importants pour l'ensemble des régions du Québec. Alors, c'est notre désir, notre souhait, c'est que le fédéral soit partenaire dans la réalisation de l'autoroute 50.

Alors, en gros ça ressemble à ça. Mais c'est une priorité qui a été identifiée par le caucus de l'Outaouais et c'est la priorité des investissements que nous ferons dans les années à venir dans l'Outaouais. Et, au-delà de ces investissements-là, il y a aussi des travaux d'asphaltage qui vont se faire dans les tronçons déjà existants. Alors, on développe, mais, en même temps, on va entretenir et maintenir la route qui est déjà là en place pour qu'elle soit en bon état puis qu'elle soit adéquate pour la sécurité et le confort des usagers.

Parachèvement de l'axe routier Saint-Laurent—Laramée—McConnell, à Gatineau

M. Lafrenière: Bien, je vous remercie beaucoup. C'est un dossier dont on entend parler depuis les 40 dernières années. Mais, tout en étant en Outaouais, est-ce qu'on pourrait vous poser la question suivante sur le tronçon Saint-Laurent—Laramée—McConnell, où il y a un immense développement qui se fait là, et aussi... Les travaux, ils ont débuté cette année, là, au ministère des Transports, mais c'est... L'échéancier, c'est quoi que vous avez comme projection?

Mme Boulet: Pour le tronçon, là... pour le tronçon qu'on a parlé, là, Doherty-montée Laurin? Le tronçon... quel tronçon?

Une voix: McConnell-Laramée.

Mme Boulet: O.K., McConnell... O.K., l'autre route, ce n'est pas ça, O.K. Alors, pour McConnell-Laramée, en fait ce qui... les tronçons qui sont réalisés à l'heure actuelle, c'est du chemin de la Montagne au chemin Vanier, O.K., ça, c'est réalisé. Du chemin Vanier à la route 148, puis du boulevard Saint-Laurent au boulevard Saint-Joseph, ça, c'est des travaux déjà complétés. Ce qui reste à réaliser, les tronçons à réaliser sont Saint-Laurent—Saint-Joseph, c'est 0,5 km, au coût de 9 millions. Les travaux ont débuté le 22 septembre 2003 et seront terminés en octobre 2004. Alors, ça, c'est les montants qui seront investis. Et, sur cet axe de McConnell-Laramée, c'est plus de 9,6 millions qui seront investis. Alors, en travaux: il y a de la promenade Lac-des-Fées à Saint-Joseph, 1 million; et de Saint-Joseph à Saint-Laurent, il y a 6,5 millions qui seront investis en travaux cette année, pour un total de 7,5.

Il y a 1,44 million qui seront investis en plans et devis et en surveillance des travaux, puis on parle des mêmes secteurs, là: de la Montagne à lac à Fées, viaduc de la promenade du Lac-des-Fées, Lac-des-Fées à Saint-Joseph, et Saint-Joseph à Saint-Laurent. Alors, il y a des plans et devis. Vous savez qu'il y a des grosses structures qui doivent être réalisées, là, pour arriver dans le parc. Il y a des carrefours giratoires également. Alors, on est après amorcer le tronçon qui se rend vers le parc, là, et l'ensemble des travaux devraient être réalisés... si je ne me trompe pas, c'est pour 2007.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre.

M. Lafrenière: Merci beaucoup...

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

Virage à droite au feu rouge

M. Lafrenière: Un autre dossier qui préoccupait beaucoup les gens de l'Outaouais, mais qui est réalisé, c'est le fameux virage à droite sur les lumières rouges. On a été accoutumés, les gens de l'Outaouais, à visiter nos voisins, les Ontariens. On était habitués. Mais là on vient de nous... Ça vient de se concrétiser, là, d'ailleurs depuis le 13 avril 2003. Plusieurs personnes et organismes anticipaient de sérieux problèmes d'implantation avec la venue du virage à droite, tandis que d'autres pensaient que les conducteurs québécois étaient assez responsables pour se comporter adéquatement, avec respect et courtoisie, en particulier avec les piétons. Quel est votre bilan après la première année de l'implantation du virage à droite sur les feux rouges?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, comme l'indiquait mon collègue, le virage à droite sur feu rouge est autorisé depuis un an, dans le fond depuis avril 2003. Effectivement, bien des gens anticipaient peut-être des problèmes sérieux, et notamment pour ce qui est des personnes, je dirais, plus vulnérables ou les personnes âgées. Et une des préoccupations était de tenter de l'appliquer, de le mettre en oeuvre de manière la plus sécuritaire possible.

Donc, il y a eu une série de mesures qui ont été appliquées dans la mise en oeuvre et l'implantation du virage à droite au feu rouge, en collaboration... disons, le ministère des Transports et puis également beaucoup avec les municipalités. Et il y a plusieurs moyens de sensibilisation également qui ont été mis en oeuvre pour informer la population, informer les gens, autant les automobilistes que les piétons, parce qu'il arrive aussi que les piétons parfois présumant un peu et sont un peu audacieux. D'ailleurs, la ville de Montréal, il y a 50 % des décès qui sont des piétons. Alors donc, c'est particulier à la ville de Montréal, mais ça vous indique que c'est important aussi que les piétons fassent preuve de prudence.

Alors, il y a eu un bilan préliminaire qui a été fait au mois de janvier, qui indiquait que les premiers neuf mois s'étaient déroulés de façon adéquate et que les résultats étaient relativement probants. Donc, ça semblait en tout cas être appliqué de façon sécuritaire.

Il y a un bilan plus complet qui est prévu après une année, donc au mois d'avril 2004, parce qu'il y a un comité de suivi qui est en place, donc qui examine les données et qui examine ce qui s'est passé. Et la première année, selon les... après 10 mois de mise en oeuvre, là, et je pense qu'on a maintenant pour une année complète, et les résultats ont été communiqués lors d'une réunion du comité, il y a... la semaine dernière ou récemment, pour leur faire part des statistiques: donc, du 3 mai 2004... du 13 avril 2003 au 13 avril 2004, là, mais à partir de la version de mai 2004, dans l'ensemble du Québec...

Évidemment, on rappellera que la ville de Montréal a demandé de ne pas l'appliquer, hein? La ville de Montréal actuellement est en étude, il y a eu une analyse d'un comité, d'une commission, et donc la ville de Montréal nous fera part de ce qu'elle souhaite mettre en oeuvre, là, nous espérons d'ici quelques mois au plus tard. Parce que ce sont les municipalités évidemment qui décident des intersections, selon les critères, là, où on interdit le virage à droite au feu rouge.

● (10 h 50) ●

Donc, il n'y aurait pas eu d'accident mortel. Au total, il y a eu 273 incidents, seulement trois — et c'est toujours malheureux, on le déplore — accidents ou blessés graves, 46 blessés légers et 193, ou 213, là, au total, dommages matériels. Donc, ça indique que c'est une expérience qui est assez concluante, et il n'y a pas eu les impacts qui étaient appréhendés, sans doute avec beaucoup, là, d'authenticité, par les personnes qui craignaient peut-être des effets plus nocifs. Alors, c'est bien sûr qu'on va faire le bilan, et il semble que c'est une expérience qui se solde d'une façon positive.

Comme statistiques, évidemment il y a eu un certain nombre de plaintes dans des municipalités, où on disait: Bien, il y a beaucoup d'interdictions de virage à droite au feu rouge, notamment dans certaines municipalités comme Québec, Longueuil, Sherbrooke. Mais ces municipalités ont après, suite à une expérience — et je comprends leur prudence — commencé à élargir et à augmenter le nombre d'intersections où les automobilistes peuvent effectuer le virage à droite sur feu rouge. De mémoire, au total des intersections, il y en avait à peu près... Je pense que c'est 34 % des intersections où on avait une interdiction de virage à droite au feu rouge,

globalement. C'était à 39 %, maintenant ça a diminué avec... je le cite de mémoire, là, ça a diminué avec certaines municipalités évidemment qui ont augmenté le nombre d'intersections, là, de virage à droite au feu rouge. Bien...

Et effectivement, voyez-vous, la moyenne d'interdictions, là, pour l'ensemble du Québec est de 39 %, mais c'est en diminution constante, et, moi, je souhaite évidemment que ça puisse également continuer de diminuer. Donc, cette moyenne, qui était de 39 % l'an dernier, est maintenant de 31 %. Alors, ça continue de diminuer. Évidemment, excluant Montréal, là, on se comprend, parce qu'à Montréal c'est interdit. Si vous entrez sur l'île de Montréal, vous voyez l'interdiction de tournage à droite sur feu rouge. Je vous donne Saguenay—Lac-Saint-Jean, le pourcentage d'interdictions est de 24 %; l'est de la Montérégie, 35 %; l'Estrie, 29 %; Laurentides-Lanaudière, 25 %; l'ouest de la Montérégie, 31 %, Chaudière-Appalaches, 37 %; et Québec, 45 % d'interdictions. Ça a diminué un peu depuis le début. La ville de Québec évidemment a une situation particulière, dit-elle, avec notamment le Vieux-Québec, mais a augmenté le nombre d'intersections, là, où on permet le virage à droite au feu rouge, après l'expérience des premiers mois.

Alors, c'est une expérience qui est concluante, je pense, qui est positive. Le rapport du comité va être rendu public, et, à ce moment-là, on verra, là, les actions... les suites à donner. Mais je pense que c'est une pratique qui doit continuer de se maintenir.

Aussi, il y a des ententes qui ont été conclues avec les centres de réadaptation membres de l'Association des établissements en déficience physique du Québec, la Fondation Mira pour bâtir des plans d'intervention particuliers auprès de leurs clientèles, et ce qui répond dans le fond aux préoccupations et aux inquiétudes, là, qui avaient été formulées par certains groupes qui représentent, là, soit les personnes handicapées, les personnes âgées. Alors, je pense que ça va dans le bon sens et que c'est positif.

M. Lafrenière: Et la moyenne des autres provinces, c'est quoi, ça? C'est-u, quoi, dans 20 %, 25 % ou 30 %?

M. Marcoux: Je ne peux pas vous répondre spécifiquement pour la moyenne des autres provinces. Et, vous savez — vous êtes à la frontière avec l'Ontario — en Ontario, c'est permis de façon générale depuis longtemps, de façon assez généralisée. C'est la même chose aux États-Unis. Donc, je n'ai pas de moyenne pour les autres provinces. Tout ce que je sais, c'est que... comme vous, par expérience et pour avoir circulé, c'est qu'il y en a très peu, c'est généralisé, là, depuis fort longtemps dans les autres provinces.

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

Prolongement de l'autoroute 30

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Mme la ministre, M. le ministre ainsi que tous vos collègues. C'est important d'avoir tous vos collègues avec vous parce que c'est une grosse équipe puis c'est un travail d'équipe, ça fait que je tiens à les féliciter qu'ils soient présents.

Moi, dans mon comté, M. le ministre... M. le député de Drummond, il disait tantôt qu'il y avait beaucoup de coupures dans le domaine du transport. Moi, dans mon comté — je tiens à vous remercier aussi en passant — c'est que, sur une échelle de quatre ans, il y avait une moyenne de 2 millions à 3 millions, par année, d'investissements dans le comté de La Prairie. Cette année, j'ai eu 14 millions d'investissements dans mon comté. Ça fait que je suis très heureux, moi, dans mon comté d'avoir 14 millions.

M. Marcoux: ...

M. Dubuc: Pardon?

M. Marcoux: Dites-le au député de Drummond.

M. Dubuc: Bien oui! Puis, avant ça, bien on avait une moyenne de 2 millions à 3 millions par année, puis c'était le gouvernement précédent qui était au pouvoir, c'est bien sûr. Les travaux, les gros travaux aussi qui se font chez nous, dans le comté, qui sont très importants, puis ça, ça vient un peu du rapport du BAPE. Le rapport du BAPE, il disait, quand il y a eu des audiences de la question du sud... De la 30 au sud puis de la 30 au nord, il y avait des audiences, puis le rapport du BAPE a recommandé la 30 au sud. Puis, dans le rapport du BAPE, il disait une chose qui était bien précise, il fallait refaire, retaper la 132. À ce moment-ci — je crois que M. le ministre pourrait répondre tantôt — je crois que les contrats sont donnés — ça prend peut-être un décret, là, le ministre va me répondre tantôt — mais de la 15 à la rue Principale, c'est un investissement... si je me souviens bien de la dernière rencontre, c'est entre 35 et 40 millions sur une échelle de trois ans. On pouvait parler entre 12 à 13, 14 millions par année. On pouvait vivre avec ça. Et puis c'est important de l'avoir, parce que le rapport du BAPE recommandait ça avec les audiences.

Sur la question du sud, nous, on disait chez moi... Moi, dans La Prairie... Je demeure dans la ville de La Prairie. Chez moi, on en a trois, routes: on a la 30, on a la Taschereau puis on a la 132. Si on s'en va sur la 132 au nord, c'est sûr, ça amenait un problème dans le comté. J'ai été élu sur ce côté-là, on a fait notre campagne, le premier ministre, le gouvernement l'a promise au sud. Puis le pourquoi, c'est toujours parce qu'on a suivi la recommandation du BAPE. Puis je crois que c'est important de la faire au sud parce qu'à ce moment-là on se serait ramassé avec une route. Puis là, au moins, on va en avoir deux. S'il arrive quelque chose à quelque part au nord, sur la 132 c'est-à-dire, ou sur la 30, bien on va avoir deux routes qu'on va pouvoir être capables de dégager.

Ça fait que j'aimerais demander au ministre, la question arrive au ministre, le délai de temps, je crois que ça prend un décret pour... D'après moi, ça prend peut-être un décret pour la 132 puis ça prend peut-être un décret aussi, sûrement, pour la 30 au sud. On sait que, le dossier, le ministre a travaillé très fort, l'équipe a travaillé très fort depuis un an parce que, un an passé, le 15 avril, quand on a été élus, la 30, c'était sûr que c'était recommandé au nord par le décret du gouvernement précédent, il fallait revirer ça. C'était gros. Il y a un gros

travail qui s'est fait. Je tiens à féliciter puis à remercier le ministre, parce qu'il a fait un grand, un bon travail sur ce côté-là. Ça fait que j'aimerais demander au ministre le délai que ça peut avoir avant d'avoir la réponse exacte pour le décret pour la 30 au sud?

Le Président (M. Brodeur): En vous rappelant, M. le ministre, qu'il vous reste 20 secondes pour répondre à la question du député de La Prairie.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, tout simplement, ou je pourrai compléter plus tard, sur la 132, entre la 15 et la rue Principale, effectivement nous avons annoncé que nous commençons des travaux dans le sens de ce qui était requis par le BAPE et nous allons commencer cette année par le déplacement d'utilité publique, parce qu'il y a une voie ferrée qui passe à cet endroit-là. Donc, ça prend un certain temps pour pouvoir la déplacer avant d'effectuer les travaux. Alors, je pourrai revenir, M. le Président, comme mon temps est écoulé, là, sur cette question-là. Mais, voyez-vous, en 2004-2005, nous allons investir 5 millions pour le déplacement d'utilité publique et notamment la voie ferrée, puis également 1,5 million en services professionnels pour des plans et devis.

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

M. Jutras: M. le Président, si vous permettez?

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

M. Jutras: Des fois, pour permettre, là, le complément de la réponse, c'est une affaire de deux à trois minutes, là, je n'ai pas d'objection à ce que ça se complète, là. Je pense qu'on est capables de faire preuve de souplesse.

• (11 heures) •

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a consentement pour... Allez-y, M. le ministre, il y a consentement.

M. Marcoux: Donc, sur la 132 et d'autres services publics également qu'on doit déplacer pour 2,5 millions, ça veut dire que nous allons investir, cette année, au total 9 millions sur ce tronçon de la 132. Évidemment, c'est des travaux qui vont monter jusqu'à 40 millions à peu près, pas cette année, mais on commence cette année.

Pour ce qui est du tracé de la 30, évidemment, vous savez, l'engagement du gouvernement est d'aller sur le tracé sud, et donc on va prendre des mesures, et disons que je vais faire... peut-être bientôt pouvoir faire état de ce qui va être fait à la fois sur le tronçon Sainte-Catherine—Candiac, également sur le tronçon Châteauguay—Vaudreuil.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Donc, nous recommençons un bloc de 20 minutes décernées à l'opposition avec une question, pour débiter, du député de Beauce-Nord.

Proportion des montants perçus auprès des automobilistes investie dans le réseau routier

M. Grondin: Merci, M. le Président. Mme la ministre, M. le ministre, alors, moi, la question que je me pose et que beaucoup de citoyens se posent présentement au Québec, c'est le retour sur les taxes que l'on paie qui serait normalement supposé revenir aux routes. C'est pas mal d'actualité aujourd'hui avec le prix du pétrole qui est rendu à peu près à 1 \$ du litre, je pense, ce matin, là. Les citoyens se demandent tous: C'est bien beau payer, mais est-ce que... l'argent qui est censé retourner sur les routes, est-ce qu'on a la juste part qui va au réseau routier? On paie des taxes sur l'essence. On paie des taxes sur des immatriculations, sur l'achat des autos. Je ne sais pas quel montant au juste ça peut tout englober, ces taxes-là, mais ça doit être un montant assez important. Puis est-ce que, là... Est-ce que ça va dans le fonds consolidé de la province? Est-ce que ça revient sur les routes? Quelle partie revient sur les routes? Vous pouvez me répondre à cette question, j'en ai d'autres, là, mais en chemin.

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

M. Marcoux: Alors, M. le député... et d'ailleurs je voudrais mentionner que M. le député représente une circonscription et une municipalité où j'ai vécu mon adolescence, M. le Président, donc Saint-Elzéar-de-Beauce. Alors, lorsqu'on parle de la Beauce, ça me fait toujours plaisir.

En ce qui a trait aux revenus qui sont estimés des carburants, de l'immatriculation, et tout ça, la taxe sur l'essence de l'AMT, c'est de l'ordre, à peu près... Voyez-vous: carburant, immatriculation, c'est à peu près 2,4 milliards, peut-être un peu plus, un peu moins, là, bon an, mal an, mais c'est à peu près ça. Si on y ajoute la taxe sur l'essence de l'AMT, 0,015 \$: 50 millions de plus. Donc, globalement c'est à peu près 2,5 milliards en tout.

Si vous considérez d'abord les investissements, parce que, lorsqu'on parle de 930 millions, là, ça, c'est l'investissement annuel, les dépenses de capital, comme on dit, si vous ajoutez à ça l'exploitation, parce qu'il faut les entretenir, nos routes, comme vous le savez, il faut... l'entretien d'hiver, l'entretien d'été, et tout ça, si j'inclus l'administration, parce que nous avons nos divisions territoriales qui consacrent beaucoup de temps aussi à ces travaux-là, on estime à peu près à 450 millions.

La voirie locale, donc à la fois ce qui est versé aux municipalités: 87 millions, plus le budget des ponts, le budget des députés, ça fait 125 millions. La Route verte, ma collègue a annoncé 2,5. La Commission des transports, le Contrôle routier, donc ça, ce sont des activités qui sont reliées au réseau routier, ça, on est près de 1,6 milliard, déjà.

Si vous ajoutez le transport maritime, la Société des traversiers, les automobilistes l'utilisent également, là; le transport en commun, une bonne partie, il y a des... qui est utilisé non pas nécessairement par les automobilistes, mais c'est des gens qui voyagent sur les routes; le transport adapté, lequel on subventionne, en 2004-2005, à hauteur de 57 millions; le soutien

aux organismes municipaux de transport, on arrive à peu près à 2 milliards d'argent, de fonds, qui, très directement ou indirectement, sont applicables à des activités de transport routier principalement, puis transport en commun. Alors, ça veut dire qu'il y a une partie importante, là, qui est consacrée à l'ensemble des transports.

Évidemment, le reste, il y a peut-être un 500, 600 millions qui va, là, pour les dépenses dans le fond du gouvernement. C'est sûr que, si ce n'était pas consacré à ces autres dépenses là, à un moment donné, là, il y aurait un manque à gagner à quelque part, mais il reste qu'on doit considérer à mon avis l'ensemble des dépenses de transport quand nous les comparons à ce que les automobilistes paient sur l'essence et aussi ce qu'ils paient comme immatriculation.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Juste pour une question de clarification: on sait que, pour des raisons d'équité, je dois répartir les questions de façon à ce que l'opposition officielle ne perde pas ses droits, donc je verrai à répartir tel qu'il a été convenu dans la plupart des commissions parlementaires, et conserver le droit de parole en tant que tel de l'opposition officielle. Mais je permets encore une autre question au député de Beauce-Nord.

Taxe sur les grosses cylindrées

M. Grondin: Merci. On a vu, là, dernièrement apparaître aussi, peut-être, une nouvelle taxe qu'on va avoir sur les grosses cylindrées. Je dois vous dire: Immédiatement lundi, j'avais un téléphone à mon bureau pour me demander, dans cette approche-là, si on va s'occuper des... si on va regarder pour les personnes qui ont des véhicules adaptés, pour les personnes adaptées, qui sont presque obligées d'avoir, mettons, des fois des véhicules un peu plus gros pour être capables de se servir de leurs chaises roulantes ou... Est-ce qu'on va avoir une exclusion pour certains groupes de véhicules ou si toutes les grosses cylindrées vont faire partie du package deal, comme on dit par chez nous?

M. Marcoux: M. le Président, évidemment, ce qui a été indiqué dans le discours du budget, ce sont les voitures ou les automobiles de 4 litres et plus. Puis je ne suis pas sûr, là... Je voudrais... Je ne sais pas si, dans le cas de véhicules adaptés... Je sais qu'il y a beaucoup de taxis, par exemple, adaptés. Donc, il n'y a pas de problème pour ces voitures-là. Si vous parlez de camionnettes, là, ou... je ne connais pas ça beaucoup, les voitures, là, mais ça s'applique uniquement aux quatre cylindrées et davantage. Alors, je pense qu'ils ne sont pas visés, 3,7 litres, ce n'est pas visé. Alors, j'ai l'impression que ça doit exclure en bonne part, là, les véhicules qui sont pour personnes adaptées.

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

M. Marcoux: Mais c'est une préoccupation importante, vous avez tout à fait raison, à cet égard-là.

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

Crédits affectés à un fonds spécial

M. Jutras: Oui. Alors, M. le Président, quand on regarde, là, dans le cahier des crédits, le volume II, on constate que, si on va aux crédits à la page 18-5, là, les crédits affectés à un fonds spécial au niveau des infrastructures de transport, on parle de 603 millions. Vous avez annoncé, en avril dernier, avec la ministre déléguée, là, des montants d'argent de l'ordre de 930 millions, et c'était ventilé. Moi, je voudrais savoir comment vous fonctionnez pour le paiement de ces travaux-là. D'où vient l'argent? Est-ce que c'est ce fonds-là qui paie ces travaux-là?

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

• (11 h 10) •

M. Marcoux: Bien, M. le Président, vous savez que, depuis... et répondre à votre question, là, et vous reviendrez, c'est que, depuis 1996... En 1996, le gouvernement avait mis sur pied ce qu'il appelait un fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Et ça fonctionnait de la façon suivante: c'est que le gouvernement, soit le ministère des Finances, le Conseil du trésor, déterminait un niveau d'investissement, et le service de dette relatif à ces investissements entraînait dans les dépenses d'opération du ministère des Transports. Et, quand ça a été mis sur pied, d'abord on a inséré, inclus, dans le budget du ministère des Transports, un montant de 105 millions d'amortissement, donc, comme dépenses d'opération dans le budget du ministère en disant: Ça, c'est l'amortissement relié aux investissements passés du réseau routier, hein, des investissements du réseau routier. Alors, déjà, là, on avait un 105 millions qui était inclus dans les dépenses d'opération du ministère et puis on a dit: Bien là les investissements à venir, le service de dette va être inclus dans les dépenses d'opération du ministère.

Ça, ça va bien les premières années parce que le service de dette n'est pas très élevé. Si vous investissez 500, 600 millions, comme le gouvernement précédait le faisait, là, ça ne va pas trop pire, sauf qu'on se trouve à payer la facture plus tard, c'est évident. Alors, à chaque année, quand vous avez vos investissements, eh bien, l'année suivante, au cours de l'année, il y a le service de dette qui s'accumule, qui augmente et qui fait partie des dépenses d'opération du ministère.

Alors, quand on retrouve, là, le 603 millions, qui est le financement, là, en termes techniques, c'est les coûts non capitalisables, l'amortissement puis les intérêts à long terme, bien ça représente actuellement, dans le budget 2004-2005, ce 603 millions, le montant du service de dette qui est relié... d'amortissement, là, qui est relié aux travaux qui sont faits jusqu'à maintenant. Et donc ça augmente à chaque année. Et, vous voyez, l'an dernier, c'était 522; cette année, c'est 603 millions. Ça veut dire que c'est 80 millions de plus, là, pour le service de dette, et ça, ça n'inclut pas, je pense, l'amortissement de 105 millions, qui est ailleurs, dans une autre ligne à quelque part, là, pour les investissements avant 1996.

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

M. Jutras: Vous nous annoncez, pour cette année, des travaux de l'ordre de 930 millions. Alors, moi,

ma question, c'est... je veux savoir comment vous allez payer ça.

M. Marcoux: Je pense qu'il y a... Écoutez, là, il y a deux choses. Il y a d'abord le montant de l'investissement, vous le savez, et puis le service de dette afférent à ce montant d'investissement. Donc, comme les années passées, avec le système qui a été mis en place et... C'est que les intérêts, paiements d'intérêts et d'amortissement sur ces travaux-là... et l'amortissement varie selon les types de travaux, si vous avez des travaux de conservation de la chaussée, l'amortissement est sur une période moindre que si c'est une route nouvelle, et ça, là, on se comprend là-dessus, même chose pour les structures, donc le montant de dette... le service de dette va se retrouver graduellement dans le budget du ministère. Ça veut dire que, l'an prochain, bien il y aura une autre augmentation de ce montant qui est du service de dette et de l'amortissement. Et, voyez-vous, en 2004-2005, c'est 603 millions; en 2005-2006, ça peut aller dans l'ordre de 715 millions. Ça peut varier également un peu avec les taux d'intérêt. Donc, c'est du service de dette et l'amortissement.

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

M. Jutras: En fait, c'est des immobilisations qui sont faites. Et, vous, ce fonds-là, est-ce que vous avez l'intention de le garder, de continuer à opérer de cette façon-là, ou est-ce que vous avez dans l'idée d'en venir à payer cash les travaux qui se font, à payer comptant les travaux qui se font, ou vous allez continuer avec le fonds?

M. Marcoux: Bien, écoutez, là, là-dessus, on ne change pas du jour au lendemain, hein? Ça a été mis en place en 1996. L'idée à ce moment-là était de pouvoir payer plus tard ce qu'on faisait... ce qu'on réalisait comme travaux durant l'année, à compter de 1996-1997. Il est sûr qu'on va avoir des discussions sur des hypothèses de financement du réseau routier, ça fera partie de l'ensemble des discussions.

Maintenant, comme vous pouvez voir, en l'espace de quelques années, là, si on part de 1996, ça fait huit ans, et on est déjà rendus à 603 millions. Et, comme je vous disais, les premières années, là, c'était parfait, ça, il y avait peu de service de dette, mais ça s'accumule, et ça, c'est évident, là. On le savait au point de départ, ça, que ce serait exponentiel, ce service de dette là. Alors, dans le fond on paie actuellement pour des choses, là, qui ont été faites auparavant.

Donc, il va certainement y avoir... on va avoir des discussions, là, sur des modalités de financement à venir, puis possiblement pour les infrastructures routières. Mais, à ce stade-ci, je ne peux pas vous annoncer d'autre chose, là, mais il reste que c'est un montant qui augmente rapidement et qui est pris directement dans les crédits annuels.

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

M. Jutras: Alors, je comprends donc de votre réponse que, bon, pour le moment, vous continuez avec la même façon de procéder, premièrement.

Deuxièmement, est-ce que vous pensez que c'est réaliste de... Parce que l'autre solution, c'est quoi? C'est de dire: On paie comptant les travaux qu'on fait. Et est-ce que ça vous apparaît réaliste de dire: On renverse la vapeur, on cesse ce fonds qui est en quelque sorte pour payer des immobilisations et on paie ça comptant? Est-ce que vous pensez, là, quand vous regardez l'ampleur des travaux, surtout qu'on parle de 930 millions, cette année, que vous investissez... mais vous-même... lui-même, M. le ministre, reconnaît qu'il faut mettre plus d'argent dans notre réseau routier, on en convient tous. Alors, si vous vous rendez à 1,2 milliard puis à 1,4 milliard les années futures, comment vous envisagez ça? Est-ce que vous vous dites: On va payer ça comptant, ou vous allez continuer avec un fonds spécial comme on a là?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je n'ai pas dit, là, qu'on paierait comptant là-dessus. Et c'est sûr que, quelles que soient les orientations, on ne peut pas renverser du jour au lendemain une orientation qui a été prise il y a quand même huit ans de ça et dont on connaît les effets. Donc, ce que je réponds là-dessus, c'est que nous avons des discussions avec le ministère des Finances pour avoir des modalités qui permettront en quelque sorte de stabiliser, là, le cadre financier pour les fins d'investissement dans le réseau routier.

On a également le transport en commun. Vous savez que le ministre des Finances aussi a annoncé la création d'une corporation de financement pour des infrastructures locales dont également le transport en commun. Donc, on discute, on va discuter au cours de l'année avec le ministère des Finances pour voir comment on peut, dans le contexte, le mieux assurer un financement à long terme des infrastructures routières, dans le cadre, là, d'un développement où on doit continuer d'investir encore davantage, là, pour pouvoir améliorer l'état du réseau. Alors donc, on est en discussion avec les Finances pour voir, déterminer quelles sont ou quelles pourraient être les avenues de financement ou de politique d'investissement dans nos infrastructures.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond, en vous soulignant qu'il vous reste trois minutes à votre bloc.

M. Jutras: Ah oui? Ah oui! c'est vrai, il y a... oui. Est-ce que vous avez envisagé à ce moment-là, M. le ministre, de retourner à l'ancienne formule, à l'effet... puis on en a encore les conséquences, là, dans le budget que vous nous présentez, à savoir un amortissement, là, qui se prend à travers les années? Est-ce que vous envisagez de retourner à cela?

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

M. Marcoux: Comme j'ai mentionné, M. le Président, on ne peut pas renverser une situation ou une orientation comme celle-là du jour au lendemain. Et donc je ne vous dis pas à ce stade-ci qu'on va revenir à la méthode antérieure, ce n'est pas ça que je vous dis. Ce que je vous indique, c'est que nous avons des pourparlers

qui vont continuer avec le ministère des Finances sur les politiques d'investissement pour nos immobilisations. Et puis ce que je pourrais ajouter également, c'est qu'en termes de réalisation et d'exécution — on pourra en reparler plus tard — on va également, au ministère, s'orienter vers de nouvelles façons de faire, donc qui pourront aussi... je ne dis pas régler le problème d'investissement, là, mais être plus efficaces, et de faire des économies.

● (11 h 20) ●

Alors, c'est sûr qu'avec la méthode actuelle il y a une pression sur la dette, c'est évident, parce que finalement, là, ça... c'est au niveau de la dette du gouvernement. Alors, on poursuit des discussions avec le ministère des Finances, comme vous le savez, et c'est avec le ministère qu'on déterminera s'il y a des changements, quels sont-ils, et quelles sont les hypothèses de politique de financement des immobilisations pour les infrastructures.

Le Président (M. Brodeur): Il vous reste 55 secondes, M. le député de Drummond.

M. Jutras: 55 secondes...

Le Président (M. Brodeur): Ça vous permet un commentaire.

Proportion des investissements affectée aux travaux routiers

M. Jutras: C'est une réponse... Non, mais... évidemment... Je vais poser une question: Sur le 930 millions, êtes-vous en mesure de me dire combien d'argent là-dessus va directement, là, en travaux?

M. Marcoux: Écoutez, parce que, comme vous le savez, il y a toujours eu une répartition des dépenses, certaines dépenses, qu'on peut dire de fonctionnement, mais qui sont capitalisées, et ça, ça a été établi dès 1996, il n'y a rien de nouveau là-dedans. Alors, effectivement, là, le total pour, disons, des travaux comme tels est de l'ordre d'à peu près 700 millions sur les 930. Et ça, là, c'est à peu près la même proportion que ce qui a toujours existé, selon ce qu'on m'indique, au ministère. Donc, il y a une partie des dépenses, par exemple du travail d'employés dans les divisions territoriales, qui sont affectées à des travaux et qui sont capitalisées. Et ça, c'est depuis 1996, là, que cette politique-là est appliquée. Et comme les frais de financement temporaire, aussi, sont inclus là-dedans.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis prêt à reconnaître maintenant un député du parti ministériel, M. le député de Portneuf. M. le député de Portneuf, la parole est à vous.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Même si ça fait un petit bout de temps que la période est commencée, je voudrais quand même revenir un petit peu sur les commentaires qui ont été émis par mon collègue le député de Drummond. Évidemment, il nous reproche de ne pas réduire suffisamment les impôts. Là, je pense que le gouvernement du Québec fait un effort extraordinaire à ce moment-ci, et les gens vont pouvoir le percevoir de façon encore plus directe à partir du 1er janvier 2005.

En ce qui a trait aux investissements en santé, M. le Président, je pense qu'on a connu, dans les dernières années, une situation assez dramatique, là, dans le réseau, avec le virage ambulatoire, puis... Alors, je pense que l'investissement de 900... En tout cas, il nous a souligné 930 millions de plus pour la dernière année, je pense que c'est quand même extraordinaire, on se rapproche du milliard et, si on ajoute à celui de l'année précédente, on est prêts du 2 milliards qu'on avait projeté, d'une part.

Je vous dirais, un investissement... on n'en parle pas beaucoup, M. le Président, mais un des investissements majeurs, je pense, au ministère de la Santé, c'est au niveau des ressources humaines. Je vous dirais qu'à la tête, à la direction du ministère je pense qu'on a quelqu'un qui, à lui seul, vaut son pesant d'or. Donc, je pense qu'au niveau de la santé on est en train de reprendre, je vous dirais, le contrôle de la situation.

Une autre intervention que je voudrais faire: au niveau de la consultation populaire, le député de Drummond n'est pas d'accord à ce qu'on en fasse. Je comprends que ce n'était pas dans les moeurs du gouvernement précédent de consulter le citoyen ordinaire, on consulte plutôt les clientèles qui sont déjà dans des réseaux assez bien organisés. Puis, nous autres, on a un préjugé favorable au citoyen. M. le Président. On le met évidemment en évidence dans le cadre de la consultation populaire au niveau des municipalités, les forums qu'on organise aussi. C'est tellement populaire que c'est le citoyen ordinaire qui peut s'inscrire. Ça aussi, ça démontre un préjugé favorable au citoyen. Alors, moi, je pense, M. le Président, que le gouvernement actuel est sur la bonne voie.

Tantôt, le député de Drummond nous disait que, depuis un an, il passe sur la 20 puis il a consulté une dégradation de la route. Je ne sais pas, dans les années précédentes, sur quelle route il passait, mais enfin ils ont eu au moins neuf ans pour réaliser les ornières dont il faisait part, puis, à ce moment-là, ce n'était pas une priorité. On comprend que les priorités changent au même moment où on change de côté de banquette, là. Mais, cela dit, il n'en demeure pas moins, M. le Président, qu'il y a des sommes importantes qui sont dépensées, investies par le ministère des Transports. Puis je pense que le ministère des Transports dispose aussi de ressources humaines importantes pour justement nous aider, aider le gouvernement à prendre en priorité, je pense, les travaux qui sont à réaliser.

Tantôt, on nous disait qu'on n'avait pas besoin d'évaluation des fonctionnaires pour faire les travaux, bien, moi, je pense qu'au contraire les fonctionnaires qui nous accompagnent aujourd'hui, et qui sont aussi dans les différentes régions du Québec, sont là justement pour aider les gens qui sont en poste de décision à prendre les meilleures décisions possible, en fonction de la sécurité. Je pense que, cette année, c'était le mot d'ordre, les investissements sont fonction beaucoup de la sécurité routière. Alors, je pense que c'est là aussi... En tout cas, je pense qu'il faut respecter les gens qui travaillent avec nous autres. Je pense que c'est important.

Politique en matière de parcs routiers

Cela étant dit, M. le Président, on sait que, dans les dernières années — puis ça me touche un petit peu

dans le comté de Portneuf — on a procédé du moins à l'implantation d'une nouvelle politique à l'égard des parcs routiers. Alors, ça nous a conduits, ces parcs routiers là, à faire des choix, des choix prioritaires, et on se retrouve maintenant avec des infrastructures qui ont été jugées moins prioritaires. J'aimerais savoir, M. le Président, du ministre ou de la ministre, là, ce qui en est de la suite du processus. Est-ce qu'on va poursuivre dans la politique qui avait été adoptée et qu'est-ce qu'on a prévu faire pour les parcs qui ne seraient pas jugés prioritaires au sens de la nouvelle politique?

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je suis très heureuse de cette question, ça va me permettre d'apporter certaines informations, certaines précisions, parce qu'on sait qu'on est après revoir en totalité l'ensemble du concept des parcs routiers.

Alors, tout le monde en convient pour dire que le réseau actuel, il est inadéquat, qu'il ne répond pas aux attentes et aux besoins de la population et de sa clientèle. Il y a une insatisfaction qui est générale, une image négative du réseau, un réseau qui est incomplet et non complémentaire. Juste un détail, il y a 26 % des haltes routières qui existent qui n'ont pas d'eau du tout et 25 % ou 26 % qui n'ont pas d'eau potable. Alors, c'est pour vous dire que c'est près de la moitié des haltes, des parcs routiers à l'heure actuelle qui ne sont même pas capables de répondre au niveau des besoins en eau potable.

Alors, ce qu'on a décidé de mettre en place... Écoutez, c'est important d'avoir un réseau de parcs routiers qui soit performant, adéquat. On dit que ça prend environ une halte, un arrêt à tous les 100 km de route pour éviter que les gens, ils soient fatigués, qu'on augmente à ce moment-là le risque d'accidents sur les routes. C'est important également pour les familles qui voyagent. On sait que les gens qui ont des petits enfants, c'est important de pouvoir s'arrêter. Les enfants ont des besoins. Les enfants ont faim. Alors, c'est important d'offrir ces haltes à nos familles au Québec.

Alors, on est après de... on est en train de... Écoutez, le gouvernement précédent avait commencé à bâtir des haltes routières, là, qui étaient fort dispendieuses, au-delà des capacités monétaires de l'État. Entre autres, il y en a une qui a coûté près de 4 millions de dollars, pour une seule halte routière. Alors, nous, on a décidé qu'on n'allait pas dans le sens de ce développement-là, mais qu'on allait faire plutôt confiance aux gens des régions, qu'on allait établir avec eux un nouveau concept, un nouveau concept de partenariat public-privé dans lequel on va consulter les gens, les intervenants économiques des régions, que ce soient les MRC, les CLD, les associations touristiques régionales. On va s'asseoir avec les gens des régions où on devra mettre en place une nouvelle halte routière, ou en modifier une éventuellement, et on va établir des critères, des balises de ce qu'on a besoin pour offrir des services adéquats à la population. Alors, on a besoin que ce soit ouvert 24 heures sur 24. Entre autres, on a besoin qu'il y ait de la restauration. On a besoin qu'il y ait des accès aux personnes à mobilité réduite. On a besoin qu'il y ait... dans la salle de bain, qu'on puisse... qu'une mère puisse

langer son petit bébé. Alors, il y a des critères qui seront mis en place.

Et, suite à ça, on a déjà quatre comités... ou quatre régions qui sont prêtes à démarrer ce qu'on appelle des projets pilotes. Alors, on est sur le point de les rencontrer, quand on aura fini d'établir nos critères et nos modalités. Et, ceci dit, on est en discussion constante avec Tourisme Québec, qui est partenaire dans le développement de ce nouveau concept là. Alors, on va rencontrer les intervenants économiques, on va faire des études d'impact économique sur le milieu pour ne pas nuire aux commerçants qui sont déjà établis près des autoroutes et on va développer avec eux un concept où eux vont devenir des partenaires. Ils vont après ça pouvoir sous-louer les espaces de restauration à une instance régionale.

• (11 h 30) •

Alors, on veut que les ATR soient partie prenante des projets parce que ça va nous permettre d'avoir une vitrine touristique sur une région donnée. Alors, on est prêt à faire de la place aux ATR à l'intérieur de ces bâtiments-là. Et en fait on sera tous des partenaires, et chaque projet — ce sera du cas par cas — chaque projet pourra avoir une allure un peu différente, selon les besoins. Évidemment, si on a une station-service qui est tout près, qui est à 1 km de la sortie de l'autoroute, il n'est pas question qu'on autorise une station-service. Alors, on va adapter la halte routière aux besoins du milieu, en accord avec le milieu, en accord avec les intervenants économiques, et c'est dans ce concept-là qu'on s'en va.

Alors, on est en train de préparer un mémoire qu'on va présenter éventuellement au Conseil des ministres, et il y a des discussions qui se poursuivent avec Mme Normandeau, ma collègue au Tourisme. On doit se rencontrer la semaine prochaine, et c'est ensemble, là, qu'on va établir les paramètres, les balises qui vont faire partie du projet. Mais on a déjà quatre projets qui sont très enthousiastes, qui ont très hâte qu'on démarre, et je pense qu'on va avoir de très belles initiatives qui vont pouvoir voir le jour. On va pouvoir innover et on va faire place à du partenariat public-privé. Donc, il va y avoir des investissements privés. Alors, je pense que notre mission, à nous, au ministère des Transports du Québec, c'est d'offrir, d'abord et avant tout, des services à la population, et non d'investir dans des bâtiments. Alors, je pense que, en travaillant ce nouveau concept là de partenariat, on va pouvoir répondre aux besoins de la population et on va pouvoir partager les coûts de ce nouveau concept là également avec les entreprises privées.

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

M. Soucy: Alors, au-delà du fait qu'on ait décidé, disons, de procéder par région et puis, disons, de faire des consensus régionaux pour adapter, je dirais, le contenu de ces parcs routiers là, est-ce que, en trame de fond, on aura quand même des indications, au niveau architectural, là, qu'ils vont garder une espèce de cachet, là, qui pourra rappeler ceux qui existent déjà?

Mme Boulet: C'est des sujets qui sont en discussion à l'heure actuelle. Est-ce qu'on va obliger une espèce de structure architecturale qui sera conforme ou

qui sera pareille d'une à l'autre? Il y a des points, là, qui sont encore à ajuster. C'est sûr que c'est en plein ça, les sujets que je veux discuter avec ma collègue, là, voir comment on va développer le concept et quelles seront les exigences. Parce que, évidemment, on peut en avoir, certaines exigences, mais jusqu'où on peut aller également, considérant le fait que ce sont des partenaires privés qui vont y investir l'argent? Alors, je pense qu'il faut pareil une certaine souplesse dans le modèle qu'on concevra ou qu'on développera.

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

M. Soucy: Est-ce que, en regard du fait que, dans certains endroits, on retrouve des indications d'eau non potable, est-ce que ça, ça limite vos interventions? Est-ce que ces parcs routiers là seront fermés cette année parce que l'eau n'est pas potable, ou si on va accepter des aménagements ou des allègements de réglementation?

Mme Boulet: Bon. En fait, il y a tout le réseau actuel... Il va y avoir... Il y a une évaluation du réseau actuel. Il y a des endroits qui sont déjà fermés pour insalubrité parce qu'ils n'ont pas d'eau potable. On a toujours pris soin de contacter les gens du milieu et de les aviser de cette problématique-là, de la réalité qu'on devait vivre. Certaines haltes routières pourront être maintenues, conservées et améliorées, d'autres pourraient éventuellement devoir être assujetties à une fermeture, mais on n'est pas rendu là, et ça, c'est tout... On va revoir l'ensemble des... Parce qu'il y en a, là, qui sont vraiment à mettre à terre, là. Moi, j'en connais, là, des petites toilettes sur le bord de l'autoroute, là. Alors, il y a des choses qu'on ne pourra pas maintenir en place. Mais l'objectif est d'améliorer tout ça et de rendre un service qui soit vraiment plus adéquat et qui réponde très bien aux besoins de la clientèle québécoise.

Mais il n'y a rien qui va se faire sans qu'on ait consulté la population. C'est une démarche qui va se faire progressivement. On n'arrivera pas, de façon massive, en disant qu'on change tout puis on refait tout. Ce n'est pas vrai. Alors, c'est progressivement, et chaque cas sera étudié un après l'autre avec les intervenants du milieu, et on verra la meilleure solution qui devra être mise en place à ce moment-là.

Il y a également le concept de halte-village qu'on veut développer, un peu comme en Europe. Alors, il y a des villages qui ne sont pas sur les autoroutes, qui ne sont pas sur le réseau routier supérieur, mais il y a des villages qui sont prêts à développer ce qu'on appelle une halte-village. Alors, dans un petit village, ils vont se regrouper, plusieurs commerçants, pour offrir les services qu'on a besoin, et ça, c'est prêt... il y a plusieurs petits villages également qui sont prêts à développer ce genre de formule là, et ça fonctionne très bien en Europe. Et, écoutez, si on veut développer le tourisme au Québec, il faut les accueillir comme il faut, et je pense que c'est une très belle façon... Si on les reçoit dans nos villages, c'est une façon chaleureuse de les accueillir et de leur offrir, là, les services auxquels ils ont droit.

Alors, comme je vous dis, ça va être du cas par cas. On va y aller progressivement. Il n'est pas question d'arriver de façon sauvage, là, à tout bouleverser, ce

n'est pas du tout l'intention, mais on ira, là, cas par cas, dossier par dossier.

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

M. Soucy: Est-ce à dire, Mme la ministre, que, au niveau des haltes ou des parcs qu'on prévoit aux 100 km, est-ce à dire qu'à certains endroits, aux 100 km, au lieu de retrouver un parc, on va retrouver une indication pour se diriger vers la halte-village? Ça n'ira pas jusque-là?

Mme Boulet: Non. Non. Une halte par 100 km, c'est sur le réseau routier supérieur. Les haltes-villages, c'est quand on entre sur les routes secondaires, là, et qu'il y a quand même un réseau routier, là, puis une distance importante à parcourir. Il y a ça. Je voulais dire également qu'on a rencontré les commerçants, là, le regroupement des commerçants de l'autoroute 20, qui étaient fort opposés au projet de l'ancien gouvernement. On les a rencontrés. Il y a une très bonne ouverture. On va faire affaire également avec les chambres de commerce qui font partie de ce regroupement-là. Et l'ouverture, elle est là. Les gens sont en accord avec le principe. Comme je vous dis, on verra cas par cas et on ne nuira pas aux commerces qui sont déjà établis. Il y aura des études, finalement, d'impact économique qui seront faites dans les cas où il y aura un peu plus... où il y aura des possibilités, là, que les gens soient... Alors, il y aura des études qui seront faites dans chacun des cas.

M. Soucy: Merci.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Bonjour. M. le Président, moi aussi, à chaque fois les propos du député de Drummond m'interpellent. Ça me donne l'impression que, de ce côté-ci, on est des bons à rien. Mais je peux lui dire qu'on a des choses qui se font dans nos comtés. Chez nous, avec le FIER, Whirlpool vient d'annoncer qu'il investit 1 million dans notre fonds au niveau du FIER. Et, cet après-midi, on annonce que le PPTA du fédéral va être poursuivi en collaboration avec le provincial. C'est une bonne nouvelle, compte tenu des licenciements collectifs qu'on a dans chacun de nos milieux, à différents endroits. Donc, encore là on a réussi ça, chez nous. C'est ça.

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

Donc, M. le Président, j'aimerais savoir de la ministre déléguée, au niveau de l'avancement du projet de l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic... Il y a aussi Sainte-Luce et Mont-Joli. Tout ça fait partie de gros travaux, et on a aussi la problématique de la 185. J'aimerais entendre la ministre déléguée à ce sujet-là.

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

Mme Boulet: Bon. Alors, c'est une grosse question parce qu'il y a plusieurs réponses. Alors, on va commencer par l'autoroute 20. Alors, ça me désole que madame la collègue... la députée de Matapédia vienne de quitter parce que, effectivement, on est allées faire une annonce dans son comté, et je pense qu'elle autant que ses maires, que les préfets, que... C'était une salle comble, et ces gens-là étaient très heureux qu'on leur envoie un message positif, un message qui soit clair, qui leur dise que le dernier tronçon, qui consiste en Sainte-Luce—Mont-Joli, un tronçon de 13,6 km pour 50 millions de dollars... Il y avait beaucoup de crainte, à leur niveau, par rapport à un arrêt éventuel du tronçon, qu'on arrête de développer la route, et on nous a demandé: Écoutez, on comprend qu'il y a des problématiques financières, des restrictions budgétaires, mais laissez-nous pas tomber, on a besoin de ce tronçon-là, c'est important au niveau du développement économique de la région. C'est important aussi également parce que ça fournit du travail à beaucoup de gens dans le Bas-du-Fleuve.

Alors, j'ai rencontré, avec la collègue de Matapédia... Et ils sont venus à mon bureau, j'ai rencontré ces gens-là, et on a été en mesure de dégager un montant qui est significatif. Mais l'essentiel du message, c'est qu'on va poursuivre le tronçon, on va poursuivre les travaux et que... Je leur ai dit: Écoutez, c'est 3,4 millions qu'on met cette année pour développer le tronçon, mais en fait c'est que je n'ai pas l'intention de mettre 3,4 millions dans le champ. Alors, si on l'investit, c'est qu'on a la ferme intention, là, de finir, de terminer ce tronçon-là. Alors, si on calcule, c'est 3,2 en travaux qu'on met cette année, plus 2,1 millions qu'on met en couches d'asphaltage sur le tronçon Saint-Anaclet—Sainte-Luce, ça totalise environ, avec les honoraires professionnels, 5,8 millions qui seront investis sur le tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli pour cette année. Et déjà, pour l'année prochaine, on a un 2,6 qui est déjà annoncé parce qu'on devra effectuer de l'asphaltage sur les tronçons qui viennent d'être réalisés.

Alors, évidemment je pense que c'est une très bonne nouvelle. Je pense que c'est important pour eux et c'est le message qu'on a envoyé: c'était une priorité gouvernementale, qu'on était près à le poursuivre et à terminer l'ensemble des travaux qui sont nécessaires pour se rendre jusqu'à Mont-Joli.

● (11 h 40) ●

Pour ce qui est du tronçon Cacouna-Le Bic, évidemment c'est un tronçon qui mesure 77 km, qui est évalué à plus de 400 millions de dollars. Alors, ce tronçon-là est présentement en étape d'audiences publiques, O.K.? Le Bureau d'audiences publiques a déposé son rapport, c'est-à-dire en 2002. Il nous demandait d'apporter des modifications au tracé. Alors, on est présentement en discussion avec le ministère de l'Environnement, puis ultérieurement on devrait obtenir également, là, l'autorisation de la CPTAQ, la Commission de protection du territoire agricole du Québec, avant de poursuivre les travaux préparatoires. Alors, c'est ce qui est en cours de route pour le tronçon qui... Évidemment, c'est un tronçon qui demande des investissements majeurs, alors on va faire les préparations et après ça on verra en fonction des disponibilités budgétaires.

Et, comme je vous le dis, il y a des besoins partout. Les besoins sont incommensurables dans l'ensemble

du Québec, et on doit faire des choix qui sont parfois déchirants, mais on ne peut pas investir partout, tout le temps, en même temps. Et ça ne marchera pas, techniquement. Si on calcule bien, si on est des bons gestionnaires, on ne peut pas tout réaliser en même temps. Alors, il faut prioriser puis être conscients des réalités budgétaires du gouvernement.

Alors, pour ce qui est du tronçon Cacouna-Le Bic, actuellement on est en attente du ministère de l'Environnement, qui délivrera ultérieurement, là, un certificat d'autorisation de réalisation. Alors, pour ce tronçon-là, c'est ce qu'il en est. Vous savez que les gens aimeraient bien que ce tronçon-là soit reconnu par le fédéral. Malheureusement, il ne l'est pas, alors c'est sûr que pour l'instant ça limite un petit peu plus la marge de manoeuvre.

Réfection de la route 185

Pour ce qui est de la 185, bien c'est plus de 46 millions de dollars qui seront investis sur la 185, qui est la route la plus meurtrière au Québec. C'est une route qui fait partie des ententes fédérales-provinciales via le programme du PSIR, du Programme stratégique d'infrastructures routières. Alors, on a deux tronçons présentement qui sont en travaux. Alors, il y a Rivière-du-Loup—Saint-Antonin... Attendez un petit peu, là, je vais prendre ma carte pour ne pas me mêler. C'est-à-dire... C'est ça: Rivière-du-Loup—Saint-Antonin et à Dégelis.

Alors, Rivière-du-Loup—Saint-Antonin, c'est 5,8 km. C'est un tronçon qui coûte environ 53 millions. Et, à Dégelis, c'est un tronçon qui est plus court, qui est environ 1,2 km, mais qui coûte 30 millions de dollars. Alors, les argentés qui seront investis, les deux ententes avec le PSIR, sont à ce niveau-là: Rivière-du-Loup—Saint-Antonin et à Dégelis. Alors, on investit en travaux 32 millions de dollars sur ces deux tronçons-là. Et après ça il y a des services professionnels qui se font sur tous les autres secteurs, c'est-à-dire à Cabano, à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, et c'est ça. L'ensemble des autres tronçons de la 185, il y a des services professionnels pour un montant... 7,2 millions de dollars, ce qui totalise 42 millions qui est mis sur le développement du nouvel axe routier 185, plus près de 4 millions de dollars qui vont être investis en asphaltage sur l'ensemble de l'autoroute 185.

Alors, c'est une route qui fait un lien avec le Nouveau-Brunswick. Alors, c'est ça. Alors, c'est pour ça que cette route-là, elle est reconnue dans les ententes fédérales-provinciales. Vous savez que le fédéral reconnaît les routes qui ont un caractère pancanadien ou qui ont un lien avec d'autres provinces ou les États américains. Alors, c'est pour ça que la 185 fait partie de cette entente-cadre-là. Et nous poursuivons les travaux, là, au rythme où on est capables, selon les plans et devis qui sont réalisés, mais on va à un bon train, sur la 185, avec des investissements de 46 millions de dollars cette année. C'est significatif. Et évidemment c'est une route qui, au total, coûtera près de 1 milliard de dollars. Alors, c'est beaucoup d'argentés qui devront être investis sur cette route-là, mais c'est une route stratégique, c'est une route où il y a beaucoup de trafic lourd, beaucoup d'échanges commerciaux, et assurément elle doit être mise à niveau.

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

M. Jutras: Bon. Moi, je ne peux pas m'empêcher de revenir, là, sur des commentaires que certains de mes collègues ont fait, du côté ministériel, parce que je pense que c'est important, M. le Président, quand on cite quelqu'un ou quand on veut rapporter les paroles de quelqu'un, de les rapporter telles qu'elles ont été prononcées, et non pas de faire dire à quelqu'un ce qu'il n'a pas dit. Quand mon collègue le député de Portneuf se réjouissait des investissements en santé puis il dit: C'est une bonne nouvelle, 930 millions, oui, mais l'engagement libéral qui a été pris, c'était 2 milliards par année. C'était ça qui était l'engagement. Alors, 930 millions, lui, il peut se réjouir de ça, je lui laisse ses plaisirs, mais par contre ce que je lui rappelle, c'est que l'engagement qui avait été pris, c'était 2 milliards par année. C'est ça, l'engagement qui avait été pris. Alors, quand on arrive avec la moitié, même moins que la moitié, bien, moi, je ne peux pas comprendre qu'on se réjouisse de ça. Je pense que la vérité à ses droits, et là, à ce moment-là, c'est de dire: Bien, on ne livre pas la marchandise, plutôt que de s'en aller devant les caméras, comme a fait le ministre de la Santé, avec le sourire fendu jusqu'aux oreilles, en disant: C'est une bonne nouvelle. Il y a quelque chose qui ne marche pas là-dedans, là.

Et, quand il parle aussi, référant à mes propos, que je suis contre les consultations, je répète que je ne suis pas contre les consultations. Je suis favorable à ça, mais des consultations qui mènent à quelque part, pas des consultations bidon, pas des consultations pour lesquelles on a déjà la réponse, pas des consultations pour gagner du temps, pas des consultations pour faire perdre le temps des gens puis faire perdre le temps des parlementaires. Ça, je suis contre ça. Puis, quand j'entends le député de Portneuf dire: Nous, on a un préjugé favorable au citoyen, il était où, le préjugé favorable au citoyen, M. le Président, avant les Fêtes, quand il y a eu le bâillon, puis qu'il y a eu huit ou neuf projets de loi dans le bâillon qui ont été imposés, puis que le gouvernement libéral, sur tous ces projets de loi là, a refusé les consultations? C'est drôle que le préjugé, là, il n'existait pas. Ils l'ont découvert tout à coup, quand ils sont tombés à un taux d'insatisfaction, dans les sondages, de l'ordre de 70 %. Ah! Là, là, il faudrait consulter. Puis encore là il faut voir comment on va consulter, M. le Président. Je le répète, entre autres quand je pense au «no fault», quand je pense à la consultation sur le transport en commun qui s'en vient, je dis: C'est des consultations qui ne vont mener nulle part.

Le député de Portneuf aussi disait que j'avais dit qu'il n'avait pas besoin des fonctionnaires. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est: Les travaux dans Drummond, sur la route 20, sont tellement évidents que ce n'est même pas nécessaire de faire des études. Je me fie au bon jugement de la ministre déléguée. Quand elle va passer là puis qu'elle va regarder ça, elle va dire: C'est vrai. Demain matin on règle ça. Parce que ça n'a pas de bon sens. Il y a 40 000 voitures qui passent à chaque jour là et, je le répète, je le répète, c'est dangereux.

Puis le député de Montmagny-L'Islet, il dit... Je n'ai pas dit que les libéraux, c'étaient des bons à rien, M. le Président. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que je dis

par contre: Il y a place à amélioration. Puis il y a place à beaucoup, beaucoup, beaucoup d'amélioration parce que ça ne va pas bien. Puis ce n'est pas moi qui le dis, ça. Je vous ai référé au sondage du 14 avril, dans *Le Journal de Montréal*: taux d'insatisfaction de l'ordre de 70 %, 75 % chez les francophones, M. le Président. Puis, quand on parle d'une note de E, en transport, c'est le monde qui dit ça, là, c'est le monde ordinaire qui dit: Bien, non, ça ne va pas bien. Alors, moi, je dis qu'on ne peut pas continuer comme ça. Puis, moi, je ne me réjouis pas de ça. Que les ministres des Transports aient une note de E, je ne me réjouis pas de ça, parce que ça veut dire que ça ne va pas bien sur le terrain, puis ça veut dire que le monde n'est pas content, puis le monde n'est pas satisfait, puis les Québécois sont inquiets, les Québécois sont anxieux, puis ils se demandent ce qui leur arrive.

Moi, ce qui me frappe le plus, depuis l'élection du gouvernement libéral, quand je me promène chez nous, à Drummondville... Je vais à l'épicerie, je vais magasiner, je me fais apostropher par des gens qui me disent: Bien là, M. Jutras, on va-tu être obligé de vivre avec ça encore trois ans de temps? On est-u obligé de vivre avec le gouvernement libéral pendant trois ans de temps? Bien, ça vous montre à quel point les gens sont inquiets. Puis là les gens nous demandent: Bien là on ne peut pas faire, nous, comme en Californie, puis remercier les gens, puis provoquer une élection? Je leur dis: Écoutez, non, on ne peut pas faire ça, là, puis vous aurez juste à vous en souvenir...

Une voix: ...répondre, si vous voulez.

Réhabilitation du réseau routier

M. Jutras: Alors, je leur dis: Vous vous en souviendrez la journée de l'élection. C'est ça qu'il faut garder en tête. Mais, moi, ce que je veux, c'est qu'il y ait de l'amélioration* effectivement pour que le Québec aille mieux. Et, dans ce sens-là, je vais revenir au plan de 10 ans, là, que le ministre des Transports dit qu'il n'existe pas mais auquel il fait référence constamment. Je l'ai écouté en conférence de presse. Lui-même parlait du plan de 10 ans, là, qui n'existe pas, mais il y fait référence. Et je veux revenir sur ce plan-là, M. le Président, parce que cette question-là, elle est sérieuse. Et on a beaucoup d'argent à mettre dans notre réseau routier, beaucoup d'argent à mettre dans notre réseau routier, si on veut le réhabiliter, si on veut le reconstruire, parce que c'est là qu'on en est. Et c'est dans ce sens-là que le gouvernement précédent, le gouvernement du Parti québécois, on avait pris une décision. On avait dit: Il faut réhabiliter notre réseau routier puis il faut le mettre à niveau avec les États voisins. Il faut en améliorer la sécurité, il faut en améliorer le fonctionnement puis il faut que les gens puissent mieux rouler sur nos routes.

● (11 h 50) ●

Et ce qui m'étonnait... Et j'ai entendu le ministre dire ça, parler du plan, là, de 10 ans. En fait, là, il faudrait dire qu'il reste somme toute quelque chose comme sept ans. Et je réfère le ministre aux propos de M. Forget, là, de l'Association des constructeurs de routes, qui dit lui-même que 930 millions, là, c'est nettement insuffisant. C'est de l'ordre de 2 milliards par année qu'il faut mettre sur notre réseau routier si on veut le réhabiliter.

Alors, le ministre nous parle de ce plan de 10 ans, là, selon lequel à mon avis il reste sept ans. Alors, qu'est-ce que le ministre entend faire par rapport à la réhabilitation de notre réseau routier? Comment vous entendez respecter cet échéancier-là? Ou est-ce que vous le reportez? Est-ce que, pour vous, le plan de 10 ans commence maintenant? S'il commence à 930 millions, ça va être long. Alors, est-ce que vous reportez l'échéancier ou vous nous dites: Non, on va rester à l'intérieur du 10 ans? Il reste sept ans. Mais là comment vous allez faire pour rattraper ça? Parce que, avec 930 millions... Je pense que, M. le ministre, il faut que vous conveniez que notre réseau se détériore. On ne l'améliore pas, on ne le maintient pas, il se détériore. Alors, comment vous allez faire, donc, pour respecter cet échéancier-là? Parce que je pense qu'on n'a pas le choix, là, il faut investir dans nos routes. Et je suis d'accord avec la ministre déléguée quand elle dit: On ne peut pas investir partout puis on ne peut pas... C'est vrai. Les finances du Québec sont limitées, et il faut vivre avec l'argent qu'on a. Mais là je voudrais savoir du ministre, là, comment il envisage l'avenir?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, quand le député de Drummond mentionne que je fais référence au présumé plan qui avait été rendu public en 2002, vous savez, là, c'est lui qui y fait référence constamment. Et ce que je dis, c'est que ce présumé plan, vous savez, c'étaient des projections du ministre de l'époque. Ça n'a jamais été approuvé à nulle part. Ça me fait penser à peu près aux 4 ou 5 milliards de promesses qu'ils nous ont laissés dans le réseau routier, à peu près à toutes sortes de bouts de route un peu partout, là. Il y avait des annonces, deux ou trois fois, par des ministres puis il n'y avait rien qui a été fait. On a suscité là, disons... On a suscité, de la part de la population, beaucoup d'espoir, mais malheureusement cet espoir-là, il était déçu. Et ils ont été les premiers à le faire. Et, quand on additionne... On l'avait fait l'an dernier d'ailleurs, et j'en avais parlé aux crédits, puis le sous-ministre du temps avait les documents, il avait additionné les promesses: à peu près 4 à 5 milliards, M. le Président, des lettres qui datent de deux ans, un an, un peu partout, deux ministres... Alors, ce n'était pas sérieux. Et ma collègue parlait tantôt d'un échéancier, malheureusement, pour l'autoroute 50: 2007. Il n'y a personne qui était d'accord là-dessus. C'était...

Une voix: C'était juste loufoque.

M. Marcoux: ...comme elle dit, loufoque. Alors, il faut, je pense, être réaliste, établir un plan et puis être capable de livrer ce qu'on dit qu'on va livrer à la population.

Et, quand le député de Drummond mentionne que... Évidemment, j'ai dit: Le Conseil du trésor, en 2003, avait approuvé 930 millions, et là il vient nous dire: Vous savez, la ministre des Finances, dans son budget du 12 mars, la veille des élections, avait annoncé... Elle en avait annoncé, la ministre des Finances, en tout respect, dans bien des domaines, là, toutes sortes de choses. Évidemment, ils s'en allaient en élection le

lendemain. Et, comme l'année 2002-2003, 1,4 milliard, ça précédait l'élection, donc là on y allait à pleine vapeur. L'année suivante, on dit: On va réduire. Alors, vous savez, ce qu'il y avait dans le budget, le supposé budget de la ministre des Finances, là, ça valait pas plus cher que toutes les autres promesses qui étaient contenues dedans. Puis de toute façon il y a eu les élections après, et la population, M. le Président, a jugé le gouvernement, a décidé que ça ne marchait plus et qu'il y avait un changement à faire, un changement que proposait le Parti libéral, et la population lui a fait confiance. Et ce que je peux vous dire, c'est que, au cours du mandat, nous allons réaliser les engagements que nous avons faits à la population, et je pense que la population va le reconnaître à la fin du mandat, je peux vous dire. Et on va le faire, on va les réaliser, les engagements que nous avons pris.

Et, vous savez, lorsqu'il nous parle de l'autoroute 20, je suis bien d'accord que l'autoroute 20, là, dans le bout de Drummondville, aurait dû... devrait, là — puis le ministre l'a indiqué, on va peut-être regarder, voir si c'est possible — mais je ne comprends pas, moi, que, il y a deux ans, ça n'a pas été fait, là. Ça aurait pu être fait il y a deux ans. Ça ne s'est pas dégradé en l'espace d'un an. Et je me dis, là, que le ministre aurait pu dire au ministre du Transport de l'époque, et puis tout, là: C'est important. Dans le coin, là, on en a besoin. Et je voudrais rappeler que, sur la 55, l'an dernier, on a fait des investissements importants sur la 55, allongée, je pense, de 19 km ou 20 km, et je pense que ça a permis d'améliorer considérablement la route. Et donc je pense que, là-dessus, là, on devrait cesser de faire croire toutes sortes de choses et dire: Écoutez, le plan, là, il n'existait pas. Ce que j'ai indiqué — et sans faire de promesses, là, qui... on dira après ça «ça ne marche pas» — c'est que... sur une période de 10 ans, prendre les mesures pour pouvoir réhabiliter le réseau routier et l'amener vers une qualité qui puisse se comparer avec celle de nos voisins.

Bon. Depuis deux ans... Vous savez, la moyenne d'investissement est de près de 1 milliard sur deux ans, les deux premières années. De 1994 à 2002, la moyenne, je le rappelle à cette... Tu sais, un saut de crapaud, c'est correct, là, mais on ne va pas bien, bien loin avec ça. La moyenne, c'est ce qui compte, est 692 millions, vous savez, au cours des années précédentes. Alors, à 692 millions, là, on s'en allait avec la sous-détérioration du réseau et une dégradation importante du réseau. À partir de 1 milliard, ça nous permet au moins de maintenir la qualité — on investit davantage, cette année, sur la conservation, notamment du côté des structures — et donc de maintenir une base. Et, au cours des prochaines années, ce que j'indique, c'est que nous allons viser à ce qu'on puisse réaliser une réhabilitation qui nous amène à un degré comparable.

Et donc, oui, il faudra investir davantage, mais on le fera d'une façon qui est réaliste et puis également, là, qui ne nous fait pas de promesses en disant: Oui, sur 10 ans, on va mettre ça, et puis après ça ça ne se réalise pas. Et on va tenter également d'établir des échéanciers qui sont réalistes. C'est sûr que ça peut toujours décaler un peu. Ça, la réalité de la vie, dans ce domaine-là, fait que, oui, ça peut décaler, mais on saura pourquoi ça peut décaler. Donc, l'énoncé et l'objectif... Ce que j'ai

dit, lors de la programmation, reste toujours vrai, et c'est l'objectif que nous visons au cours des 10 prochaines années, M. le Président.

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

M. Jutras: Bien, le ministre nous parle d'échéancier réaliste, et, concernant la 50, je l'entends dire que notre échéancier était tout à fait irréaliste, et j'ai même entendu la ministre déléguée dire que c'était loufoque. Mais, moi, ce que je dis, c'est que l'échéancier qu'elle vient de nous présenter pour la 50, 2008, si le 2007 était loufoque, bien je dis que son 2008 est tout à fait aussi loufoque sinon plus, parce qu'elle nous a dit, M. le Président, que les travaux pour la 50, c'était 500 millions. Elle met 12 millions cette année! Alors, qu'elle fasse le petit calcul ça représente combien, ça. Ça veut dire qu'il faudrait qu'elle parle d'un échéancier de 48 ans. Alors, je vous entendais tantôt dire, là, que ça fait 40 ans qu'on en entend parler, de la 50. Bien, dites-vous que vous en avez encore pour 50 ans, s'il fallait que le gouvernement libéral reste là, là. On en a encore pour 50 ans à attendre après la 50.

Et continuons le raisonnement. On va se retrouver, l'an prochain, M. le Président, en 2005. Il va rester trois budgets d'ici 2008. Est-ce que la ministre déléguée est en train de nous dire que, sur le 500 millions, elle va mettre 175 millions par année? Voyons donc! Puis là elle va nous dire que ça, c'est un échéancier réaliste? Bien là je comprends, là, pourquoi il y a une note de E pour les transports, quand on nous tient un discours comme celui-là.

Puis le ministre des Transports vient nous dire que le budget de l'année dernière, c'était un budget irréaliste. Est-ce qu'il va nous dire que le cadre financier qui nous a été présenté par le Parti libéral durant la campagne électorale était réaliste, lui? Quand on nous a promis des baisses d'impôts de l'ordre de 1 milliard par année, est-ce que c'était réaliste, ça? Quand on nous a dit qu'on mettrait 2 milliards par année dans la santé, est-ce que c'était réaliste, ça? Quand on a dit qu'on allait geler tous les autres ministères, et qu'on allait mettre plus d'argent dans la santé, puis qu'on allait mettre plus d'argent dans l'éducation, est-ce que c'était réaliste, ça? Puis est-ce qu'on a dit aux étudiants, est-ce qu'on a dit aux étudiants: On gèle les frais de scolarité, mais, par contre, l'aide financière aux étudiants, on la réduit de 60 millions? Ça, je vais vous dire, M. le Président, comme passe-passe, là, on a rarement vu pire, M. le Président. On dit: On gèle les frais de scolarité pour les étudiants, mais, par contre, l'aide financière, les bourses, qui s'adressent aux étudiants les plus démunis, on leur enlève 60 millions. Alors, autrement dit, on ne le fait pas par en avant, mais on le fait par en arrière.

● (12 heures) ●

Alors, M. le Président, si le ministre veut comparer les engagements, je suis prêt à ce qu'on le fasse, mais j'ai beaucoup plus confiance dans le budget qui a été présenté en mars dernier que ce qui nous a été présenté, là, dans le cadre financier des libéraux. Puis, même quand on continue avec eux, là, présentement, là — parce que c'est ça, les Québécois se rendent à l'évidence qu'on est obligés de continuer avec eux — tu sais,

quand on regarde le dernier budget qui nous a été présenté, M. le Président, est-ce qu'on va nous dire que c'est un budget qui est réaliste, ça? Je vous réfère à Alain Dubuc. Vous lirez l'éditorial d'Alain Dubuc dans *La Presse* de la fin de semaine. Puis ce n'est pas un de nos amis, ça, à nous autres, de ce côté-ci, là, hein? Habituellement, là, les coups d'encensoir, c'est de votre bord qu'il les envoie, tu sais. Mais qu'est-ce qu'il dit de ce budget-là? Il parle d'un budget incohérent, il parle d'un budget qui n'a pas de fil conducteur, puis il dit: On se demande où il s'en va, ce ministre des Finances là. Alors, c'est votre budget, ça, qui vient d'être présenté.

Quand le ministre dit: L'autoroute 20, elle ne s'est pas dégradée au cours de la dernière année, bien je vous dirai qu'il y a des travaux qui se sont faits sur la 20 au cours des années précédentes. Mais par contre le ministre des Transports devrait savoir que, à un moment donné, plus on laisse se détériorer une route, plus elle se détériore rapidement. Et c'est ce qui se passe sur la 20 présentement, d'où l'urgence d'agir, puis tous les constructeurs de routes en conviennent, puis il faudrait, il faudrait que le ministre des Transports en convienne, de ça. Si le ministre des Transports n'est même pas capable d'en convenir puis s'il prétend que la détérioration de la 20, c'est une affaire qui remonte à plusieurs années, ce que je lui dis puis ce qu'il faut qu'elle réalise, c'est que, plus un réseau se détériore, plus il se détériore rapidement, et c'est là qu'il y a de l'argent à mettre. Et je ne comprends pas qu'effectivement, dans des... Quand on dit qu'on est guidés par la sécurité, je ne comprends pas qu'on laisse une route comme elle l'est, dans le cas de l'autoroute 20, et qu'on ne nous annonce rien à ce niveau-là. Par contre, la ministre déléguée nous a laissé de l'espoir, M. le Président, en disant qu'elle allait regarder ça. Mais je lui répète qu'elle a juste à le regarder de visu puis elle va voir que c'est évident et qu'il faut procéder à faire des travaux à cet endroit-là.

Maintenant, M. le Président, je trouve étrange la réponse du ministre, parce que j'en conviens, que les finances du Québec sont serrées, mais son plan de 10 ans, il part de quand, puis il mène à quand, puis il va mettre combien d'argent pour réaliser ça? Puis je reprends l'exemple que nous a donné la ministre déléguée, qui parle de 500 millions pour l'autoroute 50 puis qui nous dit 2008 comme échéancier. Comment vous allez faire pour réaliser ça? Elle nous a parlé de Cacouna-Le Bic, là, elle nous parle de 400 millions. C'est quoi, l'échéancier pour réaliser ça? C'est ça, à un moment donné, là, qu'il faut être réaliste. Puis c'est bien beau de parler de montants à investir, mais, avec ce que vous faites présentement, et, de un, il faut parler d'échéanciers de l'ordre de 40 à 50 ans, et non pas d'échéanciers de l'ordre de 10 ans, et, de deux, je le répète, vous laissez le réseau routier du Québec se détériorer. Et, à ce moment-là, ça veut dire que ça coûte pas mal plus cher pour l'améliorer et le remettre à niveau.

Et je repose la question au ministre: C'est quoi, votre échéancier? Et, quand on regarde, là, les factures qui sont devant nous, vous allez y aller à quel niveau? Puis, entre autres, là, parlons de l'échéancier de la ministre déléguée concernant la 50: 500 millions, 12 millions cette année, elle dit 2008. Est-ce que le ministre me dit que c'est sérieux, ça, un échéancier comme ça? Et ça veut dire que... L'an prochain, est-ce que vous y allez à

175 millions, puis l'autre année 175 millions, puis l'autre année 175 millions? J'ai hâte de connaître votre échéancier à ce niveau-là. J'aimerais ça avoir une réponse là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Je signale d'ailleurs au ministre qu'il lui reste trois secondes pour répondre. Est-ce qu'il y a consentement pour donner une réponse un peu plus longue?

M. Jutras: Oui.

Le Président (M. Brodeur): Il y a consentement. Donc, M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je suis un peu surpris d'entendre le député de Drummond en nous disant que, en investissant 1 milliard par année, nous laissons détériorer le réseau, alors qu'eux autres ont investi, en moyenne, par année, 692 millions. Imaginez-vous la différence, M. le Président. Presque 300 millions de différence, en moyenne, par année. Quelle sorte de détérioration ils ont provoquée dans le réseau? Je me demande pourquoi le député de Drummond ne le reconnaît pas. Ce n'est pas nous, là, qui causons la détérioration du réseau, c'est le gouvernement précédent qui n'a pas investi... moins, 700 millions, en moyenne, par année. Là, on a connu une détérioration, M. le Président. Et 1 milliard, ça permet de maintenir et d'améliorer un peu. Je ne dis pas que c'est suffisant actuellement pour tout réhabiliter, mais c'est un montant substantiel très important dans le cadre financier actuel du gouvernement. Et c'est un effort qui, en moyenne, depuis deux ans, est beaucoup plus considérable que la moyenne du gouvernement du Parti québécois au cours des neuf années où ils ont été au pouvoir, qui a été de 692 millions. Je pense que les chiffres parlent par eux-mêmes, M. le Président, à cet égard-là. Et je pense que le député de Drummond n'a pas de leçon à nous donner en parlant de détérioration du réseau, alors qu'eux autres ont investi, en moyenne, par année, 300 millions de moins, M. le Président. Alors, j'avais peu de temps.

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

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Alors, j'étais un petit peu d'accord et beaucoup aussi avec le ministre que le gouvernement précédent, ils ont été au pouvoir neuf ans, ça fait un an qu'on est au pouvoir, les routes, à ce moment-là, ça ne s'est pas produit dans un délai d'un an. Ça fait qu'il faut regarder sur une échelle de 10 ans, puis le gouvernement précédent, ils ont été au pouvoir neuf ans. Je crois bien qu'on n'a pas de leçon à recevoir sur ce côté-là.

Prolongement de l'autoroute 30 (suite)

Je voudrais rien que revenir, M. le ministre, si vous me permettez, M. le Président, parce que je n'ai pas pu reposer une question tantôt sur ma question que je posais. Dans mon comté, il y avait sur la 15 à la rue Principale — puis c'est réglé, à ce moment-là — puis de

la rue Principale à la 30, boulevard urbain, je crois. Je voudrais avoir la réponse du ministre. Je crois que ce bout-là, il faut qu'il y ait une entente de négociation avec les villes de la MRC ou... Pouvez-vous me répondre sur ça? De la rue Principale à la 30, c'est un boulevard urbain.

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

M. Marcoux: Oui. Bien, M. le Président, tantôt j'ai parlé de la 132, là. C'est entre la 15 et la rue Principale. Donc, alors, à ce moment-là, les travaux, là, qui sont prévus présentement, comme d'ailleurs nous nous étions engagés à le faire en septembre dernier, sont en cours, là, d'abord pour le déplacement des utilisés publiques, et ça se poursuivra au cours de l'an prochain et de l'année suivante. Alors, ça, donc, de la 15 à la rue Principale, c'est déjà réglé. Et, sur l'autre, il y a des négociations à faire, là, sur le reste. Mais il y en a un bout qui est réglé, là, actuellement.

M. Dubuc: Les négociations, ça se fait avec les villes de la MRC, je crois, là. Il y a une entente avec les villes, c'est bien ça?

M. Marcoux: Exact. C'est ça. Alors, ça se fait, là, c'est...

M. Dubuc: Vous répondez. Merci.

M. Marcoux: Parfait.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. Je suis prêt à reconnaître maintenant M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, peut-être m'excuser auprès de gens qui accompagnent... les gens du ministère, mais vous comprendrez que, tout le long des crédits, le député de Drummond et nous, on va s'agacer un peu. Alors, de temps en temps, on va s'agacer, puis après ça on va passer aux choses sérieuses.

C'est que le député de Drummond nous a parlé de consultations, de consultations bidon, de programme électoral. Je pense qu'on pourrait parler du bâillon à plusieurs égards. Dans le passé, on a vécu des bâillonnages encore plus difficiles. On n'a qu'à penser aux fusions forcées. Mais il n'en demeure pas moins, M. le Président, que, au niveau du programme électoral, il a fait référence au fait... aux gens qui étaient dans la rue, l'automne dernier. Je vous rappellerai, M. le Président, que, en termes d'engagements électoraux, tous les projets de loi qui concernaient les lois du travail, qui concernaient la réorganisation en santé, c'était écrit noir sur blanc dans le cadre de notre programme électoral. Alors, on n'a fait que respecter nos engagements, et en cela je pense que le député de Drummond devait dire: Oui, enfin le Parti libéral respecte ses engagements. Je pense qu'on l'a fait. On l'a fait, puis je suis très fier de ça.

• (12 h 10) •

Regardez les statistiques qui ont paru. Dans le dernier mois, on a créé, je pense, 60 % des emplois au Canada. C'était quand même intéressant. Alors, on sent qu'il y a une démarche de reprise économique qui se fait sentir au Québec. Les gens sont plus confiants, ils sont

sûrs d'avoir un peu plus d'argent dans leurs poches. Alors, à partir de ce moment-là, bien je pense que les gens, quand ils vont constater de visu et qu'ils vont constater dans leurs poches qu'ils disposeront de plus d'argent, que ça va encore une fois améliorer notre économie, améliorer la bonne humeur, et l'inquiétude dont on nous fait part, à chaque fois que quelqu'un de l'opposition prend la parole, je pense que ça va tendre à se dissiper. Puis au contraire je pense que des jours meilleurs s'en viennent, et, si nous pouvons participer humblement à ce processus, M. le Président, ce sera extraordinaire pour les Québécois.

Réfection de l'échangeur des autoroutes 40 et Duplessis

Maintenant, dans le cadre de nos travaux, vous savez, moi, je ne circule pas par la 20, M. le Président. Je circule par la 40, puis j'ai la chance de la faire au moins deux fois par jour: une fois le matin, une fois le soir. Et puis on se rend compte que, à la hauteur de l'échangeur Duplessis, ils font un peu de magie parce que, à chaque fois qu'on... On a beau compter, M. le Président, il y a toujours trois voies. Mais, moi, quand je circule, il y en a toujours deux. Alors, quand je suis en direction est, le matin, il y a deux voies. Le soir, je retourne chez moi, il y a encore deux voies. Alors, il se passe beaucoup de magie, dans ce territoire-là, beaucoup de travail. Puis j'aimerais ça évidemment... Ça fait deux ans que les projets sont en voie de réalisation. Je comprends que nos années, au Québec, sont plutôt de six mois et non pas de 12, mais j'aimerais ça connaître, M. le Président, de la part du ministre, l'échéancier des travaux, en regard de l'échangeur sur Duplessis-autoroute 40, et l'échéance des travaux... à quel moment on va couper le ruban et qu'on aura quatre voies réelles, et non virtuelles.

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

Mme Boulet: Alors, oui, ça me fait plaisir, M. le Président, de répondre. Effectivement, l'autoroute Duplessis nécessite une remise aux normes, dans l'ensemble de l'autoroute, parce qu'elle s'avère la première autoroute qui a été mise en service dans la région de Québec, en 1963. Alors, plusieurs éléments de l'autoroute sont devenus désuets et non fonctionnels, compte tenu des niveaux de circulation qui sont rencontrés sur cette artère stratégique. Alors, vous savez que ça a changé beaucoup, la ville de Québec s'est développée de façon impressionnante au cours des dernières décennies, et que les besoins autoroutiers, au niveau de Duplessis, ont changé considérablement.

Alors, cette année, on investit. En 2001, il y a eu la réfection du tronçon entre le boulevard Hamel et l'échangeur Félix-Leclerc—Duplessis. En 2003, il y a eu le début de la reconstruction complète de l'échangeur Félix-Leclerc—Duplessis. Alors, le ministère des Transports entend compléter la reconstruction de l'échangeur Duplessis, pour un coût total de 27 millions, dont 15 millions vont être investis en 2004. Et l'étape suivante, l'étape ultérieure, c'est de refaire, en priorité, la reconstruction du pont d'étagement du chemin Sainte-Foy—Duplessis. Ce projet,

au coût total de 12 millions, doit être réalisé rapidement. Alors, possiblement qu'en 2005 nous serons en mesure d'intervenir, là, au niveau du chemin Sainte-Foy—Duplessis.

Alors, pour ce qui est de l'échangeur Félix-Leclerc—Duplessis, il sera terminé dès cet automne, et c'est plus de 15 millions que nous avons investis en 2004, pour un projet total de 27 millions.

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

Prolongement de l'autoroute du Vallon

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Alors, évidemment je suis, au niveau... Du côté ministériel, je suis le seul député de la région de la Capitale. Alors, vous comprendrez que je vais poser d'autres questions qui concernent la Capitale.

Alors, vous savez que, dans le cadre de la dernière élection, au niveau de la région de Québec, on avait pris un engagement, au niveau du ministère des Transports. En fait, ce qu'on voulait voir réaliser, dans un avenir rapproché, c'est l'autoroute du Vallon. Parce que, vous savez, du Vallon, ça demeure une oeuvre inachevée. Tous ceux qui demeurent au nord de la ville de Québec ont de la difficulté à transiter vers le sud. On passe par Loretteville, sur le boulevard l'Ormière. Ce n'est pas du tout fait pour recevoir un flot de circulation aussi grand. Alors, j'aimerais savoir, M. le Président, qu'est-ce qu'il va arriver du projet de prolongement de l'autoroute du Vallon.

Mme Boulet: Alors, pour ce qui est de l'autoroute du Vallon, à l'heure actuelle, on est en étude. On est même au BAPE. Pour faire un dessin, ça part de Lebourgneuf à Chauveau et de Chauveau à boulevard Bastien. Le premier tronçon, Lebourgneuf-Chauveau, c'est un tronçon de 2,3 km, qui est évalué à 24 millions de dollars, dont la ville de Québec serait partenaire pour assumer 8 millions sur le 24 millions. Donc, la dépense, pour le ministère des Transports du Québec, serait de l'ordre de 18 millions pour ce tronçon-là. Quand on part de Chauveau pour se rendre à Bastien, c'est un tronçon de 1,9 km, pour un investissement de 15,6 millions et qui sera assumé en totalité, ce tronçon-là, par la ville de Québec.

Alors, les audiences ont débuté, O.K.? Le projet a connu passablement d'opposition. Vous savez qu'il y a deux tracés qui sont étudiés à l'heure actuelle, un qui passe dans le parc de l'Escarpement puis un qui est contourné un petit peu plus loin pour éviter le parc parce que, au niveau de l'environnement, il y a des opposants. Alors, c'est pour ça que le projet est devant les audiences publiques. Les opposants auront la possibilité de se manifester au cours des prochaines semaines, lors des audiences publiques.

Je vous rappelle d'abord que l'étude d'impact a été déposée au ministère de l'Environnement en avril 2003. Alors, le 1er juin, 2 et 3 juin 2004, la population sera invitée à déposer et présenter les mémoires qui peuvent être pour ou contre le projet, et le BAPE doit déposer sa recommandation au ministère de l'Environnement à la fin du mois d'août 2004. À la lumière des recommandations du BAPE et du ministère de l'Environnement, le

Conseil des ministres prendra sa décision, et par la suite la préparation des plans et devis sera entreprise. Et éventuellement, si tout ce monde-là est d'accord, le BAPE, l'Environnement, et si nous disposons de capacités budgétaires, le premier tronçon, d'une longueur de 2,3 km, pourrait débuter à l'automne 2005.

Alors, je sais que c'est un engagement des députés de la région de Québec. Je sais que ce secteur-là de la ville de Québec est en développement, en croissance, là, importante, au niveau de sa démographie. Il y a beaucoup de jeunes familles qui vont s'établir dans ce secteur-là, et les besoins autoroutiers ont changé, ont évolué, ce qui fait que ce tronçon-là permettrait un accès beaucoup plus rapide à cette population-là. On connaît l'importance stratégique du tronçon. On attend l'évolution de l'étude du BAPE et du ministère de l'Environnement, et ultérieurement on verra, selon nos disponibilités budgétaires, à quel moment on est capables de commencer, d'amorcer les travaux, s'il y a lieu de les commencer.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Je suis prêt à reconnaître un autre député du parti ministériel. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Merci, M. le Président.

M. Jutras: ...des fois, là, si vous n'avez pas d'intervenant, là.

Le Président (M. Brodeur): Oui. J'ai déjà...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Inquiétez-vous, on va s'occuper de...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Non, mais, si des fois vous êtes en panne, je vous le dis, je suis prêt à vous dépanner n'importe quand.

Une voix: O.K. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Le message du député de Drummond, c'est que nous sommes prêts.

Une voix: Oui, oui.

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

M. Soucy: Alors, M. le Président, moi aussi, je suis prêt, mais on est plusieurs, il faut partager quand même.

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

Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Je remercie le député de Drummond pour son aide, là. Dans le cadre triennal du programme d'aide

gouvernemental au transport adapté aux personnes handicapées... Il prend fin le 31 décembre 2004. On sait que ce programme a vu le jour en 1979. Dans ce temps-là, l'État s'engageait à verser 75 % des coûts de transport adapté, le solde étant la responsabilité des municipalités et des usagers. En 2004, il y a 102 services de transport adapté sur le territoire, qui couvrent 900 municipalités. On sait aussi qu'en aucun cas la contribution escomptée des municipalités et des usagers ne dépasse 35 % des coûts. L'évolution des subventions au ministère des Transports du Québec, en 1999-2000, était de 42,3 millions; en 2003-2004, 53,3 millions. Donc, ce que j'aimerais savoir de M. le ministre: Qu'est-ce que le ministère entend faire dans ce dossier?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je remercie le député de Montmagny-L'Islet de sa question, qui touche évidemment les personnes handicapées, des gens, je pense, là, qui sont vulnérables et qui ont besoin d'aide.

Alors, le programme gouvernemental a commencé en 1979, donc ça fait plusieurs années. Et les sociétés de transport en commun avaient l'obligation d'offrir des services de transport adapté à la population qui ne pouvait pas utiliser, là, les services réguliers de transport en commun. Toutes les municipalités qui sont situées à l'extérieur des territoires desservis par les sociétés de transport en commun pouvaient, si elles le désiraient, offrir des services de transport adapté sur leur territoire puis bénéficier des mêmes subventions que les sociétés de transport. Et le gouvernement s'engageait à verser 75 % des coûts de transport adapté, et le reste était de la responsabilité, là, des municipalités et puis également des usagers.

● (12 h 20) ●

Actuellement, en 2004, ce programme-là permet le fonctionnement de 102 services de transport adapté sur l'ensemble du territoire du Québec, donc ça veut dire, ça, sur le territoire de près de 900 municipalités. Et, si on l'évalue en termes de pourcentage de la population qui est desservie, là, par un service de transport adapté, bien c'est 95 % de la population du Québec qui habite un territoire qui est desservi par le service de transport adapté. Et, en 2003 — on n'a pas les statistiques pour 2004 — ça a voulu dire, ça, 5 millions de déplacements, ce qui est un volume très important. La contribution du ministère, là, se situe à peu près entre 65 % et 75 % des dépenses. Celle des municipalités n'excède pas 20 % des coûts. Et la contribution de l'utilisateur, elle, est équivalente à celle qui est exigée pour le transport en commun régulier. Et en aucun cas la contribution escomptée des municipalités et des usagers, les deux ensemble, ne dépasse 35 %.

Comme vous l'avez mentionné, il y a eu une augmentation évidemment des subventions dans le cadre de ce programme-là. 1999-2000, c'était 42,3 millions; en 2003-2004, c'est 53,3 millions; et, en 2004-2005, le montant va augmenter, là, et je vais vous donner le chiffre...

Une voix: 56.

M. Marcoux: Donc, 56 qui est prévu pour 2004-2005.

C'est un programme qui est important et qui vise dans le fond l'intégration scolaire, sociale et économique, là, des personnes handicapées. Et ça permet à ces personnes-là de participer plus activement à toute une série d'activités, des activités de leur communauté principalement, et puis également de les sortir un peu de l'isolement souvent dans lequel se retrouvent ces personnes handicapées. Et c'est toujours un support aux autres activités de la vie puis également aux autres programmes gouvernementaux. Et je pense que c'est un programme qui, sur le plan social, accomplit beaucoup, lorsqu'on regarde l'impact d'un programme, là, vis-à-vis des gens qui ont peut-être un peu plus de difficultés et qui ont besoin d'un appui, là, pour pouvoir vivre comme tout autre citoyen dans notre communauté.

Le cadre du programme actuel se termine effectivement à la fin de 2004. Et ce que le ministre fait actuellement, c'est que nous procédons à des évaluations pour préparer un nouveau cadre, là, pour les années 2005 à 2007. Présentement, il y a une consultation des partenaires qui est en cours. Les principaux groupes qui sont consultés? Il y a, bon, évidemment les sociétés de transport en commun, c'est bien sûr, l'Office des personnes handicapées du Québec, les associations de transporteurs, comme le Regroupement des organismes de transport adapté, qui existent, l'Alliance des services de transport adapté du Québec, l'Association du transport écolier, qui joue un rôle important pour ce qui est de l'aspect scolaire, et également l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Et d'autres groupes qui peuvent être intéressés par cette question-là sont invités également à soumettre leurs représentations.

C'est une priorité pour le ministère. Personnellement, c'est un sujet, moi, qui me préoccupe beaucoup. Je pense qu'il faut continuer d'avoir un programme qui permet de supporter ces personnes-là, les organismes qui leur rendent des services. Et ce que je souhaite, c'est que nous puissions, là, à la fin de 2004, pouvoir annoncer les modalités du programme, qui continuerait de s'appliquer à compter de 2005 jusqu'à 2007. Alors, j' imagine que, même dans votre comité, M. le député, il y a justement des organismes, là, qui bénéficient de cette aide-là et qui apportent beaucoup de support aux personnes handicapées.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Juste un complément d'information: Est-ce que l'aspect volontaire — on sait que les municipalités ne sont pas obligées d'adhérer à ce programme-là — est remis en question?

M. Marcoux: Bien, non. Je pense qu'il y a quand même des incitatifs qui sont importants. Comme vous pouvez voir, il y a 95 % de la population qui est desservie, même s'il y a 900 municipalités encore, là, qui ne sont pas dans le programme. Ce sont de plus petites municipalités. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de besoin. Et ça, c'est un aspect qui, je pense, nous préoccupe, là, parce que ça touche en fait toute personne. Évidemment, à un moment donné, il y a des dépenses. Ça coûte peut-être plus cher s'il y a seulement quelques personnes, mais c'est bien sûr qu'on doit viser

à ce que le plus grand nombre possible de personnes handicapées puissent être desservies par ce service-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis prêt maintenant à reconnaître M. le député de Drummond pour un début d'un bloc de 20 minutes qui devra s'interrompre à 12 h 30 pour recommencer après 15 heures. M. le député.

M. Jutras: Oui. Merci, M. le Président. Moi, je veux revenir sur la détérioration du réseau que le ministre des Transports reproche au gouvernement précédent. Il dit: Au cours des années quatre-vingt-cinq... c'est-à-dire 1994 à 2003, vous avez investi 692 millions par année, en moyenne. L'année dernière, aux crédits, le ministre disait que c'était de l'ordre de 717 millions. Là, cette année, c'est 692, là. Mais, à tout événement, ce que je veux dire, c'est que... J'ai regardé, moi aussi, les chiffres de 1985 à 1994, et c'est dans les mêmes eaux, ce que le Parti libéral — vous n'étiez pas là, mais c'est quand même votre formation, là, c'est quand même le gouvernement libéral qui était là — c'était dans les mêmes eaux, ce qui s'est investi: 717 millions quand on était là; 720 millions quand vous étiez là. Alors, on parle des mêmes chiffres.

Et ça, là, c'est sans compter que, vous autres, c'était la valse du déficit, là. D'année en année, votre défi, c'était toujours d'avoir un déficit plus important que celui de l'année précédente, pour en venir à votre déficit record qui a été de l'ordre de 6 milliards de dollars. Et je vous rappelle qu'à l'époque ce que vous faisiez, alors que, tu sais, comme on dit, le diable était aux vaches puis on dépensait sans compter, bien vous faisiez des déficits qui faisaient en sorte que vous vous endettiez, vous endettiez les Québécois, même pour payer l'épicerie.

Nous autres, on a ramassé ça en 1994, là. Le déficit record de 6 milliards, c'est nous autres qui avons ramassé ça, c'est gâchis-là. Puis la dette du Québec, que vous avez fait passer, en cinq ans, de l'ordre de 40 milliards à 78 milliards de dollars... Vous l'avez pratiquement doublée en cinq ans, c'est vous autres qui avez fait ça. C'est nous qui avons ramassé ça, de sorte que nous avons eu à équilibrer les finances du Québec.

Alors, quand je regarde les investissements que vous avez faits année après année, en endettant les Québécois, en payant l'épicerie, puis en doublant pratiquement la dette en l'espace de cinq ans, puis que, nous, on a investi le même ordre de montants que ce que vous avez fait en rééquilibrant les finances publiques, je me dis: C'est qui le meilleur? Moi, dans mon livre à moi, c'est bien clair que c'est nous autres, les meilleurs, parce que, quand on regarde ce que vous avez fait, tu sais, c'est un gâchis épouvantable. Et on a, je le répète, équilibré les finances publiques.

Alors, moi, je me dis: On a investi dans les mêmes ordres, O.K.? Puis ça, c'est sans compter, en plus de ça, des travaux qui se sont faits de votre temps... La route à Marc-Yvan Côté, là, entre Val-David puis Val-Morin, tu sais, qui finissait sous des arbres. Tu sais, c'est sans compter, donc, des investissements qui n'étaient pas justifiés. C'est vous autres qui avez fait ça, là. Ce n'est pas nous autres qui avons fait ça.

Mais, par ailleurs, si on s'accorde pour dire: On investit dans les mêmes montants... Il y a une décision qui

a été prise en 2002, suite à un sommet qui a été fait avec les gens de l'industrie, de dire: Il faut améliorer notre réseau routier, il faut le réhabiliter. Et, nous, on a mis ça de l'avant. Et ce qui est inacceptable de votre part, c'est que, après une année faite — et, nous, on continuait dans le même sens — vous autres, vous dites: Non, ce plan-là, on le met de côté, comme si notre réseau n'avait pas besoin d'être réhabilité. C'est là que la décision que vous prenez n'a pas de sens. Admettons, pour fins de discussion, que, l'un comme l'autre, là, on a laissé détériorer le réseau routier. Bien, moi, je répète, là, qu'on l'a fait, nous, en... on a investi 720 millions par année, 717 millions en équilibrant les finances publiques. Vous autres, c'était en endettant constamment davantage le Québec. La décision, elle s'est prise en 2002, avec les gens de l'industrie, qu'il fallait le réhabiliter, notre réseau. Et ce que vous faites — et c'est ce qui est inacceptable, on en convenait tous, qu'il fallait le réhabiliter, le réseau — vous mettez fin à ça.

Alors, je repose toujours la même question au ministre: Comment il va faire pour le réhabiliter, le réseau? La décision, elle s'imposait en 2002, puis le ministre il est d'accord avec ça, qu'il faut le réhabiliter, le réseau — il faut même le reconstruire, et non pas le laisser se détériorer — qu'il faut mettre de 1,2 à 1,4 milliard par année. Il y a des gens qui disent qu'il faudrait même mettre 2 milliards par année. Alors, moi, dans ce contexte-là, vu l'évolution du dossier, vu l'évolution de nos routes, ce que je dis, c'est que vous laissez continuer la détérioration du réseau, et je ne peux pas voir comment vous allez pouvoir rattraper ça.

● (12 h 30) ●

Ça fait deux fois que je vous pose la question. Je vous dis: C'est quoi, votre échéancier? Il part de quand? Est-ce que vous considérez qu'il y a trois ans de faits puis il reste sept ans? Alors, imaginez-vous les montants d'argent que vous allez être obligés de mettre. Ou est-ce que vous considérez, est-ce que vous considérez que votre 10 ans part de maintenant? Puis là bien je reviens encore avec l'exemple de la 50. On parle de 500 millions. Qu'est-ce que vous allez faire, 12 millions par année? Puis, quand on regarde ce que vous faites aussi pour d'autres routes, je me dis: Qu'est-ce que vous allez faire pour le réhabiliter, notre réseau? Alors, ça veut donc dire que ce que vous nous reprochez d'avoir...

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, peut-être que vous pourriez compléter votre question cet après-midi.

M. Jutras: En concluant...

Le Président (M. Brodeur): Et j'ai vu que le ministre prenait des notes sur votre question, il pourra aussi répondre cet après-midi. Entre-temps, la Commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 11)

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous allons donc débiter nos travaux. Je constate le quorum et je

déclare la séance ouverte. Je demande aux membres de la commission et aux autres personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant toute la séance de la commission. Je rappelle le mandat: il s'agit de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2004-2005.

Et je vais demander au secrétaire d'annoncer les remplacements... s'il y a consentement, puisqu'il s'agit en fait d'une dérogation à l'article 131 du règlement. Alors, y a-t-il consentement? Consentement. M. le secrétaire.

Le Secrétaire: Oui. M. Thériault (Masson) est remplacé par Mme Lemieux (Bourget) et M. Morin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Lessard (Frontenac).

La Présidente (Mme Harel): Alors...

M. Jutras: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummondville.

M. Jutras: Oui. Drummond.

La Présidente (Mme Harel): Drummond.

M. Jutras: On avait convenu ce matin que d'autres collègues allaient se rajouter à différents moments aussi et que c'était ad lib, en quelque sorte.

La Présidente (Mme Harel): Bon. Alors, je comprends qu'il y aurait consentement au moment où d'autres collègues vont demander d'intervenir, mais je ne peux pas le présumer, je le demanderai à ce moment-là. Alors, je vous salue, M. le ministre. Nous avons eu l'occasion, dans d'autres circonstances, d'échanger.

M. Marcoux: Mme la Présidente, ça nous fait plaisir de vous accueillir.

La Présidente (Mme Harel): Merci. Alors, nous en sommes donc à l'intervention du député de Drummond, dans un bloc qui est dévolu aux députés de l'opposition.

M. Jutras: Alors, dans le but de faire une remise en contexte, vu qu'il y a déjà plusieurs minutes, là, on avait entamé ce bloc-là, et pour vous situer aussi très bien dans le contexte, Mme la Présidente, je disais ce matin au ministre que... Bon. Il disait que nous avions, le gouvernement précédent, laissé dépérir le réseau routier en y mettant seulement 717 millions par année. Moi, je lui disais: Bien, vous avez mis les mêmes montants, alors, si on a laissé dépérir, bien ça veut dire qu'une formation comme l'autre a laissé dépérir.

Mais ce que je disais par ailleurs, c'est que, dans leur cas, c'était bien pire parce que, eux, ils avaient les deux mains dans le sac, comme on dit, c'est que l'argent sortait par les fenêtres, les déficits, ça n'avait pas d'importance. Même, d'une année à l'autre, on visait toujours à battre le déficit précédent. Alors, qu'à ce moment-là le Parti libéral, le gouvernement libéral n'ait pas consacré davantage d'argent à l'entretien de notre réseau routier, je considère que c'est bien pire que dans notre cas, où,

nous, nous avons ramassé le déficit record du Québec, qui avait été fait par les libéraux qui nous ont précédés, un doublement de la dette en quelques années, qui était passée de 40 à 78 milliards. Puis, nous, il fallait redresser les finances publiques, et c'est ce que nous avons fait. Alors, alors que, vous autres, vous procédiez, là, sans retenue, puis l'argent sortait par les fenêtres, puis on dépensait comme on voulait, puis on construisait des routes dans les champs, qui arrivaient sur des arbres, nous, on a rationalisé les dépenses de l'État québécois et on a contrôlé ces dépenses-là.

Mais finalement ce à quoi je veux en venir, puis, le ministre, on dirait qu'il ne veut pas le reconnaître aujourd'hui, c'est qu'il manque d'argent. Il manque d'argent. Puis le ministre l'a reconnu dans sa conférence de presse, lorsqu'il a annoncé les investissements routiers pour l'année qui est devant nous, il a dit: Je le sais que ce n'est pas assez. Donc, il en manque, de l'argent.

Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers

Et ce qu'il faut donc trouver... Si ce n'est pas assez, 930 millions, il faut aller en chercher davantage pour ne pas laisser notre réseau routier se dégrader. Et je pense qu'il y en a une, solution, c'est le fédéral. Et même ce que je dis, c'est dans la foulée de ce qui s'est dit à la période de questions au salon bleu, il y a quelques minutes: Je ne comprends pas que le gouvernement libéral ne profite pas de la campagne électorale qui est devant nous pour, comme on dit, «squeezer» Paul Martin et compagnie. Pourquoi vous ne profitez pas de l'occasion de dire: Écoutez, si vous ne nous donnez pas plus d'argent pour la santé, on va travailler contre vous autres, on va travailler à vous faire battre? Pourquoi? Si vous ne nous donnez pas plus d'argent pour les transports, on va travailler contre vous autres, on va travailler à vous faire battre. Parce que, si vous ne profitez pas de la circonstance actuelle, pensez-vous que vous allez avoir de meilleurs résultats après l'élection, si les libéraux fédéraux sont réélus? Ils rient déjà de vous autres, alors imaginez-vous que, s'ils ont un résultat positif, ils vont rire encore davantage de vous autres.

Et c'est ça que je déplore quand je vois le premier ministre qui est assis à côté de Paul Martin puis qui se fait dire non à la TPS suite à une résolution unanime de l'Assemblée nationale la semaine dernière. Moi, je me dis, là: Vous manquez des belles occasions de défendre les intérêts des Québécois. Parce que c'est ça, le mandat que vous avez, de défendre les intérêts des Québécois. Et, de la façon que vous agissez, vous vous comportez en fédéralistes à tout prix, en fédéralistes inconditionnels. Et, pour vous autres, c'est le fédéralisme avant la santé, c'est le fédéralisme avant les routes, c'est le fédéralisme avant l'éducation. C'est ça qui est déplorable. Tandis que, nous, ce qu'on dit, la solution, c'est la souveraineté, plutôt que d'entendre ce qu'on a entendu tantôt à la période de questions: On va continuer à parler, on va continuer à revendiquer, on va créer des comités, on va jaser, on va placoter. Mais on voit qu'il n'y a pas de résultat.

Alors, la question que je pose au ministre, c'est celle-ci: Où en est-il dans ses négociations avec le fédéral pour les différents projets de route? On a vu la ministre

déléguée ce matin nous dire que la 185 faisait partie des ententes fédérales, la 50 fait aussi partie des ententes fédérales, la 175, ce serait aussi une route qui fait partie des ententes fédérales. Alors, je dis donc qu'il y a de l'argent qui est là. Puis ce que le fédéral met dans nos routes, on va en convenir, M. le ministre, je suis convaincu que vous êtes d'accord dans votre fort intérieur, ce sont des pinottes. C'est rien. Vous nous dites 930 millions que vous mettez cette année, puis, avec le fédéral, ça se rend à peu près... c'est 70 millions de plus. Donc, ce sont des pinottes.

Alors, ce que je veux savoir de votre part, M. le ministre, c'est: Quels projets d'autoroute, là, sont en discussion avec le fédéral? Quelles sont vos demandes aussi auprès du fédéral? Parce que, moi, quand j'entends le ministre des Finances, au salon bleu, qui dit que, oui, il est en demande par rapport au fédéral mais qu'il n'est pas capable de chiffrer ses demandes, je me dis: Ça ne va pas bien, là. Ça, c'est comme l'employé qui va voir son patron puis dit: Je veux une augmentation de salaire, puis il dit: Bien, je laisse ça à votre discrétion. Tu sais, il peut avoir des surprises. Puis c'est ça qu'on voit de la part du gouvernement libéral: c'est laissé à la discrétion du fédéral.

Alors, moi, je voudrais savoir: Est-ce que vous avez un échéancier? Quelles sont les routes qui sont en négociation? Quels sont les projets qui sont en négociation avec le fédéral? Quels sont les montants d'argent que vous demandez? De sorte qu'au total cette contribution-là sera de l'ordre de combien? Et est-ce que vous profitez de l'approche de la présente campagne électorale pour les «squeezer» ou vous vous dites: Vous nous rendrez réponse après la campagne électorale? Mais, si vous dites ça, M. le ministre, moi, je peux vous dire ça va être quoi, la réponse: vous allez prendre de l'air. Mais j'aimerais savoir c'est quoi, votre plan de travail par rapport à ça.

• (15 h 20) •

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Mme la Présidente, je voudrais d'abord faire quelques commentaires sur les propos plus généraux du député de Drummond, lorsque... en fait, il parlait, vous savez, de ce qui s'est passé durant la période du gouvernement dont il était membre. On se rappellera les coupures dans la santé, on se rappellera... drastiques, on se rappellera les coupures dans l'éducation. On se rappellera également le plan de mise à la retraite de plus de 30 000 personnes dans le secteur public, dans la santé, dans l'éducation, dans la fonction publique, qui a été justement analysé d'ailleurs par le Vérificateur général et qui a été non seulement une catastrophe et un désastre sur le plan financier, mais également sur le plan de l'organisation et du fonctionnement des établissements de santé, des établissements d'éducation particulièrement. Et on se rappellera, par exemple, le manque criant d'infirmières, 4 000, plus de 4 000 infirmières mises à la retraite comme ça, rapidement, en l'espace de quelques mois. Alors, ce n'est pas des exemples de gestion, je pense, qui peuvent dire au ministre... Le député de Drummond peut nous dire: Écoutez, on vous donne des exemples. Ce sont des exemples de mauvaise gestion, qui ont entraîné des coûts extraordinaires.

Et, lorsqu'il nous parle de viaducs dans le champ, bien il y en a aussi, des viaducs dans le champ, qui ont

été construits par le gouvernement précédent. Puis on pourra vous en donner des exemples. Puis on pourra vous rappeler également la route dite... et en tout respect d'ailleurs pour un ministre des Transports précédent — parce que vous parliez d'un autre ministre — la route du ministre précédent, M. Chevette, la route entre Saint-Donat et Lac-Supérieur. Il passe à peu près 500 voitures. On a dépensé près de 20 million. Alors, je voudrais simplement, là, dire que ça non plus, ce n'est pas un exemple d'établissement de priorités qui doit en tout cas nous faire dire que c'est de la bonne gestion. Je voulais simplement vous dire ça.

Et, en ce qui a trait plus particulièrement aux ententes avec le gouvernement fédéral, je voudrais d'abord mentionner que... Évidemment, le député s'indigne, semble-t-il, comme ses collègues l'ont fait à l'Assemblée nationale au cours de la période de questions, que le fédéral devrait faire ci, puis que c'est toujours la faute du fédéral, et puis... alors qu'on continue de travailler dans le sens de vouloir avoir un meilleur partage fiscal.

Mais je voudrais lui rappeler qu'il y a un programme fédéral qui avait été, vous savez, annoncé en 2000, le programme le PSIR, Programme stratégique d'infrastructures routières, et qui était, vous savez, disponible en 2001, et où le provincial, le gouvernement précédent aurait pu signer une entente avec le gouvernement fédéral. C'était prêt, c'était disponible, il y avait 108,5 millions qui dormaient à Ottawa. C'est moins évidemment que les 800 millions à Toronto, là, à la Banque TD, mais... Donc, quand je suis arrivé en 2003, à la fin de mai, j'ai constaté qu'il n'y avait rien de signé, qu'il n'y avait eu pratiquement aucune discussion avec le fédéral.

Alors, en l'espace de deux mois, nous avons signé l'entente du Programme stratégique d'infrastructures routières, où nous sommes allés chercher, sur une période de deux ans, là, 108,5 millions. Et donc, au lieu des paroles, ça a été des actions, on l'a fait rapidement, de sorte que ça permet d'investir 50-50 dans des projets, à la fois l'an dernier, cette année et également l'an prochain, comme sur la 185 à ville Dégelis, sur le rond-point Taschereau, sur la 40 à Montréal, sur les ponts jumeaux ici, à Québec. Alors ça, c'est un exemple, je pense, de gestes concrets où, en arrivant, nous sommes allés chercher 108,5 millions, qui étaient à nous, qui nous appartenaient. Et ce que je comprends: il ne s'était rien passé pendant deux ans avec le gouvernement précédent, ça dormait à Ottawa.

Sur les ententes avec le gouvernement fédéral, de façon plus générale, il y a deux fonds: en fait, il y a le Fonds canadien d'infrastructure stratégique, qui a été annoncé en 2001-2002, et également un autre ajout de 2 milliards. Il y a un autre ajout qui a été annoncé en 2003 et qui touche, là, des infrastructures.

En ce qui a trait au premier programme... bien, il y a deux projets d'ailleurs qui avaient été annoncés dans ce cadre-là, un qui a été annoncé, le 22 août 2002, par les premiers ministres Chrétien et Landry, qui touchait à la 175, et récemment, donc vendredi dernier, ça a été confirmé par le premier ministre Charest et le premier ministre Martin. Et on notera également, dans cette entente-là, qu'il est prévu qu'il y aura des ajustements si les coûts devaient excéder le 525 millions. Alors, ça, ça fait partie du premier Fonds canadien sur l'infrastructure

stratégique, qui avait été annoncé le 22 août, c'est-à-dire... oui, c'est ça, en 2002.

L'autre projet qui a été inclus dans ce fonds canadien, la partie qui revenait au Québec, c'est la route 30, qui a été annoncé d'ailleurs l'an dernier, là, c'est-à-dire en mars 2003. Il y a une autre annonce qui a été faite par le gouvernement fédéral, un ajout au programme sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, qui a été annoncé en 2003. Et ça, présentement c'est en négociation avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement du Québec a à établir ses priorités évidemment, et puis c'est en négociation avec le gouvernement fédéral, et ça progresse et ça va bien.

Il y a également un fonds canadien sur l'infrastructure frontalière. Sur les passages frontaliers, il y a un 30 millions qui a été affecté à l'autoroute 15, c'est-à-dire 15 sud, en allant vers Lacolle. Ça, les travaux sont déjà en voie de réalisation. Et il y a un autre fonds canadien sur l'infrastructure frontalière, là, où actuellement nous avons des discussions avec le gouvernement fédéral, et touchant plus particulièrement les autoroutes 35, 55 et 173, donc, vous savez, la 35, là, qui... de Saint-Jean jusqu'à la frontière, la 55 évidemment, là, jusqu'à la frontière également, et la 173, là, entre Saint-Georges et la frontière américaine. Il y a aussi...

La Présidente (Mme Harel): ...reste une minute. Je vais vous demander de conclure.

M. Marcoux: Oui. Il y a aussi, vous savez, l'entente Canada-Québec sur l'amélioration du réseau routier dans la capitale nationale, ce qu'on appelle l'entente avec la CCN, qui date depuis un bon nombre d'années. Bien, l'an dernier, nous avons décidé de commencer les travaux sur McConnell-Laramée, une artère incluse dans le... 50-50 avec la Commission de la capitale nationale, et puis, bien, on a des travaux qui se continuent cette année. Et on vous a expliqué tout à l'heure, en réponse au député de Gatineau, qu'il y a d'autres travaux qui se continueraient sur McConnell-Laramée en direction de promenade du Lac-des-Fées et en allant, là, vers le parc de la Gatineau. Donc, si vous voulez que je...

La Présidente (Mme Harel): En conclusion.

M. Marcoux: Oui. Donc, Mme la Présidente, je pense que ça fait le tour, là, à la fois des ententes et de ce qui a été conclu, d'une part, et puis également ce qui est en voie de négociation, notamment pour le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, la deuxième partie annoncée en 2003.

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous avons donc terminé l'intervention du côté de l'opposition, et je vais reconnaître maintenant le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): ...plus à l'aise à poser vos questions de ce côté...

M. Brodeur: De ce côté-ci, je suis... je me sens...

La Présidente (Mme Harel): Comme chez vous.

M. Brodeur: ...pas avec le même devoir que vous avez présentement, là. Mais ça fait déjà... L'année dernière, j'avais présidé l'étude des crédits, et j'ai commencé encore cette année, et je vous avoue, Mme la Présidente, qu'il y a certaines frustrations qui s'accumulent lorsqu'on est lié en quelque sorte par une obligation de... au moins d'une apparence d'impartialité. Mais j'ai entendu beaucoup de choses, autant l'an dernier que cette année, de la part du député de Drummond particulièrement, concernant particulièrement le réseau routier, et j'ai eu l'occasion, durant des années, Mme la Présidente, et vous le savez, d'occuper le poste qu'occupe aujourd'hui le député de Drummond, soit porte-parole de l'opposition en matière de transports, et j'ai entendu toutes sortes de choses depuis ce matin, et j'entends toutes sortes de choses à l'occasion, lors de la période de questions.

Mais je désire, avant de poser ma question, parler un peu de l'héritage que le parti qui forme l'opposition aujourd'hui nous a laissé dans le domaine du transport, ce qu'on parle très peu souvent ici d'ailleurs... en fait très peu allusion... Le député de Drummond en fait très peu allusion, mais il y a un héritage, je dirais, non souhaitable que le Parti québécois nous a laissé depuis 1994, et on sait que le gouvernement actuel reçoit ce malheureux héritage et doit travailler avec, avec des restrictions budgétaires, le budget qu'on connaît, qui devient plus difficile à travailler.

Mais il faut savoir, Mme la Présidente, que le réseau routier québécois, particulièrement dans les 10 dernières années, s'est dégradé de façon extraordinaire. Il y a eu un laisser-aller. On sait, Mme la Présidente: lorsqu'on entretient régulièrement un réseau routier, normalement celui-ci se conserve beaucoup plus souvent. Et n'importe quel constructeur de route sait que, lorsqu'on entretient correctement, au fur et à mesure, le réseau routier... Par exemple, on dit... puis là je donne des chiffres d'il y a quelques années, on me disait à l'époque que... L'Association des constructeurs de routes nous disait que, si on entretient un chemin, par exemple, à tous les huit ans, ça coûte environ 1 000 \$ du kilomètre; si on laisse aller les choses et qu'on entretient aux 15 ans, ça peut coûter environ 80 000 \$ à 100 000 \$ du kilomètre; et, si on laisse dégrader la situation, c'est-à-dire, plus de 15 ans, ça coûte 250 000 \$, 300 000 \$ du kilomètre.

● (15 h 30) ●

Le réseau routier, Mme la Présidente, a vieilli depuis 1994, donc... Possiblement que des fonctionnaires pourraient confirmer ça que le réseau routier présentement a une moyenne d'âge... environ 23 ans, je crois, dans une vingtaine d'années, ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui il y a un kilomètre sur trois qui est à refaire. Et ça, c'est l'héritage de 1994 à 2003.

En plus, Mme la Présidente, je me souviens: ici, lors de l'étude des crédits en 2001, le ministre de l'époque, Guy Chevrette, nous disait qu'il y avait environ 1 000 ponts qui avaient besoin de réparation au Québec. Et, ensuite de ça, Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion, au cours de ces années à l'opposition, de faire des tournées à travers le Québec, possiblement que le député de Drummond aura l'occasion, au cours des prochaines années, de faire certaines tournées, mais j'ai suivi à l'époque, souvent à quelques jours d'intervalle, le

ministre des Transports, à l'époque, premièrement, en premier lieu, Guy Chevrette et, ensuite de ça, Serge Ménard, et je me souviens, lors de ces tournées-là, un peu partout au Québec, ce que le gouvernement du Parti québécois s'engageait à faire auprès des populations régionales, et on pouvait noter une différence notable entre le discours et les actions.

Ce matin, on parlait de la route 185. J'ai entendu plusieurs fois les gens, par exemple de la région de Rivière-du-Loup, Kamouraska-Témiscouata, dire que, la route 185, le gouvernement de l'époque avait semblé donner certains engagements qui ne se réalisaient jamais. On sait qu'aujourd'hui le gouvernement a des engagements.

On peut continuer comme ça. Je me souviens d'avoir circulé sur la route 132 en Gaspésie, où les députés s'engageaient, les députés péquistes de l'époque — qui sont relativement... il y en a au moins un qui est encore là aujourd'hui — à rénover la 132. Je me souviens d'une rencontre à Rimouski où le gouvernement de l'époque s'engageait à travailler sur l'autoroute 20, il ne s'est rien passé. Sur la 138, sur la Côte-Nord, par exemple, je me souviens d'une tournée où je donnais une entrevue au téléphone, sur la 138, avec un café dans une main puis le téléphone dans l'autre, puis, quand je suis arrivé à ma conférence de presse à Baie-Comeau, j'avais beaucoup plus de café sur mes vêtements que dans le verre. Donc, la route là aussi a été abandonnée.

On parle de la 30 en Montérégie, la 30 qui a été annoncée, mais on se souviendra, en 1996 ou 1997... je vois encore la photo avec Monique Simard indiquant qu'on commençait les travaux sur l'autoroute 30, on est en 1996 ou en 1997. En 2003, lorsque le Parti libéral a pris le pouvoir, les travaux... je pense que les plans n'étaient pas prêts, puis tous les préparatifs n'étaient même pas là pour commencer les travaux. Alors, c'est un engagement — je pense que j'ai encore cette photo-là dans mes archives, ça vaudrait la peine peut-être de la déposer en commission parlementaire...

On parle de la 50 en Outaouais, la 175 au Saguenay où on s'engageait, on annonçait, sauf que, la différence entre le discours et l'action, l'action manquait. Donc, il n'y avait absolument rien de commencé. Je me souviens d'une annonce de Jacques Baril pour la route 73 dans la Beauce, il y a déjà plusieurs années. Je pense que, jusqu'à nouvel ordre, ce n'est toujours pas commencé, sauf qu'il y a eu des annonces concrètes qui ont été faites il y a quelques semaines.

Et je me rappelle... lorsque le ministre tantôt nous parlait de... Je parlais de l'autoroute Guy Chevrette à Saint-Donat, Guy Chevrette avait... On comprend que c'est une priorité pour lui, dans son comté, cette autoroute-là qui a coûté environ 20 millions de dollars, mais, alors qu'on parle des routes 185, 132, la 20, la 138, la 30, la 50, 175, puis là je saute des chiffres, il n'y a toujours rien de réalisé.

Donc, ces promesses-là dont le gouvernement du Parti québécois avait fait grand état ne se sont jamais réalisées. Il y a eu très peu d'investissement dans le secteur des transports. On se retrouve aujourd'hui avec un réseau en très mauvais état et un lot d'engagements irréalisables, puisque le plan, le soi-disant plan ou les prévisions du gouvernement précédent étaient tout simplement basés sur du vent ou des sommes qui n'étaient pas au rendez-vous.

Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal

Tout ça pour venir à un autre dossier, Mme la Présidente, un dossier qui vous intéresse particulièrement, vous en avez déjà fait état dans quelques rencontres: la modernisation de la rue Notre-Dame. J'espère que je ne vous vole pas une question en parlant de la modernisation de la rue Notre-Dame, parce que ça...

La Présidente (Mme Harel): Non, mais j'attends une question. Est-ce que vous en poserez une?

M. Brodeur: Oui, ça s'en vient. Ça s'en vient, Mme la Présidente. Donc, la rue Notre-Dame qui a fait... qui était l'engagement aussi de... je me souviens de Guy Chevette et de Serge Ménard qui en ont parlé abondamment. On sait que c'est attendu des Montréalais depuis fort longtemps. Je vois la députée de Bourget qui est ici peut-être pour nous parler...

Mme Lemieux: Par hasard.

M. Brodeur: ...par hasard, nous parler de la rue Notre-Dame. Donc, ça me fait plaisir de vous accueillir en commission parlementaire. Donc, on sait que la rue Notre-Dame est un dossier fort important, un dossier aussi fort coûteux dans l'état actuel des finances publiques. Mais il reste quand même que ce sera un devoir pour le gouvernement du Québec de voir au réaménagement de la rue Notre-Dame.

Donc, à date, M. le ministre, je me demande quel est l'état d'avancement du dossier, parce qu'on sait que le dossier a piétiné depuis des années — depuis des années — surtout sous l'égide du gouvernement précédent. Et j'aimerais savoir quel est l'état d'avancement du dossier, quelles seront les prochaines étapes et peut-on espérer voir une réalisation concrète des travaux sur la rue Notre-Dame, là, lors des prochaines années. Donc, à votre demande, Mme la Présidente, je complète ma question de cette façon-là.

La Présidente (Mme Harel): Excellente question, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, merci, Mme la Présidente. Comme vous voyez, le vice-président de la commission pose d'excellentes questions lorsqu'il ne préside pas. Alors, merci.

Pour ce qui est de la rue Notre-Dame, on se rappellera que le projet avait été annoncé, dans un premier temps, dans le Plan de gestion des déplacements de Montréal, qui avait été rendu public en 2000, je pense, par le ministre M. Chevette, et on estimait le coût à peu près à 162 millions, ce qui était dans le plan, ce qu'on dit dans le jargon, le PGDM. Il y a eu des discussions subséquemment au Sommet de Montréal et, à ce moment-là, il a été convenu qu'il y aurait évidemment, avec le ministère des Transports, des travaux qui s'effectueraient à la fois sur le concept, pour en évaluer évidemment la faisabilité, mais surtout la fluidité et la sécurité du trafic. On sait que la rue Notre-Dame est une artère où, à plusieurs endroits, il y a des accidents, et il y a énormément de circulation, également beaucoup de circulation lourde sur la rue

Notre-Dame en raison de la proximité du port de Montréal et d'un secteur industriel. Donc, au Sommet de Montréal, on l'évaluait à 262 millions.

Depuis, il y a eu beaucoup de discussions et d'études également qui ont été faites, discussions avec la ville de Montréal sur le concept même de cette voie, de cette artère où la... Du côté du ministère, la préférence est pour des raisons de fluidité de trafic et également de sécurité. Parce que c'est un investissement majeur qui est rendu maintenant... un estimé, là, et les plans et devis définitifs ne sont pas terminés, mais qui est estimé, dans le meilleur des mondes, actuellement à peu près à 450 millions.

Évidemment, la ville de Montréal, le ministère, donc pour les raisons de fluidité et de rapidité, de rapidité et également de sécurité, prône une voie rapide, évidemment qui soit réalisée cependant pour assurer un aménagement qui puisse être agréable. Je pense que c'est important parce que... pour les citoyens et les gens qui y passent, et également l'accès au fleuve. Du côté de la ville de Montréal, ce à quoi on... en fait, ce qu'on veut mettre en oeuvre, c'est davantage le concept d'un boulevard urbain — et je n'ai pas de graphique avec moi, ici, M. le député de Shefford, là, mais, vous savez: il y a... si on va sur Notre-Dame, si vous partez de Papineau, il y a le secteur Centre-Sud jusqu'à peu près à Frontenac; après ça, il y a le secteur Hochelaga-Maisonneuve, et en allant vers l'est et en arrivant à la 25, là, il y a en fait la rue Souigny qui prend sur Notre-Dame et qui se rend à la 25.

• (15 h 40) •

Donc, la ville de Montréal est d'accord en principe avec nous pour le type de voie pour ce qui est du Centre-Sud, donc qui serait en semi-dépression, qui partirait de Notre-Dame, actuellement l'autoroute Ville-Marie, pour, là, se rendre jusqu'au secteur Hochelaga-Maisonneuve. Pour le secteur Hochelaga-Maisonneuve, il y a une divergence d'opinions, et la ville, elle, tient de façon très insistante à un concept de boulevard urbain, où il y a eu des travaux de faits sur la conception, mais la ville n'est pas encore satisfaite et veut un boulevard urbain. Du côté de Souigny, il y a encore certaines divergences avec la ville, qui veut également aménager maintenant l'Assomption jusqu'à Notre-Dame.

Pour moi, ce que je souhaite évidemment, c'est qu'on puisse en arriver le plus rapidement possible, avec la ville de Montréal, à un concept qui puisse être — faire l'affaire des deux — mutuellement acceptable. Cependant, pour ce qui est du secteur Centre-Sud, où on n'a pas de divergence d'opinions, ce que j'ai offert à la ville de Montréal, c'est de dire: Bien, peut-être qu'on pourrait procéder plus rapidement pour le secteur Centre-Sud, même s'il y a encore des discussions à y avoir, notamment dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve, que la présidente évidemment connaît bien, et puis également du côté de Souigny. Donc, c'est encore en discussion.

Cependant, cette année, ce que nous avons prévu faire, ce sont des travaux, là, dans le secteur Souigny, pour l'élargissement, qui sont permanents et non pas temporaires, pour élargir une partie de Souigny, là, et aussi d'élargir les viaducs de la rue Cadillac, vis-à-vis le viaduc Cadillac et Haig, qui serait de 4,3 millions. Et ce qu'on espère, c'est que la ville va être d'accord avec ça,

parce que ça va servir, quels que soient les travaux futurs. Et puis également, si nous pouvions nous entendre avec la ville pour commencer le secteur Centre-Sud, bien, à ce moment-là, on pourrait faire également certaines analyses qui seraient requises pour ce secteur-là. Et ce que nous avons prévu, mais on le dépensera si ça va de l'avant, là: jusqu'à 2,7 millions pour les analyses, qui, de toute façon... caractérisation de sol, qui devraient être faites. Alors, c'est, je dirais, l'évolution du dossier.

Moi, ce que je souhaite, c'est qu'on puisse convenir avec la ville d'un scénario qui permette de commencer, là, accélérer dans ce dossier. Je comprends très bien l'importance que représente cette artère de la rue Notre-Dame, enfin, pour les gens, pour les fins de sécurité, mais également et surtout pour les gens de l'est de Montréal, qui veulent avoir un accès au centre-ville, là, qui soit plus rapide. Alors, c'est un dossier très important, ça touche les gens, ça touche les industriels, les automobilistes, les commerçants également du coin et notamment de l'est de Montréal.

Et, moi, ce que je puis vous dire, c'est qu'on n'a pas, là, d'intérêt... ce n'est pas de notre côté qu'on veut retarder. Et, s'il y a un secteur où on s'entend, on pourrait commencer et procéder avec... évidemment avec un protocole à la ville de Montréal, parce qu'il y a une petite participation financière de la ville de Montréal, qui est très, très mince par rapport au total investi, mais il faudrait définir un protocole. Alors, c'est l'état de la situation. Ce que je souhaite, c'est qu'on puisse aller de l'avant et que nos discussions avec la ville de Montréal aboutissent le plus rapidement possible.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Shefford. Il vous reste quatre minutes.

Mesures visant à prévenir le dépassement des coûts estimés pour des travaux importants

M. Brodeur: Oui, quatre minutes. Je vais laisser tout le temps possible au ministre pour répondre à la prochaine question, qui a toujours rapport à la rue Notre-Dame. M'inspirant de ce qui s'est passé dans le dossier du métro de Laval, je pense que c'est un souci de tous les contribuables du Québec de savoir s'il y a un processus de vérification concernant l'augmentation des coûts concernant des travaux. Et la rue Notre-Dame, c'est justement des travaux qui vont s'avérer très importants, du moins qui vont prendre une bonne part financière, là, du budget du ministère des Transports. Et, m'inspirant de ce qui est arrivé avec l'affaire du métro, est-ce qu'il y a des mesures spéciales qui seront prises pour faire en sorte que tous les grands travaux, à l'avenir, au Québec, vont voir des mesures de vérification faites afin qu'ils n'aient pas... que l'histoire du métro de Laval ne se répète pas, en fin de compte que ça ne se répète pas dans l'affaire de la rue Notre-Dame ou dans d'autres grands travaux?

Est-ce qu'il y aura des enquêtes internes qui seront faites, par exemple, pour savoir ce qui est arrivé concernant le métro de Laval pour que ça ne se reproduise pas, par exemple, dans l'affaire de la rue Notre-Dame, dans l'affaire de la route 175 ou dans d'autres dossiers fort importants, que, lorsqu'il y a augmentation même d'un pourcentage moyen du coût des travaux, ça se résume

par des augmentations de centaines de millions de dollars de coûts?

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Mme la Présidente, en ce qui a trait au métro de Laval, je ne veux pas faire de commentaire parce qu'il y a un mandat qui a été donné à la Vérificatrice générale au mois de décembre dernier, et nous attendons son rapport. Donc, je pense qu'il serait inconvenant de faire des commentaires à ce stade-ci, et on verra le contenu du rapport de la Vérificatrice générale.

Pour ce qui est de la question que vous posez à la fois sur la rue Notre-Dame et également sur d'autres travaux, en ce qui a trait à des estimés plus précis de réalisation, je partage tout à fait votre préoccupation, je peux vous dire ça. Je pense que les gens qui travaillent avec moi également. Je le dis régulièrement, ce n'est pas toujours facile, mais nous devons, c'est une question, je pense, de crédibilité aussi, il peut arriver un cas exceptionnel à un moment donné, mais, avoir des estimés qui soient le plus rigoureux possible avant de partir à commencer les travaux.

C'est clair qu'il peut... À un moment donné, il y a des estimés qui sont faits préliminairement qui peuvent être imprécis, mais, avant que nous commencions des travaux ou un tronçon, un secteur de travaux, il m'apparaît, moi, essentiel que nous puissions avoir des estimés les plus précis possible. Et ça, ça veut dire avoir des plans et devis qui sont les plus définitifs possible et non pas avoir des plans et devis préliminaires, puis là on part. Puis ça peut arriver dans n'importe quel tronçon, ça. Et, moi, je pense qu'on doit tenter d'éliminer ces cas-là.

Il peut arriver une surprise à un moment donné, mais ça ne doit pas devenir la généralité. Je pense que d'ailleurs, dans les contrats du ministère, il y en a beaucoup, c'est: ça se réalise à l'intérieur des coûts qui étaient estimés, il y a des soumissions publiques. Mais il y en a d'autres où il y a des dépassements. Et il est essentiel, au moins au point de départ, que nous ayons des plans et devis qui permettent d'estimer de façon rigoureuse, qui sont assez détaillés pour estimer de façon plus rigoureuse, là, les travaux à réaliser et particulièrement dans un cas comme la rue Notre-Dame, parce que, comme disait mon grand-père, on travaille dans du vieux là-dedans. Donc, on peut avoir des surprises, et il n'est peut-être pas possible de toutes les prévoir, mais d'où l'importance d'être encore plus minutieux dans tout ce qui touche les plans et devis.

Une façon, et qui maintenant est expérimentée ailleurs, d'obvier, enfin, à ces possibilités ou à ces... qui se présentent d'augmentation et de dépassement de coûts, c'est d'y aller avec des contrats, là, de performance ou des contrats de «design build», conception-réalisation, et souvent «design build» et puis entretien, où l'entrepreneur, lui, il dit: O.K., vous... On définit des critères de performance qui sont attendus, où on va demander à l'entrepreneur donc de concevoir, de faire la conception des travaux, de les réaliser et de s'engager à entretenir la route pendant 30 ans. Je peux vous dire, là, qu'il doit aiguïser son crayon comme il faut. D'abord, il est en concurrence, et puis, une fois qu'il a soumissionné puis

qu'il s'engage pour un nombre d'années, là, il y a un partage de risques. Et puis il doit bien évaluer les travaux qu'il entend faire. Et l'expérience, en tout cas ailleurs, à venir jusqu'à maintenant, est probante dans ces cas-là quant au respect à la fois des coûts et également des échéanciers. Ce n'est pas possible de le faire partout, mais, le plus souvent où on peut le faire, c'est une orientation que le ministère va prendre à cet égard-là, et, je pense, c'est une façon, ça, d'obvier au dépassement de coûts.

La Présidente (Mme Harel): Alors, c'est terminé. Mme la députée de Bourget.

Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal (suite)

Mme Lemieux: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mme la ministre déléguée. Je salue également vos collaborateurs. Alors, je ne suis pas ici par hasard, contrairement à ce que le député de Shefford pourrait croire s'il n'a pas compris. Je suis ici parce que je suis une députée de l'est de Montréal et je suis ici au nom, également au nom de mes collègues députés du Parti québécois, dont plusieurs sont dans l'est de Montréal, extrêmement préoccupés par le dossier de Notre-Dame.

● (15 h 50) ●

Je voudrais aborder avec le ministre un certain nombre de questions sur Notre-Dame. Évidemment, je ne referai pas l'historique. Je présume des bonnes intentions du ministre et je présume du fait qu'il est très conscient qu'il y a au moins 90 000 véhicules par jour qui circulent sur Notre-Dame, dont plus de 8 000 poids lourds; que le développement économique industriel et harmonieux de l'est de Montréal est tributaire d'une solution à long terme au sujet de Notre-Dame; que le dossier est dans le paysage depuis une bonne trentaine d'années, qu'il a été réactivé avec beaucoup d'énergie à la fin des années quatre-vingt-dix; que malheureusement la vie a fait que les travaux étaient en route, mais, pour toutes sortes de raisons dont un changement de gouvernement, il y a eu des retards. Je ne veux pas revenir sur le passé, parlons du présent.

Ce que je veux aborder avec le ministre, c'est, entre autres, les points de convergence et de divergence entre le ministère des Transports et la ville de Montréal, parce qu'on en revient à cette dynamique, là, entre le ministère des Transports et la ville de Montréal. Je rappellerai au ministre qu'il a dit lui-même, le 20 juin 2003, donc ça fait pas loin d'un an, que le projet n'est pas annulé, il est reporté, il faut revoir le concept. Et je crois comprendre, par la note d'information qui a été rendue publique par le ministère du Transport, qu'il y aurait eu, depuis ce temps, l'élaboration de quatre concepts différents: en juillet 2003, septembre 2003, décembre 2003, février 2004. Alors, avant d'aller dans mes questions précises, est-ce que le ministre est disposé à rendre disponibles ces concepts sur lesquels son ministère a travaillé depuis juillet 2003?

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, oui, Mme la Présidente, ce sont des concepts qui ont été élaborés, avec le ministère,

par différentes... par une firme en particulier, où il y a eu des discussions, d'ailleurs un comité... il y a un comité de pilotage avec la ville de Montréal, et, à ce stade-ci... Et je ne suis pas sûr, là, si on peut rendre ces études-là publiques, bien honnêtement. Et je pense que... Et ça, des deux côtés, là, il y a eu évidemment des documents qui ont été présentés à la fois au comité de pilotage, qui ont été discutés aussi avec la ville de Montréal. Et, voyez-vous, c'est toujours complexe un projet comme ça, qui a une ampleur et où il y a des intervenants, en fait deux intervenants principaux. Et il y a trois comités qui supervisent le projet: un comité directeur avec la ville de Montréal, évidemment la STM parce qu'il y a aussi un aspect transport en commun, comme vous savez, là-dedans, l'AMT et le ministère, il y a eu des réunions en juin 2003, en octobre 2003; il y a un comité de suivi qui s'est réuni à peu près à tous les trois mois; et puis il y a un comité technique, là, qui s'est réuni environ une vingtaine de fois au cours de la dernière année.

Je voudrais souligner également que j'ai eu une rencontre avec le maire de Montréal, c'est à la fin du mois de janvier, où on a fait le point sur l'ensemble du projet. Il nous a fait part de son point de vue également sur la conception que lui avait de cette artère-là, pour une partie, pour un tronçon de l'artère. Il y a eu des communications ultérieures au niveau des fonctionnaires, au niveau du sous-ministre et puis également le directeur général de la ville de Montréal, et, pour nous, l'offre de commencer un tronçon, là, pour lequel on s'entend, elle est là. Puis il y avait des réticences, je pense, de la part du maire, et je ne veux pas présumer d'aucune foi... je présume toujours de sa bonne foi, là, je pense qu'on s'entend là-dessus, là. Bon. Il a évidemment une vision différente. Mais, moi, tout ce que je peux vous dire, c'est que ce que je souhaite, là, c'est qu'on puisse avancer dans ce dossier-là.

La Présidente (Mme Harel): Alors, Mme la députée de Bourget.

Mme Lemieux: Je soumets humblement au ministre l'hypothèse suivante. Ça fait plus d'un an que le projet a été officiellement reporté. Il y a eu quatre concepts discutés en vase clos. Je peux comprendre que, pour une certaine période, on ne met pas au jeu publiquement des travaux préliminaires, mais, si le ministre et la ville veulent mutuellement faire évoluer le dossier et se sortir de la dynamique du silence, à un moment donné ce sera bien utile, ce sera bien utile que les gens sachent, puis qu'il y ait un vrai processus autour de ça, quels sont les deux scénarios — ou les trois, là, je ne sais pas, là — qui sont envisagés, où est-ce que ça évolue bien, sur quel élément, s'il n'y a pas d'entente, pour qu'on puisse avoir de l'input de l'extérieur. Parce que là on est dans une dynamique de finances. Alors, je soumets ça modestement au ministre que nous aurions collectivement intérêt à nous sortir de ça.

Mais revenons aux points de convergence et aux points de divergence. Est-ce que le ministre peut me dire: Dans les discussions à travers les différents comités dont il a fait mention tout à l'heure, est-ce qu'il est toujours question, je n'utiliserai pas les mots «boulevard» ou «autoroute», là, parce qu'il faudrait des définitions, mais est-il toujours question de six voies de circulation

pour le trafic régulier, trois en direction de l'est, trois en direction de l'ouest? Est-ce qu'il y a divergence ou convergence entre le MTQ et la ville de Montréal sur cette question-là, oui ou non?

M. Marcoux: Oui, Mme la Présidente, simplement vous préciser d'abord, Mme la députée de Bourget, qu'il y a certains des concepts qui ont été élaborés, là, ou pris en compte qui, après vérification, ne respectaient pas les critères de fluidité et de sécurité. Puis ça, vous savez comme moi, là, que c'est un aspect important. D'autres n'ont pas fait l'objet en tout cas d'acceptation de la part de la ville.

Ce n'est pas sur le nombre de voies, là, qu'il y a des divergences, c'est davantage sur le plan de la fluidité du trafic, où la ville d'abord veut maintenir évidemment un boulevard, donc, au niveau actuel, la rue Notre-Dame, et puis également... et ça, je pense, c'est public, ce n'est pas privé, ce qui implique d'avoir des lumières également qui sont sur ce tronçon-là, quel que soit le nombre, là, ça peut être deux, ça peut être trois, peu importe, on ne s'obstinera pas là-dessus. Mais c'est quand même un concept qui est bien différent de celui, là, qui est proposé, en fin de compte, qui a été véhiculé par le ministère, qui est davantage... tout en respectant l'environnement et tout en respectant l'aménagement pour que ce soit le plus beau possible, ça, je pense, c'est très... extrêmement important dans une ville comme celle de Montréal, et partout d'ailleurs, mais qui soit davantage une voie plus rapide qu'un boulevard urbain. Donc...

Parce que ce qu'on pense, nous, c'est que... Puis, indépendamment des techniques, là, ça constitue, pour les gens qui viennent de l'est, une voie importante, vous le savez. Il est essentiel qu'il y ait une fluidité du trafic. Et, lorsqu'on regarde Montréal, la 25, le boulevard Métropolitain, je ne dis pas... il va falloir qu'il soit... Décarie et l'autoroute Ville-Marie, ça fait la boucle, ça, je pense, en termes de circulation pour Montréal; Notre-Dame. Et on pense que c'est une artère qui... oui, qui est une rue, là, mais qui dessert davantage en termes de trafic.

Mme Lemieux: Est-ce que, M. le ministre, j'ai raison de dire la chose suivante: Il y a convergence sur le nombre de voies, il y a convergence sur le fait qu'il doit y avoir au moins deux voies réservées au transport en commun, il y a convergence et sur l'exclusivité, l'utilisation de ces voies réservées transport en commun, il y a convergence sur la réunification des parcs, notamment les parcs Morgan et Champêtre, il y a convergence sur ces éléments que je viens d'énumérer, et il y a divergence entre le ministère des Transports et la ville de Montréal à propos de deux éléments, la question des feux de circulation et le degré de dénivellation de ce boulevard? Est-ce que c'est sur ces deux éléments qu'il y a divergence? Et le degré de dénivellation notamment dans la partie au coeur, au centre du projet.

(Consultation)

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Oui. Je vous attendais, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Sur ce que vous mentionnez, là, il y a peut-être des nuances. Mais globalement il y a convergence à l'égard de ces éléments-là. Où...

Mme Lemieux: Les éléments que j'ai identifiés?
● (16 heures) ●

M. Marcoux: Oui. Il peut y avoir certaines nuances, là, mais...

Mme Lemieux: O.K. Mais en gros.

M. Marcoux: Pardon? Oui, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Je hoche la tête sur votre information qu'il y a des nuances parce qu'elles sont grosses, les nuances sur les voies de transport en commun qui sont soit au milieu ou peu accessibles aux populations qu'elles vont traverser.

M. Marcoux: Alors donc, il y a sur le transport en commun et il y a aussi sur les intersections, parce que vous savez qu'avec des lumières, là, avec six voies, ça représente un défi considérable, sur le plan de la sécurité, selon toutes les indications que nous avons. Donc, et le concept aussi où il y a ce que j'appelle, je ne sais pas si le terme est correct, là, mais surbaissement un peu de la voie. Il y a des impacts sur le plan du bruit, selon que vous le gardez comme boulevard ou que vous surbaissez, et ça, je pense que ça vise principalement le secteur d'Hochelaga-Maisonneuve, qui subirait l'impact de ça. Donc, une voie qui est un peu surbaissée, sur le plan de la sonorité, sur le plan du bruit, présenterait plus d'avantages que l'autre.

Mme Lemieux: J'aimerais reparrer, là, d'un des points — j'avoue que je tombe en bas de ma chaise, là — autour de Souigny. Vous avez l'air à dire qu'il n'y a pas de convergence, pour reprendre mon expression depuis tout à l'heure, là, et je suis très étonnée de ça. D'abord, parce que j'ai tout relu, là, en préparation de cette participation à l'étude de crédits. Les consultations, les échanges, tout ce que vous voulez, démontrent clairement que les consensus étaient faits autour du secteur de Souigny, et les signaux que j'ai actuellement — et ils sont très récents, là, j'ai eu des conversations avec des gens haut placés à la ville de Montréal — donc les signaux que j'ai de la part de la ville de Montréal, c'est qu'ils sont prêts à engager les travaux pour Souigny et que ça ne dispose pas évidemment des autres discussions à avoir pour les autres parties de Notre-Dame. Mais je suis étonnée d'entendre que Souigny n'est pas réglé et qu'on ne pourrait pas procéder aux travaux sur Souigny. Là, il y a quelqu'un quelque part, là, qui... ou qui ne se parlent pas ou il y a des bouts qui nous échappent, mais la ville dit qu'elle est prête à y aller. Je ne comprends pas pourquoi vous n'êtes pas prêts à y aller.

M. Marcoux: Bien là, écoutez, je ne voudrais pas vous contredire inutilement, mais ce dont... D'abord, il y avait le concept du sommet, là, sur Souigny, où on passait sur le terrain du CN. Et maintenant la ville de Montréal, ce que je comprends de mes discussions, veut

que l'Assomption se rende jusqu'à Notre-Dame, ce qui n'était pas le cas pour ce qui est du concept, là, du Sommet de Montréal, à moins que je me trompe. Alors, ça, ça change, là. Ça change le portrait sur Souigny parce que... Et la ville nous a indiqué qu'elle tenait à ce que — je n'ai pas de problème avec ça, là — mais que l'Assomption se rende jusqu'à la rue Notre-Dame. Et, à moins qu'il y ait eu des changements récemment, là, et j'aimerais m'informer auprès de M. le sous-ministre, qui est en contact avec la ville de Montréal... Alors, écoutez, à moins qu'il y ait eu récemment, vous savez, des nouvelles plus fraîches, là, bien...

Mme Lemieux: ...le téléphone.

M. Marcoux: Non, mais, écoutez, on a rencontré la ville et... Parce que c'est pour ça que vous dites... Je ne sais pas hier, là, mais, à ma connaissance, il n'y avait pas eu d'autres... la ville ne nous avait pas donné son accord. Et puis il faut... Et le concept, là, par rapport au sommet, avec l'Assomption qui se rend jusqu'à Notre-Dame, ça change le contexte.

Et l'autre élément aussi, ce qui a un impact, c'est que, si vous avez un boulevard en bas plutôt qu'une voie rapide, là, vous devez faire des ajustements aussi avec Souigny, qui arrive sur Notre-Dame. Alors, ce bout-là, là... Ce qui est à l'est de Dixon, il n'y a pas de problème, mais, pour ce qui vient rejoindre Notre-Dame, par rapport au concept du sommet, avec ce que la ville de Montréal propose, ce que je vous dis c'est qu'il y a des changements, et ça change le contexte.

Mme Lemieux: Bon. Moi, là...

M. Marcoux: Et je ne dis pas ça, là, pour retarder le projet. D'ailleurs, on a indiqué qu'on ferait des travaux sur Souigny, là, qui vont être permanents et on va voir qu'est-ce que la ville de Montréal va dire, mais on a fait la demande là-dessus.

Mme Lemieux: Bon. M. le ministre, là... En tout cas, je ne veux pas... On est ici pour se parler politique, on ne fera pas de thérapie, là, mais il va falloir que les deux partenaires principaux de ce projet-là, et le ministère des Transports et la ville, d'abord qu'il y ait une intensité dans les discussions. Le maire de Montréal a dit récemment qu'il se redonnait une échéance de deux mois pour essayer de clarifier ces questions-là de concepts. Il va falloir des signes intenses, d'un côté comme de l'autre, parce que, pendant ce temps, c'est les citoyens qui paient, c'est l'est qui paie.

Alors, moi, je veux bien, là, que ça discute, puis, bon, tel bout de rue, on n'est pas vraiment prêt, etc., mais il faut des signes, il faut bouger et il va falloir que le MTQ fasse son bout de chemin puis éventuellement aussi la ville de Montréal. Et ça, il faut se sortir de cette dynamique-là, parce qu'on est toujours sur le bord... Souigny, c'était réglé. Bon. La ville arrive peut-être avec une autre dimension. Là, le ministère met le pied sur le «brake». On est toujours sur le bord de régler puis il y a toujours quelque chose qui fait que ça ne marche pas. Alors, moi, je m'attends à ce qu'il y ait du leadership. Puis c'est à ça que nos gens, chez nous, s'attendent, à ce qu'il y ait du leadership, d'un côté comme de l'autre.

Alors, tu sais, je ne veux pas entrer dans le détail, mais, à un moment donné, on vient exaspéré. Là, je suis exaspérée parce que, moi, j'ai du monde chez nous qui nous parle de ça tous les jours et j'emprunte cette rue-là comme bien des Montréalais. Alors, tu sais, je ne veux pas entrer dans la mécanique, puis le détail, puis le nom de la rue, là, mais Souigny avait un bon bout de chemin. Il y a peut-être des nouveaux éléments qui s'ajoutent, mais il y a quand même un signe que Montréal est prêt à procéder à Souigny. Alors, Seigneur du bon Dieu, on peut-u le régler, ce bout-là?

M. Marcoux: Mme la Présidente, il y a certains éléments, là, que je voudrais bien préciser. D'une part, on n'investira pas 450 millions sans savoir où on s'en va lorsqu'on part là-dedans. Ça, je pense que c'est... Je comprends, là, que c'est important pour Montréal, c'est important pour les gens de l'est de Montréal, mais il y a du monde qui paie pour ça aussi. Alors, on va savoir où est-ce qu'on s'en va. Il y a un bout dans le Centre-Sud où on dit: On est prêt. Bien là la ville de Montréal décidera. Et ça, ça va se faire avant de débiter les travaux, je regrette, là.

Deuxièmement, on va maintenir la fluidité du trafic et on va assurer la sécurité. Et ça, on investit 450 millions dans ça et on ne commencera pas un petit bout parce qu'on dit: On commence un petit bout, puis là ça bloque sur l'ensemble. Alors, je pense que c'est clair. C'est ce que je vous ai dit en Chambre. Moi, c'est important pour Montréal, c'est important pour l'est de Montréal. Et, quand vous dites que la ville de Montréal demande un délai de deux mois, là, ils nous ont parlé de ça la semaine dernière. Alors là on commencera par... C'est la semaine dernière qu'ils nous ont parlé de ça.

Ça fait que, moi, là, je suis entièrement d'accord. On va s'entendre avec la ville de Montréal, mais on ne commencera pas un petit bout, puis après ça, là, on ne sait pas au juste où est-ce qu'on va à l'autre bout, puis après ça on est obligé de recommencer. Souigny, on est prêt à faire certains travaux parce que c'est permanent, ça, si la ville le veut, ce qu'on va faire pour élargir, qui va aider un peu. Mais, dans le reste, là, que la ville nous le dise. Et Centre-Sud, c'est clair, là, puis on dit: On s'entend là-dessus. Bien, écoutez, si on s'entend, là, pourquoi on ne peut pas commencer?

La Présidente (Mme Harel): Alors, dernière intervention. Il reste à peine 1 min 20 s.

Mme Lemieux: Oui. Je voudrais conclure sur les voies réservées au transport en commun. Est-ce que je me trompe en disant que l'enjeu c'est que ou bien, le transport en commun, les deux voies réservées sont au centre ou elles sont sur un des côtés? Est-ce que c'est ça, le différend entre les deux parties?

● (16 h 10) ●

M. Marcoux: Écoutez, là, c'est l'un ou l'autre. Il y a les deux concepts, et c'est plus facile si c'est en voie rapide, mais ce n'est pas ça qui va bloquer l'affaire. Je pense que le point de base, c'est le concept général et c'est le secteur Hochelaga-Maisonneuve. Et donc, ça, là-dessus, je vous dis: Le secteur Centre-Sud, c'est clair. Le secteur Hochelaga-Maisonneuve, la ville nous a avertis la semaine dernière. C'est le sous-ministre, là,

qui m'avait informé de ça. Il dit: Bien là on voudrait regarder encore pendant une couple de mois puis on aurait peut-être quelqu'un qui regarderait ça. Et puis, Souigny, on recommence mais on le fera, là, lorsqu'on saura où on arrive à l'autre bout et puis que la ville... Si la ville dit: On est d'accord, on le fera. Mais actuellement, là, avec la rue l'Assomption, ça vient changer le portrait par rapport au concept qui avait été retenu lors du Sommet de Montréal.

La Présidente (Mme Harel): Alors, en conclusion.

Mme Lemieux: Bien, une préoccupation sur l'échéance. À moins que je me trompe, on parle de travaux, là, sur l'ensemble, d'au moins six ans. On a une année, là, qui vient de se passer. C'est difficile de voir l'horizon dans lequel on va travailler, quand est-ce qu'il y aura une entente à partir de laquelle tous et chacun pourront planifier les travaux. Alors, quel est l'horizon du ministre?

M. Marcoux: Sur ça, là, on déterminera le calendrier lorsqu'on saura où on s'en va. Puis, dès qu'on saura où on s'en va, on pourra déterminer le calendrier.

Mme Lemieux: Mais vous avez combien de temps pour savoir où vous vous en allez?

M. Marcoux: Ça, là... Écoutez, moi, là... On ne sait, nous, mais la ville... Écoutez, il y a une divergence d'opinions, et puis... Où c'est prêt, on peut dire: On peut aller de l'avant. Mais on ne commencera pas, là, avec un concept où la ville dit: Bien non, on ne veut pas que vous le fassiez. Bien, écoutez, ce ne sera pas à n'importe quelles conditions, là-dessus.

Mme Lemieux: Mais vous faites quoi si vous ne vous entendez pas avec la ville?

M. Marcoux: Bien, écoutez...

Mme Lemieux: Si je vous pose les mêmes questions dans un an, vous faites quoi?

La Présidente (Mme Harel): Alors, il reste quelques secondes.

M. Marcoux: Écoutez, là, je pense que c'est autant dans l'intérêt de la ville et de ses citoyens de réaliser ça. Je pense que c'est dans l'intérêt de la ville et des citoyens, notamment ceux de l'est de Montréal, et de le faire dans des conditions qui sont à long terme également, où on dira, dans plusieurs années: Bien, c'est une voie, là, qui respecte, et qui dessert les citoyens de l'est de Montréal, et qui le fait en maintenant l'efficacité de la voie. Autrement, là, dans 15 ans, dans 20 ans, bien on dira: Ça ne marche pas encore puis ça ne fonctionne pas.

La Présidente (Mme Harel): Alors donc, nous allons procéder. Juste avant de donner la parole au député de Frontenac, je veux vous dire, M. le ministre, au nom de la population d'Hochelaga-Maisonneuve que je représente, que les scénarios de la ville seraient de

l'ordre de l'insurrection s'il fallait qu'ils se réalisent dans mon quartier.

Alors, M. le député de Frontenac.

M. Marcoux: ...Mme la Présidente, il est parti de l'insurrection.

La Présidente (Mme Harel): Je serai en avant. M. le député de Frontenac.

M. Lessard: Merci, Mme la Présidente. Alors donc, ça fait toujours du bien de revenir de ce côté-ci des questions parce qu'il semble que, du côté de l'opposition, ils sont toujours très préoccupés, exaspérés, soucieux, inquiets. Alors, il semble qu'il y a des dossiers qui auraient peut-être pu se réaliser avant aujourd'hui, vous vous en seriez portés un peu mieux. Et j'écoutais le député de Drummond même dire: Nous autres, vous autres, les autres, la comparaison des moins pires, les budgets du fédéral, du provincial. Puis à la fin, quand la députée de Bourget est revenue puis qu'ils parlaient de dossiers en général, un projet de 30 ans qui a pris du retard, ça me fait tout le temps un peu rire, un dossier de 30 ans qui a pris du retard. Et toujours préoccupés par la question de Montréal. Mais le reste du Québec aussi, M. le ministre, par les usagers, par les citoyens. On a entendu ça dans les dernières questions. Pas les structures, puis tout ça, mais les citoyens, ceux qui profitent finalement quand on fait des routes, quand on investit dans le transport. Dans le transport, donc déplacement des biens mais des personnes aussi.

Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (suite)

Et, dans ce cadre-là, il y a toujours 900 municipalités au Québec qui bénéficient d'un moyen de transport adapté, donc pour les personnes handicapées. Et ces personnes-là... Et justement, hier, on rencontrait des gens encore, le président de l'Association des personnes handicapées, donc M. Lavigne, dont le regroupement m'échappe. Mais il disait: Il y a des coûts, il y a des coûts à... Quand on a des limitations dans la vie, il y a un coût additionnel à participer activement à la société. Il y a des coûts qu'on ne réalise pas toujours, mais il y a une mesure qui est en place. Et, dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté, qui vient à échéance le 31 décembre 2004, ces gens-là ont quand même des préoccupations parce que, on le sait, il y a quand même 900 municipalités au Québec, sur les 1 099, qui sont toujours desservies. Ça touche 95 % de la population. Donc, c'est beaucoup de monde, c'est beaucoup de gens, qui ne sont pas nécessairement inquiets parce que, quand ils regardent le budget, il semble que ça va un peu mieux.

Toutefois, il ne faut pas reprendre l'inquiétude à ce point. Et je vous demanderais, M. le ministre, qu'est-ce que le ministère fait et entend faire, d'ici le 31 décembre, concernant cette clientèle-là, qui ne fait pas beaucoup de bruit, hein — ce n'est pas aussi bruyant que les grands projets d'infrastructures de milliards — et qui ne demande pas au gouvernement d'être brouillon, mais d'être prévisible, d'avoir une façon de faire et d'investir au quotidien,

donc la vie de tous les jours, M. le ministre. Alors, dans ce cadre-là du programme triennal, transport adapté, alors, d'ici au 31 décembre et après, qu'est-ce qu'on entend faire?

M. Marcoux: Comme vous le mentionnez... Mme la Présidente. Alors, M. le député de Frontenac, j'en ai d'ailleurs parlé cet avant-midi, là, pour faire état du programme. C'est un programme qui date de 1979, qui a vu le jour à ce moment-là, en fait avec les sociétés de transport notamment, au point de départ, et avec ça toutes les municipalités qui étaient à l'extérieur du territoire des sociétés de transport pouvaient offrir des services de transport adapté. Et le gouvernement s'engageait à verser 75 % des coûts de transport adapté. Le reste était à la responsabilité et de la municipalité et des usagers. Le programme couvre, comme vous dites, 95 % de la population, donc c'est quand même... ça a été un succès et c'est important pour donner la même chance à toutes les personnes, celles qui sont plus vulnérables, qui ont plus de difficultés.

Le coût du programme en 1999 était de 42 millions; en 2004-2005, il va être à 56 millions. Donc, ça veut dire qu'il y a eu une augmentation et une progression considérable. Il est bien sûr qu'il y a des municipalités encore qui n'y participent pas, il y en a 900, mais ça couvre 5 % de la population. Ce n'est pas dire que ce n'est pas important, là. Je pense que toute personne handicapée, c'est important, et on doit tenter de lui accorder les services qu'ont également les personnes, là, qui ne sont pas handicapées. Évidemment, ça touche l'intégration scolaire aussi beaucoup.

Et actuellement, comme le cadre se termine en 2004, le ministère procède à une évaluation et prépare un nouveau cadre pour les années 2005 à 2007. Forcément, il y a une consultation des partenaires en cours et c'est actuellement en oeuvre. Les principaux groupes, bien il y a des sociétés de transport qui ont un rôle important à jouer dans leur territoire, l'Office des personnes handicapées, les associations de transporteurs, soit le Regroupement des organismes de transport adapté du Québec, l'Alliance des services de transport adapté du Québec, l'Association du transport écolier, qui joue un rôle important, et puis aussi l'Association des propriétaires d'autobus. Puis d'autres groupes qui le demandent, là, vont être entendus par le ministère qui fait cette consultation-là.

L'objectif, c'est d'en arriver avec un programme qui va prendre le relais de celui qui existe actuellement et puis qui permettra aussi le plus possible aux municipalités où ce programme-là ne s'applique pas, où il n'y a pas de services de pouvoir le joindre, dans la mesure du possible. Je pense qu'on ne peut pas évidemment l'étendre à toutes, toutes les municipalités. On a de très, très petites municipalités au Québec, mais il reste que, sur la base d'une MRC, il est peut-être possible d'organiser des services, là, qui permettraient d'offrir des services même dans les plus petites municipalités. Il y a également la possibilité, là, d'avoir peut-être une meilleure participation du transport scolaire. Ça dépend des régions. Il y a des régions qui sont prêtes à l'expérimenter.

Donc, tout ceci pour vous dire que c'est une préoccupation importante et que l'objectif, c'est d'en arriver à un renouvellement du programme qui permette

non pas seulement de maintenir, mais de consolider les acquis à cet égard-là.

Si vous me permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le ministre.

M. Marcoux: Simplement, je vais peut-être ajouter... Cet avant-midi, le député de Beauce-Sud, pour profiter de l'occasion, avait...

Une voix: ...

• (16 h 20) •

M. Marcoux: Pardon? Beauce-Nord. Ah! Quel lapsus que j'ai fait! Parce que maintenant c'est divisé en deux. Il demandait voir si justement les véhicules pour personnes handicapées, les véhicules modifiés, là, seraient touchés par la nouvelle mesure, dans le discours sur le budget, sur les véhicules énergivores. Ce qu'on m'indique, c'est que, la plupart de ces véhicules adaptés, modifiés, il n'y a pas de problème. Semble-t-il que c'est quatre litres et moins, donc il n'y aurait pas de problème. Il y en a certains, possiblement, de plus de quatre litres et il y a une demande d'exemption qui est faite. Et puis aussi on a demandé au ministère des Finances de préciser, là, l'application de cette nouvelle mesure. Donc, il y a des discussions avec les Finances à cet égard-là. Mais on dit que la grande majorité ne seraient pas couverts par cette nouvelle disposition.

La Présidente (Mme Harel): Est-ce que vous avez terminé, M. le député de Frontenac?

M. Lessard: Oui. Merci beaucoup, M. le ministre.

La Présidente (Mme Harel): Oui. Ce serait donc M. le député de La Prairie.

Réfection de l'échangeur du boulevard Taschereau et de l'autoroute 10

M. Dubuc: C'est ça. Merci, Mme la Présidente. C'était pour un renseignement sur l'autoroute 10, l'échangeur de Taschereau, M. le ministre. L'échéancier... Parce que les travaux entrepris, en 2004, ça fait trois ans. C'est sur une échelle de cinq ans, je crois, que les travaux... Je voulais savoir, M. le ministre... Parce que je suis impliqué un peu dans mon comté, c'est tout près de moi. Ce n'est pas mon comté, c'est près de chez moi. Je voulais savoir si l'échéancier... Sera-t-il respecté?

M. Marcoux: Bien, les travaux ont débuté, là, il y a deux ans déjà. C'est la troisième année, cet été, qu'il y a des travaux sur l'échangeur Taschereau. C'est un projet majeur évidemment, qui est important pour la circulation automobile mais également pour le transport urbain, parce qu'il y a plus de 100 000 déplacements quotidiens, près de 350 autobus qui transitent sur la voie réservée du pont Champlain. Donc, c'est important.

La phase I a été terminée en mai 2003. Ce qu'on a fait — puis vous passez là, je n'ai pas passé récemment — on a fait la construction des ponts d'étagement et des travaux de consolidation, là, au centre de l'autoroute 10, les bretelles de sortie qui mènent au boulevard Taschereau. La phase II a été entreprise en juillet 2003,

et ça, c'est la construction principalement des murs de soutènement, puis les fondations de chaussée, là, puis le tunnel. Il y a un tunnel aussi pour les autobus. Alors, ça, c'est commencé et donc ça devrait permettre d'accéder au terminus Panama, le terminus d'autobus. Ça devrait être terminé, ça, pour la fin juin 2004. La phase III est prévue sur deux ans, donc 2004 et 2005, et ça, c'est principalement la construction d'une chaussée en béton sur l'autoroute 10, à cette hauteur-là. Et puis les phases IV et V en 2006, 2007 pour compléter l'échangeur.

Alors, ça suit son cours, tel que prévu initialement. Il y a une entente entre la ville de Longueuil puis le ministère pour la construction de 4 km, là, de murs antibruit qui longent de part et d'autre l'autoroute 10. Puis le coût de ces murs antibruit, avec les frais connexes, c'est 17 millions et c'est partagé à parts égales entre la ville de Longueuil et le MTQ. Puis il y a également l'AMT qui est impliquée dans ce projet-là. C'est un projet majeur mais qui se déroule, je pense, relativement bien jusqu'à maintenant et qui est important à la fois pour la circulation automobile et puis pour le transport en commun, avec la proximité du pont Champlain, puis en fait la ville de Brossard, là, et l'agglomération urbaine qui utilise ce circuit de transport urbain.

M. Dubuc: Merci.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le député de Shefford.

Mesures de sécurité à la frontière canado-américaine

M. Brodeur: Oui. Merci, Mme la Présidente. Ma question concerne la sécurité aux frontières, Mme la Présidente. On sait que, depuis le 11 septembre 2001 particulièrement... Et plusieurs de nous, comme députés, avons reçu plusieurs appels, à cette époque-là, concernant les mesures de sécurité, qui faisaient en sorte que l'industrie du camionnage était quelque peu dérangée par les mesures qui ont été prises à l'époque, particulièrement par les États-Unis. Et on sait qu'il y a eu, pas tellement loin de mon comté, à Lacolle particulièrement, des problèmes importants. Donc, il y a eu des problèmes importants à chacun des postes frontière. On sait que l'industrie du camionnage a fait de nombreuses représentations, auprès du gouvernement de l'époque et probablement auprès du gouvernement d'aujourd'hui, concernant ces mesures-là. Est-ce que le ministre a envisagé ou a étudié cette question pour faire en sorte que ces mesures de sécurité là ne puissent pas continuer à nuire ou nuire le moins possible à l'industrie du camionnage? C'est assez court, comme question, Mme la Présidente?

Une voix: ...amélioration.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Elle est bonne. Bien, Mme la Présidente, comme le député de Shefford le mentionne, c'est un aspect important. Maintenant, depuis le

11 septembre 2001, il y a eu des mesures de sécurité fortement accrues, là, qui ont été mises en place aux frontières avec les États-Unis et qui ont fait l'objet de discussions entre les États-Unis et le Canada. C'est certainement une préoccupation majeure pour l'industrie du camionnage parce qu'on exporte à peu près pour 63 milliards aux États-Unis, puis 60 % de ça est acheminé vers les États du nord-est et du sud. Donc, il y a un volume fort important, et ça a un impact sur notre développement économique et sur la compétitivité de nos entreprises de transport. Vous savez que, lorsqu'il y a un temps d'attente aux frontières, bien là, à la fois pour les chauffeurs eux-mêmes mais pour les entreprises également, c'est une perte. Je pense que... Surtout aujourd'hui. Vous savez que les entreprises veulent le juste-à-temps, alors, si vous attendez trop longtemps, là, vous pouvez avoir des conséquences négatives pour les entreprises de transport.

Ici, au Québec, le poste qui est le plus fréquenté est celui de Lacolle. C'est le sixième en importance, lorsqu'on regarde l'ensemble de la frontière canado-américaine. Nous travaillons évidemment avec Douanes Canada, avec l'État de New York et les douanes américaines pour mettre en place des infrastructures et un système, là, qui va améliorer la fluidité aux frontières.

Alors, il y a deux ou trois choses que je voudrais mentionner. D'abord, il y a un réaménagement des axes routiers. Des travaux ont été commencés sur la 15 en direction des frontières il y a deux ans. Donc ça, ça continue puis ça va se terminer. Et puis, en avril de cette année, il y a une nouvelle signalisation également qui a été installée sur l'autoroute 15 en direction sud et puis qui va permettre aux camionneurs qui sont accrédités, là, d'utiliser le programme qu'on appelle «fast express», où, s'ils sont accrédités, l'entreprise de transport, le camionneur, ils peuvent passer très rapidement aux douanes, à la condition évidemment qu'il n'y ait pas de congestion dans les voies routières. Alors, depuis avril 2004, c'est qu'on permet comme aux camionneurs qui sont accrédités, aux entreprises accréditées, en vertu de ce programme-là, d'emprunter une voie, la voie de gauche, lorsqu'il y a une congestion, de manière à pouvoir se rendre plus rapidement à la guérite pour traverser les lignes.

Il y a d'autres mesures aussi qui vont être mises en place, là, d'ici 2006: d'abord, l'aménagement d'une voie supplémentaire d'accès dédiée aux camions en direction sud; l'implantation aussi, près des frontières, d'un poste de contrôle routier qui serait doté d'un système de présélection électronique, ce qui devrait, tout en améliorant la sécurité routière, maintenir la fluidité de la circulation; et puis aussi la mise en place d'infrastructures, ce qu'on appelle le système de transport intelligent, qui peuvent être utilisées pour la gestion de la circulation puis donner, en temps réel, les conditions de circulation, là, aux usagers, ce qui permet, entre autres, cette meilleure information, de réduire les risques d'accidents qui sont reliés à la congestion, notamment avec les véhicules lourds.

● (16 h 30) ●

Alors, ce sont des mesures, là, qui sont mises en oeuvre. Il y en a qui fonctionnent déjà, d'autres qui vont être mises en oeuvre, avec évidemment douanes américaines, douanes canadiennes, pour assurer une plus grande

efficacité pour nos camionneurs aux abords des frontières. Et il y a constamment, là, des liens qui se tiennent avec le ministère des Transports du Québec, les représentants des agences fédérales canadiennes et américaines, pour tenter, là, d'améliorer constamment la situation et d'assurer une meilleure coordination avec ce qui se fait, d'un côté comme de l'autre. Je pense qu'il y a une très bonne collaboration. La situation n'est pas encore complète, parfaite, là, mais il y a une amélioration, et il va y avoir une amélioration plus importante, avec des mesures qui vont être mises en oeuvre, là, d'ici mars 2006. Et je pense que l'industrie du camionnage aussi est consultée, à cet égard-là, et est d'accord avec les mesures, là, qui sont prises et mises en oeuvre.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de...

M. Soucy: Portneuf.

La Présidente (Mme Harel): Portneuf.

M. Soucy: Combien de temps il nous reste, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Il vous reste deux minutes.

M. Soucy: Deux minutes.

La Présidente (Mme Harel): Et demie.

Réfection du boulevard Sainte-Anne, sur la Côte-de-Beaupré

M. Soucy: Bon. Bien, écoutez, Mme la Présidente, ce matin, on a commencé à faire le tour des projets du réseau routier dans la région de la Capitale. On a commencé par parler de l'échangeur Duplessis, ensuite on est allés du côté des projets qui concernent l'autoroute du Vallon, les audiences du BAPE. Là, Mme la Présidente, j'aimerais ça qu'on nous entretienne un petit peu d'un autre projet, qui est débuté depuis 1997, soit la reconstruction du boulevard Sainte-Anne, qui finalement est la voie la plus importante en provenance de l'est pour entrer dans la Capitale, et on sait que c'est des travaux qui s'échelonnent sur plusieurs années. Alors, j'aimerais en connaître davantage sur les coûts, les échéanciers. Est-ce qu'on va voir la fin bientôt? Parce que les gens de ce secteur-là de la région ont fait état de beaucoup de patience pour permettre aux gens du ministère des Transports et des autres entrepreneurs de bien réaliser leurs travaux. Alors, j'aimerais en connaître davantage sur cette question.

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre.

M. Marcoux: Si vous permettez, Mme la Présidente, c'est ma collègue, Mme Boulet, qui va répondre à cette question.

La Présidente (Mme Harel): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui... Ce ne sera pas long... Alors, le projet du boulevard Sainte-Anne effectivement c'est

un projet qui était au coût total de 72 millions, pour quelque 20 km de route, finalement pour en faire une route où l'on bénéficie maintenant d'une route à quatre voies divisées. Il y a 4 millions qui vont être investis en 2004 au Carrefour Laplante, et c'est le dernier tronçon, là, la dernière étape de la réfection du boulevard Sainte-Anne.

Alors, c'est un projet qui est attendu depuis longtemps. Ça a été débuté en 1997, les coûts totaux étaient évalués, au début, à 50 millions. Ça a passé à 72 millions. Mais, comme je vous dis, on est rendus à la dernière étape, là. Regardez, il y avait six phases. Il y avait une phase qui a été débutée en 1998-1999, une en 2000-2001, 2002-2003, à chaque année, finalement, il y a eu une étape cruciale qui a été faite dans l'avancement du dossier du boulevard Sainte-Anne. Et, cette année, avec l'investissement de 4 millions de dollars, là, on va terminer les travaux de la phase IV, amorcée en 2003-2004, ce qui mettra fin aux travaux de reconstruction en totalité, là, du boulevard Sainte-Anne.

Alors, je pense que les gens qui restent dans ce secteur-là sont très satisfaits, malgré le fait que ça ait rallongé. Parce que ça a étiré un petit peu, à cause des... Ça a rallongé finalement le kilométrage, par contre ça a amélioré grandement la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers de cette route-là. Et on sait pertinemment que cette route-là amène à des lieux touristiques qui sont très fréquentés. Il y a un débit important de circulation sur ce tronçon-là, alors c'était important, là, d'apporter des modifications, dont des carrefours giratoires, de l'éclairage, les voies séparées. Alors, tout ça fait en sorte qu'aujourd'hui on peut dire qu'on a optimisé le boulevard Sainte-Anne et qu'il nous donne un plein rendement, là, pour la population qui habite dans ces secteurs-là et pour le tourisme, en apportant un élément de sécurité qui a été optimisé.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Malheureusement, le bloc de 20 minutes du côté ministériel est terminé, et maintenant je suis prêt à aller du côté de l'opposition et reconnaître M. le député de Beauce-Nord.

Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, on va sortir de la ville un peu, on va aller en campagne. C'est un coin que je connais bien. Je voudrais savoir... Vous parlez des infrastructures, mais on sait, dans les prochaines semaines, que tout probablement on va avoir une annonce d'élection fédérale. Est-ce qu'il y a des sons de cloche qui nous disent qu'on peut avoir des budgets dans les infrastructures, au niveau... que le fédéral va avoir un plan avec le provincial pour des infrastructures? Première question.

M. Marcoux: Bon. Bien, M. le Président... Oui, c'est M. le Président. J'ai fait état tout à l'heure, suite à une question du député de Drummond, là, des ententes actuelles avec le gouvernement fédéral. Il y a dans le fond le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, il y a eu 2 milliards en 2001, 2 milliards d'ajoutés en 2003, et le Fonds canadien sur l'infrastructure frontalière. Donc,

dans le premier fonds canadien, il y avait eu la 175 et puis la 30, donc, qui ont absorbé la part du Québec dans ce programme-là, qui correspond à peu près à 25 % de la population. Alors, c'est sur cette proportion-là. Pour ce qui est du Fonds canadien sur l'infrastructure frontalière, qui touche donc... et notamment nous avons parlé de Lacolle tantôt, qui touche évidemment le poste d'Armstrong, et la 35, et la 55, nous sommes en discussion avec le gouvernement fédéral à cet égard-là. Et sur... Comme nous le sommes actuellement pour le deuxième... l'ajout au Fonds canadien d'infrastructure frontalière, là, le 2 milliards, qui donne à peu près 500 millions au Québec, donc des projets à l'intérieur de ça.

Maintenant, sur d'autres participations fédérales, il est sûr qu'il y a des demandes qui sont faites. Je pense que d'ailleurs toutes les provinces, en termes d'investissement, demandent au fédéral... indiquent qu'il devrait y avoir des investissements davantage pour les infrastructures. Il y a des discussions qui vont se faire entre les provinces et le fédéral sur différents sujets, et ça va faire partie des discussions. Maintenant, actuellement, pour les programmes existants, le deuxième fonds, les projets sont en discussion... vont être discutés avec le fédéral. Vous savez qu'on a commencé la 73, là, entre Saint-Joseph et Beauceville. Donc, graduellement... Ça a été annoncé par ma collègue, il n'y a pas tellement longtemps, et ça va se poursuivre. Et, dans le cadre de l'entente transfrontalière, il y a la 173, là, entre Saint-Georges et Armstrong. Donc, ça, on est en discussion actuellement, et je peux vous dire que, là-dessus, on pousse fort, là, pour pouvoir en arriver à une conclusion, à cet égard-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: C'est que vous savez que, depuis le transfert de la voirie provinciale, on a transféré aux municipalités beaucoup de kilomètres de routes, des ponts, et puis les municipalités, pour venir à bout de faire de la construction de route, se servaient beaucoup des programmes Canada-Québec-municipalités, un tiers, un tiers, un tiers. Et je crois que, à l'heure actuelle, tous ces programmes-là sont complètement vidés, là. Il n'y a plus d'argent. L'essence de ma question était là: Est-ce qu'il va ravoier des sommes d'argent d'injectées dans ces programmes-là pour aider les municipalités dans leurs réseaux locaux?

M. Marcoux: Bien, c'est-à-dire, vous avez raison. Le premier programme d'infrastructures Canada, là, où il y avait... c'était un tiers, un tiers, un tiers, ça, c'est épuisé. Maintenant, vous savez que le fédéral a indiqué qu'il y avait des ouvertures pour des investissements ou en fait des sources de financement, notamment sur l'essence. C'est ce que le fédéral a indiqué. Donc, c'est peut-être une possibilité qui puisse permettre d'affecter des sommes additionnelles aux infrastructures. Mais actuellement il n'y a pas rien de décidé, là, sur ce plan-là. Mais le fédéral a déjà indiqué des intentions, sur le plan de la taxe de vente notamment, d'avoir un retour qui reviendrait aux provinces et qui notamment pourrait servir aux municipalités, mais c'est dans le cadre de négociations fédérales-provinciales,

et je pense que ça, c'est important que ça puisse se poursuivre.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Le fédéral, depuis 1998, a une taxe sur l'essence de 0,015 \$, je crois, qui était là pour le déficit zéro. Mais, depuis 1998, le déficit zéro est atteint, au niveau fédéral. La taxe, ils l'ont toujours laissée là. Est-ce qu'ils ne pourraient pas nous la retourner dans les infrastructures?

• (16 h 40) •

M. Marcoux: Bien, écoutez, là, suite un petit peu à ce que vous mentionniez, c'est qu'il y a eu une annonce de faite dans le budget fédéral à cet égard-là, donc des intentions, mais qui ne sont pas... ce n'est pas encore concrétisé, mais ça a été annoncé, là, dans le budget fédéral. Je voudrais souligner aussi que, dans le budget du ministre des Finances du Québec, il y a... En fait, il a annoncé la création d'une corporation pour le financement des infrastructures, et qui servirait évidemment à canaliser aussi les fonds fédéraux, et dont une partie serait destinée pour des infrastructures locales. Alors, ça, je pense que c'est à retenir, là, et il pourrait y avoir un effet de levier qui serait très intéressant pour les municipalités, en termes d'investissement, de financement des investissements.

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

Projet de construction d'un échangeur sur l'autoroute 20 et la rue Pinard, à Saint-Hyacinthe

M. Dion: Merci, M. le Président. Alors, je voudrais commencer par saluer M. le ministre et Mme la ministre, qui sont ici, parmi nous, cet après-midi, pour répondre à un tas de questions toutes plus importantes les unes que les autres, ainsi que...

Une voix: ...

M. Dion: ... — oui — ainsi que les gens qui travaillent avec vous, les dirigeants du ministère. Je vois que vous êtes très bien appuyés, et vous m'en voyez fort aise.

Mais je vais me permettre de parler un petit peu de mon patelin parce que, quand il s'agit de transports, évidemment on a chacun une part de responsabilité. Nous avons la chance d'avoir, à Saint-Hyacinthe, une autoroute qui passe pratiquement, bien pas dans le cœur de la ville, mais qui passe dans la ville. Alors, quand il arrive une année où, par la force des choses, on est rendus là à faire des réparations, bien il y a un budget de réparation, ou de confection, ou de couche d'usure pour la chaussée qui est attribué et qui est attribué nécessairement dans le comté de Saint-Hyacinthe, parce que c'est là que l'autoroute passe. Alors, cette année, c'est près de 4 millions, ce qui est un montant important. Mais on sait que 97,9 % de ce montant-là, c'est par hasard qu'il est dans le comté de Saint-Hyacinthe. C'est parce que l'autoroute passe là. Alors donc, du budget du

ministère des Transports, nous avons le bonheur de pouvoir bénéficier de 2,1 % de ce 3,9 millions. Donc, ce n'est pas beaucoup, on ne se sent pas les chouchous du ministère pour cette année.

Vous savez que, à Saint-Hyacinthe, on a une situation particulière. La sortie la plus utilisée, sur l'autoroute 20, c'est la sortie centre-ville. Il y a quand même deux autres sorties, celle de Girouard et celle de Yamaska, qui sont situées à l'est de la sortie centre-ville, alors que le parc industriel est situé à l'ouest. Alors, il n'y a pas de sortie pour le parc industriel de Saint-Hyacinthe. Il n'y a pas de sortie non plus pour les fardiens qui viennent de Saint-Pie, dans le comté de mon bon ami M. Rioux, que vous connaissez bien, le comté d'Iberville, et les fardiens qui viennent de Saint-Damas, un autre parc industriel dans le comté. Alors, ils sont obligés de passer à travers le centre-ville, traverser la ville de part en part. Ce n'est pas une situation idéale.

Or, à l'ouest, on a un viaduc, un viaduc qui a été construit il y a 40 ans, quand ils ont fait l'autoroute, et tout ce qui manque, c'est des bretelles pour y avoir accès. Alors, évidemment il y a une demande qui a été faite à cet effet, et puis nous espérons que les travaux préparatoires à la construction de ces bretelles-là se fassent cette année. Malheureusement, on a été déçus. Vous savez, cette demande-là qui est faite par les gens de chez nous n'est pas une demande farfelue. Elle est appuyée d'abord sur une étude d'impact qui a été faite par votre ministère et qui conclut que cet échangeur-là est une nécessité. C'est nécessaire de construire un échangeur complet. C'est ce qui est dans la conclusion de l'étude qui a été faite. On dit même que les forts débits de véhicules que l'on retrouve à l'échangeur Laframboise, donc celui du centre-ville, ne permettent pas d'assurer des conditions de circulation fluides, sécuritaires et propices à préserver la vitalité économique de la région. Donc, ce n'est pas un caprice, là, c'est un besoin réel.

Donc, je viens aujourd'hui pour vous demander, M. le ministre, s'il n'y aurait pas moyen de faire en sorte qu'on accélère un peu la préparation de ces travaux-là pour qu'ils aient lieu le plus rapidement possible. Les gens en ont besoin. Et vous savez que cette demande-là, qui a été faite par la ville de Saint-Hyacinthe, le CLD, la Chambre de commerce, a été appuyée par 500 lettres des industriels et des gens d'affaires du milieu. Donc, c'est vraiment tout le monde, là, qui risque d'être froissé s'ils se sentent un peu abandonnés. Alors, c'est pour ça que je vous interpelle aujourd'hui, M. le ministre.

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

M. Marcoux: Oui. Bien, M. le député de Saint-Hyacinthe, merci de votre question. Vous nous avez déjà verbalement fait part de votre demande et vous présentez bien votre cas, certainement avec beaucoup de conviction. Ce n'est pas toujours facile de faire les choix, là, mais je pense que je vais peut-être demander à ma collègue, ici, qui l'a regardé de plus près, de faire des commentaires et de répondre à votre question là-dessus.

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir, M. Dion, un collègue de Saint-Hyacinthe. Alors, évidemment vous défendez votre dossier avec beaucoup de passion, de

conviction. Et, moi, je vous ai rencontré même à mon bureau avec les gens de chez vous. On ne remet pas en cause, aucunement, la pertinence de ces travaux-là. Ce sont des travaux qui sont justifiés, qui seront réalisés à moyen terme. La difficulté, à l'heure actuelle, c'est qu'on avait des choix à faire. C'est tout de même un projet de l'ordre de 10 millions de dollars ou près de 9,2 millions, qu'on nous dit. On sait que ce projet-là avait été annoncé. Par contre, il a été annoncé, là, deux semaines avant les élections, il a été annoncé le 4 mars 2003. Ça aurait été agréable que votre gouvernement réponde à votre requête et qu'il le réalise en temps et lieu également, hein, alors qu'ils l'ont annoncé seulement deux semaines avant les élections.

Écoutez, ceci dit, on prend en compte votre demande. C'est justifié. Effectivement, il y a un développement, pour des raisons économiques, pour des raisons de trafic, qui pourrait éviter de passer dans le centre-ville de Saint-Hyacinthe. Écoutez, on va regarder comment on peut développer, là, qu'est-ce qu'on peut faire dans un premier temps. Mais c'est sûr que toutes les régions sont comme chez vous. Toutes les régions attendent. Il y avait pour plus de 5 milliards. On l'a dit précédemment, il y avait pour 5 milliards de promesses dans toutes les régions du Québec. Et les commentaires que vous nous passez, on les entend à tous les jours, de toutes les régions, pour tous les tronçons de route. Chacun de ces tronçons-là sont justifiés, ont des raisons d'être, ont des raisons d'être réalisés.

Évidemment, on doit souvent faire des choix qui sont parfois déchirants. Il y a des priorités quand il y a des points noirs sur des routes, quand il y a une question de sécurité et quand il y a des enquêtes du coroner, quand l'autoroute est brisée de façon, là, où ça devient dangereux pour les usagers. On met 700 millions, sur les 930 millions, en maintien, conservation et entretien du réseau routier. Alors, notre marge de manoeuvre pour développer, faire des développements comme celui-là est de l'ordre de 200 millions par année, et là-dessus bien on a la 30, la 175, la 185, on a la 50, on a la 55, la 73, la 20. Alors, additionnez-les tous, là, puis le 200 millions, c'est bien peu d'argent pour développer tous ces nouveaux tronçons là.

Alors, on fait ce qu'on peut avec l'argent dont on dispose, on y va par priorités et, évidemment, bien c'est sûr qu'il y a des projets qui peuvent être reportés dans le temps. Ça ne veut pas dire qu'ils ne sont pas importants, mais on va procéder par priorités et on va regarder, M. Dion. On va regarder, là, les étapes qui... On vous avait dit qu'on vous reviendrait là-dessus? On va regarder les étapes qui pourraient être réalisées, là, à court terme ou à moyen terme, puis on va vous revenir avec plus de précisions.

M. Dion: Merci, Mme la ministre.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: C'est sûr que les gens de Saint-Hyacinthe ont été bien reçus chez vous, et ils vous en remercient, ils en ont gardé un bon souvenir. Ils souhaiteraient continuer de cultiver ce bon souvenir là le mieux possible. Vous savez, on est dans la culture, chez nous, hein, dans

tous les sens du terme, et un des éléments de la culture, c'est de savoir que les choses, ça se prépare, hein, ça ne s'improvise pas. Et, parmi les éléments pour la réalisation de tout ça, il y avait évidemment de savoir... il faut savoir de façon précise si on a à passer devant la BAPE ou pas. Si vous décidez, dans deux ans, que c'est le temps de réaliser, par bonheur, cette oeuvre-là, mais que les travaux préparatoires ne sont pas prêts, bien ce sera bon pour une autre élection, selon l'expression de Duplessis, évidemment. Mais je sais que ce n'est pas votre intention.

● (16 h 50) ●

Alors, je souhaiterais qu'il y ait un mandat qui soit donné, dans l'immédiat, à la direction régionale pour que les travaux préparatoires se fassent. Doit-on passer devant la BAPE? Quelles sont les expropriations, les démarches auprès de la CPTAQ? Tous des travaux qui demandent très, très peu de fonds, parce que ça fait partie des travaux réguliers du ministère, et qui permettraient que, le jour échéant, vous puissiez mettre ça sur la programmation et faire des gens de Saint-Hyacinthe des pupilles heureux.

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. Dion, on vient de me dire que, semble-t-il, on n'aurait pas besoin d'aller au BAPE. Alors, je pense qu'en soi c'est déjà une bonne nouvelle pour vous autres. Parce que vous savez... vous connaissez très bien les procédures du BAPE, et souvent c'est des procédures qui s'échelonnent à un an, 18 mois facilement, et ça ralentit le processus. Alors, déjà en soi c'est une bonne nouvelle. On va regarder, là, voir les étapes ultérieures où on en est rendu, qu'est-ce qu'on pourrait... si on peut faire un pas vers l'avant. Je vous reviens assurément, là, à ce sujet-là.

M. Dion: Je vous remercie, Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça me fait plaisir.

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

M. Jutras: Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Brodeur): Trois minutes et demie.

Politique en matière de parcs routiers (suite)

M. Jutras: Bien, je vais revenir sur un sujet dont la ministre déléguée a parlé, cet avant-midi, concernant les parcs routiers. Et vous nous avez dit qu'il y avait quatre projets pilotes, là, qui étaient en préparation. Alors, j'aimerais savoir quels sont ces quatre projets pilotes, premièrement.

Et, deuxièmement, la ministre nous a parlé de, bon, la concertation avec le milieu, avec la CRE puis le CLD, etc. Mais quelle sera la concertation avec les gens qui ont des commerces aux carrefours, là, près de ces parcs routiers là? Et vous avez eu connaissance, probablement, que dernièrement, là, je déposais une pétition au nom de commerçants de chez nous, de Drummond,

mais aussi du comté voisin, de Johnson, puis ça allait même chercher jusque dans Saint-Hyacinthe. Alors, quelle va être la concertation avec ces gens-là? Parce que ces gens-là, avec raison, sont inquiets. Si vous avez un poste d'essence à une sortie de l'autoroute ou un restaurant puis il va s'en ouvrir un à un parc routier, pas loin, bien, Mme la ministre, vous avez dit: Bon. Bien, la personne pourra être invitée à participer à ce projet-là. Elle pourrait l'être. Elle pourrait l'être. Mais là le commerce vaut quoi, là? Alors, quelle va être la concertation avec ces commerçants-là, qui sont inquiets et à juste titre, je pense, là? Alors, même s'il y a une concertation qui se fait, comme avec le CLD ou avec la CRE, avec ces gens-là comme tels, comment vous allez procéder?

Mme Boulet: Alors, je vais répéter ce que j'ai dit à matin parce que je pense que j'ai été très claire sur le processus. Bon. Premièrement, je vais vous parler des quatre projets qui sont les projets pilotes qui pourraient être mis sur pied. Il y a Maskinongé, Richmond, Notre-Dame-du-Portage et Sainte-Anne-du-Sault. Alors, ce sont les quatre projets où il y a déjà des comités de formés, qui doivent être rencontrés prochainement par les gens du ministère des Transports du Québec. Ces gens-là, qu'on doit... Alors, quand on aura établi le concept, quand on aura défini les balises, l'encadrement, ce qu'on veut offrir, comme services à la population, quand on sera prêts, on va les rencontrer, puis on va faire des montages qui, je l'ai dit ce matin, seront du cas par cas. Chacun des endroits va définir comment il peut offrir le service, et, nous, ce sera à nous de conclure ou de faire une entente à savoir si ça respecte l'engagement qu'on veut, nous, dans les services qu'on veut éventuellement offrir à la population.

Ce matin, je l'ai dit, on a rencontré les gens qui sont les commerçants de l'autoroute 20, les gens que vous dites qui contestent le projet. Ce qu'ils contestaient, c'était le projet de l'ancien gouvernement. Alors, l'ancien gouvernement voulait bâtir... Tout à fait, l'ancien gouvernement voulait bâtir des haltes routières, de façon systématique, à tous les 100 km, sans tenir compte des besoins et des gens qui sont là. C'était comme de facto et ça passait par là. Ce qu'ils appréciaient — et on a pris la peine de les rencontrer — ce qu'ils appréciaient, dans le nouveau concept, c'est qu'ils sont partie prenante de chacun des projets. Et, s'il y a une station-service qui est à une distance raisonnable d'une sortie d'autoroute, il n'est en aucun temps question qu'on en ouvre une près de la halte routière. Alors, ils seront mis à contribution dans la consultation, dans le montage du projet, et il y aura une étude d'impact économique qui sera faite pour chacun des projets où il y aura un risque de compétition pour les commerçants situés à proximité des haltes routières.

Alors, ces gens-là, on les a rencontrés. Ils étaient très heureux de la nouvelle direction que le ministère prenait dans ce dossier-là. Ils se sont sentis partie prenante du dossier. Ils ont compris qu'ils seraient des partenaires avec nous, avec les MRC, les CLD, les ATR et tous ces gens-là. Ce qu'on veut, là, on veut un partenariat public-privé avec les gens du milieu, les gens des régions. Et on est même prêts également... Ce qu'on va faire, c'est que même la sous-traitance pour opérer le restaurant

sera donnée à une instance régionale. Alors, il n'est même pas question de donner ça à quelqu'un qui est à Montréal ou à Québec. On veut que ça reste dans la région, que ça permette de devenir un outil de développement économique intéressant pour les régions. Et on a des projets où il y a des restaurateurs qui sont prêts à partir de certains endroits pour aller s'installer dans la halte-routière.

Alors, ce qu'on vous dit, c'est quelque chose qui se réalise, qui est concrètement réalisable, et on a des projets qui sont en train de démarrer, avec tous les acteurs qui sont mis en place et tous les outils pour faire en sorte que ce soit un succès. Alors, je pense qu'on va faire du cas par cas. On va analyser chacun des dossiers et on va les travailler avec les gens du milieu.

Le Président (M. Brodeur): Bien, merci, Mme la ministre. On a déjà dépassé notre temps de 20 minutes pour ce bloc-là, sauf que...

M. Jutras: Mais est-ce que je peux, M. le Président...

Le Président (M. Brodeur): S'il y a un consentement, on peut tout faire. Est-ce qu'il y a consentement pour une petite...

Une voix: Bien, pour combien de temps?

M. Jutras: Non, c'est une question de 10 secondes.

Une voix: C'est beau.

Le Président (M. Brodeur): Pour 10 secondes, neuf, huit...

M. Jutras: Je veux savoir quand vous les avez rencontrés. Parce que la pétition, là, je l'ai déposée il y a 15 jours.

Mme Boulet: Oui.

M. Jutras: Alors, les avez-vous rencontrés depuis 15 jours ou avant ça?

Mme Boulet: On les a rencontrés. Ils sont un groupe. Vous aviez huit noms sur votre pétition, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui, oui, c'est ça.

Mme Boulet: Alors, bien oui. Mais on les a rencontrés, ils faisaient... Écoutez, c'est sûr que, quand on fait un projet...

M. Jutras: Quand? Quand?

Mme Boulet: On les a rencontrés trois fois.

M. Jutras: Quand?

Mme Boulet: Trois fois. Bien, ça ne fait pas tellement longtemps. On les a rencontrés... Moi, je les ai rencontrés il y a peut-être un mois, un mois et demi.

M. Jutras: Ah bon! O.K. J'ai ma réponse.

Mme Boulet: Mais le projet qu'ils contestaient, c'était votre façon de faire, de mettre des haltes routières de façon systématique, sans tenir compte de leurs lieux de pratique, de leurs commerces, et ils sont heureux de voir qu'il y a une ouverture par rapport au partenariat qu'on leur offre.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Avant d'aller plus loin, j'ai besoin... Je demande votre attention, M. le député de Drummond, pour un consentement. Depuis le début de la commission, soit depuis 9 h 30 — c'est-à-dire qu'on était sensés de commencer à 9 h 30 — il s'est accumulé 16 minutes de retard, et nous savons tous que nous allons siéger aujourd'hui, demain et après-demain dans cette commission. Donc, au même rythme, il y a beaucoup de retard qui pourrait s'accumuler et faire en sorte que notre horaire sera bousculé à la fin.

Serait-il possible d'avoir un consentement sur deux possibilités: soit de continuer notre commission 16 minutes plus tard, ce qui est impossible, puisqu'il y a un caucus du parti ministériel qui se tient ici, ou, solution n° 2, que le parti formant le gouvernement, plutôt que de prendre 20 minutes à ce bloc-ci, prenne quatre minutes seulement, pour laisser le temps à l'opposition officielle d'avoir tout son temps et afin de ne pas permettre une... par exemple, d'ici vendredi, d'étirer les travaux de quelques heures pour s'en tenir à l'ordre de la Chambre de rester ici durant au moins 15 heures. Donc... Oui, M. le ministre?

M. Marcoux: M. le Président, ce que je vous suggérerais peut-être, là, si c'est 16 minutes...

M. Brodeur: 16 minutes.

M. Marcoux: Peut-être voir demain comment ça s'évaluera, puis on pourra discuter voir comment on approche ça, là. Peut-être...

M. Brodeur: O.K. Moi, je n'ai aucun problème.

M. Marcoux: ...le retard.

Le Président (M. Brodeur): Je tiens à vous souligner, par exemple, si demain il y a encore du retard qui est pris, à ce moment-là, si le parti ministériel est prêt à céder du temps, on pourra se retrouver avec un délai peut-être d'une heure consacré seulement au parti de l'opposition, si aujourd'hui il n'y a aucune mesure qui est prise. Donc, tout le monde est conscient de ça?

Une voix: C'est 15 minutes aujourd'hui?

M. Jutras: ...consentement de ce que vous proposez, alors...

M. Brodeur: Donc, nous allons continuer pour un bloc...

M. Marcoux: Oui, M. le Président, qu'on le fasse en deux, là, ces 16 minutes. Qu'on le divise en deux aujourd'hui, puis on verra demain.

M. Jutras: Huit minutes aujourd'hui, là?

M. Marcoux: C'est ça.

M. Jutras: C'est ce que je pensais.

Le Président (M. Brodeur): Bien. Donc, huit minutes. On fera la moitié du chemin aujourd'hui. Ça va être déjà ça de fait. Donc, pour un bloc de huit minutes, je suis prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

Réfection du boulevard Sainte-Anne, sur la Côte-de-Beaupré (suite)

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. M. le Président, tantôt j'avais commencé sur un sujet qui était le boulevard Sainte-Anne, puis, lors de la réponse de la ministre, on s'est rendu compte que, dans ses propos, elle nous a indiqué que les coûts estimés, au début des travaux, étaient de l'ordre de 50 millions, et ça va se terminer, cette année, possiblement avec des coûts de 72 millions. Alors, on comprendra que c'est une augmentation quand même importante, là. On parle de 22 millions sur un projet de départ de 50 millions. On est au-delà de 40 %. Est-ce qu'on pourrait nous expliquer, M. le Président, en quoi ça tient, ça, ces augmentations de coûts là? Qu'est-ce qui explique ça? Puis est-ce que c'est acceptable ou pas?

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

● (17 heures) ●

Mme Boulet: Oui. Alors, ça me fait plaisir de répondre au collègue. Effectivement, il y a une augmentation; ce n'est pas 40 %, là — 72 sur 50, c'est 22 millions sur 50 — c'est à peu près 25 % d'augmentation. Il y a plusieurs raisons qui expliquent ça, c'est... et je vais vous les nommer une après l'autre.

Premièrement, c'est qu'on a dû augmenter pour répondre... Il y a eu des modifications du projet en cours puis... pour répondre à certains impératifs gouvernementaux. Et il y a eu une augmentation du nombre de carrefours giratoires et de feux de circulation tout le long du trajet. Ça, c'est une des raisons. Les carrefours giratoires, c'est quand même une structure qui coûte un 300 000 \$, 400 000 \$ par structure giratoire.

Il y a également... Le projet devait être réalisé en quatre ans, et, comme il a débuté en 1998, bien c'est sûr que ça a pris comme six ans, alors il y a une question d'inflation également qui peut justifier une partie de la hausse des coûts.

Il y a également aussi qu'il a fallu déplacer la ligne de l'éclairage de l'autre côté de la route sur une grande partie du projet, parce que le partage des poteaux, là, avec Hydro-Québec, n'était pas sécuritaire. Alors, ça, c'est des choses qu'on n'est pas en mesure, là, d'évaluer dès le départ, là, mais c'est des choses qui surviennent en cours de route et qui nécessitent des ajustements aux projets. Mais ces ajustements-là parfois impliquent certaines hausses de coûts, certaines augmentations.

Il y a également l'expropriation qui avait été sous-évaluée. Alors, les expropriations ont été plus coûteuses, plus onéreuses que ce qui avait été prévu au budget. Il y a également les coûts de la signalisation et

de la gestion de la circulation. Alors, vous savez que, quand on travaille sur des tronçons de route comme le boulevard Sainte-Anne, on ne peut pas arrêter la circulation, on ne peut pas fermer la route complètement. C'est un peu comme au pont de Trois-Rivières, on va faire une réfection majeure, mais il faut garder l'infrastructure ouverte pour que la circulation puisse continuer à traverser. Alors, ça implique des coûts importants, juste pour gérer la circulation pendant la réalisation des travaux. Alors, ça, ce sont des données qui peuvent justifier également.

Et, bon, en fait, c'est un peu toutes ces raisons-là qui font en sorte que les coûts ont été augmentés, là, suite à la réalisation de ce projet-là.

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

Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, disons, ce volet de l'autoroute... pas l'autoroute, mais du boulevard Sainte-Anne étant maintenant réglé, je pense qu'on a fait le tour de la Capitale. Si on s'en allait dans la région de la Mauricie, M. le Président, je pense que Mme la ministre connaît bien ça, il y a des projets aussi, l'an dernier, qui avaient été, en tout cas, avancés; ils ont été reportés. Je pense que, cette année, ça y est, au niveau du pont Laviolette et de l'autoroute 55. Alors, j'aimerais ça entendre, M. le Président, la ministre nous parler des travaux qui auront lieu, là, sur le pont de Trois-Rivières.

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

Mme Boulet: Alors, le pont de Trois-Rivières, c'est des travaux qui étaient attendus depuis quelques années. C'est une infrastructure qui a presque 40 ans, qui va avoir 40 ans en 2007. C'est le seul lien interrives, là, entre la rive sud et la rive nord, entre Montréal et Québec, c'est le seul endroit où on peut traverser. Et il passe environ 38 000 voitures par jour sur le pont de Trois-Rivières. Alors, évidemment, on devait procéder à des réfections majeures qui sont évaluées à plus de 90 millions de dollars, qu'on réalisera sur une période de trois ou quatre années.

Alors, pour cette année, c'est environ 16,6 millions qui vont servir à enclencher tout le processus, là, et à mettre en place tout ce qu'on aura besoin pour entreprendre les travaux majeurs, là, dès l'année prochaine. Alors, on parle du remplacement de la dalle de béton, des travaux d'entretien de la surface de la dalle de béton.

Il va y avoir également l'installation d'un système de gestion de circulation. Comme je disais tantôt, c'est une structure qu'on ne peut pas fermer. Faire le détour, ça prend au moins une heure à la population, alors il faut la maintenir ouverte, même si on procède à des réparations majeures. Ce qui fait qu'il y aura beaucoup de travaux qui seront exécutés de soir et de nuit. Alors, juste par le fait même, on augmente en principe les coûts.

Et également... Il va y avoir la dalle de béton. Il y a un muret central, qui doit être... qui va être fait, un muret central, parce qu'on sait qu'il y a des accidents qui arrivent assez fréquemment sur le pont, alors on va placer un muret central pour obtenir plus de sécurité. Et en fait ce sont... En gros, ce sont des travaux, la dalle de béton et la surface, là, alors ce sont les réfections majeures qui seront faites, là, sur le pont de Trois-Rivières.

Cette année, comme je vous dis, c'est surtout la mise en place, là... Il y a des feux de voie. Il y a des caméras qui vont être installées, pour le montant de 11 millions, 11,7 millions. Il y aura des bretelles d'accès, alors on va aménager des bretelles d'accès, là, pendant les travaux, au coût de 2 millions, là, qui va être fait cette année. Il y a la réparation locale de la dalle puis il y a la réparation des appareils d'appui qui seront faites cette année. Et il y aura... c'est 2,4 millions, là, pour des services professionnels, les plans et devis de la réfection de la dalle.

En fait, cette année, là, c'est un montant de tout près de 17 millions qui sera investi pour la réparation du pont, qui, nous pensons, pourra être faite, réalisée à l'intérieur de trois années, là, alors 2004, 2005, 2006. On verra comment iront les travaux, là, mais c'est une infrastructure majeure qui... sa durée de vie est arrivée, sa durée de vie ou presque, là, et pour laquelle on devait faire des interventions, là, à court terme.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Il vous reste encore 1 min 30 s.

Une voix: ...

Le Président (M. Brodeur): Quatre minutes, quatre minutes. Pardon.

M. Soucy: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui, allez-y, M. le député de Portneuf.

Parachèvement de l'autoroute 55

M. Soucy: La question avait deux volets: il y avait le pont, il y avait l'autoroute 55. On a réglé juste une partie de la question.

Le Président (M. Brodeur): Ah bon! Bien, allez-y pour le deuxième volet. Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Alors, ça va me faire plaisir de parler de l'autoroute 55. Elle est compliquée, elle est compliquée, et même nous autres on ne vient pas à bout de... C'est parce que la 55, là, M. le Président, il y en a deux, tronçons: dans la Mauricie et Centre-du-Québec puis il y en a un autre bout en Estrie.

Alors, pour ce qui est de la section en Mauricie, alors, pour ce qui est de la section en Mauricie, on sait que les gens de Saint-Léonard-d'Aston attendaient avec beaucoup d'impatience, là, qu'on débute les travaux pour finir le tronçon de Saint-Wenceslas jusqu'à l'autoroute 20. C'est un tronçon de 8,6 km, pour un investissement... Il reste 18 millions à investir. Le projet initial est

un projet de l'ordre de 28 millions, mais il y a 10 millions en structures qui sont actuellement dans le champ. Alors, pour 10 millions, il y a quatre structures, là, qui sont dans le champ depuis peut-être deux ans, trois ans, même plus que ça. Alors, c'est la façon de travailler du précédent gouvernement. Alors, malheureusement, c'est des structures dans le champ, ça ne donne pas de services à la population.

Alors, ces gens-là avaient bien hâte de voir le début des travaux, parce que le trafic lourd passait avant Saint-Célestin, il en passait un peu à Saint-Léonard-d'Aston puis un peu à Sainte-Eulalie. Donc, ils étaient comme trois villages à se partager l'ensemble du trafic lourd. Aujourd'hui, c'est tout autre chose, la majorité du trafic lourd passe à Saint-Léonard-d'Aston, dans le rang 9. Ces gens-là, qui étaient habitués de vivre dans la quiétude, aujourd'hui se retrouvent avec un camion lourd qui passe à toutes les 30 secondes. Alors, c'est infernal, c'est bruyant. Ils ne pourront pas ouvrir leurs fenêtres de l'été parce qu'il va y avoir de la poussière, du bruit.

En fin de compte, j'ai rencontré ces gens-là. Parce que, dans un premier temps, étant donné le contexte budgétaire, on avait décidé de reporter d'une année: on aurait commencé à construire le tronçon dès 2005. Et on a rencontré ces gens-là qui nous ont expliqué leur problématique, et ils avaient raison, c'était très justifié. Et c'est pour ça que, quand on a établi la programmation, nous nous étions mis en réserve un 3 millions, puis on s'était dit: Si on est capable de le garder, cet argent-là, on va l'investir pour débiter les travaux le plus rapidement possible.

Alors, je suis allée leur annoncer, c'est-à-dire, la semaine dernière, vendredi. Ils étaient très heureux pour deux raisons. Parce que, un, c'est un signal du gouvernement qu'on veut bel et bien terminer ce tronçon-là. Alors, si on commence les travaux, c'est qu'on a la ferme intention de les poursuivre et de les terminer, alors c'est un signal positif pour eux. Et l'autre élément qui était très important dans le dossier, c'est que ça nous permettait de ne pas déborder jusqu'en 2007. Alors, en débutant les travaux cette année, avec le 3 millions qu'on investit, on vient se garantir que nous n'aurons pas à déborder en 2007 pour terminer les travaux. Alors, pour ces gens-là, c'est un grand soulagement, c'est six mois pendant l'hiver où ils auraient dû attendre qu'on vienne terminer au printemps 2007. Alors, ça venait de leur garantir, là, qu'au plus tard ce sera l'automne 2006; au mieux, si on est capable, on va ouvrir le tronçon à l'été 2006. Alors, ça, c'est pour la 55 qui est en Mauricie.

Pour la 55 qui est... En fait, pour ce qui est dans la Mauricie et Centre-du-Québec, c'est plus de 8,27 millions qui vont être investis sur la 55, autant en développement qu'en doublement, et, au niveau de l'Estrie, c'est 9,32 millions. Alors, au total, sur la 55, c'est 17,5 millions qu'on investit. Et il va nous rester encore certains tronçons à réaliser, autant dans le Centre-du-Québec que dans l'Estrie. Il y a une partie de ces tronçons-là qui seront réalisés en 2005 et une autre partie en 2006. Ce qui fait que la 55, d'un bout à l'autre, sera terminée en 2006, dans l'ensemble des deux régions du Québec et des trois directions... En fait, il y a trois... Ce n'est pas trois directions territoriales, il y a deux directions territoriales, la même chose. Mais l'ensemble de la 55 sera terminé, là, pour 2006.

C'est les objectifs que nous avons, et, à l'heure actuelle, on maintient le cap, l'échéancier respecté. Et ce sont des échéanciers qui sont raisonnables, réalisables et pour lesquels nous serons capables de garder les argents en réserve pour réaliser les travaux, là, en temps et lieu.

● (17 h 10) ●

M. Soucy: Merci, Mme la Présidente. Ça va nous permettre d'aller rencontrer le député de Drummond plus facilement, si je comprends bien, non?

Le Président (M. Brodeur): Il y a de l'espace pour une question et réponse de 40 secondes pour le parti ministériel.

M. Soucy: Ah! Bien, moi, je vous la donne.

Le Président (M. Brodeur): Donc, nous passons à un bloc de 20 minutes du côté de l'opposition.

M. Jutras: Justement, la 55, on va enchaîner avec ça parce que ça nous concerne au plus haut point. La ministre parlait de la 55 en Mauricie, mais là il faudrait dire que c'est au Centre-du-Québec, là, plutôt, Saint-Léonard-d'Aston, c'est au Centre-du-Québec.

Et elle parlait de la façon de procéder de l'ancien gouvernement en disant: Il construisait des structures puis il laissait ça dans le champ. Mais c'est vous autres qui avez fait ça, là. Parce que, nous autres, on a construit les structures, puis, l'année dernière, la ministre, elle ne l'a pas annoncée, la 55, elle a laissé des structures dans le champ. Puis même encore cette année, elle laissait les structures dans le champ. Alors, qu'on ne vienne pas nous reprocher ça, nous. Et la méthode se continue de la même façon: en premier, on fait les structures, puis après on fait les routes. Alors, nous, on fait les structures, puis là, bien, la ministre, l'année dernière, a décidé de laisser les structures dans le champ. Puis, cette année, elle s'enlignait encore de la même façon, mais finalement elle s'est ravisée, et c'est heureux, là, qu'elle se soit ravisée.

Mais, moi, je voudrais parler de la 55 qui est du côté de l'Estrie... Bien, c'est-à-dire, en premier on va parler de la 55, toujours au Centre-du-Québec, entre Saint-Nicéphore et L'Avenir. L'échéancier, c'était que ces travaux-là allaient être complétés à l'automne 2003, à l'automne dernier, et on devait rouler sur cette autoroute-là, sur cette deuxième voie l'automne dernier. Là, les travaux ne sont pas encore terminés. Et alors j'ai deux ou trois questions par rapport à ça.

La 55, là, entre Saint-Nicéphore et la route O'Brien, à L'Avenir, c'est quand, ça se termine? J'imagine que ça va certainement être cet été, là, mais je voudrais savoir à quel mois ça se termine. Puis deuxièmement... Ça, c'est somme toute un parachèvement. Alors, ça veut dire que, l'année dernière, vous l'avez annoncé, là, dans vos travaux, puis là, cette année, c'est encore dans vos travaux. Alors, j'aimerais ça savoir qu'est-ce qui était dans les travaux de l'année dernière, quel montant était dans les travaux de l'année dernière, puis quel montant il y a cette année.

Parce que jamais je ne croirai qu'il n'y a pas double emploi, là; on n'annonce pas deux fois la même affaire. Quoiqu'on l'a vu vendredi, là, la même affaire annoncée deux fois, mais jamais je ne croirai que ça va devenir une habitude de procéder.

M. Marcoux: Dans le temps du gouvernement du Parti québécois, c'était trois fois qu'il annonçait.

M. Jutras: Ah oui?

Mme Boulet: C'est ça, oui.

M. Marcoux: Trois fois la même chose.

Mme Boulet: Oui, puis ça ne commençait pas du tout en plus. Moi, j'ai la voie de contournement, là-dessus, qui a été annoncée par deux ministres des Transports puis elle n'a jamais commencé. Alors, le tronçon Saint-Nicéphore et route O'Brien, c'est un tronçon qui est évalué à 8,6 millions, et cette année on en met 1,9, et ce sera terminé à l'été 2004. L'année passée, ça a été impossible de le terminer dans les délais, à cause de l'arrivée de l'hiver.

M. Jutras: Alors donc, ça veut donc dire que, l'année dernière, 8,6 millions, il y a donc 1,9 million qu'il faut soustraire de ça. Est-ce que c'est ça qu'il faut comprendre?

Mme Boulet: Ça a été fait de 2002 à 2004, alors ça a été échelonné 2002, 2003, 2004.

M. Jutras: Non, mais, l'année dernière, ce que vous aviez annoncé pour la 55... Elle ne s'est pas complétée, l'année dernière. Alors, ce que je veux savoir, c'est quel montant il faut soustraire de l'année dernière. Est-ce que c'est le 1,9 million? Est-ce que c'est ça? Puis est-ce que ça veut dire que donc, cette année, c'est 1,9 million qui est annoncé? Ça, ça a l'air être clair, là. Et quand ça se termine?

Mme Boulet: Ça va se terminer à l'été, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Quand?

Mme Boulet: Bien, à l'été, au mois d'août, à la fin de l'été, là.

M. Jutras: Au mois d'août? Bon.

Mme Boulet: Il faut commencer les travaux pour finir. Il faut que l'été commence.

M. Jutras: Parce qu'il ne reste pas grand-chose à faire, là. Alors, ça va au mois d'août?

Mme Boulet: Bien, d'ici à la fin de l'été, hein, monsieur...

Une voix: ...

Mme Boulet: Fin juillet, début août, qu'on me dit.

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

M. Jutras: Bien là j'attends une réponse, là.

Mme Boulet: Alors, l'année passée, c'est 4,9 millions qui avaient été annoncés pour ce tronçon-là, puis cette année il y a 1,9 million, là, qui a été reporté.

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

M. Jutras: Et maintenant, pour l'autre... Bien, c'est-à-dire, il va rester encore, là, dans le comté de Johnson, il va rester de la route O'Brien jusqu'au village de L'Avenir, et il va rester de L'Avenir à Richmond. Alors, est-ce que... Je sais qu'il y a une structure, là, j'ai cru voir dans la programmation qu'il y avait une structure qui va se faire. Alors, quel est l'échéancier pour cette structure? Puis quel est l'échéancier pour ce tronçon qu'il reste à compléter entre Richmond et L'Avenir, puis L'Avenir et la route O'Brien?

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: En fait, il reste 17 km pour environ 30 millions, quelque chose comme ça...

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça. C'est ça, comme je disais tantôt, M. le député de Drummond, les deux tronçons, autant au Centre-du-Québec que dans l'Estrie, il reste deux tronçons dans chacune des directions, là, dans chacun des comtés ou des régions, et le premier tronçon sera fait en 2006 et le dernier tronçon... c'est-à-dire en 2005, puis l'autre en 2006. Ce qui fait qu'en 2006 on devrait être en mesure d'ouvrir l'ensemble de la route, de la 55, et son développement, et son doublement.

M. Jutras: Bien là vous dites «le premier tronçon en 2005». On parle duquel?

Mme Boulet: C'est parce qu'il y en a... Dans chacune, il va y avoir un début de... En fait, c'est... Regardez, là, en 2005, j'ai...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, les deux bouts verts, je le sais que c'est les deux bouts verts. Mais c'est parce qu'il n'y a pas de ville, là. Je ne sais pas, moi. J'ai les tronçons verts puis les tronçons oranges, M. le député de Drummond, mais c'est juste que je ne sais pas les limites de villes, là. C'est juste ça, là.

Une voix: ...

Mme Boulet: Une partie dans Ulverton...

M. Jutras: Vous n'êtes pas en train de me dire que c'est zoné vert?

Mme Boulet: Non, non. Mais c'est parce qu'il y a une partie dans Ulverton puis une partie dans L'Avenir. Puis, dans l'Estrie, il y a une partie vers Windsor...

Une voix: ...

Mme Boulet: O.K. Alors, c'est Richmond-Ulverton, puis l'autre, c'est L'Avenir-Ulverton. C'est les deux... En fait, c'est qu'il reste deux tronçons dans chacune des régions. Alors, on va faire les deux tronçons les plus éloignés en 2005, puis, en 2006, les deux tronçons qui se rejoignent entre les deux régions.

M. Jutras: Alors, autrement dit, là, pour être certain que je vous comprends bien, vous commencez par les bouts, là? Autrement dit, vous allez partir de Richmond, puis vous allez partir de la route O'Brien...

Mme Boulet: C'est ça, c'est ça. C'est ça, exactement ça.

M. Jutras: Et ça, ça se fait en 2005, c'est ça?

Mme Boulet: C'est ça, il y a un 3,8 km qui va se faire chez vous, dans le Centre-du-Québec, en 2005, et il y a... Attendez, ici, on a...

Une voix: 5 km.

Mme Boulet: 5 km dans l'Estrie, puis après ça les deux... après ça, on va rejoindre, là... Il y a un 4 km encore chez vous, puis il y a un autre... un 5 km, là. Il va y avoir 9 km qui vont s'attacher en 2006.

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

M. Jutras: Alors donc, en 2005, c'est 3,8 km plus 5 km — c'est ça que je comprends — et, en 2006, c'est 4 km plus 5 km. C'est ça?

Mme Boulet: Plus 5 km, c'est ça. C'est exactement ça.

M. Jutras: O.K.

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

M. Jutras: Et c'est ça qui totalise, là, 30 millions?

Mme Boulet: C'est ça.

M. Jutras: Hein, c'est ça, 17 km, vous figurez...

Mme Boulet: C'est ça. C'est ça.

M. Jutras: Oui, mais, par contre, dans le tronçon L'Avenir-Richmond, là, il y a plusieurs structures à faire, là. Je sais que vous en annoncez une cette année.

Mme Boulet: Il y en a une qui se fait cette année, là, à Melbourne, là, il y en a une qui se fait à 2,8 millions. C'est au-dessus de la voie ferrée, c'est ça qu'on me dit, là, il y a une voie ferrée.

M. Jutras: Ça, c'est celle de cette année?

Mme Boulet: Oui. Puis il y en a quatre l'année prochaine, alors: chemin Mooney, chemin Lisgar, rivière

Ulverton puis chemin Gee. Il y aurait quatre structures qui se feraient l'année prochaine.

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

Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)

M. Jutras: Bon. Ça va. Et je veux revenir sur un sujet qu'on a entamé, là, et c'est dans la foulée aussi de ce que nous disait la ministre, ce qu'elle répondait à un moment donné au député de Saint-Hyacinthe, lorsqu'il était ici, qu'elle parlait, là, d'à quel point il y en avait, des chantiers, puis à quel point il y avait de l'argent qui était requis pour la réalisation de ces chantiers-là. C'est astronomique, c'est astronomique, il n'y a pas d'autres mots.

● (17 h 20) ●

Et je veux revenir, donc, sur les ententes avec le fédéral et la participation du fédéral. Parce que ce qui m'a quand même un peu étonné, c'est qu'en février, là, le ministre des Transports est allé à Ottawa pour un accroissement des investissements fédéraux dans les infrastructures routières et les réseaux de transport en commun. Et je fais référence, là, à un article du *Journal de Québec*, là, du 28 février 2004. Puis le ministre disait:

«Il est reparti avec une simple ouverture de la part de son homologue fédéral, Tony Valery, pour que se tiennent des discussions autour de la mise en place d'un "mécanisme efficace de financement" de ces projets.

«"Le ministre — Valery — s'est montré ouvert à examiner diverses modalités pour assurer une meilleure participation du gouvernement fédéral dans le cadre du financement des infrastructures de transport", a expliqué M. Marcoux à l'issue d'une rencontre fédérale-provinciale des ministres des transports au Château Laurier d'Ottawa.

«Le ministre Marcoux n'avait toutefois pas de demande financière précise à formuler à Ottawa.

«"Je n'ai pas de chiffre comme tel, mais ce qui est essentiel, c'est qu'on puisse avoir une participation substantielle du gouvernement fédéral, compte tenu des investissements majeurs que nous avons à faire dans les routes et dans le transport en commun."»

Alors, ça, on s'entend là-dessus, il y a des investissements majeurs à faire. Mais ce qui m'étonne, c'est de lire que le ministre n'avait pas de demande financière précise à faire puis qu'il n'avait pas de chiffre comme tel. Alors, moi, je pose la question au ministre: Est-ce que c'est vrai, ça?

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

M. Marcoux: M. le Président, d'abord, il faut simplement rappeler, là, que présentement il y a des discussions, il y a des ententes qui sont déjà en place, là. Je rappelais évidemment celle du Programme stratégique d'infrastructures routières, là, que le gouvernement précédent avait laissé en place, il avait laissé dormir pendant deux ans l'argent à Ottawa. Je comprends qu'on est toujours prêt à dire: Faites des demandes, là, puis... mais un moment donné il faut aussi voir ce qui s'est passé, hein? Alors, quand on laisse... Ce n'était peut-être pas important, pour le gouvernement précédent, 108,5 millions;

pour moi, je pense que c'est important qu'on contribue à un certain nombre de projets. Je ne sais pas si, dans votre comté, vous, M. le Président, ça serait important, 108,5 millions, mais je pense que c'est quand même significatif, hein? Alors, ça, c'est réglé.

Et, dans le cadre des ententes du Fonds d'infrastructures stratégiques, là, bien il y a quand même un montant de près de 900 millions, là, qui revient au Québec et qui va servir pour des infrastructures routières. Et, alors, ça, je pense que c'est quand même un montant qui est important. Et les négociations sont en cours pour que nous puissions, le plus rapidement possible, conclure des ententes finales sur les différents tronçons qui seront proposés dans le cadre de ces ententes-là. Alors, je pense que c'est quand même significatif. Je ne dis pas qu'il ne doit pas y en avoir d'autres, là, mais il y a une première phase qui est d'aller chercher, là, ce qui est sur la table, et c'est ce que nous sommes en train de faire.

M. Jutras: Ça, c'est le Fonds sur les infrastructures stratégiques, là. Et est-ce que c'est ce dont vous nous avez parlé, à savoir la 175 et la 30? C'est ça?

M. Marcoux: Bien, écoutez, dans le cadre du premier fonds, là, qui a été annoncé en 2001, il y a la 175 et la 30, et il y a un deuxième 2 milliards, là, qui a été annoncé par le gouvernement fédéral, un ajout qui a été annoncé en 2003. Et présentement, donc, nous sommes, là, en voie de déterminer des priorités et d'entamer des négociations avec le gouvernement fédéral. Ça fait l'objet d'une entente au niveau gouvernemental, ici, mais on veut être prêt à négocier et à déterminer les ententes. Je pense que ça, c'est en cours et puis ça va se poursuivre pour que nous puissions, le plus rapidement possible, affecter, là, les contributions fédérales à des projets où le provincial également va contribuer.

Il y a une autre négociation qui est en cours actuellement avec le gouvernement fédéral, et c'est celle de l'inclusion, dans ce qu'on appelle le réseau national, de routes, au Québec, qui ne sont pas incluses actuellement dans le réseau national. Donc, s'il y a des ententes fédérales ou si on veut consacrer des fonds provenant du Fonds canadien d'infrastructures, on ne peut pas le faire parce que ce n'est pas dans le réseau national. Ça avait été négocié il y a un certain nombre d'années, et il y a peu d'ajustements de faits. Il y a eu des propositions, là, qui ont été déposées lors de la rencontre des ministres des transports. Les provinces, toutes les provinces veulent faire des ajouts. Il y a un accord de principe des provinces donc d'ajouter au réseau national actuel certaines routes qui n'y sont pas incluses. Et il y a un comité, au niveau des sous-ministres, qui a continué le travail à cet égard-là. Et puis il y a une autre rencontre normalement, fédérale-provinciale, des ministres des Transports, qui est prévue pour le mois de septembre, donc où ce sujet-là va revenir.

Bon. Un exemple, la 50 actuellement n'est pas incluse dans le réseau national; même chose pour la 73. Alors, je vous donne des exemples, là, mais ça, ça va revenir lors de la prochaine conférence des ministres provinciaux et du fédéral et qui va avoir lieu à Québec d'ailleurs, ce qu'on m'indique, c'est vrai. Et puis les sous-ministres, au niveau des sous-ministres, il y a un comité, donc il y a une rencontre au mois de juin, et ça

va être revu. Mais normalement, en principe, là, ça va pouvoir bien fonctionner.

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

M. Jutras: Bien, je reviens encore sur les montants parce que je veux que ce soit clair. Vous nous parlez d'un montant de 900 millions. Ça, c'est dans le cadre du Fonds sur les infrastructures stratégiques, et c'est pour ça qu'on parle de la 175 et de la route 30. Ça, c'est un fonds. Et vous parlez aussi d'un autre fonds, là, annoncé en 2003 de la part du fédéral, d'un montant de 2 milliards, c'est ça?

M. Marcoux: Mais la part du Québec normalement, dans ces ententes-là, M. le Président, correspond à la population, là. Donc, c'est à peu près 25 % qui est attribué, là, dans le cadre de ces montants totaux du fédéral. Normalement, c'est de cet ordre-là, à peu près.

M. Jutras: Et là...

M. Marcoux: Alors, dans le premier, c'était 500 millions qui... il y avait la 175 et la 30.

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

M. Marcoux: Donc, dans le deuxième, qui a été annoncé en 2003, il va y avoir d'autres projets qui vont être proposés et qui vont faire l'objet de négociations avec le gouvernement fédéral. Et, concomitamment aussi, je comprends que ça n'a rien à voir sur le plan financier comme tel, on veut revoir la définition et les inclusions des routes, là, dans ce qu'on appelle le réseau national.

M. Jutras: Mais là il n'est pas question d'argent. C'est juste de savoir quelle route ferait partie dorénavant de ce programme-là?

M. Marcoux: Donc, oui, et ce qui permet de pouvoir appliquer... permettrait à ces routes-là des programmes 50-50 avec des fonds fédéraux.

M. Jutras: Mais je reviens sur le premier fonds, le Fonds sur les infrastructures stratégiques. On a parlé de la 175 et de la route 30. Vous avez parlé à un moment donné du chiffre de 900 millions. Est-ce que c'est le total, ça, quoi? Parce que vous venez de parler de 500 millions, là. Alors, je veux savoir de quoi on parle.

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

M. Marcoux: Si vous revenez au premier fonds, celui qui a été annoncé en 2001, et le fonds de 2 milliards, là, donc qui revenait à peu près à 500 millions au Québec, les deux projets, qui ont déjà été annoncés d'ailleurs, c'est la 30 et c'est également la 175, pour un montant de l'ordre de 513 millions.

Une voix: ...

M. Marcoux: Non des deux ensemble.

M. Jutras: Autrement dit, ça, c'est la part du fédéral?

M. Marcoux: La part du Québec. C'est-à-dire, dans le 2 milliards, là, c'est la part du Québec.

M. Jutras: O.K.

M. Marcoux: Ou le fédéral. C'est 50-50...

M. Jutras: C'est-à-dire, c'est la part du fédéral qui revient au Québec.

M. Marcoux: Oui, oui, mais c'est 50-50, alors c'est 513 du fédéral, 513 du Québec. Pour le deuxième, enfin l'ajout à ce Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, un ajout qui a été annoncé en 2003, donc, également de 2 milliards, nous sommes actuellement... la proportion qui reviendrait au Québec serait à peu près la même, là, que celle de l'accord précédent, et nous sommes actuellement à définir les priorités puis à déterminer, là, quels sont les projets qui pourraient faire l'objet d'un financement 50-50 dans le cadre de cet ajout annoncé en 2003.

● (17 h 30) ●

M. Jutras: Je comprends donc que, concernant cet ajout de 2003, la négociation n'est pas tant sur le montant d'argent, parce qu'on comprend que c'est autour de 500 millions de dollars mais que la négociation est sur les projets qui feraient partie de ce fonds-là, là, de cette annonce-là de 2003. C'est ça?

M. Marcoux: Les projets qui seraient retenus pour un financement 50-50 dans le cadre de l'ajout qui a été fait, là, à ce fonds-là.

M. Jutras: Et, vous, vous demandez quels projets à être inclus dans ce fonds-là, premièrement? Et, deuxièmement, quel est votre échéancier de négociation? Cet argent-là, vous voulez l'avoir quand?

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

M. Marcoux: Bien, écoutez, là, l'échéancier, on le veut plus rapide que ce qu'il a été dans le Programme stratégique d'infrastructures routières. Et donc, actuellement, là, ça procède, et puis je souhaite qu'on puisse, là, le plus rapidement possible... De toute façon, il y a des travaux qui débutent, là, sur certaines des routes qui seraient dans le réseau national et qui pourraient faire l'objet de couverture dans le cadre de cette entente-là.

Et je voudrais aussi ajouter qu'indépendamment de ce fonds-là, on a réglé également le financement, là, la participation fédérale et provinciale pour le projet de Réno-Systèmes, 311 millions; et donc, le Québec, c'est 129 millions, le fédéral, 103 millions, et le reste est partagé, là, au niveau local, mais... Et ça a été annoncé, ça aussi, là, il y a à peu près un mois et demi, deux mois, à Montréal. Alors, ça, c'est également un projet, là, qui traînait et qui était en discussion depuis un certain temps. Alors, ça aussi, là, ça, c'est réglé. Et le 103 millions permet de financer la première phase du projet Réno-Systèmes.

M. Jutras: Bien, là...

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Merci, M. le député de Drummond. Ce bloc de 20 minutes est maintenant terminé.

M. Jutras: C'est terminé déjà?

Opportunité de construire une route reliant l'autoroute 20, dans le Centre-du-Québec, à la frontière américaine

Le Président (M. Brodeur): Donc, nous allons passer au bloc du parti ministériel. Et je désire déjà, au point de départ, apporter peut-être un commentaire, M. le ministre. Le député de Drummond parlait de la ville de L'Avenir. Moi, L'Avenir m'a fait penser, au sens large, à autre chose, à un dossier dans mon comté, mais qui est plutôt un commentaire qui ne nécessite pas une réponse.

Ça fait 40 ans, chez nous, qu'on parle éventuellement d'une route qui pourrait être construite, mais là je sais qu'on parle d'avenir et peut-être d'avenir lointain. Il y a un dossier qui traîne sur la table depuis une quarantaine d'années, chez nous, où on sait que la région de Granby particulièrement est bien desservie par l'autoroute 10 vers Montréal et vers Sherbrooke, sauf que, vers le Centre-du-Québec, il y a une difficulté certaine à relier, par exemple, les parcs industriels de Granby — qui, je le souligne, est le parc industriel le plus important de la Montérégie — entre Drummondville, par exemple, qui est un centre industriel important. Donc, les régions de Drummondville, Acton Vale...

M. Jutras: On est en Montérégie puis on est en Mauricie.

Le Président (M. Brodeur): ...puis Granby et ainsi que la frontière américaine aurait besoin d'un lien routier qui serait plus conforme aux souhaits de développement économique et touristique de ces régions-là.

Donc, je sais que probablement qu'il y a d'autres dossiers à régler avant. On sait que vous avez la 30, la 175, la 185, la 20 et la 50. Donc, probablement que tous ces dossiers-là seront réglés vers la fin du mandat. Donc, on pourrait songer à étudier la possibilité d'un lien routier important entre le Centre-du-Québec, donc Drummondville à partir de la 20 jusqu'à la frontière américaine, passant par Granby. Ceci n'est qu'un commentaire, ne nécessite pas de...

M. Marcoux: Vous n'attendez pas de réponse?

Le Président (M. Brodeur): Je n'attends pas de réponse, donc je tiens tout simplement à porter à votre attention ces souhaits des gens de ma région et possiblement de passer le message aux gens qui vous accompagnent pour peut-être éventuellement, à la suite de la réalisation des projets que nous avons cités antérieurement... à l'étude d'un dossier qui serait souhaitable pour ma région. Vous avez quand même une réponse à donner, M. le ministre?

M. Marcoux: Non. Mais, M. le Président, si je comprends, en termes juridiques, vous donnez un avis de motion.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Donc, je suis prêt à reconnaître M. le député de? La Prairie?

M. Dubuc: C'est ça.

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

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Puis je commençais à être inquiet quand le président a commencé à parler d'une autoroute que ça fait 40 ans. Nous, la 30, ça fait 40 ans qu'on en parle, puis il y a une chose qui est claire et qui est sûre, c'est que, dans notre mandat, on a dit: En 2006, elle va débiter, puis elle va être terminée en 2008. Puis on va inviter le député de Drummond à venir se promener sur la 30, quand on ouvre la 30.

M. Jutras: ...changement de gouvernement, j'irai faire l'inauguration.

M. Dubuc: Ah! Non, non. Mais il y avait un retard, on a vu, là, quand on en a parlé, tantôt, là, la députée Monique Simard... Monique Simard, dans le temps, de La Prairie, en 1996, qui avait été annoncer que le député...

Rénovation du métro de Montréal

M. le ministre, compte tenu du vieillissement des infra dans le domaine du transport en commun, notamment dans le métro, vous avez annoncé la signature d'une entente avec le gouvernement fédéral concernant la rénovation des équipements fixes du métro de Montréal. Pouvez-vous nous indiquer la nature de cette entente et le montant dont il est question? Merci.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, d'abord, je pense que le député de La Prairie fait référence au projet de Réno-Systèmes en partie, vous savez, tout le renouvellement des équipements fixes du métro, et qui ont commencé l'an dernier. C'est un projet majeur évidemment qui va se réaliser par phases.

Comme je le mentionnais en réponse à une question du député de Drummond, j'ai signé, le 22 mars dernier, une entente avec le gouvernement fédéral, là, pour la réalisation de la première phase de Réno-Systèmes. C'est tous les équipements fixes du métro, tout le système de contrôle des wagons, vous avez un centre de contrôle. D'ailleurs, le métro de Montréal a été un des premiers à avoir un centre de contrôle pour tout le réseau de transport en commun, je pense que c'est... Mais là il faut remettre ça à date, parce que la technologie a vieilli, et même on ne trouve plus de pièces, on est obligés d'usiner les pièces qu'on utilise. Alors, l'objectif c'est d'augmenter l'efficacité du métro puis aussi d'alléger le flot de circulation routière.

Je vous rappelle que le métro a été ouvert en 1966, les premiers wagons, là, ont commencé à fonctionner en 1966. Il y a 750 000 déplacements quotidiens; près de la moitié de ces déplacements-là s'en vont vers le centre-ville. Alors, c'est majeur. Et il y a un état de vieillissement donc qui appelle un rajeunissement, et ça représente des investissements considérables. Et, dans le cadre du

programme de Travaux d'infrastructures Canada-Québec, bien là on a financé pas tout à fait 50-50, là, mais la première phase de ce programme de Réno-Systèmes. Il y a une deuxième phase qui va venir nécessairement après. Et je pense que le projet total, là, ce qu'on appelle rénovation des équipements fixes de tout le système de contrôle, les systèmes de climatisation, les escalateurs, et tout ça, ça va représenter un investissement de près de 700 millions, si ma mémoire est bonne.

D'autre part, il y a aussi des investissements qui vont être requis pour tout l'équipement mobile du métro, c'est-à-dire tous les wagons. On se rappellera que, comme c'est en 1966, la première série de wagons, que nous qualifions des MR-63, bien elle va avoir 40 ans bientôt. Ces voitures-là ont déjà été renouvelées, mais là il va falloir à un moment donné les remplacer, ça va être essentiel. Donc, ça, ça représente des investissements considérables, et on va devoir les faire. Et la STM va commencer, là, à examiner les alternatives et voir comment on peut procéder pour remplacer ces voitures de MR-63. Il y en a, je pense, 360 ou quelque chose comme ça, et c'est un investissement, ça, de plus de 1 milliard.

Éventuellement, également nous devrons, mais plus à long terme, remplacer les MR-73. Cependant, ces dernières, qui sont plus jeunes que les autres, vont faire l'objet de rénovations, au cours des... prochaine année et demie et... d'ici un an, un an et demi, et on va augmenter également la capacité de personnes pour ces voitures-là, en les changeant à l'intérieur. Et ça va leur permettre quand même, là, de pouvoir poursuivre pour encore un certain nombre d'années, tout en étant tout à fait très fiables, confortables et sécuritaires.

Mais, dans l'ensemble, éventuellement, vous savez, on parle d'investissements, là, de 2 milliards, de l'ordre de 2 milliards pour l'ensemble du métro de Montréal. Ce qui est majeur.

● (17 h 40) ●

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

M. Soucy: Merci, M. le Président. Tantôt, je vous entendais faire la nomenclature, là, des projets qui sont en attente, puis là je pensais à nos petits projets dans Portneuf. Je suis un peu inquiet.

M. Marcoux: Ils sont aussi importants.

Parachèvement de la Route verte

M. Soucy: Non, non, ils sont très importants pour nous, mais au niveau financier ils sont quand même très, très modestes. Cela étant dit, évidemment, dans le comté de Portneuf, sillonne la 138, qui est reconnue comme étant une route verte. Et puis on retrouve ce type de routes un peu partout au Québec. On sait que le plan de développement n'est pas rendu à terme, alors j'aimerais ça qu'on nous précise l'échéancier puis les modalités de réalisation de la Route verte, pour que l'ensemble du Québec soit sur un réseau qui soit plus sécuritaire pour les cyclistes et leurs familles. Alors...

Le Président (M. Brodeur): ...138, la Route verte, dans le sens que l'herbe pousse dedans?

M. Soucy: Non. M. le Président, là, je vous donnerai des leçons de MTQ 101.

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

Mme Boulet: Pour la Route verte, M. le député de Portneuf? Alors, ça nous fait plaisir de parler... On a fait une annonce dernièrement qui a été, je pense, qui a été très bien reçue par l'ensemble des gens qui s'occupent du secteur récréotouristique et... en tout cas, de tout le Québec, on a annoncé 5,4 millions de dollars qu'on va investir sur deux années sur la Route verte. Alors, cet investissement de... ça veut dire que, cette année, c'est 2,5 millions de dollars que l'on va investir en développement. L'argent qui est investi en développement, ça fonctionne, là... ça représente 25 % de l'investissement. Alors, avec le 2,5 millions de dollars, on va pouvoir investir 10 millions sur le développement de la Route verte.

Il y a également la poursuite du programme d'entretien de la Route verte. On investit 1 million de dollars qui doit être combiné... ça représente 50 % de l'investissement. Donc, 1 million qui est injecté par le ministère des Transports du Québec représente 2 millions investis en entretien. Et il y a également 5 millions de dollars qui seront investis à même le réseau qui appartient... le réseau supérieur, qui appartient au ministère des Transports du Québec, ça veut dire à même nos routes, à même les projets qui sont dans la programmation. On va être en mesure de développer 120... On investit 5 millions pour développer 120 km de piste cyclable sur notre réseau routier supérieur.

Alors, si on fait le cumul, c'est 10 millions, plus 2, plus 5, c'est près de 17 millions, là, qui seront investis sur le développement et l'entretien de la Route verte au Québec. C'est une très bonne nouvelle.

C'est une industrie qui est importante: c'est des retombées économiques de plus de 90 millions au Québec. Le réseau de la Route verte, au total, quand il sera terminé, il va contenir 4 300 km de route. Et, à l'heure actuelle, on en a 76 % qui sont réalisées, c'est-à-dire 3 269 km qui sont opérables, sur lesquels les gens peuvent se promener. Écoutez, c'est une activité qui est familiale, qui est économique, qui permet de découvrir les régions du Québec, qui est également, là... au niveau de l'environnement, c'est un mode de transport qui est écologique. Alors, je pense que les gens, ils sont très heureux de cette annonce-là.

Évidemment, il reste encore d'autres... il reste des tronçons à développer, il reste encore des kilomètres à développer, mais on a bon espoir, là. On a reconstruit le programme pour les deux prochaines années, c'est-à-dire 2004, 2005; possiblement qu'on aura besoin d'une troisième année, d'une extension d'une troisième année. Et, après ça, on devrait être en mesure de pouvoir inaugurer l'ensemble du réseau de pistes cyclables au Québec, la Route verte, là, d'ici 2006 ou 2007 au plus tard. Alors, je pense que c'est une très bonne annonce et que les gens étaient tous très heureux de cette implication-là.

Et c'est un projet qui est parrainé par Vélo Québec, qui est le maître d'oeuvre, alors Vélo Québec qui est avec nous depuis le départ, c'est-à-dire depuis 1996. Et Vélo Québec fait un travail extraordinaire dans ce dossier-là, c'est un partenaire de tous les instants. Et je pense que,

autant Vélo Québec que les MRC, que les municipalités et tous les organismes gestionnaires de sentiers sont très heureux de cette annonce-là qui va permettre le parachèvement de la Route verte et qui va permettre éventuellement qu'on puisse procéder à l'inauguration, là, le plus rapidement possible.

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

Réglementation de l'utilisation du frein moteur des véhicules lourds

M. Soucy: Oui. On va changer de... Là, j'étais avec les vélos, là j'irais avec les camions, M. le Président, on va changer de champ d'action. On sait que, dans plusieurs municipalités, c'était revendiqué depuis plusieurs années, l'utilisation par les conducteurs des freins moteurs — mieux connus dans le jargon comme étant les Jacobs, là — ça créait des problématiques de nuisance principalement sur les routes provinciales qui acceptent le transport lourd, principalement dans le cœur des villages, des municipalités. Alors, qu'en est-il maintenant, depuis que la loi a été modifiée, là, récemment? Comment ça se passe, dans les municipalités? Alors, j'aimerais ça entendre le ministre sur l'avènement de cette nouvelle loi là.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, je remercie le député de Portneuf pour sa question. Ça a fait l'objet de discussions lors d'une commission parlementaire pas tellement éloignée, lorsque nous avons modifié le Code de la sécurité routière.

Effectivement, il y a de nombreux véhicules lourds qui sont maintenant munis de freins moteurs. Comme on dit, ça mène du bruit lorsque c'est appliqué, lorsqu'on freine, là, de façon rapide. Évidemment, c'est essentiel et c'est un élément de sécurité, parce que dans le fond le frein moteur a pour rôle d'assister le frein de service ou de s'y substituer temporairement, là, pour ralentir le véhicule ou stabiliser sa vitesse, dans une pente particulièrement. Donc, c'est recommandé lorsqu'un véhicule circule dans une région montagneuse ou lorsqu'il est susceptible d'avoir, dans un endroit, dans les conditions où on peut avoir ce qu'on appelle une surchauffe des freins.

Il peut arriver que des camionneurs abusent un peu de cet outil-là et l'utilisent plus fréquemment, peut-être, que le besoin qu'ils auraient. Actuellement, les municipalités ont le pouvoir, en vertu du Code municipal ou la Loi des cités et villes, là, de limiter le niveau de bruit des véhicules. Ça, c'est ce qu'on appelle, dans le monde municipal, un règlement de nuisance. Et les règlements municipaux doivent faire l'objet d'une approbation par le ministre des Transports en vertu de l'article 127 du Code de la sécurité routière. Mais les municipalités n'ont pas le droit d'interdire l'utilisation du frein moteur.

Alors, le Code de la sécurité routière, dernière modification cette année, permet aux municipalités d'interdire l'usage, là, de freins moteurs pour les véhicules

lourds. Cependant, on ne peut pas laisser ça n'importe comment, je pense. Alors, le ministère va s'assurer qu'il y ait des critères précis, là, d'établis pour s'assurer que les interdictions cependant ne mettent pas en danger les usagers de la route. Je pense que, si une municipalité, sous la pression de citoyens, avait l'idée de l'interdire dans une pente qui est tout de même assez importante, je pense que ça pourrait mettre en danger la sécurité des usagers de la route.

Alors donc, il va y avoir des critères, et ce pouvoir des municipalités va être mis en oeuvre, là, après une période de sensibilisation et d'information auprès des municipalités. Et on va avoir une politique qui va encadrer aussi le pouvoir des municipalités, là, d'interdire ce frein moteur. Je pense que cette modification-là répond à une demande des municipalités, et on va pouvoir la mettre en oeuvre, là, le plus tôt possible, dès que les critères seront établis et que la politique qui encadre l'utilisation pourra être transmise aux municipalités.

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

Réfection de la route 185 (suite)

M. Soucy: O.K. On va passer maintenant à une nouvelle route, M. le Président, une des routes sur laquelle on n'a pas beaucoup discuté jusqu'à maintenant, c'est la route 185. On sait que cette route-là a fait l'objet, là, de... en tout cas, a soulevé les passions un petit peu, là, dans les médias récemment. Alors, j'aimerais savoir, j'aimerais connaître les intentions du ministère pour cette route-là, dans le budget, dans la programmation de cette année.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je vais demander à ma collègue de faire le point, là, sur la 185, où il y a déjà des travaux cette année, là, qui ont commencé l'an dernier. Il y en avait eu dans le bout de Notre-Dame-du-Lac, il y en a dans le bout de ville Dégelis et de Saint-Antonin. Alors, ma collègue va vous donner plus de précisions, là, sur ces travaux-là.

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, oui, on va donner des précisions sur la 185, qui, je l'ai dit ce matin, est une des routes qui fait partie des ententes fédérales-provinciales via le Programme stratégique d'infrastructures routières, comme en parlait mon collègue M. Marcoux qui est allé chercher 108 millions qui dormaient au fédéral parce que l'ancien gouvernement n'avait pas signé l'entente. Alors, on est allé chercher 108 millions de dollars, qui nous ont permis de débiter certains travaux sur la 185, parce qu'il y a deux tronçons de la 185 qui font partie de cette entente stratégique d'infrastructures routières.

Alors, la 185, rappelons-le, est une route qui est meurtrière, une route où il y a beaucoup d'accidents à chaque année. C'est une route qui va coûter 1 milliard de dollars, pour la refaire au complet — ça peut monter

à plus de 1 milliard de dollars par année. C'est une route qui a été identifiée par le fédéral parce qu'elle fait le lien avec le Nouveau-Brunswick. Alors, on sait que les routes qui sont identifiées, où il y a un partage entre le fédéral et le provincial, sont des routes pancanadiennes, qui ont un lien soit avec les autres provinces, avec les États-Unis ou avec les Provinces maritimes. Alors, c'est une des raisons pour laquelle elle est justifiée dans l'entente fédérale-provinciale.

Alors, pour l'instant, les deux tronçons où il y a des travaux qui se font, c'est entre Rivière-du-Loup et Saint-Antoine, alors Rivière-du-Loup et Saint-Antoine, qui est un tronçon de 5,8 km. Le coût estimé des travaux est de l'ordre de 53 millions de dollars. Et cette année, sur ce tronçon-là, nous investissons, là, Saint-Antoine, 14 millions de dollars. Alors, sur les 53 millions, il y a 14 millions qui seront investis entre Rivière-du-Loup et Saint-Antoine. L'autre tronçon, c'est le tronçon qui est à Dégelis. C'est un tronçon qui est court, qui est de 1,2 km, qui est évalué à 30 millions de dollars. Et cette année, nous investirons, au niveau de Dégelis, 17,7 millions de dollars.

Alors, ce qui fait que, sur la 185, en fait de développement routier et de travaux, il y a pour 32 millions de dollars qui sont investis. Il y a également pour 7 millions de dollars de services professionnels pour faire l'analyse, les plans et devis des autres tronçons, qu'on parle de Cabano, de Saint-Louis-du-Ha-Ha!. Alors, ce sont d'autres tronçons qui devront éventuellement procéder ou sur lesquels il devra y avoir des réfections majeures également. Et en somme, globalement c'est plus de 42,6 millions que nous investissons sur la 185, en 2004. Et là-dessus on peut rajouter près de 4 millions de dollars qui sera investi en asphaltage sur le réseau de la 185 qui est déjà existant mais qui demande des interventions, là, pour une question de sécurité des usagers.

Alors, cette route-là est une route importante, c'est une route stratégique au Québec. C'est une route qui a été identifiée avec les ententes fédérales, comme je le disais tout à l'heure. C'est une route qui va demander des investissements majeurs dans les années à venir. Et, avec le Programme stratégique d'infrastructures routières, ça va donner un coup de main, parce que les coûts de la facture seront partagés à 50 % avec le fédéral. Mais c'est une route qui sera priorisée, là, dans les travaux à venir.

Le Président (M. Brodeur): Merci beaucoup, Mme la ministre. Le bloc de 20 minutes est terminé concernant le parti ministériel et je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

M. Jutras: À moins que je ne m'abuse, M. le Président, j'ai l'impression de venir d'assister à un «repeat», comme on dit, un «rewind», parce que ça a été dit, cela, ce matin. Oui, hein? C'est ça, hein? Alors, il va falloir que vous prépariez d'autres questions pour vos députés.

Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)

Alors, M. le ministre, tantôt, vous avez été long dans votre réponse, mais je ne voudrais pas penser que vous n'avez pas voulu répondre à ma question, et je vais donc reposer ma question. Alors, concernant ce qui a été

annoncé, le fonds fédéral, là, de 2 milliards en 2003, je vous ai demandé quels étaient les projets que, vous, vous mettiez de l'avant, là, dans le cadre de ce fonds-là. Et ce ne sera pas du «repeat», ça, là, parce que je suis certain que je n'ai pas eu de réponse.

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

M. Marcoux: M. le Président, je n'ai pas tout à fait compris la dernière...

M. Jutras: Ce ne sera pas du «repeat» parce que je suis certain que je n'ai pas eu de réponse quand je vous ai posé cette question-là.

M. Marcoux: M. le Président, loin de moi l'idée de ne pas vouloir répondre au député de Drummond.

M. Jutras: J'en étais sûr.

M. Marcoux: Vous le savez.

M. Jutras: La main sur le coeur. La main sur le coeur, j'en étais sûr.

M. Marcoux: Donc, je vous ai répondu déjà...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: ...pour le premier 2 milliards. Je pense que, ça, vous l'avez retenu.

M. Jutras: Oui.

M. Marcoux: Bon. Alors, ça, c'est important. Pour le deuxième, l'ajout qui a été fait, il y a d'autres projets évidemment qui vont être proposés et qui vont être négociés, et à ce moment-là on va pouvoir en faire l'annonce. Mais je pense que c'est important qu'on puisse nous entendre, là, sur ces projets-là avant de les rendre publics. Mais c'est sûr que ça va toucher quand même, là, un certain nombre d'artères routières au Québec. Et alors c'est la réponse que... Je veux répondre à votre question, comme vous voyez.

M. Jutras: Ce que vous me dites, c'est que vous ne pouvez pas me répondre. Vous allez me répondre quand il y aura eu une entente. Vous ne voulez pas me le dire et vous ne voulez pas dire aux gens qui sont ici...

M. Marcoux: Bien, pour le moment, là, on a des propositions. On va... De toute façon, c'est le Québec dans le fond qui les affecte aussi, là, vous le savez. Les priorités sont établies pour le Québec, sauf pour certaines routes qui ne seraient pas à ce moment-ci incluses dans le réseau national. Il faut régler ça aussi. Ça, je pense qu'on va le faire au mois de septembre. Et ce que je souhaite, là, c'est qu'on puisse le rendre public le plus rapidement possible.

M. Jutras: Et l'autre question à laquelle vous n'aviez pas répondu, c'était: Quel était votre échéancier dans ces négociations-là? Parce que vous avez dit «le plus rapidement possible», mais le plus rapidement possible,

quand on sait que la rapidité, d'une personne à l'autre, c'est énormément variable, alors, moi, j'aimerais ça savoir ça veut dire quoi, ça.

Et surtout, surtout, M. le ministre, est-ce que vous profitez de la campagne électorale qui s'en vient, de la difficulté qu'a le Parti libéral fédéral par rapport à cette campagne-là — ils sont en difficulté et ils sont, jusqu'à un certain point, en position de faiblesse — est-ce que vous profitez de cette circonstance-là pour aller chercher plus d'argent et plus rapidement pour les Québécois? Est-ce que vous profitez de ça, ou vous vous dites, comme le premier ministre le dit, là, comme le premier ministre du Québec: Bien, on verra après les élections? Mais, après les élections, là, je suis convaincu que vous allez passer au bout du quai.

Alors, pour vous éviter de passer au bout du quai, M. le ministre, ce que je vous demande: Est-ce que vous profitez de la campagne électorale qui s'en vient puis est-ce que vous dites au fédéral: Ça prend l'argent, comme on dit: «Show me the money»? Est-ce que vous dites ça, ou vous laissez aller, vous laissez porter?

M. Marcoux: M. le Président, là, je pense que le premier ministre l'a indiqué, le ministre des Finances aussi, ce qui prime pour nous, là, ce n'est pas les intérêts d'un parti politique, ce sont les intérêts de l'ensemble des Québécoises et des Québécois là-dedans, et c'est le résultat final qui compte. Donc, il y en a, des négociations, il va y avoir une rencontre des ministres des Finances, vous le savez. Il y a également une rencontre de prévue pour la santé. Le fédéral a annoncé déjà qu'il voulait remettre une partie de la taxe sur l'essence. Alors, ce sont des discussions qui vont se poursuivre et je pense que c'est important que ça se fasse de façon cohérente et pas nécessairement, vous savez, de jeter des hauts cris, là, pour favoriser l'élection d'un parti ou l'autre à Ottawa. Je pense que ce sont les citoyens qui jugeront lors de l'élection fédérale.

Pour nous, je pense que ce qui est important, ce qui prime, ce sont les intérêts des Québécoises et des Québécois, et, à venir jusqu'à maintenant, on ne peut pas dire que la stratégie du gouvernement du Parti québécois, au cours des dernières années, a donné des grands résultats quant à ce qui s'est passé avec le fédéral. Alors donc, je pense que c'est une approche qui est différente, c'est une approche également qui amène la concertation avec les autres provinces, et c'est comme ça qu'on va pouvoir livrer des résultats.

Le Président (M. Brodeur): Donc...

M. Jutras: ...porter à l'attention du ministre que le seul argent que vous êtes allé chercher, entre autres, pour la santé, qui est votre première priorité, vous avez récolté ce que nous avons semé. Vous n'êtes pas allé chercher une cenne de plus. Alors, allez-vous me dire que votre stratégie est payante? Allez-vous me dire que votre stratégie va dans le sens de l'intérêt des Québécois? Voyons donc!

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, M. le ministre, je vous signale que...

M. Jutras: C'est fini?

Le Président (M. Brodeur): ...compte tenu de l'heure...

M. Jutras: On continuera ça demain.

Le Président (M. Brodeur): ...on pourra reprendre nos travaux, continuer cette conversation, peut-être, sûrement demain matin et même jeudi matin.

M. Marcoux: À quelle heure demain matin? À 9 h 30?

Le Président (M. Brodeur): C'est, oui, 9 h 30. Donc, compte tenu de l'heure, la Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au mercredi 12 mai, à 9 h 30.

(Fin de la séance à 18 heures)