



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 13 mai 2004 — Vol. 38 N° 17

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

**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 jeudi 13 mai 2004 — Vol. 38 N° 17

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud	1
Réglementation des heures de travail des conducteurs de véhicules lourds	2
Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud (suite)	2
Réglementation des heures de travail des conducteurs de véhicules lourds (suite)	2
Plan d'action en matière de sécurité routière	3
Impact du vieillissement de la population sur les accidents de la route	4
Prolongement de l'autoroute du Vallon (suite)	5
Réfection du viaduc à la sortie 305 de l'autoroute 20, à Lévis	8
Impact du vieillissement de la population sur les accidents de la route (suite)	9
Construction d'un carrefour giratoire à l'intersection de la route 117 et de la rue de l'Hydro, à Val-d'Or	9
Adoption des crédits des programmes 1 et 3	10
Discussion générale (suite)	
Transport maritime	10
Remarques préliminaires	11
Mme Solange Charest	11
Mme Julie Boulet	11
Discussion générale	12
Forum de concertation sur le transport maritime	12
Études sur le transport maritime	14
Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord	15
Programme d'aide au transport maritime	16
Financement et organisation de la Société des traversiers du Québec (STQ)	17
Ouverture annuelle du service de traversier Montmagny—L'Isle-aux-Grues	18
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral	18
Promotion du transport maritime	19
Financement des services de traversiers	20
Service de traversier Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine pendant l'été	20
Sécurité des traversiers	20
Financement des services de traversiers (suite)	21
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)	21
Investissements dans les infrastructures portuaires de Rivière-du-Loup	21
Service de traversier L'Isle-Verte—Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	23
Politique de transport maritime et fluvial	23
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)	25
Implantation d'un lien maritime entre Grande-Vallée et Anticosti	25
Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud (suite)	26
Document déposé	27
Transport maritime	
Discussion générale	
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)	27
Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski	29
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)	29
Transport maritime	
Discussion générale (suite)	
Projet d'élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent	31
Implantation d'un service de traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane	32
Adoption des crédits du programme 2	33
Adoption de l'ensemble des crédits	33
Remarques finales	33
Mme Solange Charest	33
Mme Julie Boulet	33
M. Yvon Marcoux	34
M. Normand Jutras	34
Documents déposés	34

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président

M. Jean-Pierre Soucy

M. Jean Dubuc

Mme Agnès Maltais

M. Marc Picard

M. Norbert Morin

M. Réjean Lafrenière

M. Jean-Claude St-André

M. Mario Dumont

* M. André Meloche, ministère des Transports

* M. Jean-Yves Gagnon, STQ

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 13 mai 2004 — Vol. 38 N° 17

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Et, tout comme à l'habituel, je demande aux gens à l'arrière particulièrement, si vous avez des téléphones cellulaires, de bien vouloir les fermer. Et je rappelle que le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2004-2005.

Je vous rappelle également que, conformément à l'entente entre les leaders, qui a été déposée à l'Assemblée nationale, la commission devra étudier l'élément Transport maritime contenu dans le programme 2 pendant deux heures, soit à partir de 10 h 30 ce matin jusqu'à 12 h 30. Donc, je vous avise qu'il y aura un vote vers les 10 h 30.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par M. Jutras (Drummond); M. Pinard (Saint-Maurice) est remplacé par M. St-André (L'Assomption); M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); et M. Thériault (Masson) est remplacé par Mme Maltais (Taschereau).

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Brodeur): Je vous salue tous. Donc, lors de l'ajournement d'hier, le député de Drummond avait la parole, et on m'indique qu'il lui resterait un temps de 3 min 30 s, concernant le bloc de l'opposition. Vous pouvez y aller, M. le député de Drummond.

Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud

M. Jutras: Oui, alors, merci, M. le Président. Alors, la question dans les trois minutes qu'il me reste, là, M. le ministre. Dans le cahier de demandes de renseignements généraux, concernant les voyages à l'extérieur, il y a quand même quelque chose qui m'a frappé, c'est un voyage en Afrique, au Congrès mondial de la route et exposition de l'Association mondiale de la Route. Et ce que je constate, bon: c'est en Afrique, il y a 15 fonctionnaires qui ont participé à ce voyage-là, et ça représente une dépense, là, de l'ordre de 75 000 \$, de près de 75 000 \$, alors, en Afrique. Je ne sais pas si on a voulu aller comparer notre réseau routier avec celui d'Afrique, mais j'aimerais savoir quel était le but de ce voyage, premièrement; deuxièmement, pourquoi 15 fonctionnaires. Parce que, quand je compare avec les autres voyages, là, ce n'est jamais de cet ordre-là ou ce n'est jamais autant de monde qui participe à ce genre de

voyage. Alors, c'est ma question, M. le Président: Comment le ministre justifie-t-il 15 fonctionnaires en Afrique, un coût de 75 000 \$?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord il s'agit du Congrès mondial de la route. On sait que le Québec est devenu membre de cette association-là alors que M. Bernard Pinard était ministre de la Voirie à l'époque, donc ça fait plusieurs années et...

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Pardon?

M. Jutras: Mon prédécesseur.

M. Marcoux: Oui et comme député de Drummond. Et c'est une association au sein de laquelle le Québec a toujours été très actif. D'ailleurs, il y a eu des participations avant à d'autres endroits, que ce soit, je pense, au Japon — on va me donner les informations, là — et il y a toujours eu des délégations relativement importantes de... Parce qu'il n'y a pas seulement le ministère, il y a aussi la Société d'assurance automobile, je pense, qui avait un représentant.

• (9 h 40) •

Et même je vous dirais que ce nombre-là est moindre que ce qui avait été prévu au départ. Parce que c'est un congrès qui s'organise de longue haleine, et les gens du ministère et notamment une sous-ministre adjointe, là, qui est très, très active à ce niveau-là... et il y a des entreprises privées aussi qui sont allées à ce congrès, et donc... parce que... et je peux vous donner aussi... D'ailleurs, le nombre, là, il a été réduit par rapport à ce qui était anticipé, moi, quand je suis arrivé. Et, si vous voulez, je vais demander à une sous-ministre adjointe, celle qui est responsable de ce dossier-là, de vous donner les explications et de faire les comparaisons aussi avec les délégations dans d'autres congrès annuels, là, qui ont été tenus par cette association-là. Alors, je demanderais à Mme Anne-Marie Leclerc, si vous êtes d'accord, qui va pouvoir vous donner les explications, et puis on pourra poser d'autres questions.

M. Jutras: Bien, il reste comme temps?

Le Président (M. Brodeur): Il reste 1 min 30 s. Mais, avec un consentement, on peut...

M. Jutras: Bon. Moi, je me demande... Je me demande, M. le ministre... J' imagine qu'il y a un rapport de mission qui a été fait, qu'il y a un rapport de...

M. Marcoux: Oui, il y a un rapport de mission. Puis, moi, je dois vous dire... Puis d'ailleurs, moi, je n'ai pas pu y aller, ma collègue non plus n'y est pas allée. On a

délégué, je pense... c'est M. Soucy, le député de Portneuf, parce qu'on demandait un représentant gouvernemental, et les autres provinces aussi étaient présentes.

M. Jutras: Ah! C'est le député de Portneuf qui était là?

M. Marcoux: Hein? Oui. Et c'est public, hein, donc on... Comme délégué, parce que ni l'un ni l'autre des ministres ne pouvaient y aller. Il était important... Alors, on va vous faire... Il y a un rapport de mission.

Et c'est vraiment un congrès, une association dans laquelle le Québec a toujours été très, très impliqué. Et on a réduit la délégation au minimum parce que je suis très conscient des coûts, mais je pense qu'on doit continuer d'exercer une présence au niveau de ce congrès-là, au niveau canadien.

M. Jutras: Alors, M. le ministre, si vous pouviez me le produire, le rapport en question, et dans les meilleurs délais, là, parce que, si j'ai d'autres questions dans le cours de l'avant-midi, bien je pourrai y revenir. Je pense que ce serait la meilleure façon de procéder.

M. Marcoux: Tout à fait, M. le député de Drummond. Je vais demander les informations requises.

M. Jutras: Alors, ça va, là. Il reste 20 secondes.

Le Président (M. Brodeur): Donc, merci, M. le député de Drummond. Donc, le temps maintenant... Le prochain bloc de 30 minutes appartient au parti ministériel, mais, avant de laisser la parole à un collègue, j'aurais peut-être une petite question complémentaire à poser concernant la question du député de Drummond... Oui, M. le ministre...

M. Marcoux: Oui?

Le Président (M. Brodeur): Je vais poser la première question.

M. Marcoux: Oui. Allez, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Toute courte, suite à l'intervention du député de Drummond. On peut imaginer qu'un voyage de ce type-là se prépare depuis longtemps. Donc, on peut facilement imaginer, j'imagine, que ce type de voyage là était déjà prévu dans les cartons du gouvernement depuis déjà un bon bout de temps, j'imagine avant 2003.

M. Marcoux: M. le Président, tout à fait. Quand j'ai mentionné que ça se planifiait de longue date, effectivement c'était planifié, moi, avant que j'arrive en fonction. Parce que ce n'est pas... ça se prépare, je pense, sur une période d'un an et demi, deux ans. La participation du ministère était déjà établie. Et même, par rapport à ce qui était prévu, il y a eu une réduction du nombre de participants pour réduire les dépenses au minimum.

Le Président (M. Brodeur): Le gouvernement précédent avait prévu combien de personnes?

M. Marcoux: Écoutez, j'ai demandé justement le rapport, là, mais je ne peux pas vous donner de chiffres qui ne seraient pas corrects.

(Consultation)

M. Marcoux: Bon. Mme Leclerc m'informe que c'est à peu près une vingtaine qui étaient prévus au point de départ, quand je suis arrivé, moi. Donc, c'était déjà prévu, ça. L'engagement du ministère était déjà fait.

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

M. Marcoux: Alors, on a réduit le nombre de personnes.

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

Réglementation des heures de travail des conducteurs de véhicules lourds

M. Soucy: Oui, merci, M. le Président. Alors, on revient ce matin sur le projet de loi n° 29, si vous le permettez, M. le Président. Alors, on sait que près de 125 000 véhicules lourds sillonnent nos routes quotidiennement, qu'il s'agisse d'autobus, de camions ou encore de véhicules-remorques. Au cours des dernières années, un peu plus de 20 % des décès survenus à la suite d'un accident sur le réseau routier impliquaient un véhicule lourd, soit 141 décès en 2001, 152 décès en 2002 et 142 décès en 2003. En 2003, 9 % de l'ensemble des victimes de la route, soit 4 938 sur 56 516, ont été impliquées dans un accident avec un véhicule lourd. Par ailleurs, diverses études, notamment américaines, évoquent qu'environ 15 % des accidents impliquant un véhicule lourd sont reliés à la fatigue. Alors, qu'en est-il des réglementations relatives aux heures de conduite et de repos, lesquelles ont été adressées, là, dans le projet de loi n° 29?

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

Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud (suite)

M. Marcoux: Alors, M. le Président, et je pourrai revenir avec certaines explications tout à l'heure, suite à la question du député de Drummond, là, plus précises. Parce qu'on m'informe que déjà 80 % des dépenses étaient engagées au moment où je suis arrivé à titre de ministre. Compte tenu des réservations qui devaient se faire d'avance, l'organisation des expositions qui avait déjà été décidée sous le gouvernement précédent, alors on a continué en tentant de le réduire au minimum. On pourra vous donner plus de détails là-dessus, M. le député de Drummond.

Réglementation des heures de travail des conducteurs de véhicules lourds (suite)

Donc, c'est au niveau nord-américain, les diverses administrations nord-américaines s'apprennent à améliorer leurs réglementations pour permettre des

périodes de repos suffisantes pour contrer la fatigue au volant de la part des camionneurs. Actuellement, la réglementation prévoit que les heures de conduite et de travail des conducteurs de véhicules lourds, là, c'est conforme à une norme canadienne et qui a été acceptée par les administrations fédérales, provinciales et territoriales. En septembre 2002, le ministre des Transports fédéral puis les ministres des Transports provinciaux et territoriaux ont adopté une nouvelle norme canadienne sur les heures de service des conducteurs de véhicules lourds. Cette nouvelle mesure assure une meilleure répartition des heures de repos des conducteurs et favorise également une certaine équité économique entre les transporteurs québécois et les transporteurs canadiens. Et toutes les administrations ont convenu d'harmoniser leurs législations et leurs réglementations sur ce sujet.

Donc, la nouvelle norme canadienne prévoit ceci: un réaménagement des heures de conduite, et de travail, et de repos du conducteur, la mise hors service du conducteur en cas de non-respect des prescriptions de la loi et des règlements, l'interdiction au conducteur de conduire avec des facultés affaiblies ou dans des circonstances qui compromettent sa sécurité à lui ou celle des usagers de la route, et puis également la responsabilisation de d'autres intervenants, là, dans le mouvement des transports, que ce soit le propriétaire de l'entreprise, l'expéditeur également, ou l'intermédiaire entre le manufacturier, entre l'expéditeur et le conducteur.

L'essentiel de la réglementation qui est relative à cette nouvelle norme va être prévu dans les règlements, et le Code de la sécurité routière devait être modifié, et ça a été fait au mois de mars, pour prévoir les pouvoirs habilitants nécessaires à cette nouvelle réglementation. Et le projet de loi n° 29, qui modifiait le Code de la sécurité routière, donc énonce des responsabilités, des obligations, des interdictions, comme je disais, qui devront être assumées à la fois par les conducteurs, par les exploitants puis également par les expéditeurs et les consignataires.

Ce qu'on prévoit de cette responsabilisation de l'exploitant, de l'expéditeur et des consignataires en regard de la capacité du conducteur du véhicule lourd à prendre la route, bien c'est ceci. Alors, ni l'exploitant, ni l'expéditeur, ni le consignataire, le cas échéant, ne peut laisser conduire un conducteur si l'une ou l'autre de ces personnes morales constate les choses suivantes: si elles constatent que les capacités du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise, alors donc si l'expéditeur le constate, il ne faut pas le laisser partir; ou le propriétaire de l'entreprise ou le consignataire s'il constate que le fait que le conducteur conduise risque de compromettre sa sécurité ou encore celle des usagers de la route; lorsqu'il a fait l'objet d'une mise hors service; lorsqu'on constate, par exemple, que le conducteur n'a pas respecté les normes relatives aux heures de conduite — ce qui peut arriver — ou encore si l'une ou l'autre de ces personnes constate que le conducteur n'a pas complété les fiches journalières ou n'a pas respecté la réglementation et les normes relatives à son horaire de travail. Alors donc, il y a une responsabilisation non pas seulement du conducteur, mais également de l'expéditeur, consignataire ou l'exploitant de la flotte de véhicules.

Alors, le projet de loi n° 29 a été adopté le 25 mars dernier, la réglementation nécessaire pour donner suite à ce que je vous ai mentionné, c'est actuellement en préparation et va être prête pour donner suite à cette harmonisation des normes sur les heures de conduite au niveau canadien, et donc je pense que ça va permettre d'assurer une meilleure sécurité. Et il y a moins d'heures continues de conduite qui vont être permises que c'était le cas avant. Il va y avoir des horaires de repos nécessaires, obligatoires avant qu'un conducteur reprenne la route.

● (9 h 50) ●

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

Plan d'action en matière de sécurité routière

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, vous aurez compris qu'outre les dispositions en regard des heures de conduite et de repos, le projet de loi n° 29 visait aussi à améliorer la sécurité routière et à actualiser ou à clarifier certaines dispositions existantes, déjà dans le Code de la sécurité routière. Alors, quelles sont les principales autres mesures qui ont été adoptées dans le cadre de ce projet et qui vont nous aider à circuler en plus grande sécurité sur la route?

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

M. Marcoux: Alors, M. le député de Portneuf, ces propositions de modification au Code de la sécurité routière vont impliquer évidemment beaucoup d'intervenants, soit la SAAQ, le ministère des Transports, la Sûreté du Québec, les corps policiers, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, l'industrie du transport routier, parce qu'on doit communiquer puis on doit au moins communiquer avec les principaux intéressés, les unions municipales, les municipalités, l'Union des producteurs agricoles également — on vous a parlé des machines agricoles hier. Donc, c'est à la suite de la consultation de tous ces groupes-là qu'on a proposé d'autres mesures relatives à la sécurité. Alors, il y a certaines des dispositions qui sont entrées en vigueur dès la sanction de la loi, d'autres, là, vont entrer en vigueur ultérieurement, par décret, parce qu'il y a de la réglementation à préparer.

Alors, certaines des mesures, à titre d'illustration, qui ont été adoptées visent d'une part, par exemple, à assujettir les routes asphaltées sous l'administration du ministère des Ressources naturelles aux dispositions relatives aux limites de vitesse du Code de la sécurité routière, ce qui n'était pas le cas avant; aussi assujettir les contrôleurs routiers du Québec, les contrôleurs routiers qui sont sous la responsabilité de la SAAQ, au Code de déontologie des policiers du Québec. Parce qu'on peut avoir des plaintes de la part des usagers de la route vis-à-vis le comportement de certains contrôleurs routiers, et donc, en les assujettissant au Code de déontologie des policiers du Québec, on assure un traitement des plaintes, là, plus officiel et, je pense, qui est davantage équitable. Donc, en tout temps dans l'exercice de leurs fonctions, les contrôleurs routiers... et le personnel cadre également qui les supervise est

soumis au Code de déontologie policière. Alors, ça permettra, comme on dit, un «due process» s'il y a une plainte de la part d'un usager de la route vis-à-vis un contrôleur, comme s'il y a une plainte vis-à-vis d'un policier.

L'autre mesure dont j'ai parlé, c'est d'assurer l'harmonisation, à l'échelle canadienne, des heures de conduite et de travail des conducteurs de véhicules lourds. Ça, j'en ai parlé tout à l'heure. On a précisé aussi la responsabilité des expéditeurs et des consignataires en ce qui a trait aux charges, aux surcharges d'un véhicule routier lorsqu'il se promène sur la route. Alors, dans le cas où un expéditeur, un exploitant a une charge qui provient d'un seul expéditeur, si un expéditeur dit: Voici, là, moi, je remplis votre camion ou encore votre véhicule-remorque, l'expéditeur doit s'assurer, compte tenu des caractéristiques du poids lourd, qu'on ne fait pas de surcharge dans le camion. Alors, avant les expéditeurs n'étaient aucunement responsables. On ne pouvait pas dire: Bien, écoutez, là, vous aussi, vous avez contribué à avoir une surcharge dans le camion. Alors, l'expéditeur pourra être tenu responsable dans le cas où il y a une seule charge provenant d'un expéditeur; le consignataire, la même chose; puis il y a toujours également l'exploitant de véhicule lourd, là, qui est responsable d'une surcharge, notamment, on sait, en période de dégel où c'est très important.

On a également prévu, on en a parlé brièvement hier, que les municipalités puissent réglementer, là, l'usage du frein moteur, avec l'approbation du ministère, pour des raisons de sécurité.

Et puis il y a également une mesure qui va bénéficier, là, aux familles de neuf personnes et plus, et c'est de reconnaître à titre de véhicule familial un minibus qui sert aux déplacements de ces familles. Parce qu'on connaît encore des familles nombreuses — peut-être moins fréquemment — et donc ces véhicules n'étaient pas construits comme des véhicules de promenade. Alors, quand c'est utilisé uniquement propriété d'une famille, utilisé uniquement pour transporter les membres de la famille, ça va être soumis aux mêmes règles, là, qu'un véhicule de promenade.

Et ça, il y a déjà certaines dérogations, il y a déjà eu certaines demandes à la Société d'assurance automobile du Québec, alors... parce qu'on me dit qu'au Québec, par exemple, il y a près de 370 familles qui éprouvent des difficultés à se procurer un véhicule qui peut convenir à leurs besoins. Puis actuellement, par exemple, ce type de véhicule doit être soumis à une vérification mécanique deux fois par année, comme des véhicules lourds. Alors, ce ne sera plus le cas, ils seront soumis aux mêmes règles qu'un véhicule de promenade ordinaire. Et puis c'est la même chose pour les droits d'immatriculation, on va payer le même prix, là, en tout cas pour un véhicule de promenade ordinaire.

Alors, je pense que ce sont les principales mesures qui touchent la sécurité routière, et la dernière est une demande qui va être favorable aux familles nombreuses qui veulent se procurer un minibus qui peut transporter au moins neuf personnes.

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

Impact du vieillissement de la population sur les accidents de la route

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Moi, c'est sur la question des personnes âgées, le vieillissement des gens qui conduisent, qui ont des permis de conduire. Je crois, M. le Président, qu'on voit ça, je pense, chacun dans nos familles, on voit des personnes âgées malheureusement qui vont conduire avec un danger... qui est comme dangereux pour la population. C'est regrettable, mais on vit ça puis on voit ça. Moi, je le vois dans ma famille puis je le vois dans mon entourage. J'aimerais savoir, M. le ministre, avec le vieillissement de la population, le nombre de permis de conduire délivrés aux personnes de 65 ans et plus, qui va s'accroître, quelles sont les actions menées par la société à cet égard.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je remercie le député de La Prairie. Il faudrait peut-être mentionner, au point de départ, que le taux d'accidents, là, des personnes, comme vous dites, des personnes plus âgées n'est pas plus élevé que les autres. Même si nous comparons le pourcentage de détenteurs de permis versus le pourcentage d'accidents, c'est inversement proportionnel. Donc, il y a moins d'accidents que le pourcentage de détenteurs de permis.

Maintenant, c'est sûr que c'est un phénomène qui nous affecte tous dans les différents secteurs de la société, et il faut en tout cas sensibiliser, je pense, les gens et mêmes les familles aussi au fait que peut-être, à un moment donné, que ce soit pour les personnes plus âgées — c'est peut-être plus fréquent, possiblement — une personne soit en mesure de conduire, mais compte tenu de son état médical. On sait que déjà tout professionnel de la santé, médecins ou autres intervenants, et même les agents de la paix peuvent signaler à la SAAQ qu'une personne présente un comportement ou un état de santé qui est incompatible avec la conduite d'un véhicule, et ça, quel que soit l'âge. Donc, à ce moment-là, la société demande un rapport médical, un examen de la vue notamment, et l'évaluation des compétences, qui sont faits par un professionnel de la santé.

Maintenant, compte tenu du phénomène de vieillissement, la SAAQ a entrepris de documenter l'impact de ce phénomène sur la conduite automobile. Il y a eu une analyse qui a été produite, en janvier 2001, où notre démographe, au ministère de la Santé et des Services sociaux, a fait ressortir que, sur les trois prochaines décennies, le nombre de permis de conduire délivrés aux personnes âgées de 65 ans et plus va tripler, passant d'un demi-million, en 2000, à 1,5 million, là, en 2030. Et il y a aussi un actuaire en chef à la Régie des rentes du Québec, M. Latulippe, qui précise que le vieillissement de la population du Québec met 30 ans, là, pour passer d'une population de 12 % des personnes âgées de 65 ans et plus à une population de 24 %, comparativement à une période de 40 ans pour les autres administrations canadiennes.

Alors, en 2003, la SAAQ a publié un document qui s'intitule les *Impacts des changements démographiques*

sur le bilan routier au Québec, 2002-2015. Et cette étude précise que, dans un contexte de vieillissement de la population, l'accroissement du risque d'accidents associés aux personnes âgées mérite que l'on s'attarde au développement de stratégies qui sont en mesure d'aider et de pallier à ce... peut-être ce phénomène qui peut venir. Sans intervention, semble-t-il, selon ce document, visant à améliorer le bilan routier, il enregistrerait une augmentation du nombre de conducteurs impliqués dans un accident sur une route de 5,6 % pour les accidents mortels; de 2,7 % pour les accidents graves; de 2,8 % pour les accidents légers.

● (10 heures) ●

Il y a un coronaire, en février 2003, là, qui a tenu des audiences publiques dans le dossier d'une fillette qui avait été frappée dans la région de Chaudière-Appalaches, et actuellement... puis on se rappellera du rapport de la coroner Me Andrée Kronstrom.

Et il y a des actions en cours actuellement, qui sont faites par la société. Par exemple, il y a une sensibilisation de la population. Depuis 1999, il y a plus de 10 000 personnes qui sont informées annuellement dans le cadre d'une tournée consacrée aux personnes dont l'âge se situe principalement dans la soixantaine. Donc, il y a une sensibilisation de la population. Il y a un projet pilote qui a été mis en place, en 2000, dans le cadre d'un programme développé par la Sûreté du Québec, qui s'intitule *Vieillir en liberté*, et le groupe de travail a orienté ses travaux sur l'information à donner aux conducteurs âgés, à leur entourage aussi, ce qui est important, pour les aider à prendre des décisions concernant le maintien du permis puis éventuellement annoncer peut-être une sortie progressive de la route, dépendant de l'état de santé. Et le dépliant qui est intitulé *Personne n'échappe au cycle de la vie* a été réalisé aussi et distribué à quelque 6 500 familles et aux CLSC, là, Beauce-Centre.

Alors, l'évaluation de ce projet devrait permettre de valider une approche à la fois pour les personnes de 65 ans et plus mais principalement pour leur entourage. Et ce qui est important, c'est de pouvoir rendre les gens conscients qu'à un moment donné, et ça peut arriver évidemment pour d'autres catégories également, il est peut-être important de passer un examen médical pour assurer que la capacité de conduire est toujours là. C'est important pour à la fois la personne impliquée mais également pour les autres usagers de la route.

Alors donc, il y a des actions qui se font progressivement. Il y a des sensibilisations également qui se font. Actuellement, je pense qu'à 70 ans on doit passer un examen médical. À compter de 80, si ma mémoire est bonne, c'est une fois à tous les deux ans. Mais là ça va plus loin, et progressivement c'est davantage une sensibilisation avec les gens du milieu puis également avec les gens du réseau de la santé.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Le bloc du parti ministériel est maintenant terminé. Donc, nous allons du côté de l'opposition, et je crois qu'il y a entente pour avoir une première question du député des Chutes...

Une voix: ...

Le Président (M. Brodeur): O.K., vous pouvez terminer. Mme la députée de Taschereau.

Prolongement de l'autoroute du Vallon (suite)

Mme Maltais: Merci, M. le Président. M. le ministre, chers collègues, le dossier du prolongement de l'autoroute du Vallon fait couler beaucoup d'encre. Le caucus libéral de la région de la Capitale-Nationale avait annoncé, en campagne électorale, la réalisation de ce projet, et je cite, «dans la première année de leur premier mandat». Citation. Marc Bellemare s'est fait d'ailleurs élire sur cette promesse. Peut-être que ça fait partie des raisons qui l'ont poussé à partir.

Le député de Louis-Hébert et ministre responsable de la Capitale-Nationale annonçait pour sa part, en décembre dernier, au journal *Le Soleil*, que ce projet survivrait «aux politiques d'austérité budgétaire du [ministère des Transports]». Il disait, et je le cite toujours: «C'est une victoire pour le caucus régional. On l'a promis, et on a travaillé pour l'avoir [...] ce n'est pas facile, alors c'est une très bonne nouvelle.» Décembre. Pourtant, on a vu, dans les crédits du ministère et dans l'annonce du ministre des Transports qui a suivi, qu'il semblerait qu'il n'y a pas d'argent cette année pour réaliser ce projet.

Alors, il faut bien comprendre que, même si les... et je veux dire, là, nous sommes, au Parti québécois, très respectueux des processus de contrôle environnemental quand des projets aussi importants sont sur la table. Il y a actuellement des audiences du BAPE qui sont en cours, et il faudrait, on s'entend là-dessus, attendre les résultats de ces audiences avant d'annoncer quoi que ce soit. Je sais que le ministre sera d'accord avec moi sur cette question, il aurait fallu d'ailleurs qu'il en avertisse ses collègues.

Alors, même si les résultats de la consultation du BAPE nous disent qu'il faudrait procéder, qu'il faudrait désenclaver ce quartier, il semblerait que ce projet serait sur la glace encore cette année parce qu'on n'a pas d'argent, ce qui s'était passé, exactement ce qui s'était passé, de 1985 à 1994, quand le projet, car sous un gouvernement libéral, a été complètement abandonné et laissé sur la glace. Et, à cet effet, je suis ici parce que j'ai entendu la ministre déléguée aux Transports dire, mardi le 11 mai, en réponse à une question du député de Portneuf: «Si tout [le monde] est d'accord, le BAPE, l'Environnement, et si nous disposons de capacités budgétaires.» Et, un petit peu plus loin, elle disait: «On verra, selon nos disponibilités budgétaires, à quel moment on est capables de commencer à amorcer les travaux.»

Alors, ma question, M. le ministre: Est-ce que vous avez de l'argent pour amorcer les travaux dès cette année si les audiences du BAPE disent qu'il faut y aller, ou si c'est encore une fois une promesse rompue du gouvernement libéral?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je vais demander à ma collègue ministre déléguée aux Transports de répondre à la question de la députée, s'il vous plaît.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de répondre à la question de la députée de Taschereau, comme j'ai déjà répondu à cette question-là avec le député de Portneuf. Alors, il ne faudrait pas que le député de Drummond nous accuse de redondance. Alors, on va répéter la réponse, avec peut-être plus de précisions, pour faire plaisir à Mme la députée.

Alors, j'aimerais dire, dans un premier temps, que la Capitale-Nationale, cette année, reçoit un budget de 62 millions de dollars. C'est une augmentation de 15 % par rapport au montant qui avait été donné l'année passée et c'est également une augmentation substantielle par rapport aux moyennes que votre gouvernement accordait à la Capitale-Nationale au cours de ses neuf années de gouvernance. Alors, c'est important de le mentionner. Avec le gouvernement précédent, ils recevaient une moyenne de 52 millions de dollars, alors qu'on est à 62 millions, M. le Président. Alors, je pense que ça démontre notre intérêt pour développer un réseau routier qui soit adéquat et performant dans la Capitale-Nationale.

Dans un premier temps, la députée dit que, les députés de la région de Québec, c'est vrai que, pour eux, c'est un projet qui en fait l'unanimité dans la région, pour les députés de la Capitale, les députés libéraux, le caucus libéral. Et ils ont promis cette route-là à l'intérieur d'un premier mandat et non à l'intérieur d'une première année, alors un mandat, il nous reste encore quatre ans pour l'actuel mandat. Alors, si on respecte les étapes, les procédures normales dans le processus du développement d'un tel tronçon, je pense qu'on n'est pas en retard du tout par rapport aux objectifs et aux intentions du caucus libéral de la région de Québec.

J'aimerais dire également à la députée de Taschereau que, des promesses, quand on est arrivés au ministère des Transports du Québec, le précédent gouvernement nous avait laissé un cahier d'environ 4 à 5 milliards de promesses dans toutes les régions du Québec, M. le Président, et évidemment avec un service de dette de l'ordre de 600 à 800 millions si on y inclut le transport en commun. Alors, c'est facile de faire des promesses, surtout en année préélectorale. C'est facile de faire des promesses sans toutefois rien réaliser ni réserver l'argent pour la réalisation de ces promesses-là.

Alors, on peut donner des exemples, on en a plein. Entre autres, moi, je peux vous dire que la voie de contournement de La Tuque, j'ai eu deux ministres qui sont venus successivement annoncer la voie de contournement de La Tuque, et les étapes du BAPE n'ont même pas été amorcées dans le temps de l'ancien gouvernement. Alors, c'est facile d'aller promettre des choses partout, ce qui fait que, dans toutes les régions du Québec, il y a des projets qui sont en attente, la population est en attente de beaucoup de réalisations. Et malheureusement il faut agir en bons gestionnaires. On est aussi là pour gérer l'argent des contribuables du Québec, et, si on veut agir en bons gestionnaires, il ne faut pas dépenser ou promettre plus que l'argent dont on dispose.

On sait que, cette année, on a mis 930 millions de dollars. Avec la contribution du fédéral, c'est un peu plus de 1 milliard de dollars qu'on met sur le réseau routier. On sait que vous avez laissé traîner une entente de Programme stratégique d'infrastructures routières,

avec le fédéral, qui était de l'ordre de 108 millions, une entente qui traînait depuis deux ans, qui pourtant, je pense, sert très bien les intérêts du réseau routier au Québec. Alors, cette entente-là n'avait pas été signée, elle traînait depuis deux ans. Alors, pour le 930 millions, M. le Président, la moyenne du gouvernement précédent était de 714 millions, alors je pense qu'on ne peut pas venir nous dire qu'on n'investit pas suffisamment...

Le Président (M. Brodeur): Excusez, Mme la ministre, je crois que la députée de...

Mme Boulet: Oui, j'en viens...

Le Président (M. Brodeur): ...la députée de Taschereau me soulève une question de règlement. Oui, Mme la députée.

Mme Maltais: Je dis, M. le Président, que j'aimerais continuer à questionner la ministre sur le sujet. Alors, j'en appelle à la pertinence de la réponse. J'ai posé une question sur le projet du Vallon, je n'ai pas besoin d'avoir nécessairement, Mme la ministre, en tout respect, tout l'historique des investissements du ministère des Transports dans la région.

Le Président (M. Brodeur): Donc, je peux répondre à votre question de règlement, Mme la députée. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion d'y répondre à deux reprises dans des séances passées. Vous savez que, dans les crédits, les discussions sont au sens large et qu'il y a déjà des décisions qui ont été rendues à maintes reprises: aucun rappel au règlement ne peut être fondé sur le motif que la réponse de la ministre à une question est insatisfaisante. Il n'appartient pas à la présidence d'apprécier la qualité des questions et des réponses. Donc, ce sera à vous après à faire l'appréciation dans votre intervention, s'il y a lieu. Donc, Mme la ministre, vous pouvez continuer votre réponse.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, je pense que c'est de l'information qui est pertinente, qui est complémentaire à la question de la députée de Taschereau et que c'est important de leur rappeler, parce que, même si mon collègue M. Marcoux l'a dit à plusieurs reprises, c'est des chiffres qui sont importants autant pour les députés de l'opposition que pour la population en général.

• (10 h 10) •

Alors, la députée de Taschereau nous demande, là, de faire plus vite, puis je pense qu'il y a des étapes préliminaires qu'elle comprend très bien, le BAPE, l'Environnement, je pense que ce n'est pas nous autres qui avons inventé ces procédures-là dans la réalisation de travaux comme celui de l'autoroute du Vallon. Alors, évidemment le BAPE est, à l'heure actuelle, dans le dossier.

On sait que le projet de l'autoroute du Vallon, c'est un concept. C'est que la ville de Québec et le ministère des Transports du Québec se sont entendus sur un concept de boulevard urbain pour le prolongement de l'axe du Vallon entre le boulevard Lebourgneuf et le boulevard Bastien. Ça veut dire: c'est Lebourgneuf à

Chauveau et de Chauveau à Bastien. Alors, entre Lebourgneuf et Chauveau, c'est 2,3 km, M. le Président, pour un total d'investissement de 24 millions, dans lequel la ville est partenaire pour 6 millions, ce qui fait que la construction du MTQ est de l'ordre de 18 millions; et, de l'avenue Chauveau à Bastien, c'est 1,9 km, pour un investissement de 15,6 millions. Alors, la contribution du MTQ est de l'ordre de 18 millions, la contribution de la ville est de l'ordre de 21 millions. Et ce projet-là, il est intéressant parce que vous savez qu'il y a un développement domiciliaire qui est en croissance démographique tout près de l'autoroute du Vallon et que c'est important de décongestionner les artères nord-sud.

Alors, pour donner des précisions sur l'étape actuelle du dossier, du 27 janvier au 12 mars 2004, le BAPE, le Bureau des audiences publiques, a rendu l'étude d'impact disponible au grand public pour consultation. Vous savez qu'il y a comme deux tracés qui peuvent être étudiés à l'heure actuelle. Le premier tracé qui est étudié, c'est le tracé qui passe dans le parc de l'Escarpement. Évidemment, il y a de l'opposition de la part des environnementalistes. C'est la raison pour laquelle le projet doit passer devant le ministère de l'Environnement et les audiences publiques, et éventuellement, s'il y a opposition, il y aurait peut-être un deuxième tracé qui pourrait être étudié, éventuellement.

Alors, le BAPE a débuté les audiences, M. le Président...

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que je peux vous interrompre un instant, Mme la ministre?

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Brodeur): Je vous inviterais à avoir des réponses peut-être un petit peu plus courtes, appropriées à la question, parce que, quand qu'on regarde les statistiques de temps, on voit qu'il y a une inégalité entre la question et la réponse. Donc, je vous inviterais tout simplement à conclure pour permettre à l'opposition et aux députés ministériels de poser le plus de questions possible. Donc, vous pouvez y aller, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, le BAPE a débuté les audiences publiques. Du 4 au 6 mai, les citoyens ont participé à la période de questions et réponses sur le projet. Puis le mémoire sera déposé au début de juin, M. le Président. Alors, on est en attente des résultats des audiences publiques et, par la suite, on verra, selon les audiences publiques, quel tracé éventuellement devra être étudié et quels seront les échéanciers et les argents qui seront disponibles dans la programmation, dans les années à venir.

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

Mme Maltais: Merci, M. le Président. Je remarque que 62 millions de dollars dans la Capitale-Nationale, c'est exactement le budget de conservation du réseau. Donc, il ne permet aucun développement. Et, après avoir entendu la ministre tenter d'éviter le sujet, je rappellerais certaines choses. D'abord, après l'élection

du Parti libéral, ça a pris un délai d'un an avant d'appeler les audiences du BAPE, et je sens qu'on s'enfonce dans la même attitude que de 1985 à 1994 — je ne suis pas rassurée — où on a complètement abandonné ce projet. Nous attendons tous et toutes les audiences du BAPE, on le sait.

Maintenant, il y a eu un engagement électoral du Parti libéral dans la région, ce n'est pas nous qui l'avons fait. Je n'interpelle pas nos engagements, j'interpelle l'engagement libéral, qui était dans la première année du premier mandat. Cette année est passée. Le deuxième engagement a été: Ce sera dans les crédits de cette année. On n'a les crédits que du budget de conservation du réseau, donc aucun développement.

J'ai rencontré des citoyens du secteur de Neufchâtel nord et de Loretteville, qui m'expliquaient qu'ils avaient dû se résigner à consentir à l'achat d'une voiture pour leurs enfants qui fréquentent l'Université Laval. Savez-vous pourquoi? Parce que, après trois mois de session, ils se rendaient compte que ça n'avait pas de bon sens, Mme la ministre: leurs enfants débutent leur journée à 7 heures le matin, pour être à leurs cours à l'université à 8 ou 9 heures et reviennent à la maison vers minuit, après leurs cours de 10 heures. C'est ça, la réalité que vivent ces gens-là. Ils n'ont pas deux véhicules pour le plaisir. Et c'est une question aussi environnementale.

Nous ne retrouvons pas, dans vos crédits, rien qui permettrait au Réseau de transport de la Capitale d'améliorer les services, alors ni aménagement du réseau routier mais ni investissement dans le réseau de transport en commun, qui pourrait être un autre choix que vous pourriez faire. Ça contribue certainement à accentuer le problème pour ce secteur-là de la ville. Alors, qu'est-ce que le ministre entend faire pour réduire les problèmes soit de congestion routière soit de transport en commun, que ce soit en termes d'infrastructures ou de budget de fonctionnement?

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

Mme Boulet: M. le Président, quand la députée de Taschereau dit qu'il n'y a pas d'argent en développement, je vais lui faire la description des 62 millions: alors, en conservation des chaussées, j'ai 7,4 millions; conservation des structures, 13,9 millions; amélioration du réseau routier, 11,7 millions; et développement du réseau routier de la Capitale-Nationale, 29 millions de dollars. Alors, au total, ça fait 62 millions. Et, je le rappelle, la moyenne du Parti québécois, au cours de ses neuf années de mandat, a été un investissement de 51 millions, et nous, on en met 62. Et, si on calcule la région de Chaudière-Appalaches avec, c'est un autre 60 millions qu'on peut rajouter. Et c'est une augmentation de 15 % pour la Capitale-Nationale et une augmentation de 30 % pour la région de Chaudière-Appalaches. Et, sur les 930 millions, M. le Président, il y a 60 % de ces argents-là qui vont dans les régions du Québec.

Je pense que la députée devrait nous féliciter pour l'investissement, pour l'argent qu'on met dans la Capitale-Nationale. Il y a des travaux majeurs qui vont se faire, on termine le boulevard Sainte-Anne. Il y a de l'investissement également qui va se faire au niveau de l'autoroute 20, plus de 26 millions, de l'autoroute 40, qui

se fait un peu partout au Québec. Il y a les projets de Duplessis, 15 millions qu'on investit, cette année, pour l'échangeur Félix-Leclerc—Duplessis. Alors, je pense que c'est significatif comme investissement.

Mais ce que je ne comprends pas, c'est qu'elle nous demande de passer par-dessus le BAPE, alors qu'elle sait pertinemment que le BAPE est là puis que le ministère de l'Environnement est là, qu'on ne peut pas faire plus vite, qu'on doit attendre ça. Ça ne conteste en rien l'intention du ministère pour réaliser le projet de l'autoroute du Vallon. Ceci dit, il y a des étapes préliminaires. On est après les passer, selon les normes, selon les critères, selon les délais normaux. Alors, quand on aura toutes les données en main, quand on saura vers quoi s'oriente le projet, comment il s'articule définitivement, et on sait que la ville et le ministère des Transports privilégient le trafic qui passe dans le parc de l'Escarpement, alors, quand on aura toutes ces informations-là, M. le Président, ça nous fera plaisir de donner plus d'information sur les étapes ultérieures, à venir.

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

Mme Maltais: Ah! M. le Président, pour Mme la ministre, dès la fin août, le ministre de l'Environnement aura le rapport du BAPE. Si c'est positif, il peut sans délai, comme ce à quoi vous vous êtes engagés, donner l'autorisation. Si c'est positif, on s'entend là-dessus, mais, si c'est positif, allez-vous amorcer sans délai, dès cette année, les plans et devis?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, alors, si c'est positif — avec un «si», on peut aller bien loin — écoutez, on peut préparer les plans et devis pour la construction, pour être réalisée à l'été 2005. La réalisation pourrait techniquement débiter à l'automne 2005.

Ceci dit, je ne ferai pas comme le précédent gouvernement: promettre des choses sans m'être assurée au préalable que j'aurai les argentés disponibles pour les réaliser. Alors, des promesses de 5 milliards, on en a eu partout. Je me promène à travers toutes les régions du Québec, les gens sont en attente de différents projets et ils sont en attente d'échéanciers. Alors, regardez, on va être prudents, on va agir en bons gestionnaires. Quand on aura ce qu'il faut, les données, les informations nécessaires, puis qu'on saura qu'on peut débiter ces travaux-là, on verra les échéanciers et les budgets qui nous seront attribués et disponibles pour le réaliser, comme les députés libéraux, le caucus libéral de la région de Québec l'a promis à ses électeurs.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Tel que convenu entre les députés de l'opposition, je suis prêt à reconnaître M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

Réfection du viaduc à la sortie 305 de l'autoroute 20, à Lévis

M. Picard: Merci, M. le Président. Moi, si je suis ici ce matin, c'est pour parler d'un problème de

sécurité. Le réseau routier doit être très sécuritaire, et aussi... Il y a un problème de sécurité et aussi de frein à un développement industriel. Plus précisément, l'autoroute 20, il y a la sortie 305 qui est à l'ouest de la ville de Lévis, c'est anciennement Saint-Nicolas, Bernières, Saint-Étienne, c'est un vieux viaduc qui est là. C'est un viaduc qui n'est pas conforme à qu'est-ce qu'on voit habituellement: de longues bretelles pour entrer sur... pour sortir de l'autoroute 20. Donc, il y a un feu de circulation, il y a un parc industriel, là les autos, les camions, les semi-remorques s'entrecroisent fréquemment.

Et aussi qu'est-ce qui accentue la problématique, c'est qu'il y a une nouvelle entreprise qui va ouvrir ses portes en septembre, c'est une entreprise d'alimentation, qui va générer un flux de 500 camions par jour. Donc, c'est très problématique pour les citoyens de Saint-Étienne et de l'ouest de Saint-Nicolas. Puis de plus, pour montrer encore plus la problématique, c'est que, le parc industriel, les utilisateurs peuvent prendre l'autoroute 20 où le parc industriel aboutit dans un quartier résidentiel de Saint-Rédempteur. C'est assez spécial, là, parce que des camions, là...

• (10 h, 20) •

Je pense que, M. le ministre, vous devez être au courant de la problématique, c'est une problématique qui dure depuis plusieurs années. Le viaduc est dans un état, je dois dire, potable, à la limite. Donc, je voudrais savoir tout simplement si vous allez prendre action rapidement pour assurer la sécurité des utilisateurs, des citoyens et aussi ne pas freiner le développement industriel de l'ouest de la ville de Lévis.

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

M. Marcoux: Alors, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière, je comprends très, très bien votre question — je connais le coin un petit peu aussi — mais je vais demander à ma collègue de vous répondre, parce que, plus spécifiquement, là, sur ces questions-là, c'est elle qui en est plus spécifiquement responsable. Alors, je pense que vous allez avoir plus de détails. Donc, je vais céder la parole à ma collègue.

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

Mme Boulet: Oui. Alors, M. le député, j'aimerais dire qu'on est conscient, là, des deux problématiques au niveau du viaduc. On est après regarder, là, la conception pour faire le viaduc. Et également, le problème au niveau de la sortie, là, pour Saint-Nicolas, qui donne accès au parc industriel, au centre de transbordement, on est à prévoir comment on pourrait aménager les sorties. On a rencontré le maire de Lévis au début de l'année, là, en janvier ou février, je vous dirais, là, et il nous a fait part de l'ensemble de ses besoins pour le territoire, et on est après évaluer comment on doit aménager ça et les coûts qui seront requis pour effectuer ces travaux-là, et éventuellement ils seront insérés à la programmation l'année prochaine.

Le Président (M. Brodeur): M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

**Impact du vieillissement de la population
sur les accidents de la route (suite)**

M. Picard: Oui, si vous permettez, tantôt un collègue parlait de l'émission de permis pour les personnes âgées. Je veux seulement vous mettre au fait d'une situation que j'ai vécue. Mon beau-père n'avait plus les capacités, selon la famille, de conduire un véhicule. Donc, il y a quelqu'un de la famille qui a appelé à la société, en février, il y a quelques années de ça, là, et ça a pris six mois avant que la société envoie une lettre à mon beau-père, tout simplement. Et ça, en tout cas j'ai compris la machine administrative, mais, pendant six mois, il y a eu, selon nous, un danger sur la route. Mais qu'est-ce qui a été le plus grave selon moi, lorsque... C'est moi qui suis allé avec lui, qui l'a accompagné pour passer son examen. Après coup, il m'a confié que l'employé de la SAAQ lui avait dit d'où provenait la dénonciation. Le but, ce n'était pas de dénoncer la personne, c'était d'assurer la sécurité des gens qui l'entourent. Ça, j'ai trouvé ça assez spécial que... puis, après ça, bien là ça a créé des dynamiques assez houleuses dans la famille.

En tout cas, je tiens à... peut-être s'assurer que la confidentialité des informations qui sont transmises par les familles... Parce que souvent, dans ces cas-là, c'est les familles qui voient leurs parents qui perdent des capacités puis qui disent: Aïe! c'est dangereux, il faudrait faire quelque chose. Je voulais seulement vous sensibiliser là-dessus.

M. Marcoux: Bien, M. le Président...

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

M. Marcoux: ...je voudrais remercier le député des Chutes-de-la-Chaudière pour porter ce fait-là à mon attention. Je pense que c'est important, et ça peut se reproduire dans d'autres cas. Je pense que, de la part de la famille, c'est un geste de responsabilité que de le faire, et je comprends très bien les problèmes que ça peut causer si la personne en question est informée que c'est un membre de la famille qui l'a fait, pour son bien à elle. Alors, ce que je peux vous dire: Je vais passer le message à la société, là. Ça fait déjà un certain temps, peut-être que ça s'est normalisé, mais je pense que c'est important de le porter à l'attention de la SAAQ.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Le bloc dévolu à l'opposition, de 20 minutes, est maintenant terminé. Avant de passer au dernier bloc du parti ministériel, on sait que le temps avance, on aurait dû ou on devrait avoir un vote à 10 h 32, sauf qu'il s'est accumulé encore un retard. Si vous me permettez une suggestion, on pourrait procéder au vote à 10 h 27 pour le premier bloc de crédits, et faire en sorte qu'immédiatement le temps de retard serait repris, et on pourrait reprendre, à la suite d'une petite pause, pour Transport maritime. Est-ce qu'il y a consentement? Nous allons chercher le cinq minutes que nous devrions normalement reprendre à la fin. Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Mais qu'est-ce que vous proposez?

Le Président (M. Brodeur): En définitive, on raccourcit le temps de parole des députés ministériels de cinq minutes. Êtes-vous d'accord ou pas?

Une voix: Oui, oui.

Le Président (M. Brodeur): Oui?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: Il faudrait demander si je suis d'accord.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que vous êtes d'accord, monsieur... Donc, je constate qu'il y a consentement. M. le député de Montmagny-L'Islet.

**Construction d'un carrefour giratoire
à l'intersection de la route 117 et
de la rue de l'Hydro, à Val-d'Or**

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. On sait très bien, on se le fait dire depuis le début de cette commission, qu'il y a beaucoup, beaucoup de projets. Dans le coin de Val-d'Or, il y avait un projet de construction d'un carrefour giratoire à l'intersection de la route 117. J'aimerais connaître l'état d'avancement du dossier, l'échéancier, s'il y a des prochaines étapes, et aussi peut-être nous faire un petit résumé des travaux réalisés jusqu'à maintenant puis qu'est-ce qui est prévu pour 2004.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je vais passer la parole à ma collègue ministre déléguée.

Mme Boulet: Alors, oui, merci pour la question, M. le député. Effectivement, à Val-d'Or, on sait qu'il y a eu une voie de contournement qui a été faite. Alors, il y a beaucoup de municipalités au Québec qui réclament ces fameuses voies de contournement là, parce qu'il y a une problématique qui s'accroît au niveau du trafic lourd, et les trafics lourds passent à l'intérieur des villes ou des villages et causent de nombreux problèmes ou de nombreux désagréments aux gens qui restent à l'intérieur de ces villages-là. Souvent, ça passe très près des maisons, souvent ça passe près des écoles. Alors, au niveau de la sécurité des usagers, ce n'est pas ce qu'il y a de plus sécuritaire.

Et Val-d'Or est un bel exemple. Il y a une voie de contournement qui a été réalisée à Val-d'Or, et ce qu'on nous a demandé de faire, c'est, à la sortie de la voie de contournement, de faire un carrefour giratoire. Parce que les carrefours giratoires sont, selon les spécialistes au ministère des Transports du Québec, selon les ingénieurs, une façon de ralentir le trafic, de permettre une meilleure fluidité, une meilleure sécurité et seraient encore mieux, semble-t-il, que des feux de circulation. Alors, c'est pour ça que c'est approprié, dans certains types de travaux, dans certains types de projets, de faire des carrefours giratoires.

Alors, pour ce qui est de celui de l'intersection 117-rue de l'Hydro, sur la voie de contournement de Val-d'Or, les préparations des plans et devis définitifs sont en voie d'être finalisées et...

Le Président (M. Brodeur): Je vous demanderais de conclure, Mme la ministre, le temps est écoulé.

Mme Boulet: Oui. Les travaux sont prévus pour cet été, l'échéancier sera respecté. On va aller en appel d'offres, et les travaux vont se faire, là, dès l'été 2004. Et on espère, là, que, d'ici la fin de l'été ou au début de l'automne, on sera en mesure d'inaugurer le carrefour giratoire.

Adoption des crédits des programmes 1 et 3

Le Président (M. Brodeur): Donc, merci, Mme la ministre. Sur ces mots, ça met fin à l'étude des programmes 1 et 3 des crédits du ministère des Transports, et nous sommes prêts à aller à l'étape de la mise aux voix. Donc, nous allons mettre aux voix les programmes 1 et 3, en vous rappelant que le programme 2 sera mis aux voix à la fin de l'étude de l'élément... programme Transport maritime, qui sera étudié dans quelques minutes.

Donc, le programme 1, Infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Jutras: M. le Président...

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

M. Jutras: ...je demande un vote nominal.

Le Président (M. Brodeur): Donc, un vote nominal est demandé. M. le secrétaire.

Le Secrétaire: M. Morin (Montmagny-L'Islet)?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Adopté.

Le Secrétaire: M. Lafrenière (Gatineau)?

M. Lafrenière: Pour.

Le Secrétaire: M. Dubuc (La Prairie)?

M. Dubuc: Adopté.

Le Secrétaire: M. Soucy (Portneuf)?

M. Soucy: Pour.

Le Secrétaire: M. Jutras (Drummond)?

M. Jutras: Contre.

Le Secrétaire: Mme Maltais (Taschereau)?

Mme Maltais: Rejeté.

Le Secrétaire: Mme Charest (Rimouski)?

Mme Charest (Rimouski): Contre.

Le Secrétaire: Et M. St-André (L'Assomption)?

M. St-André: Rejeté.

Le Secrétaire: M. Brodeur (Shefford)?

Le Président (M. Brodeur): Pour.

Une voix: ...

Le Président (M. Brodeur): Il n'est pas membre de la commission, donc il avait droit de parole, mais pas droit de vote.

Le Secrétaire: Alors, pour, 5; contre, 4.

Le Président (M. Brodeur): Donc, le programme 1 et 3 est adopté. Donc, je vais suspendre les travaux quelques... Oups! Excusez, on vient de voter le programme 1, nous allons voter maintenant le programme 3, Aide financière au réseau routier local. Est-ce que ce programme est adopté?

M. Jutras: Alors, le même vote, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Même vote. Donc, le même vote sera enregistré. Donc, le programme 3 est adopté sur le même vote: 5 contre 4.

Donc, il ne nous reste pas de temps pour les remarques finales concernant ces volets. Nous allons suspendre quelques instants pour permettre aux gens de s'installer pour étudier le programme Transport maritime. Donc, je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 29)

(Reprise à 10 h 36)

Discussion générale (suite)

Transport maritime

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous rappelle que le mandat de la commission est de maintenant procéder à l'étude des crédits budgétaires de l'élément de programme Transport maritime, contenu dans le programme 2 relevant du ministère des Transports, pendant deux heures, pour l'année financière 2004-2005. Donc, deux heures. Est-ce qu'il y a consentement pour reprendre le temps... Nous avons quelques minutes de retard, donc nous allons reprendre le temps après 12 h 30. Il y a consentement? Il y a consentement.

Et je vous demande un autre consentement. Habituellement, il y a des remarques préliminaires, de part et d'autre, mais je ne sais pas comment vous voulez fonctionner, parce que, si on y va de remarques préliminaires de 20 minutes-20 minutes, il ne reste pas beaucoup de temps pour les questions.

Mme Charest (Rimouski): Quelques remarques tout de même.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Brodeur): Quelques remarques? Donc, je vais permettre quelques remarques, d'un temps égal d'un côté et de l'autre.

Mme Solange Charest

Mme Charest (Rimouski): Alors, merci, M. le Président. Je veux tout d'abord saluer et remercier de leur présence les deux ministres, soit Mme Boulet et M. Marcoux. Je veux également remercier les parlementaires des deux côtés de la table pour leur participation ainsi que tout le personnel du ministère des Transports du Québec, parce que eux aussi travaillent très fort sur ce type de dossier.

Ce qu'il faut se rappeler, c'est que le Québec a 3 000 km de côtes, et, compte tenu du nombre de ses partenaires du secteur maritime, le Québec se doit de bonifier les avantages que lui confère sa position géographique par rapport au fleuve Saint-Laurent.

Permettez-moi d'exprimer rapidement ma fierté à l'effet que Rimouski, le comté que je représente à l'Assemblée nationale depuis 1994, est reconnu comme étant la capitale maritime du Québec, que l'on fasse référence à l'Institut maritime, au centre collégial de transfert technologique Innovation maritime, aux Sciences de la mer, au centre de biotechnologies marines de Rimouski et à la chaire universitaire, que le précédent ministre Jacques Baril avait confirmée à tous les partenaires du secteur maritime, c'est une chaire en gestion maritime que d'ailleurs Mme la ministre déléguée est venue annoncer en novembre dernier.

Je voudrais également rappeler que le transport maritime, c'est aussi la mise en valeur du Saint-Laurent et que c'est très, très important pour tous les partenaires. C'est aussi un moyen de transport qui favorise le développement touristique. Mais c'est avant tout, le milieu maritime, essentiel au développement économique du Québec, et en particulier des régions comme la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, la Côte-Nord, que l'on parle de la Basse ou de la Haute-Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent. Je pense que c'est vraiment très, très important puis il faut le souligner.

Le gouvernement du Parti québécois l'avait reconnu, que le secteur maritime était de la plus haute importance, parce qu'en 2001 on a développé une politique de transport maritime et fluvial, que tout le monde connaît, et surtout qu'elle avait été reconnue et elle avait fait un consensus. Et ça, je pense que c'est important. Elle a été accueillie très bien par l'opposition d'alors, qui est maintenant le gouvernement actuel, et par tous les partenaires du milieu maritime.

Dans le fond, cette politique maritime et fluviale donnait un souffle nouveau à ce secteur d'activité et aussi la reconnaissance dont a tant besoin le secteur maritime. Vous savez, la politique maritime a donné de l'espoir au milieu, a permis au milieu maritime aussi d'aspirer à des jours meilleurs pour leur secteur d'activité, parce que c'est un secteur qui est méconnu aussi par la population comme telle et de l'industrie, c'est important de le souligner, et, par le fait même, sous-utilisé. C'est un secteur qui a besoin de soutien, de

volonté politique pour propulser le secteur maritime dans l'économie du XXI^e siècle.

● (10 h 40) ●

Alors, cette politique, c'est la première du genre qui a vu le jour au Québec. Elle ne peut se réaliser que si le gouvernement actuel y met les efforts et les ressources financières nécessaires. Le gouvernement actuel doit réaliser qu'il est le seul qui peut assumer le leadership dans cette politique, parce que cette politique a su mobiliser tous les partenaires qui ont des intérêts différents mais qui ont besoin d'un leadership fort pour maintenir les consensus qui se sont dégagés depuis 2001 et aussi continuer d'obtenir leur collaboration. Et ça, la seule condition à cela, c'est que le gouvernement actuel démontre de l'intérêt pour le secteur maritime, une volonté politique pour réaliser la politique maritime, et je pense que là-dessus tous les partenaires vont suivre le gouvernement.

À la lumière des informations, par contre, qui ont été accumulées au cours de la dernière année, on constate qu'il n'y a pas beaucoup d'intérêt, en tout cas, qui a été manifesté à l'égard du maritime. Et, moi, je suis très impatiente et l'opposition officielle est très impatiente également de connaître les intentions de la ministre déléguée et également de connaître sa vision pour les prochaines années. Alors, ce serait ma première question. Et je lui demanderais également comment elle entend garder mobilisé ce secteur qui a de grandes attentes, ça c'est vrai, mais qui est pris avec une équipe gouvernementale qui, jusqu'à ce jour en tout cas, n'a pas démontré de vision particulière pour le secteur maritime.

Alors, ce que je veux savoir, en partant: C'est quoi, les orientations pour le secteur maritime et comment on entend les mettre de l'avant?

Le Président (M. Brodeur): J'ai une question d'organisation des travaux. Parce que, à bien comprendre votre intervention, il y avait environ quatre minutes de remarques préliminaires et une minute de question, et, pour les questions d'être équitables, est-ce qu'on... Je vais permettre à la ministre d'y aller dans une courte remarque préliminaire, et, à la suite de cette courte remarque préliminaire qui peut durer jusqu'à quatre minutes, pour question d'équité, ensuite de ça répondre à la question de Mme la députée de Rimouski. Est-ce que les gens sont d'accord? Les membres sont d'accord? Allez-y, Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je voudrais, dans un premier temps, remercier la collègue de Rimouski, remercier également pour sa question et pour son intérêt. Évidemment, elle est dans un comté particulier, dans un comté où on retrouve l'Institut maritime, la chaire maritime. C'est un comté ou une ville qui s'est démarquée au plan national, au plan international pour son expertise dans le domaine et dans le secteur maritime, et je pense que c'est un outil de développement extraordinaire pour la région de Rimouski. Alors, je pense que la députée, elle a un privilège de pouvoir côtoyer ce secteur-là de si près et, à la limite, d'avoir aussi eu l'occasion de le connaître en profondeur.

Je voudrais également remercier l'opposition de nous donner deux heures de crédits sur le maritime, parce que je pense que c'est un secteur qui est important pour l'économie du Québec, c'est un secteur qui est fort intéressant, et je pense que c'est également un domaine qui est méconnu par l'ensemble de la population du Québec mais également par l'ensemble de la députation. Alors, il y a beaucoup de choses extraordinaires qui se font dans le secteur maritime, et je pense qu'on aurait intérêt à en parler davantage, et à le promouvoir, et à le valoriser également de façon plus importante.

Je l'ai dit hier et je vais sûrement le répéter à plusieurs occasions, M. le Président, l'intermodalité au Québec, en 2004, moi, je pense que c'est un impératif. On sait que le réseau routier du Québec a 40 ans d'existence. Le réseau routier doit assumer ou doit, à tous les jours, supporter un flot important de trafic lourd. Alors, c'est important, pour toutes sortes de raisons mais surtout pour des raisons économiques, d'amener à utiliser les divers modes de transport au Québec, autant le mode aérien, maritime et ferroviaire, de développer l'intermodalité au Québec, parce que ces modes pourraient être et doivent être complémentaires au réseau routier et pourraient apporter des avantages autant au niveau économique qu'environnemental à l'ensemble du Québec, des citoyens, à l'ensemble des régions. Et je pense que c'est très important de développer l'intermodalité.

Alors, vous allez voir, dans les réponses qu'on va apporter au cours de ces deux heures-là, on va avoir beaucoup d'éléments qui vont être en mesure de vous donner plus de précisions sur ce qui sera fait dans le secteur maritime, ce qui sera investi, quels sont... Parce qu'on a de merveilleux projets, de merveilleux projets qui sont sur la table et qui pourraient être fort intéressants à développer, et je pense qu'il faut en parler. Je pense qu'une des grandes questions fondamentales du forum maritime à l'heure actuelle, c'est: Comment valoriser et comment promouvoir davantage notre fleuve Saint-Laurent? Comment faire reconnaître à la population du Québec son importance? Et ça, c'est important.

Vous savez que le fleuve Saint-Laurent, c'est plus de 3 700 km de voie navigable qui pénètre jusqu'au cœur du continent nord-américain. On dit: Si, au Québec, le transport des personnes, le tourisme, le loisir et l'observation de ses attraits occupent une part importante des activités qui y sont pratiquées, c'est pour le transport des marchandises que le Saint-Laurent est le plus utilisé.

En 1998, le chiffre d'affaires total des entreprises québécoises des secteurs maritime et portuaire s'élevait à près de 3,1 milliards de dollars. Alors, que ce soit pour la croissance des échanges commerciaux internationaux, que ce soit au niveau de la mondialisation, que ce soit pour les régions du Québec, pour la concurrence nord-américaine, pour toutes ces raisons, je pense qu'au niveau économique le Québec a besoin de développer sa voie navigable qui est le Saint-Laurent.

Le parti de l'opposition, quand ils étaient au gouvernement, a développé la politique de transport maritime et fluvial qu'on retrouve ici, M. le Président. Et je peux vous dire que, comme gouvernement, on endosse cette politique-là. Il y a des gens avec une expertise et une expérience extraordinaires qui ont

travaillé à l'élaboration de ce document-là. Et on parle entre autres du forum maritime, à l'intérieur de ce document-là, dont je suis la coprésidente, M. le Président. Alors, il y a des projets intéressants. Nous allons donner notre appui, nous allons donner notre accompagnement. Il y a une volonté politique d'aider, de supporter le monde maritime, et c'est ce que nous nous engageons à faire.

Alors, je ne sais pas si je peux répondre à la question ou...

Discussion générale

Le Président (M. Brodeur): Bien, présentement, ce que nous allons faire, là, voyez-vous, vous avez utilisé environ à peu près le même temps que Mme la députée de Rimouski. On peut considérer qu'à partir de maintenant nos blocs de 20 minutes débutent, et donc le premier bloc naturellement va à l'opposition officielle. Mme la députée de Rimouski.

Forum de concertation sur le transport maritime

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Vous savez, lors du dévoilement de la politique des transports maritimes, en 2001, il y avait quatre axes de prévus, quatre axes d'intervention de prévus à l'intérieur de cette politique, et il y avait également un forum de concertation sur le transport maritime québécois qui a été mis sur pied puis qui avait un mandat bien précis, c'était de mettre en oeuvre la politique comme telle. Et ce qu'on sait, c'est que le forum s'est réuni deux fois lors de la dernière année et que, les six groupes de travail qui sont issus du forum, quatre ont produit leurs rapports, il en reste deux, comités, celui de la formation et de la compétitivité, qui se font toujours attendre.

Alors, moi, j'aimerais savoir de la ministre si elle est satisfaite de l'état d'avancement des travaux, hein, issus du forum comme tel et des groupes de travail, puis pourquoi elle juge la question des interventions à venir dans le cadre du forum... comment elles sont non pertinentes. Et pourrait-elle justement nous dire quel suivi elle entend accorder aux recommandations du forum? Parce que, quand je dis qu'on nous dit que la question des interventions à venir dans le cadre du forum sont non pertinentes, c'est des réponses, là, qu'on a eues aux questions qu'on a posées et à certaines réponses, dont celle-là, à la question 37, où on mettait que c'était non pertinent, là. Alors, moi, j'aimerais revenir là-dessus.

Alors, je voudrais savoir vraiment qu'est-ce qu'elle entend accorder comme argent, et énergie, et volonté politique aux recommandations qui sont issues du forum, et c'est quoi, les chantiers, les grands chantiers et les priorités pour la prochaine année.

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

Mme Boulet: La question est très large, là. Tantôt, Mme la députée, vous m'avez parlé, là, de quelles mesures avaient été entreprises par le ministère; là on revient plus spécifiquement au forum. Je vais essayer de faire le tour, mais là on couvre beaucoup de terrain.

Alors, je vais parler du forum maritime, parce qu'une des choses qu'on avait dans la politique maritime et fluviale, c'était d'organiser... En fait, il y avait plusieurs éléments dans cette politique-là, mais une, entre autres, était d'organiser un forum de concertation. Alors, le Forum de concertation sur le transport maritime fait partie des principaux leviers de la mise en oeuvre de la politique maritime et fluvial. Cette politique a été adoptée en 2001.

Alors, le mandat du forum est de veiller à la mise en oeuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la politique de transport maritime...

Mme Charest (Rimouski): Je ne veux pas savoir c'est quoi, le mandat du forum. Je le sais. Ce que j'ai demandé à la ministre, hein, c'est: Qu'est-ce qu'elle entend donner comme suites aux travaux qui ont déjà été effectués par le forum? C'est ça, dans le fond. Et c'est quoi qu'elle entend faire pour assurer la suite des choses, entre autres les deux chantiers qui n'ont pas encore remis leurs rapports? Est-ce qu'elle a demandé des échéanciers? Puis elle s'attend à quoi des travaux des chantiers? Puis quelles suites elle va donner aux quatre rapports qui sont déjà sur la table? Alors, c'est ça, la question.

Le Président (M. Brodeur): J'aimerais vous préciser une chose, Mme la députée de Rimouski. Comme j'ai déjà disposé de cette question...

Mme Charest (Rimouski): ...je n'ai pas posé de question sur le mandat.

● (10 h 50) ●

Le Président (M. Brodeur): ...à plusieurs reprises durant l'étude des crédits, et conformément à l'article 81, et conformément aux décisions rendues sur l'article 81, on sait qu'on ne peut rappeler au règlement seulement pour le motif que la réponse n'est pas satisfaisante. Donc, vous avez l'opportunité justement, suite à la réponse de la ministre, d'apprécier la réponse de la ministre, mais, conformément au règlement, la ministre est libre de sa réponse et vous êtes libre de votre question, naturellement, d'abord, si elles sont faites conformément au règlement. Donc, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je comprends l'empressement de la députée, mais j'aimerais juste lui dire que peut-être que, elle, elle connaît tout ça, peut-être que, elle, elle connaît ça par coeur ou comme il faut parce que, elle, c'est son comté, c'est sa région et c'est là qu'est l'expertise dans le domaine maritime. Mais je pense que mes collègues aimeraient peut-être ça, parce que je suis convaincue qu'ils ne savent pas l'essence même du forum, à quoi ça sert puis... Alors, je pense qu'on est ici également pour donner un peu d'information, et ultérieurement on va conclure avec les réponses plus précises à la question de Mme la députée.

Alors, le mandat du forum est de veiller à la mise en oeuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la politique de transport maritime et fluvial. Le forum joue aussi un rôle de consultation et de recommandation.

Alors, ce forum-là, il est composé de deux coprésidents, qui est le ministre déléguée aux Transports et le président de la SODES, le président de la Société de développement économique du Saint-Laurent. C'est un forum qui est très représentatif du milieu. Alors, on retrouve, à l'intérieur du forum, 14 membres provenant des secteurs suivants, et vous allez voir que ce sont des secteurs tous très variés mais qui sont complémentaires et qui sont partie prenante du développement maritime au Québec. Alors, il y a les administrations portuaires canadiennes, les ports régionaux, les armateurs internationaux, les armateurs domestiques, les expéditeurs, les transporteurs routiers, services et activités connexes, formation de la main-d'oeuvre, groupes environnementaux, transporteurs ferroviaires et le milieu des travailleurs et tourisme fluvial.

En plus de ces membres-là, on a des observateurs qui se joignent au forum, les observateurs qui viennent du gouvernement du Québec, soit: les ministères des Finances, de l'Éducation, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, de l'Environnement, du Développement économique et régional, de la Recherche, Science et Technologie, et du Tourisme. On a également le gouvernement fédéral, soit Transports Canada...

Le Président (M. Brodeur): Oui, pour une question de règlement? Oui.

M. Jutras: On est rendu, là, vraiment, on tourne en ridicule l'exercice de l'étude des crédits. Là, on est rendu que la ministre renseigne ses collègues députés sur ce qu'est la politique maritime au Québec. Ça, elle le fera en caucus, là. Mais ce n'est pas ça, l'objet de l'étude des crédits. L'objet de l'étude des crédits, c'est de voir c'est quoi, les crédits, les argents qui vont être dépensés dans le cadre de la politique maritime. Alors, je veux bien qu'on rie du monde, là, mais il y a des limites à rire du monde.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, ne recommencez pas ce que vous avez fait hier.

M. Jutras: Ah oui! Mais... Oui. Oui.

Le Président (M. Brodeur): Donc, je répète, je réitère encore la décision que... la quatrième ou la cinquième décision, qui demeure sur les mêmes faits depuis le début de l'étude des crédits...

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): Vous aurez, M. le député, naturellement à apprécier la réponse lorsque la réponse de la ministre sera complétée, qui, nous espérons, sera dans les plus brefs délais. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je ne comprends pas vraiment l'impatience du député de Drummond, parce que, hier, il nous a fait tout un laïus sur le bilan du gouvernement, les investissements en santé, et tout ça. Et, lui, il a débordé de façon extraordinaire puis, bon, c'était correct dans son cas,

mais ce n'est pas correct quand, nous, on veut apporter des précisions. Alors, il faudrait qu'il comprenne, là, qu'on va venir à donner des réponses, mais il y a un préambule et il y a des informations qui sont aussi importantes.

Tout n'est pas qu'une question d'argent, dans le maritime, M. le Président. Et c'est important de donner ces informations-là, parce que ce que le monde maritime demande, ce n'est pas juste de l'investissement financier, il demande qu'on les accompagne dans leur processus et dans leur développement. Et le forum maritime qui est là, avec tous ces gens-là qui travaillent à faire en sorte que le forum soit optimisé, ces actions-là, M. le Président, ont une valeur, ont une portée sur le développement du monde maritime au Québec.

Alors, il y a six groupes de travail qui ont été créés par le forum. Les six groupes, c'est: le réseau portuaire stratégique; la compétitivité — que Mme la députée de Rimouski nous disait; la valorisation; le cabotage; la promotion; et la formation. Alors, ces quatre rapports-là... Sur les six, il y en a quatre, rapports, qui ont été adoptés par le forum, il s'agit des rapports sur le réseau portuaire stratégique, la valorisation, le cabotage et la promotion. On attend le dépôt des prochains rapports le plus rapidement possible, dans les semaines à venir.

Alors, il y a eu des rencontres. J'ai eu une rencontre encore dernièrement avec les gens du forum maritime, et on a parlé également de choses qui avaient été mises en place, telles que la chaire de recherche — on pourra y revenir ultérieurement. Alors, ce qu'on a fait, on a mandaté le secrétariat de mettre en place un plan d'action d'ici le mois de juin, pour les deux prochaines années, au niveau du secteur maritime. Alors, on a demandé également la collaboration avec le secteur privé parce qu'elle est essentielle au développement du secteur maritime.

Alors, le forum de concertation est un outil incontournable aux échanges et à la mise en valeur du Saint-Laurent. Le gouvernement du Québec est un partenaire mais également les entreprises privées, et ça, je pense que c'est de facto, ils sont d'accord avec ça, ils sont déjà des partenaires, ils ont déjà investi des sommes d'argent. Et, lors d'une récente rencontre, là, qui a eu lieu le 7 avril dernier, il a été entendu que le secrétariat préparerait un plan d'action sur une période de deux ans, et ce plan d'action là devrait être déposé dès la mi-juin de cette année.

Alors, en gros, ça représente les choses, là, qui ont été mises en place avec le forum. Je peux vous dire que ces rencontres-là sont toujours fort intéressantes, qu'il y a beaucoup d'éléments positifs qui sont sortis, beaucoup d'éléments nouveaux. C'est un groupe qui est prêt à innover, qui est prêt à se démarquer et pour faire en sorte que le développement du transport maritime soit optimisé au Québec. Alors, on sera des partenaires de tous les instants avec ces gens-là.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Merci, Mme la ministre. Je désire aussi vous rappeler, autant que faire... autant qu'on peut le faire, c'est de...

Une voix: ...que faire se peut.

Le Président (M. Brodeur): ...que faire se peut, merci, madame — c'est parce que, quand on a deux décisions en même temps, c'est toujours plus difficile — d'essayer de raccourcir les réponses, que les questions et les réponses soient le plus courtes possible, parce qu'on a un bloc tout simplement de deux heures. Donc, allez-y, Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Écoutez, ce n'est pas parce qu'on parle longtemps que l'on donne des indices sur nos volontés et notre vision. Mais ça, le secteur maritime, là, ils sont capables de lire le verbatim et ils pourront tirer leurs propres conclusions.

Études sur le transport maritime

Alors, je passe à ma deuxième question, même si je considère que la réponse n'est pas venue à la première. Je voudrais rappeler que, à l'annexe 2 de la question 37, vous avez énuméré une liste d'études qui ont été réalisées sur le transport maritime comme tel, c'est neuf études qui ont totalisé 261 810 \$, et je voudrais, M. le Président, connaître les conclusions de ces rapports, les principales recommandations, les suites qui ont été données ou qui vont être données par le ministère suite à ces études-là. Et je voudrais savoir pourquoi ces études ont été faites à l'extérieur; le ministère a pourtant un service de recherche. Alors, voilà ma deuxième question.

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

Mme Boulet: Mme la députée, est-ce que le directeur du Département des transports maritimes peut répondre à la question ou... Mme la députée, ça vous...

Mme Charest (Rimouski): Tout à fait, je n'ai aucun problème.

Le Président (M. Brodeur): Il y a consentement. Est-ce que vous pouvez vous...

Mme Boulet: C'est beau. O.K. J'ai la liste des études, là, effectivement, là, avec tous les montants pour chacun des projets. Ceci dit...

Le Président (M. Brodeur): Oui, Mme la ministre. Si l'interlocuteur peut s'identifier avant de prendre la parole...

Mme Boulet: C'est parce que, ceci dit, M. le Président, il y a des études qui n'ont pas été faites dans les six derniers mois. Alors, évidemment je n'étais pas nécessairement là, ça relevait peut-être même du précédent gouvernement. Alors, ce serait peut-être de l'information...

Le Président (M. Brodeur): Oui. Merci, Mme la ministre. Vous voulez vous identifier, mon cher monsieur?

M. Meloche (André): André Meloche, le directeur du Transport maritime, aérien et ferroviaire, au ministère. Il faut comprendre qu'il y a un programme

d'aide en transport maritime, et un des volets du Programme d'aide, ce sont les analyses et des rapports et études. Alors, la plupart de ces projets-là ont été présentés dans le cadre, là, du volet... ce qu'on appelle dans notre jargon le volet 3 du programme. Ce sont des études qui visent à mettre en valeur, je dirais, en termes, là, de différents projets. Avant d'investir dans les projets, il s'agit dans certains cas d'évaluer la pertinence de faire les projets. Dans d'autres cas, les études visaient principalement à — comment dirais-je? — établir...

Par exemple, je regarde la deuxième, qui est les transports sur les produits pétroliers. Vous savez qu'il y a une demande au Saguenay pour recourir au transport maritime. Donc, avant d'avoir un projet final, c'est important d'avoir des études, études d'impact, études d'achalandage et études de marché. Il y a des études qui sont réalisées pour les fins de la desserte de la Basse-Côte-Nord, en termes de navires. Mais la plupart des... Il y a le point 5 qui est Plan de communication et valorisation; c'est un des éléments de la politique maritime, c'est-à-dire un des rapports... Une des recommandations d'un groupe de travail était de faire une étude, alors cette étude-là a été réalisée. La même chose en ce qui concerne le cabotage.

Un des éléments de la politique maritime, c'est de remettre peut-être plus d'activité sur le fleuve Saint-Laurent. Donc, quand vous voyez la liste d'études... Et on pourrait vous fournir les rapports de toutes ces études-là.

Mme Charest (Rimouski): Alors, M. le Président, j'apprécierais qu'on dépose les rapports de ces études contenant à la fois les conclusions et les recommandations.

Le Président (M. Brodeur): Je constate qu'il y a consentement pour le dépôt de ces études?

Mme Boulet: Tout à fait.

Mme Charest (Rimouski): Maintenant...

Le Président (M. Brodeur): Donc, on demanderait de les déposer au secrétariat, s'il vous plaît.

Mme Charest (Rimouski): Merci.

Le Président (M. Brodeur): Oui, madame?

Mme Boulet: On peut le faire après, là? On peut le faire...

Le Président (M. Brodeur): Oui, ça peut être fait après, oui.

Mme Boulet: On ne les a pas avec nous nécessairement, là, mais...

● (11 heures) ●

Le Président (M. Brodeur): C'est parfait, oui, les envoyer... Oui?

Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord

Mme Charest (Rimouski): Je voudrais revenir sur une de ces études, qui est celle de la desserte de la

Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Parce que c'est un dossier qui est vieux de 50 ans, ça, qui existe, là, cette desserte-là, et, vous savez, le port de tête de ce lien interrives, vous avez annoncé, Mme la ministre, qu'il va demeurer à Rimouski encore pour la prochaine année. Vous avez reconduit, là, le contrat pour l'année en cours, mais vous allez retourner en appel d'offres, et c'est tout à fait normal.

Moi, ce que je voudrais savoir, Mme la ministre: Est-ce que vous avez l'intention de maintenir le port de Rimouski comme port de tête? Et est-ce que, dans le futur appel d'offres, cette question va être aussi dans l'appel d'offres? Et je voudrais savoir également, compte tenu que les maires nord-côtiers vous ont rencontrée, je voudrais savoir si vous avez l'intention d'acquiescer à la demande des maires et de prévoir, dans l'appel d'offres de l'an prochain, une bonification des services, tel que réclamé par le milieu?

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

Mme Boulet: Alors, oui. Ça me fait plaisir de répondre à la question. Alors, effectivement, l'information que Mme la députée a, c'est correct, c'est pertinent. Le contrat de la desserte maritime et de l'île d'Anticosti se termine le 31 mars 2005. Il était de cinq ans pour un montant d'à peu près 25 millions, là, du 1er avril 2000 au 31 mars. Le Conseil du trésor a demandé que le ministère des Transports aille en appel d'offres pour renouveler le contrat.

Ceci dit, étant donné que le délai était trop court — parce qu'on est en 2004, et 2005, ça nous met un peu serré si on veut amener en appel d'offres, là, au niveau canadien, là, ouvrir plus large pour avoir plus de possibilités — alors pour laisser suffisamment de temps, on était à court dans le temps, alors c'est pour ça qu'on a renouvelé le contrat avec Relais Nordik.

Le renouvellement de la desserte ou quand on ira en appel d'offres, Mme la députée, effectivement on veut qu'il y ait une bonification des services, qu'il y ait de la flexibilité pour les véhicules légers, qu'il y ait plus de cabines disponibles, qu'il y ait une tarification allégée, qu'il y ait de meilleurs délais de livraison de marchandises, une flexibilité du lieu d'approvisionnement, plus de capacité de passagers. Ce sont tous des critères, là, qu'on va rechercher, là, dans l'appel d'offres qu'on fera ultérieurement.

Mais je veux vous confirmer, là, comme réponse — la confirmation a été faite d'ailleurs à la Chambre de commerce, là — qu'en aucun temps il n'est question de modifier le port de tête, là, et que Rimouski fait partie des scénarios, et il n'y aura aucune modification dans ce contexte-là. Les ports de tête, les ports de ligne seront maintenus, soit à Rimouski, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan.

Mme Charest (Rimouski): Merci, Mme la ministre.

Le Président (M. Brodeur): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest (Rimouski): Merci, Mme la ministre. Cette réponse me satisfait. Je pense que là je

peux vous dire que vous avez quand même répondu à ma question. Mais l'appel d'offres, vous allez y aller pour combien d'années? Pour cinq ans? Pour trois ans? Pour un an?

Mme Boulet: Idéalement, ce serait 10...

Mme Charest (Rimouski): 10 ans?

Mme Boulet: ...si on était capable, là, de faire quelque chose, là. Parce que, plus la période sera longue, peut-être qu'on sera capable d'optimiser ou d'offrir de meilleurs services, là. On aura peut-être une marge de manoeuvre plus importante, plus grande si on est capable d'aller sur une période plus longue. C'est notre volonté, notre intention. Ceci dit, qu'est-ce qu'on aura d'intéressant comme appel d'offres ou comme soumission, là, bien là à ce moment-là je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous...

Le Président (M. Brodeur): Oui, Mme la députée de Rimouski.

Programme d'aide au transport maritime

Mme Charest (Rimouski): Je voudrais continuer en disant que, bon, vous savez, il y a d'autres moyens, là, pour la mise en oeuvre de la politique maritime. Entre autres, il existe le programme de soutien au secteur maritime. C'est 20 millions sur cinq ans qui était prévu lors du lancement de la politique maritime et fluviale comme telle, et ça, naturellement, c'est destiné à soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes de même qu'à faciliter des projets d'intermodalité.

J'aimerais, parce qu'on l'avait demandée, la ventilation des sommes dépensées dans le cadre de ce programme. Et on a demandé également les prévisions pour 2004-2005, et le ministère nous a répondu: Le volet 1, il y avait Infrastructures maritimes et intermodales, six projets subventionnés, pour 2,7 millions; dans le volet 2, il y avait 13 projets, pour 400 000 \$; et, dans le volet 3, 11 projets, pour 200 000 \$. J'aimerais avoir la liste des projets, les montants alloués à chacun. Et je voudrais également demander qu'est-ce qu'il est advenu des sommes non dépensées, de ces sommes pour l'année 2003-2004, et qu'est-ce qu'elle entend faire de ces sommes en 2004-2005.

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

Mme Boulet: Oui. Alors, évidemment, une des orientations est de soutenir le transport maritime. Je l'ai dit tantôt, ce n'est pas toujours une question d'argent. Il y a une question également d'accompagnement, et des fois il y a des modalités qu'on peut aménager qui soient favorables, qui leur enlèvent certaines contraintes, certains irritants.

Alors, le programme maritime, le programme d'aide vise principalement à stimuler le développement; s'assurer que les expéditeurs québécois disposent d'un réseau d'infrastructures portuaires et intermodales compétitives; favoriser un meilleur équilibre modal dans

le système de transport du Québec, dans un souci de protection de l'environnement et de sécurité de gestion; encourager une utilisation optimale; contribuer — j'y viens, là, Mme la députée — au développement du tourisme fluvial; et mettre en valeur les avantages du transport maritime.

Alors, hier, on a ouvert la porte un tout petit peu, malheureusement on n'est pas revenu sur cette question-là de l'intermodalité, et j'avais encore beaucoup de choses à dire. Alors, on est après négocier présentement avec le gouvernement — et c'est l'entente, et l'argent sera disponible — un programme intermodal, M. le Président, un programme intermodal. Et on est la seule province au Canada, le Québec, on est la seule province qui négocie ça dans les ententes fédérales-provinciales.

Alors, le montant qui sera disponible pour l'intermodalité est de l'ordre de 100 millions pour les cinq prochaines années. Dans les 100 millions, il y aura 60 % de ces montants-là qui seront attribués à la réhabilitation des infrastructures ferroviaires, et il y a 40 millions qui iront pour les infrastructures intermodales. Alors, dans le contexte, le 40 millions pour l'intermodal, il y aura un peu d'argent pour le ferroviaire et le maritime, ce qui fait que ce qu'on anticipe de pouvoir mettre pour le maritime, c'est... À l'heure actuelle, pour l'année en cours, on aura un budget de 2,6 millions de dollars à mettre dans le programme d'aide, mais on anticipe... Bien, en fait, le montage financier, ce serait 2 millions du Québec, 2 millions du fédéral et 4 millions qui viendraient du secteur privé, alors pour un total de 8 millions qui pourraient être investis dans le programme d'aide au transport maritime; fois cinq ans, ça donne un total de 40 millions, là, dans l'intermodalité.

Alors, je pense que c'est une excellente nouvelle. C'est innovateur, il n'y a pas un gouvernement qui a négocié ça avec le fédéral. Je pense que ça nous ouvre une très belle avenue, une très belle opportunité d'encourager les projets dans le secteur maritime. On a une liste de projets qui sont là. Il y a des projets fort intéressants qui vont permettre à certaines régions d'avoir de nouveaux outils de développement. Et ça va être important de les encourager et de les soutenir, et c'est ce que nous comptons faire, avec ces sommes d'argent là, avec ce nouveau programme là qui nous vient, l'aide du fédéral.

Et je pense qu'on doit tous se féliciter de cette entente-là, je pense que ce sera un plus. Ça, on ne peut pas être contre cette aide-là, là. Je pense que l'intermodalité... Le maritime, au Québec, est un secteur qui, chez nous, est beaucoup plus important que dans les autres provinces canadiennes. Alors, c'est important de développer notre fleuve, de le développer adéquatement et de lui donner les outils et les moyens d'accompagner les entreprises et le monde maritime.

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

Mme Charest (Rimouski): Je vais être franche, là, je vais dire ce que je pense. Écoutez, quand vous me répondez directement à mes questions, je suis capable de le reconnaître et de l'apprécier. Mais, quand vous ne

répondez pas à mes questions et vous grugez du temps juste pour gruger du temps, ça aussi, je suis capable de m'en apercevoir. Alors, si vous aviez répondu à ma question, vous auriez pu avoir du temps pour revenir sur l'intermodalité, qui d'ailleurs est un dossier en négociation, là, ce n'est pas tout terminé, cette histoire-là.

Je voudrais revenir sur la question que je vous ai posée. On a accordé 3,3 millions de subventions pour 30 projets, des projets, là, qui ont été acceptés. Donc, il restait 800 000 \$. Vous ne m'avez pas dit qu'est-ce que vous allez faire de ce 800 000 \$ là. Et je veux aussi savoir combien de projets ont été rejetés, refusés puis pourquoi ils ont été refusés. Alors, là-dessus, il me semble que c'est une question très claire, une réponse très précise peut être très courte là-dessus.

Mme Boulet: Mme la députée, je vais laisser la parole après à M. Meloche, là, parce que ça devient plus pointu, plus technique, là, mais c'est parce que je ne comprends pas pourquoi vous dites que je ne réponds pas à votre question.

Le Président (M. Brodeur): Je vous avise, Mme la ministre, qu'il ne vous reste que quelques secondes...

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Brodeur): ...le plus bref possible.

Mme Boulet: Non, non, mais on met 40 millions dans l'intermodalité, puis le maritime est là-dedans. Je ne vois pas pourquoi ce n'est pas une réponse.

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

Mme Boulet: Elle me demandait combien d'argent on mettrait. Alors, c'est 2,6 millions, qui va être accompagné d'un 2 millions du fédéral puis d'un 4 millions du privé. Je ne vois pas qu'est-ce qui n'est pas correct dans cette annonce-là, dans cette nouvelle-là.

Pour ce qui est du reste, je vais laisser M. Meloche répondre à son 800 000 \$, là, ou à l'ensemble des projets. Évidemment, on ne peut pas tous les accepter, hein, ça nous prendrait beaucoup, beaucoup d'argent, et alors il y a des choix, il y a des critères qui sont établis. Puis on prend les projets, assurément, qui ont une viabilité, qui peuvent s'autofinancer et qui... Alors, il y a des critères qui sont établis, et les meilleurs projets sont sélectionnés. Alors, je vais laisser un peu de temps à M. Meloche pour compléter.

Le Président (M. Brodeur): M. Meloche, brièvement, s'il vous plaît.

M. Meloche (André): Oui. C'est assez difficile de répondre à la question, ne connaissant pas, là, de quels projets on fait état. Mais il est certain que le programme maritime, comme je disais tout à l'heure, a trois volets: un premier volet qui est infrastructures; un deuxième qui est la promotion; le troisième qui est analyses et études. Et c'est certain qu'il y a différents

critères qui sont utilisés pour savoir si, oui ou non, un programme, premièrement, doit être admissible, il y a des règles précises. S'il n'est pas admissible, on ne peut pas faire le projet. Mais, dans bien des cas, la difficulté des projets, c'est qu'il y a des projets sur la table, mais le financement n'est pas complété, et le projet est déposé avant que le financement soit complété, et c'est impossible de donner un accord sur un projet lorsque le financement n'est pas suffisamment avancé. Mais, si on avait des exemples précis, on pourrait peut-être pouvoir y répondre.

• (11 h 10) •

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Meloche. Donc, nous sommes rendus au bloc de 20 minutes du parti ministériel. En vous avisant que, suivant l'entente que nous avons eue, le bloc suivant sera... le premier 11 minutes sera dévolu au député de Rivière-du-Loup. Donc, M. le député de Gatineau.

Financement et organisation de la Société des traversiers du Québec (STQ)

M. Lafrenière: Oui. Merci, M. le Président. Mme la ministre, M. le ministre. Oui, en Outaouais, on n'a pas gros de ça, des maritimes puis des traversiers, puis j'ai appris beaucoup, là, moi, avant midi. Puis, quand je pense tout d'un coup à la Société des traversiers du Québec, qui avait 420 employés, propriétaire de 10 traversiers, c'est une moyenne PME que j'aimerais avoir dans mon coin, dans mon coin de pays.

Est-ce qu'il y a moyen de savoir grosso modo ce que ça coûte au niveau du ministère des Transports, comme engagement, comme subvention, comme participation financière à la société?

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, j'aimerais saluer, dans un premier temps, M. Gagnon, qui est à mes côtés, qui est... je vais dire le directeur, je ne sais pas si c'est le bon titre, là...

Une voix: Président.

Mme Boulet: ...président de la Société des traversiers du Québec. Alors, si jamais il y a des questions que vous pensez qui peuvent compléter ou qui peuvent... il n'y a pas de problème, on va lui passer la parole.

Alors, je vais vous faire un portrait de la Société des traversiers, parce que évidemment, bon, les traversiers au Québec servent à déplacer beaucoup de gens, beaucoup de véhicules, beaucoup de gens, et ils sont importants. Dans certains endroits, chez les insulaires entre autres, c'est le seul moyen d'avoir accès à leur résidence puis d'avoir un lien avec... je vais dire avec la terre, là, mais d'avoir un lien avec les grands centres urbains. Alors, c'est d'autant plus important de s'occuper et d'assurer la sécurité des usagers qui se promènent via les traversiers.

Alors, la Société des traversiers du Québec a été créée en 1971. Elle est propriétaire de 10 traversiers. Elle compte 420 employés. Et l'état de ses revenus: alors la Société des traversiers nous rapporte 14 millions

par année; elle nous en coûte... il y a des dépenses de l'ordre de 55 millions. Alors, c'est un ratio d'auto-financement de 25,5 %, et ça nécessite une subvention annuelle, là, qui est de l'ordre de 38,9 millions.

La Société des traversiers — en fait, il y a une étude à l'heure actuelle — est en train de réexaminer ses pratiques afin d'offrir des services de qualité pour mieux répondre aux besoins de la population. Il y a un exercice qui est en cours actuellement. Il n'y a aucune mesure, il n'y a pas de changement, là, à l'horizon, à court terme. Et les études qu'on fait à l'heure actuelle au niveau des traversiers, les objectifs servent à : faire ressortir les avantages socioéconomiques de l'ensemble des services de traversiers sur le Saint-Laurent; identifier les principes devant guider l'intervention de l'État; analyser le rôle de la Société des traversiers en fonction de ces principes; revoir ce qui se fait ailleurs en matière d'intervention de l'État dans l'exploitation et le financement des services de traversiers; et proposer des axes de recommandations quant au rôle de l'État, aux structures de gestion et aux modes de tarification. Alors, les travaux de ces études-là ont commencé en mai 2004 et se termineront en octobre.

Vous savez que, bon, notre flotte de bateaux, demandez à M. Gagnon, la flotte de bateaux a une moyenne d'âge de... Combien? On me dit entre 25 et 28 ans. La durée de vie d'un bateau est près de 50 ans. Évidemment, il faut en assurer l'entretien, et, s'il est bien entretenu, il peut avoir une espérance de vie qui soit plus longue. Mais on tient à dire à toute la population du Québec et à tout le monde ici que tous les bateaux qui appartiennent à la Société des traversiers sont sécuritaires, pleinement sécuritaires et qu'ils sont assujettis à des examens de façon rigoureuse et, je ne le sais pas, bi-annuelle ou annuelle, je ne peux pas vous dire, là, de quelle façon on procède, mais tous nos bateaux qui appartiennent à la Société des traversiers sont sécuritaires pour tout l'ensemble de la population et des gens qui les utilisent.

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

Ouverture annuelle du service de traversier Montmagny—L'Isle-aux-Grues

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Justement, ma question va s'adresser à M. Gagnon. Chez nous, on a L'Isle-aux-Grues, et à chaque année c'est toute une histoire pour le début du service, au printemps. Il y a sûrement des critères, mais les gens de l'île, après sept, huit mois d'isolation manquant d'huile, avec la fromagerie qui a fait des investissements, qui a une plus grosse production, donc ils manquent de services, ils manquent d'huile pour faire chauffer leurs bâtiments. Est-ce que vous avez des critères bien précis ou... De quelle façon que ça se décide, l'ouverture du début du service?

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Bon. Jean-Yves Gagnon, président de la société. Le critère est très simple, il s'agit de... on ouvre le service quand il n'y a

plus de glace dans le bassin de Montmagny. Et, comme vous le savez, le bassin de Montmagny, de la façon que c'est fait, il s'accumule énormément de glace durant l'hiver. Alors, c'est rarement avant le 15 avril, qu'on peut ouvrir le service. Alors, cette année, je pense que ça a été le 19. C'est à peu près entre le 15 et le 20 chaque année.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Gagnon.

M. Lafrenière: C'est bien. Merci.

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

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Alors, on parle de crédits, alors en débutant, M. le Président, je rappellerais qu'au niveau des crédits il y a eu une augmentation pour le transport maritime de 2,5 %, soit 1,3 million de dollars. C'est quand même appréciable.

Alors, on a parlé aussi du fait que le Saint-Laurent, c'est le plus grand bassin versant du Québec. Donc, on a tout intérêt à le protéger, d'une part, et à le développer, aussi. Alors ça, c'est l'heureux problème qu'on a, c'est développer toujours en respectant l'environnement.

On sait, d'autre part, M. le Président, que la plupart des ports qu'on retrouve sur le bord du Saint-Laurent sont de compétence fédérale. J'entendais tantôt qu'il y a un heureux dénouement relativement à une entente d'intermodalité. Qu'en est-il maintenant pour tout le phénomène qui avait été initié par le gouvernement fédéral de transférer les quais au Québec?

Principalement, M. le Président, dans Portneuf, j'ai un quai en eaux profondes, hein, c'est un peu rare — peut-être qu'à Montmagny ça les intéresserait — mais on a un quai en eaux profondes qui est soumis évidemment à la même procédure que tous les autres. Et on comprend, M. le Président, que l'ensemble des gens qui travaillent au ministère utilisent beaucoup le principe de précaution. Ils font attention pour ne pas qu'on fasse de faux pas. Alors, j'aimerais ça savoir comment ça se présente maintenant.

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

Mme Boulet: Alors, oui, M. le Président. Alors, évidemment un des dossiers du forum maritime, M. le Président, était le dossier de la cessation des ports. Je pense que c'était important d'établir... Et le forum maritime l'a fait, a fait une classification des ports au Québec, en accord avec le monde maritime, avec les entreprises régionales, a fait une classification des ports. Je vais y revenir. En fait, j'ai la classification, ici, mais je vais commencer dans un premier temps un peu l'historique du programme de cessation de ports.

En 1996, le fédéral a mis en place un programme de dessaisissement des ports régionaux et locaux de Transports Canada. Il y a plus de 540 installations, M. le Président, qui est portuaire, pour l'ensemble du Canada, avec une enveloppe à ce

moment-là qui était de l'ordre de 125 millions. Ce programme a été renouvelé en mars 2003 pour trois ans, avec une enveloppe budgétaire de 50 millions additionnels, pour un total de 150 millions.

Au Québec, on a 38 infrastructures, là, qui éventuellement pourraient faire l'objet d'une cessation ou d'un transfert de propriété. Bien, on sait qu'il y a déjà cinq administrations portuaires canadiennes, dont Québec, Montréal, Trois-Rivières, Port-Saguenay et Sept-Îles. Alors, ça, c'est cinq administrations qui ont été reconnues par le fédéral à l'heure actuelle. En juin 2000, on a fait l'acquisition de 10 terminaux de traversiers par le gouvernement du Québec. On a eu une compensation financière de 36,3 millions pour l'ensemble des 10 traversiers.

Présentement, il y a des négociations, là, qui sont en cours avec le fédéral et on a déposé une entente. En fait, il y a une entente avec le forum maritime, avec le monde maritime, avec les entreprises régionales du monde maritime. Et l'entente est la suivante, c'est qu'on voudrait que le fédéral conserve la propriété des ports Gros-Cacouna, Matane, Baie-Comeau et Gaspé, parce qu'on sait pertinemment... et même les milieux ne sont pas d'accord avec la prise de possession de ces ports-là, parce qu'ils savent pertinemment que ça engendrerait des coûts dont ils ne seront pas capables d'assumer l'autofinancement à moyen et à long terme. Alors, on pense que ces quatre ports-là, qui ont été reconnus par le forum maritime comme étant des ports commerciaux nationaux... Alors, dans la classification du forum, ce sont les quatre ports qui ont été identifiés, et nous pensons que le fédéral devrait garder la propriété de ces ports-là.

Les négociations sont en cours avec le fédéral. À partir du moment où le fédéral reconnaîtra ces structures, ces infrastructures comme étant des infrastructures nationales et qui doivent relever du gouvernement central, nous serons prêts à procéder à la cessation de d'autres ports qui, soit dit en passant... les milieux d'affaires ou les milieux économiques régionaux sont en attente. Alors, évidemment, Portneuf, Pointe-au-Pic, Havre-Saint-Pierre, Masson, Cap-à-l'Aigle, Notre-Dame-du-Lac sont des ports où les intervenants économiques du milieu sont en attente et seraient en accord avec une cessation éventuelle de leurs ports.

● (11 h 20) ●

Ceci dit, il ne faut pas faire du cas par cas, il faut regarder la problématique dans son ensemble. Il faut protéger nos ports nationaux parce qu'on a grandement besoin de ces infrastructures-là au niveau économique. Ils sont stratégiques, ils sont déterminants dans l'activité économique québécoise. Alors, on pense, et tout le monde est d'accord avec cette idée-là, que ce serait profitable ou avantageux que le fédéral continue à les assumer, assumer leur sécurité, assumer le développement et l'entretien des infrastructures et assurer le fonctionnement également de ces ports-là.

Alors, en gros, c'est ce qui concerne la problématique de la cessation des ports. Je ne sais pas s'il y a d'autres compléments qui pourraient être donnés. C'est ça. Je tiens à dire que le gouvernement précédent n'avait jamais réussi à obtenir cet appui du milieu. Alors, je pense que c'est une démarche, ça, qui démontre que nous sommes des partenaires de tous les instants du monde maritime, que nous sommes partie

prenante également des interventions qui se font au forum. Et les gens sont très contents. Les gens ont été consultés; moi, je les ai rencontrés à deux ou trois reprises, et ils sont entièrement derrière nous dans cette démarche-là. Et M. Marcoux, qui est le ministre en titre aux Transports, est en négociation avec son collègue du fédéral, et, nous, c'est notre position, une position qui est ferme, qui est non contestable, et on a la bonne intention de régler ce contentieux-là avec le gouvernement supérieur.

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

Promotion du transport maritime

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Mme la ministre, M. le ministre. L'an passé, j'ai eu l'occasion de prendre le traversier des Îles-de-la-Madeleine, puis c'est vrai, Mme la ministre, que le confort est présent, le service est là. J'ai bien aimé le... C'est une durée, je crois, de trois, quatre heures, je ne m'en souviens plus exactement, mais il y avait vraiment un confort puis des services.

Puis il est important puis il est primordial que... bien, l'accès du système de transport efficace au meilleur coût, qui leur permet d'être compétitif sur le marché de plus en plus... le marché éloigné. Je crois que c'est important qu'on soit compétitif avec le domaine du transport, surtout avec le domaine éloigné. Il est essentiel de favoriser un meilleur équilibre dans un système de transport au Québec.

La question se pose ainsi, Mme la ministre ou M. le ministre: Quelles mesures entendez-vous prendre pour favoriser l'utilisation du transport maritime? Merci.

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

Mme Boulet: Quelles mesures on entend prendre pour favoriser? Bien, écoutez, on est après faire des études pour faire la promotion, la valorisation. On est après mettre en place des mesures. Alors, il y a un comité de secrétariat qui va mettre en place un plan d'action. Et ils viennent de sortir un rapport qui était très intéressant, là, sur la promotion du transport maritime, et ces gens-là veulent donner une visibilité au transport maritime.

On sait tous qu'il y a 20 ans ou il y a 30 ans, nos parents ou nos arrière-grands-parents, le port et l'arrivée des marchandises dans les ports, ça faisait partie du quotidien des gens. Les gens allaient au port pour recevoir de la marchandise, pour recevoir de la visite, des gens qui venaient leur rendre visite, et ça faisait partie de la culture québécoise. Aujourd'hui, les ports se sont comme un peu éloignés de la population, ce qui fait qu'on a un peu perdu cette vision-là et qu'on n'est pas en mesure d'apprécier et de considérer l'ampleur du rôle économique qu'ils jouent au niveau du Québec. Alors, c'est important.

Les six groupes de travail qui ont été mis en place vont servir éventuellement à être complémentaires et à donner une nouvelle idée... une nouvelle image du transport maritime. Et il y a également, aussi, du côté de

la formation, il y a des ententes qui ont été signées avec différents ministères, le ministère de l'Emploi et de l'Éducation; il y a des partenariats qui se font avec d'autres ministères qui vont nous permettre de toucher tous les secteurs qui touchent au transport maritime, que ce soient les pilotes, les armateurs, que ce soit la formation.

Parce qu'on sait qu'on prévoit qu'il y aura un grand besoin de gens qui vont travailler dans le secteur maritime dans les années à venir, alors on est après mettre en place des groupes de formation. Le ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale nous donne 100 000 \$ cette année pour nous aider à identifier les besoins dans les années à venir, parce qu'on va avoir besoin de mécaniciens, on va avoir besoin de tous les types de main-d'œuvre qui travaillent sur les bateaux.

Alors, c'est un peu, dans l'ensemble, là... Il faut intervenir à tous les niveaux. Alors, c'est comme ça qu'on va optimiser, qu'on va aider le facteur maritime à se développer, à prospérer, et assurer également sa pérennité, et à permettre ainsi au Québec de trouver un outil de développement économique dans ce secteur de transport là.

M. Dubuc: Merci.

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

Financement des services de traversiers

M. Lafrenière: Oui. Est-ce qu'au niveau des traversiers, là, à la grandeur du Québec, il y en a qui sont plus rentables les uns que les autres, ou si c'est tout déficitaire? Ça marche-tu avec des subventions à différents niveaux? J'écoute le député de Rivière-du-Loup, il me dit: Rivière-du-Loup...

Mme Boulet: ...c'en est un de ceux qui... Alors, je vais dire, dans un premier temps, chaque cas est particulier. Il y a des traversiers qui sont gratuits, il y en a d'autres où on leur demande une contribution aux gens qui prennent les traversiers. Alors, il y a des particularités. Il y a des places où ce sont des insulaires, où il n'y a pas d'autres modes de transport, alors évidemment on ne peut pas leur charger des choses. Mais il y a d'autres places, comme Rivière-du-Loup, qui sont un exemple. Mais je vais laisser M. Gagnon peut-être vous faire un portrait plus détaillé de chacune des installations ou des principales installations.

M. Lafrenière: Êtes-vous en train de dire que si... Rivière-du-Loup subventionne un autre, si c'est rentable?

Mme Boulet: Non, non. Non. C'est ça. Mais M. Gagnon va vous donner peut-être plus de précisions sur les ports stratégiques au Québec... les traversiers.

Le Président (M. Brodeur): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors les traversiers sont subventionnés, ça va de zéro à 100 %, là. Il y en a qui ne reçoivent aucune...

Une voix: ...

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, parce qu'ils ont tous des subventions, mais la subvention est la plus élevée, c'est celles qui sont gratuites, évidemment: Tadoussac, Île-aux-Coudres, l'Isle-aux-Grues, c'est gratuit, donc c'est subventionné à 100 %. Les autres, ça varie: Sorel est subventionné à peu près à 50 %; Québec, à peu près à 30 %; ensuite Matane, à peu près à 50 %; et Rivière-du-Loup est subventionné à 20 %. Ça varie vraiment d'une traversée à l'autre, dépendant de la longueur de la traversée, dépendant de l'achalandage, etc. Alors, ça varie beaucoup. Et la traversée qui s'autofinance le plus, c'est celle de Rivière-du-Loup, à 80 %.

Mme Boulet: Un bel exemple de... Un très bel exemple.

M. Gagnon (Jean-Yves): Matane s'autofinance à 60 %, par exemple.

Le Président (M. Brodeur): Prochaine question? Si...

Une voix: ...

Service de traversier Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine pendant l'été

Le Président (M. Brodeur): Oui, bien, je peux peut-être me permettre une question, dans ce cas-là. On sait que la période des vacances arrive et on sait que la traversée entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac est très occupée. Quelles seront les mesures spéciales qui seront adoptées durant l'été, là, pour permettre une circulation plus rapide entre les deux rives? Est-ce qu'il y aura un traversier de plus ou d'autres mesures qui seront adoptées pour faciliter la traversée? Donc, peut-être M. Gagnon pourrait répondre immédiatement à la question.

Mme Boulet: Alors, bien, bien brièvement, je vais vous répondre qu'il y aura trois bateaux au lieu de deux, là, pour assurer une meilleure desserte, pour éviter que les gens attendent trop longtemps. Il y aura trois bateaux, là, pour la saison estivale qui sera dans le... Tadoussac-Baie Comeau, là. C'est ça.

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

Sécurité des traversiers

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Est-ce que... C'est juste une question d'information. Au niveau de la sécurité, est-ce que ça... au niveau des traversiers, il y a toujours des programmes de sécurité?

M. Gagnon (Jean-Yves): La sécurité, c'est notre priorité numéro un, et on ne prend aucun risque. On fait de l'entretien préventif de façon intensive. On a des inspections annuelles par la Garde côtière canadienne.

Alors, on peut dire que nos bateaux sont parfaitement sécuritaires.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Simplement que c'est... comme la traverse de l'Isle-aux-Grues—Montmagny, il y avait eu une problématique avec les bicycles à pédales, les gens qui étaient sur le traversier. Ça, ça va, c'est contrôlé?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est très contrôlé et c'est vraiment sous contrôle. On n'a jamais eu de problème de sécurité particulier. On n'a pas de plaintes d'ailleurs sur la sécurité.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci.

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

Financement des services de traversiers (suite)

M. Dubuc: Une question, juste parce qu'on arrive dans ce domaine-là puis je ne connais pas tellement ce domaine-là, parce que, dans mon coin, chez moi, on n'a pas de traversier, là. Un exemple, là, l'Île-aux-Coudres, c'est gratuit? C'est financé par le gouvernement? Et ça peut coûter quoi au gouvernement? Avez-vous les coûts, là, comment ça peut coûter?

Mme Boulet: Alors, M. Gagnon me dit: Effectivement, c'est gratuit, parce qu'il n'y a pas d'autres accès à l'île. Alors, à partir de ce moment-là, on ne peut pas imposer de tarif à la population. Et on m'indique, là, M. Gagnon m'indique que ce traversier-là coûte 8 millions par année à opérer.

M. Dubuc: Merci.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, s'il nous reste un peu de temps, tantôt...

Le Président (M. Brodeur): Très peu. Allez-y.

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, très peu? Dans le dossier de transfert de ports, là, on entend parler beaucoup de réseaux portuaires stratégiques. Qu'est-ce que ça veut dire, ce grand mot?

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

• (11 h 30) •

Mme Boulet: Alors, évidemment, c'est une question qui mériterait beaucoup plus de temps à répondre, là, mais c'est que le forum maritime, avec les intervenants du milieu, du monde maritime, ont établi une classification, des critères de ports, parce que évidemment tous les ports n'ont pas la même utilité, tous les ports n'ont pas les mêmes infrastructures et tous les ports n'ont pas non plus les mêmes coûts d'opération.

Alors, il y en a qui sont stratégiques au niveau de l'ensemble du Québec, d'autres sont stratégiques au niveau local ou au niveau régional.

Alors, on a identifié... En fait, ils ont identifié ce qu'on appelle... En plus des ports commerciaux stratégiques — il y en a 21 — le réseau portuaire québécois comprend 10 infrastructures portuaires permettant de desservir les collectivités éloignées. Alors, si on parle des 21 ports stratégiques, comment on a fait pour établir ceux-là? Ils ont été évalués par un groupe de travail qui est émanant du forum de concertation. Il a été formé de représentants de l'industrie et du ministère des Transports du Québec. La grille d'évaluation comprenait 25 critères techniques, socioéconomiques et financiers, et le Forum sur le transport maritime a par la suite regroupé les ports en huit blocs régionaux en tenant compte des réalités économiques du transport maritime.

Il y a après ça les ports commerciaux nationaux. Les ports commerciaux nationaux se sont démarqués, lors du processus d'évaluation, en obtenant les meilleurs pointages ou en se classant au premier rang dans leurs régions. Ainsi, des ports pouvaient obtenir un pointage plus faible que certains autres ports, mais être classés ports nationaux s'ils se démarquaient parmi les autres ports de leurs régions. Et après ça on a les ports commerciaux complémentaires. Ce sont les ports qui complètent le réseau des ports commerciaux nationaux en répondant à des besoins particuliers. Ces ports offrent un potentiel de développement qui devra se faire en synergie avec les ports commerciaux nationaux. Ils devront également améliorer leur autonomie financière. Et après ça on a les ports commerciaux d'intérêt local...

Une voix: ...

Mme Boulet: Un dernier petit point. Bon. Les ports d'intérêt local, c'est ceux qui dépendent principalement de leur capacité à créer et à développer des activités ou des créneaux nouveaux. Ils devront élaborer des projets qui, tout en améliorant l'autonomie financière du port, auront une contribution importante au développement économique local. Et, au-delà de ces quatre catégories-là, on a les administrations portuaires canadiennes qui sont Montréal, Québec, Trois-Rivières, Port Saguenay et Sept-Îles.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme le ministre, tout en vous rappelant que l'étude des crédits budgétaires est l'un des principaux modes de contrôle parlementaire, donc idéalement en respectant le droit de parole de chacun des députés. Les questions doivent être le plus courtes possible, et les réponses, les plus courtes possible. Donc, je suis prêt à reconnaître, pour un petit bloc de 11 minutes, avant de passer à l'opposition officielle, M. le député de Rivière-du-Loup.

Investissements dans les infrastructures portuaires de Rivière-du-Loup

M. Dumont: Oui. Merci, M. le Président. En tout respect pour mes collègues, je pense que c'était le temps que leur 20 minutes finisse. Ils auraient demandé comment ça fait pour flotter, une grosse structure de

métal. Ça aurait forcé la ministre à expliquer le principe d'Archimède, fort complexe.

Une voix: ...pharmacienne, M. le député...

M. Dumont: Vous êtes scientifique, vous auriez peut-être pu présenter le principe d'Archimède. Donc, les questions que je veux poser portent d'abord sur la Société des traversiers. Vous avez référé tout à l'heure à un transfert du fédéral de 36 millions pour... dans un transfert des quais de traverse. Vous n'êtes pas sans savoir que la plus grande partie de cette somme-là visait la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, dont les quais sont dans un état assez difficile et qui, vraisemblablement, va requérir des travaux d'ailleurs que vous avez reconnus. Il y avait quelques scénarios qui étaient à l'étude. Le scénario minimaliste, sur le plan financier, représentait — et j'ai eu plusieurs représentations et plusieurs présentations là-dessus — le maintien d'un certain nombre de risques, sur le plan de la sécurité, risques qui ont été vécus, par le passé, avec les glaces, avec le vent, à certaines périodes de l'année.

Alors, je me demandais... Je sais que vous êtes très avancés dans les études... sur le point, là, de faire des annonces. Alors, je voulais savoir où on en était là-dessus. Est-ce qu'on est en droit de s'attendre à ce que le gouvernement du Québec ajoute à ce que le transfert prévoyait, ajoute certaines sommes pour arriver à une solution à plus long terme, une solution qui soit, sur le plan de la sécurité, plus satisfaisante?

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

Mme Boulet: Alors, oui, M. le député de Rivière-du-Loup. Alors, évidemment, dans le 36,3 millions qui a été transféré, dans le cas des sociétés des traversiers, effectivement le quai de Rivière-du-Loup prenait environ 20 millions, qu'on avait évalué la remise à neuf des infrastructures de ce quai-là. Évidemment, c'est, je vous dirais, la même problématique pour la cessation des traversiers que pour la cessation des ports. C'est qu'il faut que l'argent qui vient avec le fédéral soit en mesure non pas seulement de faire une remise à niveau des infrastructures, mais d'en assurer la pérennité à moyen et à long terme. Et c'est la raison pour laquelle on veut qu'il reconnaisse des ports, parce qu'on sait pertinemment que les argents qui vont venir avec ne suffiront pas.

Alors, pour les traversiers, il y a eu une transaction qui a été faite. Les 36 millions sont là. Il y a 20 millions qui avaient été calculés ou en tout cas qu'on avait jugé qu'ils étaient suffisants pour faire une mise à niveau des infrastructures à Rivière-du-Loup. Ceci dit, j'ai rencontré le maire et les gens de Rivière-du-Loup.

Il y a un deuxième projet qui est sur la table, et on me dit que ça prendrait un brise-lames. Ça prendrait un brise-lames qui avancerait dans le fleuve pour protéger les infrastructures. Il semblerait que les vagues ou le vent, là... Moi, je ne suis pas chez vous là, mais il semblerait que les vagues qui arrivent, arrivent d'une façon assez forte et qu'elles vont briser de toute façon, même si on fait une remise à niveau des infrastructures. Alors, les gens de Rivière-du-Loup nous demandent et demandent au ministère des Transports du Québec, au

gouvernement du Québec de mettre une contribution supplémentaire pour permettre l'aménagement de ce brise-lames-là. Ce projet-là, il est évalué à 40 millions, M. le député de Rivière-du-Loup, entre 38 et 40 millions. En tout cas, moi, les...

M. Dumont: J'avais entendu un projet intermédiaire qui était un peu moins que ça, là, mais...

Mme Boulet: Ah! Bien, on va vérifier après ça avec M. Gagnon, là, si... Bon. Moi, ce que j'en avais eu, comme discussion avec votre maire, c'est que le projet pouvait tourner aux alentours de 38 à 40 millions. Et là bien, écoutez, on est après évaluer la capacité du gouvernement à faire de tels investissements. Parce qu'il n'y en a pas rien qu'un, il y en a 10, traversiers, comme il y aura éventuellement des ports qui seront cédés. Alors, c'est pour ça qu'on tient tellement à ce que l'argent qui nous vient du fédéral, lors des cessations d'infrastructures, il faut que les montants d'argent soient adéquats et qu'ils ne soient pas bons pour une année mais qu'ils soient bons à long terme. Parce que ce n'est pas mieux non plus de céder une infrastructure à une région, comme à Portneuf, puis après ça les laisser pris avec la problématique si, dans un cas, on n'est pas capables, nous, d'accompagner ces mises à niveau là.

Mais je vais laisser M. Gagnon, là... S'il y a un projet intermédiaire, M. le député de Rivière-du-Loup, peut-être que M. Gagnon a des éléments de réponse.

M. Gagnon (Jean-Yves): Le deuxième projet dont vous parlez, c'est un projet dont on a évalué le minimum à 30 millions. Ça va probablement coûter pas mal plus que 30 millions parce qu'il y a des incertitudes assez importantes au niveau des fondations. Il faudrait construire un brise-lames là où c'est à peu près du sable mouvant dans le fond du fleuve. Alors, on ne sait pas comment ça pourrait coûter. Alors, on s'est dit: Ça peut varier entre 30 et 40 millions. Et il faudrait faire des études supplémentaires pour connaître exactement les coûts, les coûts exacts. Et une chose est sûre, c'est que ce ne sera pas en bas de 31, 32 millions, minimum. Nous, on pense plutôt que ça va se rapprocher de 40.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Rivière-du-Loup.

M. Dumont: Mais la conclusion de tout ça, c'est qu'il n'y a pas de décision de prise à ce moment-ci. Y a-tu un processus, un délai?

Mme Boulet: Bien là on est après évaluer, là. Dans un premier temps, on est après évaluer les coûts exacts de ça. Et, bon, est-ce que c'est un impératif d'avoir le brise-lames? Est-ce que... C'est tout ça qu'il faut considérer. Évidemment, si c'est 30 millions au lieu de 20, là, c'est quand même 30 % de plus, la facture. Et c'est une contribution qui devra éventuellement relever du provincial. Alors, ça dépendra, là, des capacités budgétaires. Mais on est très conscients, M. le député, de la problématique. On la suit de près et on est en contact avec les gens du milieu. Et on sait pertinemment que c'est un traversier qui est performant, qui a sa raison d'être et qu'il faut le maintenir en place et lui donner

toutes les chances de devenir encore plus efficace et d'en venir à s'autofinancer, éventuellement.

M. Dumont: Oui. Et il y a une question de délai, parce que, dans le comté de Rivière-du-Loup, on a été échaudés. L'autre traversier, qui n'est pas du tout subventionné, Trois-Pistoles—Les Escoumins, a connu une saison complète d'interruption de service parce que le quai des Escoumins finalement a été endommagé par les glaces. On est assez sensibles, dans notre coin de pays, à ce qu'on fasse les travaux dans des délais... pour ne pas attendre d'être paralysés par l'incapacité d'un quai.

Service de traversier

L'Isle-Verte—Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

On parlait de l'Isle-aux-Grues. Il y a aussi une autre île dans le fleuve, là, qui fait partie du comté que je représente, l'île Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, qui n'a pas le même statut. Il y a une traverse que le gouvernement du Québec a toujours, toujours appuyée, toujours aidée. C'est le seul lien aussi, pendant une bonne période de l'année, de ces gens-là. Il y a un pont de glace l'hiver, il y a un hélicoptère dans l'intersaison et il y a la traverse l'été. C'est un quai qui est encore fédéral, mais où il y a toujours des discussions entre le Québec et le fédéral. Évidemment, le Québec, en matière de transports, a une responsabilité de relier les gens. Et là aussi on a un quai, à ce qu'on me dit, où, s'il arrivait une mauvaise tempête, on pourrait avoir des mauvaises surprises. On parle d'un quai qui est extrêmement détérioré, du côté de... pas sur la terre ferme, là, du côté de l'île. Je suis un peu curieux de savoir l'état des discussions avec le gouvernement fédéral.

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

Mme Boulet: Alors, on me dit, là, que... C'est parce que ce traversier-là appartiendrait au ministère, et non à la Société des traversiers, et c'est assez, des fois...

M. Dumont: ...qui l'opère.

Mme Boulet: Oui, c'est ça. Mais, je veux dire, il appartient... Oui, c'est opéré par un société interrives, alors le...

M. Dumont: C'est ça.

Mme Boulet: Mais, je veux dire, le traversier appartient au ministère...

Une voix: ...

Mme Boulet: Il appartient à la société? O.K. Bon. Alors, à l'heure actuelle, ce qu'on fait avec ce traversier-là, on subventionne à la hauteur de 425 000 \$ pour trois ans. Ça permet de subventionner et le fonctionnement et les réparations du quai. Ceci dit, on me dit, là, qu'il y a des réparations majeures qui devraient être faites. On est après évaluer l'ensemble des coûts de ces réparations-là et on va vous revenir. Mais ça relève

du ministère des Transports, et non de la Société des traversiers.

● (11 h 40) ●

M. Dumont: C'est tout à fait ça. Non, mais j'ai vu le maire, et, tu sais, dans la communauté puis au niveau municipal, là, on s'inquiète. Il semble qu'il y ait eu des détériorations accélérées, dans les derniers temps, puis les gens commencent à être passablement inquiets.

Politique de transport maritime et fluvial

Je veux conclure. J'ai posé deux questions sur des dossiers importants, mais je m'intéresse beaucoup à la politique maritime et je dois dire que, au-delà de la partisanerie, l'ancien député d'Arthabaska, qui a été ministre des Transports, avait créé énormément d'enthousiasme lorsqu'il avait déposé la politique maritime. Moi, j'étais de ceux qui, à l'Assemblée, se levaient pour poser des questions et la réclamer depuis des années. Et, lorsque M. Baril avait lancé cette politique-là, la création du forum, il y avait, je pense, pour la première fois, depuis longtemps en tout cas, dans le monde maritime québécois, un élan d'enthousiasme, une volonté de faire des choses, des espoirs de développer... On a parlé du cabotage, on a parlé de soulager le réseau routier québécois. Et j'ai bien écouté votre exposé et j'ai entendu des mots comme «volonté politique». J'ai entendu certainement un discours sur une volonté de donner suite à cette énergie-là qui s'était créée dans le monde maritime. Il n'en demeure pas moins que, depuis les premiers mois de l'élection de votre gouvernement, moi, j'avais senti très clairement que les gens étaient comme refroidis, les gens étaient comme inquiets, les gens n'avaient pas l'impression en tout cas que l'élan qui avait été donné par le ministre Baril était maintenu.

Bon. J'ai bien compris, là, il y a beaucoup d'études. Vous avez fait une longue présentation, là, sur le forum, le fonctionnement, puis il y a beaucoup d'études, beaucoup de forums qui étaient lancés. Mais ma question, c'est... J'aimerais ça que vous nous fassiez un état des... La politique a été lancée en 2001, et le forum, ils se sont réunis. Est-ce qu'il y a des projets concrets? Parlons cabotage, par exemple. Est-ce qu'on est rendu à l'étape où on commence à avoir quelques projets concrets qu'on puisse espérer, là, mettre sur la planche à dessin et qu'on va vivre des expériences de ça dans un délai prévisible? Est-ce que, dans l'ensemble de la politique maritime, votre gouvernement a l'intention de passer de ces forums, de ces discussions à des exemples, à des actions, à des démarches qui vont faire que le monde maritime va... à la fois sur le plan de soulager le transport routier, nos axes routiers, comme la 138, aussi que de créer du développement économique, de faire profiter l'ensemble de l'économie du Québec de cette force qu'est le maritime chez nous?

Alors, j'aimerais entendre, là, de la volonté. La députée de Rimouski y avait référé au début de la présentation. Évidemment, la réponse, ça tournait davantage à un exposé des faits, de la nature même du forum puis de la politique maritime, de ses suites et de ses réunions, mais, moi, je suis rendu à l'étape de vouloir entendre de la volonté politique en termes de résultats, de projets, de choses concrètes, appuyés par

une volonté politique ferme de développer le maritime avec les gens de l'industrie.

Le Président (M. Brodeur): En terminant ce bloc, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, écoutez, ça fait huit mois, là, que je suis ministre déléguée des Transports. J'ai rencontré le forum maritime et j'ai dit qu'on endossait la politique. Il y a des gens qui ont travaillé là-dessus, qui ont fait un travail extraordinaire, et, moi, j'ai la profonde conviction qu'on doit développer, qu'on doit accompagner le monde maritime.

Alors, dans les actions qui ont été posées, il y a le dossier des cessations de ports qui traînait depuis longtemps, M. le député. Alors, il y a eu une entente avec le milieu et il y a des négociations avec le fédéral. C'est un pas de géant, pour eux autres, parce que ça fait des années qu'il n'y a pas eu d'argent qui ont été investis sur les ports au Québec. Il y a également la chaire maritime. On a annoncé 630 000 \$ pour accompagner, sur trois ans, des études de recherche à la chaire maritime de Rimouski. Alors ça, c'est nouveau. Il y a également les ententes sur l'intermodalité, là. Tantôt, elle m'a dit non, mais ça comprend également... L'intermodalité, ça comprend le monde maritime et c'est 8 millions par année pendant cinq ans. C'est un partenariat avec le public-privé. Bien, moi, je pense que c'est une avenue fort intéressante, puis, oui, il y a des projets.

Alors, si on peut vous parler des projets qui sont intéressants qui peuvent être envisagés à l'heure actuelle, on a le transport maritime de produits pétroliers entre Québec et Saguenay. On sait que la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le maire entre autres, réclame ce projet-là haut et fort. C'est un projet qui vise à construire un terminal pétrolier à Port Saguenay, à Grande-Anse plus spécifiquement, de manière à pouvoir recevoir les approvisionnements régionaux, tous les approvisionnements régionaux en hydrocarbures par navire et à permettre la redistribution par camion de ces produits au Saguenay et au Lac-Saint-Jean. C'est-à-dire que, sur la 175, on éliminerait tous les camions qui transportent des hydrocarbures. Alors, c'est beaucoup de camions.

C'est un projet qui est évalué de l'ordre de 16 millions, par lequel on pourrait avoir une contribution fédérale-provinciale et du milieu. Le milieu est prêt à mettre sa contribution. Je n'ai pas la bonne fiche, là, mais ça permettrait d'enlever pas mal de camions, là. C'est comment de camions? Attendez un petit peu. C'est parce que j'ai le nombre de camions que ça permettrait d'enlever, là. Je pense que c'est intéressant, c'est impressionnant à... Alors, retrait de 25 500 passages de camions lourds sur les routes 169 et 175, soit près de 10 % du trafic de camions lourds sur ces axes. Ce qui est intéressant également, ici, c'est au niveau des emplois. Alors, on dit qu'actuellement le transport par camions des produits pétroliers ne génère pratiquement aucun emploi dans les régions du Saguenay mais que le projet de transport d'hydrocarbures permettrait de créer à court terme 43 emplois directs dans la région et 28 autres à plus long terme.

Alors, je pense que, pour la région du Saguenay, c'est fort intéressant. Ça permettrait d'économiser notre

réseau routier. Ça permettrait... au niveau environnemental, je pense que ce serait un plus dans le sens de l'entente de Kyoto. Alors ça, c'est un très beau projet qui... des coûts qui sont relativement... 16 millions, ce n'est pas rien non plus, là, mais, dans le cadre d'une entente tripartite, c'est un projet qui pourrait éventuellement se réaliser.

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

Mme Boulet: Bien, c'est parce que j'en ai d'autres. J'ai le transport de copeaux de bois entre la Côte-Nord et Trois-Rivières. Alors, il y a un projet de service de transport de copeaux par barge et camion entre l'usine de sciage de Kruger sur la Côte-Nord et les deux papeteries Kruger qui sont à Trois-Rivières. Alors, ça nous permettrait, là, de transporter tous les copeaux qui se rendent aux papeteries via la voie maritime.

J'ai également un lien maritime entre le port de Gros-Cacouna et la rive nord du Saint-Laurent. À la demande du milieu, le ministère appuie financièrement la Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna pour la réalisation d'une étude visant la concrétisation d'un tel service. À l'heure actuelle, on a donné 50 000 \$ sur un total de 120 000 \$.

Alors, évidemment il y a des étapes préliminaires. Dans certains projets, il faut faire des études. Il faut voir aussi la capacité du privé à accompagner ces études-là. Il faut que ces projets-là soient viables, qu'ils réussissent à s'autofinancer à moyen terme et qu'on assure la pérennité. On ne peut pas mettre des choses en place non plus, pour se ramasser, dans trois ans ou cinq ans... Alors, ça prend des études, ça prend des étapes préliminaires, mais, selon moi, là, M. le député, ce sont des très beaux projets qu'il faudrait encourager.

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

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Ça me permet, avec la question du député de Rivière-du-Loup, de revenir sur une chose. En 2004-2005, est-ce que le 4 millions d'investissement prévu dans le programme de la politique maritime, il est prévu puis il va être respecté à votre budget, Mme la ministre?

Mme Boulet: C'est 2,6 millions que j'ai dit qu'on mettrait, nous, cette année, dans le Programme d'aide au transport maritime. On va l'accompagner d'un 2 millions qui viendrait de l'entente fédérale-provinciale, et la contribution du privé serait de l'ordre de 4 millions, alors ce qui fait 8 millions en intermodalité, qui comprend des projets de ferroviaire et de maritime. Alors, c'est 8 millions...

Mme Charest (Rimouski): Maritime comme tel, c'est combien, la proportion du 8 millions? Parce que...

Mme Boulet: Bien, ça va dépendre des projets qui seront... Ça va dépendre des projets, parce qu'on sait que, dans le ferroviaire, j'ai également 60 % des 100 millions qui vont être utilisés pour la réhabilitation

des infrastructures. Alors, il y aura un partage des projets qui seront intéressants à développer, puis on les évaluera selon les critères qui sont établis au ministère des Transports.

Mme Charest (Rimouski): Donc, ça veut dire que, si ce n'est pas réglé et négocié avec le fédéral, ça va être 2,6 au lieu du 4.

Mme Boulet: Non, non. L'entente, elle est réglée. L'entente, elle est sur le point de se signer avec le premier ministre.

Mme Charest (Rimouski): Alors, quand elle sera signée, vous allez nous le faire savoir?

Mme Boulet: Tout à fait.

Mme Charest (Rimouski): Parce que, quand vous parlez d'intermodalité, c'est important de savoir c'est quoi, l'enveloppe réservée exclusivement au maritime, parce qu'on sait très bien que, dans l'intermodalité, il y a l'aérien, le ferroviaire, le routier qui grugent énormément de sous. Et le maritime demeure toujours le parent pauvre des budgets.

Mme Boulet: Mais le 2,6, Mme la députée, mon 2,6, là, c'est vraiment juste pour le maritime.

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)

Mme Charest (Rimouski): Merci, madame. Je vais aussi revenir sur la question des ports, des ports et de la cessation des ports. Je voudrais savoir, en ce qui a trait au rehaussement de l'enveloppe pour la rénovation des ports comme telle, est-ce que vous avez évalué à combien, les besoins du Québec à cet effet? Et je voudrais aussi vérifier, auprès de vous, c'est quoi, votre demande, en termes de sous, par rapport au fédéral? Parce qu'au départ ils avaient prévu quelque chose comme 170 millions. On sait tous très bien que c'est insuffisant. Alors, est-ce que, pour combler les besoins sur le territoire québécois... En réalité, vous avez demandé combien et vous avez fait l'évaluation, en termes de besoins, à combien?

● (11 h 50) ●

Mme Boulet: Alors, je l'ai dit tantôt, l'entente était de l'ordre de 150 millions pour à peu près 450 infrastructures à transférer, à céder aux provinces. Pour l'instant, Mme la députée, on n'est pas rendus à chiffrer, parce qu'on veut, d'abord et avant tout, une entente de principe. On veut que les quatre ports stratégiques nationaux soient reconnus par le fédéral et qu'ils demeurent une propriété du fédéral parce que nous savons que nous ne pourrions pas en assumer la mise à niveau et l'entretien à long terme. Après, quand on aura eu cette entente-là, ce sera du cas par cas. Pour chacune des infrastructures, il y aura une étude qui sera faite, et on évaluera les besoins. Alors, on ne signera pas d'entente puis on ne donnera pas de quai à des régions quand on sait qu'on va les mettre dans le trouble.

Alors, c'est ça qu'il est important de dire aux régions. C'est beau de vouloir céder une infrastructure,

c'est beau de dire au milieu: Oui, on vous la donne, vous en devenez propriétaires, vous allez en devenir les gestionnaires, mais sauf qu'il faut être conscient que ces infrastructures-là sont très onéreuses à faire vivre et que souvent, en superficie, ça ne paraît pas trop pire, mais on me dit que, quand on regarde en dessous, c'est ce qu'il y a dans l'eau qui coûte cher puis qui est imprévisible. Alors, écoutez, les gens ne savent pas nécessairement ça, là. Il y a beaucoup d'organismes, ou d'associations, ou d'OSBL qui sont prêts à prendre les infrastructures, dans certaines régions, mais il faut les mettre au courant de ces réalités-là, parce qu'on ne veut pas non plus leur céder un paquet de troubles.

Mme Charest (Rimouski): Je crois que vous continuez ce que nous avions comme orientation, par rapport à ça, parce que, quand il s'est agi de Gaspé, on n'était pas prêts à ce qu'ils s'embarquent dans le dossier parce qu'on avait les mêmes conclusions que vous. Et alors ça me fait tout à fait... je suis très à l'aise de vous dire que, là-dessus, je suis d'accord avec vous, là. C'est beau de donner des infrastructures aux intervenants locaux, mais il faut qu'ils aient les moyens de leurs ambitions, et pour ça il faut s'assurer qu'ils ne se feront pas prendre avec des déficits, en termes de qualité d'infrastructures. Parce qu'on sait tous que le fédéral a négligé les infrastructures maritimes au Québec, depuis de nombreuses années, et que, là, c'est un cadeau de Grec qu'il veut donner au Québec. Et là-dessus, Mme la ministre, je vous appuie de ne pas accepter, là, des ports en mauvais état sans que les argentés pour la rénovation soient sur la table.

Mme Boulet: Et, Mme la députée, les quatre gros, là, Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane, les villes, là, ils ne veulent pas les avoir non plus. Ils sont très conscients de ça et ils préfèrent que le fédéral les gardent.

Mme Charest (Rimouski): Et Rimouski veut le sien, puis ça prend 15 millions pour le réparer.

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

Mme Charest (Rimouski): Alors, là-dessus je compte sur vous pour aller chercher le 15 millions. Je suis prête à vous aider n'importe quand, là-dessus. Je suis bonne, d'habitude, pour pousser les affaires.

Mme Boulet: Je n'en doute pas.

Implantation d'un lien maritime entre Grande-Vallée et Anticosti

Mme Charest (Rimouski): Je vais vous poser une autre question, Mme la ministre, sur le lien maritime Grande-Vallée—Anticosti. Je pense que c'est un dossier qui est très important pour le Québec maritime. Ça pourrait générer la création d'au moins une quarantaine d'emplois dans la région. Et j'aimerais savoir, Mme la ministre, si vous pouvez nous assurer que votre ministère va se pencher sur la question, qu'il va rencontrer les gens, si ce n'est pas déjà fait, là, les gens de la corporation, et si vous pouvez vous engager

aujourd'hui à y travailler personnellement. Parce que c'est vraiment un projet, là, qui est important pour l'économie du Québec maritime, et il faudrait que ça se concrétise. Écoutez, ça fait plusieurs années que le dossier est en attente.

Il y avait quand même eu des budgets de prévus par l'ancienne ministre des Finances. Elle, elle prévoyait 24 millions pour réaliser ce lien maritime là. Et je dois vous dire, en passant, qu'il a déjà existé avec une entreprise privée, ce lien maritime. Moi, je l'ai déjà pris, ce lien maritime là, lorsque la... Et c'est extraordinaire aussi pour toute l'activité touristique non seulement d'Anticosti, mais de la Gaspésie, du côté nord de la Gaspésie, qui autrement ne retient pas nécessairement sa clientèle touristique, pour toutes sortes de raisons. Alors, je pense que c'est un volet majeur du développement maritime, économique et touristique.

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

Mme Boulet: Oui. Alors, je suis contente d'avoir la question. Je suis... Écoutez, c'est un dossier qui est très important. On est très sensibles à ce dossier-là. On sait qu'il est important pour le gouvernement, mais aussi pour les régions, l'économie des régions Côte-Nord et Gaspésie. Ce que j'aimerais dire, dans un premier temps... Évidemment vous avez parlé que la croisière a déjà existé. Effectivement, en 1994, il y avait les Croisières Nordik qui ont mis en place un service de transport maritime saisonnier. C'est ça?

Mme Charest (Rimouski): Ça prenait cinq heures pour y aller, cinq heures pour revenir.

Mme Boulet: Cinq. Ah bon! O.K. Je suis contente d'avoir l'information, là. Moi, je ne l'ai pas vécu, là, mais... Puis ils ont été là pendant deux ans, semble-t-il. En 1996, ils ont mis fin à leurs opérations, en invoquant des difficultés à rentabiliser les investissements. Ce que je peux vous dire, c'est que, à l'heure actuelle, les maires ont été rencontrés en début d'année, le maire de Havre-Saint-Pierre, de L'Île-d'Anticosti et de Grande-Vallée. Ils nous ont fait part de l'importance, au niveau économique, de ce projet-là. Il y a un comité interministériel qui est formé, qui a une rencontre prochainement. Vous savez que ça ne relève pas nécessairement essentiellement du ministère des Transports du Québec. Le principal acteur, dans ce dossier-là, c'est la SEPAQ. C'est un budget, à l'heure actuelle, qui est de 21 millions, selon les estimés, et la SEPAQ est le principal... la part de la SEPAQ, elle serait de 11 millions. Nous, au ministère des Transports, c'est d'environ 7 millions, puis il y a un 3 millions pour la préparation des infrastructures portuaires. Mais le principal acteur est la SEPAQ.

Évidemment, dans le comité interministériel, il y a le Développement économique, Tourisme, Ressources naturelles et le ministère des Transports. On est après faire une révision des investissements qui sont requis. Est-ce qu'on a besoin d'investir tout? Comment on peut l'organiser, le projet, pour faire en sorte qu'il se réalise, qu'il soit dans des moyens financiers acceptables pour qu'on puisse investir et comment on peut assurer également sa viabilité? Alors, c'est ce qui nous

préoccupe, à l'heure actuelle, et on veut faire un montage qui soit solide et qui soit... en tout cas qu'on garantisse le succès de ce projet-là si éventuellement il est mis en place.

Alors, on veut rassurer les intervenants. On fait des efforts qui sont importants, considérables pour faire une mise en oeuvre... pour faire un montage de ce dossier-là, et je tiens à vous dire que, oui, c'est vrai que vous l'avez annoncé, dans votre dernier budget, mais l'argent n'était pas mis en réserve. Alors, évidemment c'est ce qui fait qu'on repart un peu à zéro, là, mais on travaille très fort et d'une façon accélérée. On a rencontré les gens puis on va se rencontrer, les ministres en cause, les ministres qui sont dans le dossier, et on va faire en sorte, là, de voir ce qui est faisable, ce qui est réalisable, dans ce dossier-là, pour l'ensemble de la région et pour qu'on favorise le développement économique de ce secteur-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Le bloc de l'opposition est maintenant terminé. Nous allons passer au dernier bloc...

Mme Boulet: M. le Président, peut-être que M. Marcoux...

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

Participation au Congrès mondial de la route, à Durban en Afrique du Sud (suite)

M. Marcoux: Oui. M. le Président, plus tôt, cet avant-midi, le député de Drummond m'avait posé une question sur la participation au Congrès mondial de la route à Durban, en Afrique du Sud, là. Je peux lui donner quelques réponses brièvement.

Le Président (M. Brodeur): S'il y a consentement.

M. Jutras: J'avais demandé le rapport de mission.

M. Marcoux: Oui. Bien, il y a deux choses, je pense. D'abord, au moment où je suis arrivé, là, il y avait 80 % des dépenses d'engagées déjà, donc qui avaient été autorisées, et 20 personnes devaient se rendre. Ça a été réduit à 15. Alors ça, je pense, c'est comme ça qu'on pouvait économiser davantage, là, parce qu'il y avait déjà 80 % des dépenses d'engagées, à ce moment-là. C'est un congrès où il y avait 3 000 personnes. Et, si je compare à Kuala Lumpur, en 1999, il y avait eu une délégation de 13 personnes. Alors, je pense que ça se compare très bien. Il y a neuf entreprises privées également qui y participaient, en collaboration avec le ministère, des entreprises du Québec. Ici, je vais vous déposer, à la commission, là, parce que c'est sur cédérom... On me dit que c'est un rapport de mission au XXIIe Congrès mondial de la route, là, qui est de 600 pages, semble-t-il. Alors, on l'a mis sur disque, et puis vous aurez le plaisir aussi de lire le rapport, en fait la présentation du député de Portneuf, qui agissait comme le responsable gouvernemental, comme le représentant

officiel du gouvernement du Québec à ce congrès-là, M. le Président.

Document déposé

Le Président (M. Brodeur): Merci beaucoup, M. le ministre. On considère le document déposé. Donc, M. le député de La Prairie.

Transport maritime

Discussion générale

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)

M. Dubuc: Oui. Merci, M. le Président. Ce serait des renseignements sur... Le dossier du transfert des ports a grandement cheminé. Une rencontre entre le ministère des Transports du Québec et du Canada, en juillet 2003, a permis de reprendre des pourparlers entre les deux ministères afin de trouver une solution. Y a-tu possibilité d'avoir un petit peu de détails sur ce dossier-là?

Mme Boulet: Bien, écoutez, comme je l'ai dit, là, je pense qu'on l'a répété depuis le matin, on a une intention ferme, on a une volonté qui est accompagnée du secteur maritime, du monde maritime, de tous les intervenants qui sont en lien, de près ou de loin, avec le secteur maritime. Nous, on travaille très fort. Comme l'a dit la députée de Rimouski tantôt, il n'est pas question d'offrir des cadeaux de Grec aux régions. Alors, on veut qu'il reconnaisse nos quatre infrastructures nationales, alors Gros-Cacouna, Baie-Comeau, Matane et Gaspé. Ces ports-là, les régions, les villes ne veulent pas les prendre. Ils savent très bien qu'ils ne seront pas capables d'en assumer ni le maintien ni la gestion. Alors, c'est important que le fédéral reconnaisse notre volonté.

• (12 heures) •

Notre particularité, au niveau du monde maritime, par rapport aux autres provinces canadiennes, elle est fort différente. Alors, on a une réalité qui nous appartient. On a le fleuve qui est là, que les autres régions n'ont pas nécessairement. Alors, nos infrastructures portuaires doivent être protégées. On doit s'assurer qu'elles nous sont transmises, mais avec les sommes qui sont indispensables pour en assurer la survie et la pérennité. Mais, avant ça, avant de faire du cas par cas, avant d'analyser chacun de ces dossiers-là, on veut s'assurer que le gouvernement fédéral va garder à sa charge les quatre ports que l'on a reconnus, que le Forum maritime a reconnu comme étant des ports commerciaux nationaux.

Alors, quand on aura eu cette reconnaissance-là du fédéral, on pourra éventuellement procéder à la cessation des ports en région. On fera du cas par cas pour chacun des ports. Il y aura une étude d'impact économique, et les gens sauront, en toute connaissance de cause, quels seront les coûts encourus par cette cessation de port là non seulement pour faire la mise à niveau des infrastructures, mais pour aussi que, dans trois ans, dans cinq ans et dans 10 ans, les OSBL ou les organismes qui ont accepté cette cessation des ports là soient autonomes et qu'ils ne viennent pas demander au

gouvernement provincial, après ça, d'en assumer les coûts, parce qu'on n'est pas capables, le ministère des Transports, et le gouvernement du Québec n'est pas capable d'assumer l'ensemble des coûts qui sont reliés ou rattachés aux infrastructures portuaires au Québec.

Alors, c'est pour ça qu'on est en négociation. On ne lâche pas. M. Marcoux parle régulièrement avec le ministre fédéral des Transports. Ils sont très au courant de notre requête, de notre demande, et là on fait des pressions, et, écoutez, on met tous nos moyens, tous les outils dans la même direction pour faire en sorte... On espère éventuellement en venir à une entente, parce que je sais qu'elle a parfaitement raison, la députée de Rimouski, là, ce n'est pas quelque chose de simple puis ça ne se fait pas comme ça. Il faut qu'il y ait des conséquences, des résultats, mais qu'ils soient capables de transférer des choses qui vont permettre aux régions d'être capables de se développer et de s'arranger tout seuls finalement, parce que, nous, on ne pourra pas être en porte-à-faux avec le fédéral si les montants d'argent ne sont pas suffisamment élevés pour entretenir adéquatement ces infrastructures-là.

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, simplement dans la suite de ce que ma collègue mentionnait, j'ai effectivement rencontré le ministre des Transports fédéral au mois de février, à la fin de février, lors de la rencontre annuelle des ministres des Transports des provinces avec le ministre des Transports fédéral. Nous en avons discuté. Ce que le ministre évidemment s'est engagé, c'est à maintenir en tout cas la qualité d'entretien. Ça, c'est fondamental pour nous, notamment pour les quatre ports qu'on veut que le fédéral maintienne comme ports, là, Baie-Comeau, Gros-Cacouna, Sept-Îles et Matane. Et il y a des pourparlers, là, qui sont repris au niveau des fonctionnaires, soit du Québec et du fédéral, pour tenter d'en arriver à un terrain d'entente, là, pour régler ce dossier-là à la satisfaction des parties concernées. Et j'ai fait part très clairement qu'il n'était pas question qu'on permette la cession de ports à des autorités locales avant que ça, ce soit réglé, parce qu'autrement, comme le disait ma collègue, là, on va surcharger soit les municipalités ou d'autres groupes qui reprendraient ces installations portuaires.

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

M. Lafrenière: Oui. Je m'excuse, tout à l'heure, j'ai dit qu'il n'y avait pas ça, des traversiers, chez nous, mais il y en a dans l'Outaouais, dans le comté de Papineau. C'est la prise en charge du quai de Masson-Angers, là, par Traversiers Bourbonnais inc.. La problématique de tout ça... Je veux dire, il y a toutes sortes de rumeurs qui circulent, dans l'éventualité où, à cette place-là, il y aurait un pont qui deviendrait payant, qui pourrait faire partie d'un entente du gouvernement de l'Ontario, du gouvernement du Canada, du gouvernement du Québec. Mais où se situe la problématique du quai Masson-Angers, là, à devenir quelque chose... quelqu'un de propriétaire à part entière, là, sur une rive de l'Outaouais?

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

Mme Boulet: Je vais donner un début de réponse, là, parce que c'est très technique dans le cas du quai Masson-Angers, et après ça je vais passer la parole à M. Meloche.

Alors, le terminal de traversiers de Masson-Angers, situé dans la municipalité de Gatineau, en bordure de la rivière Outaouais, est une des infrastructures qui sont visées éventuellement par la politique de dessaisissement de Transports Canada. Ce quai est consacré exclusivement à l'opération d'un service de traversiers entre Masson-Angers et Cumberland en Ontario, et l'opérateur, qui est les Traversiers Bourbonnais, et Transports Canada avaient conclu une entente en 2001, une entente de principe qui prévoyait le transfert du quai.

Alors, on est après... Écoutez, ce qu'ils voudraient, ces gens-là, c'est qu'on conclue l'entente comme... Il y a des gens impatients, je vous dirais, et avec raison, parce que les quais ont besoin de réparation. Alors, ce qui est la problématique, là-bas, c'est qu'eux veulent céder le port, mais, tant qu'ils n'ont pas la confirmation de la cessation du port, c'est embêtant pour eux de s'engager financièrement à réparer. Alors, la famille Bourbonnais est prête à payer pour les réparations, mais, avant de payer pour les réparations, elle voudrait s'assurer qu'il y aura éventuellement une cessation de port. Nous, ce qu'on leur a dit, c'est qu'on ne peut pas faire de cas par cas comme celui-là tant et aussi longtemps que l'entente avec le fédéral, concernant nos quatre ports commerciaux nationaux, n'aura pas été conclue.

Alors, ce qu'ils veulent, c'est avoir une confirmation qu'éventuellement il y aura une entente. Ils pourront devenir propriétaires et à ce moment-là... Mais je vais donner la parole à M. Meloche. Il va vous donner plus d'information. Mais c'est vraiment dans ce contexte-là. On veut réparer, on est prêt à investir, mais on voudrait avoir une espèce de réconfort par rapport à une cessation éventuelle de cette infrastructure-là par le fédéral.

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

M. Meloche (André): C'est certain qu'effectivement ce quai fait partie de l'ensemble des infrastructures qui sont à céder. Dans le cas de Masson, c'est un cas particulier parce qu'il s'agit d'une traverse privée, l'acquéreur n'étant pas un organisme public ou même une OSBL. Ici, il s'agit d'une entreprise privée. D'un point de vue technique, on a accompagné l'acquéreur. Il y a toutes les questions environnementales qu'il faut régler. Ces dossiers-là sont réglés. C'est important, dans le cas d'un acquéreur privé, qu'il y ait un appui du milieu. Il y a un appui du milieu. La MRC, la municipalité a appuyé le projet. Et c'est certain que toute contribution doit être suffisante. Comme on mentionnait tout à l'heure, c'est important que le gouvernement du Canada remette en état les lieux. Ou, dans le cas du quai Masson, l'acquéreur est prêt à mettre les sommes nécessaires pour reprendre le quai.

Mais, ceci dit, ça fait partie de l'ensemble du dossier, et c'est pour ça qu'actuellement, je dirais, le

dossier technique est complété. Mais il reste à compléter tout l'ensemble, là, des discussions avec le gouvernement du Canada pour régler le dossier de la cession des ports.

Mme Boulet: Et, si je peux compléter, M. le Président, c'est que justement, tant et aussi longtemps que l'entente ne sera pas conclue, le fédéral n'investit pas les argentés nécessaires pour entretenir les infrastructures, alors que pour l'instant elles lui appartiennent encore toutes, en totalité ou presque. Alors, c'est pour ça qu'il faut accélérer l'entente. Il faut essayer qu'il y ait une conclusion positive, dans ce dossier-là, le plus rapidement possible, et c'est ce que M. Marcoux travaille, là, de façon très consciencieuse et avec célérité, pour qu'on puisse en venir à une entente avec le fédéral le plus rapidement possible.

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

M. Soucy: Merci, M. le Président. D'abord, je voudrais remercier — c'est dommage qu'il ne m'entende pas à ce moment-ci — le député de Drummond relativement à la demande qu'il a faite du dépôt du rapport de la mission à Durban. Ça nous donne l'occasion, pour une première fois, M. le Président, de commenter un petit peu, là, cet événement-là. J'étais très fier, M. le Président, de... «diriger» est un bien grand mot, mais du moins d'être à la tête de la délégation du Québec qui s'est rendue à Durban, en Afrique du Sud, pour le Congrès mondial de la route. Je peux vous assurer, M. le Président, que l'expertise québécoise qui a été, je vous dirais, mise en lumière là-bas, devant l'ensemble des 106 autres gouvernements, bien je vous assure qu'on peut être fiers de ce que les gens du ministère des Transports du Québec et leurs associés dans d'autres sociétés font pour nous. Alors, je tenais à mettre mon petit grain de sel sur ce sujet-là parce que j'ai connu là, M. le Président, une expérience très enrichissante.

Le Président (M. Brodeur): ...vos photos. Allez-y.

M. Soucy: Cela étant dit, c'est dommage aussi que notre collègue de Rivière-du-Loup ne m'entende pas. J'aurais aimé ça lui expliquer le principe d'Archimède, étant donné qu'il a posé la question. J'étais prêt à lui répondre, mais malheureusement il ne sera pas là pour m'entendre.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf, je tiens à souligner que le règlement vous interdit de souligner l'absence de quelque député que ce soit.

M. Soucy: Ah! Je suis désolé de la chose, mon cher Président. Alors, j'expliquerai éventuellement le principe d'Archimède au député de Rivière-du-Loup.

● (12 h 10) ●

Tantôt on a eu quelques commentaires relativement aux crédits. Il y en a qui trouvent qu'on fait un peu trop de pédagogie, mais je pense que c'est l'occasion, M. le Président, lors de l'étude des crédits non

seulement parce qu'il y a des gens qui sont autour de la table — il y a des gens qui ont travaillé fort qui sont souvent derrière et dont il faut souligner l'excellent travail — il y a aussi les gens qui nous écoutent, soit en direct ou en différé, et qui sont à même d'apprécier les travaux des commissions, en autant qu'on fasse un peu de pédagogie. Et, en termes de pédagogie, je pense qu'il y a des liens importants qui ont été établis, entre autres, avec des chaires d'enseignement.

Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski

Alors, la première question, M. le Président, à l'égard de nos ministres est: À quel moment peut-on anticiper le démarrage des travaux de recherche de la Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski?

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

Mme Boulet: Oui, oui, oui. Alors, oui, je vais donner plus de précisions sur la Chaire de recherche en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski. Alors, je pense que la collègue connaît très bien le dossier. Elle est sûrement même peut-être à l'origine des démarches, là, dans le temps. J'imagine, là, qu'elle a été partie prenante.

Alors, écoutez, le 13 novembre 2003, j'ai annoncé, lors de mon passage dans le Bas-du-Fleuve, la création d'une chaire de recherche en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski. Vous savez que l'Université du Québec à Rimouski, c'est là où on retrouve l'Institut maritime également. Alors, je pense que c'est des gens qui ont développé une expertise extraordinaire dans le secteur maritime. Cette annonce s'inscrivait dans la foulée de la stratégie d'action du Forum de concertation sur le transport maritime, qui vise notamment le renforcement de la recherche et le développement technologique dans le secteur maritime québécois.

Alors, on a annoncé un montant de 630 000 \$, réparti sur une période de trois ans, alors 210 000 \$ par année. Ce montant va servir au fonctionnement de la chaire et à la réalisation de projets de recherche qui répondront aux besoins du ministère et des partenaires de l'industrie maritime. Et ce qui est le fun, dans ce projet-là, dans cette chaire maritime là, c'est qu'on avait des partenaires, et l'industrie maritime québécoise, par l'intermédiaire de la SODES, contribuera au financement de la chaire pour un montant de 60 000 \$ par année, pour une période de trois ans également, et l'Université du Québec à Rimouski va financer à la hauteur de 120 000 \$ par année le fonctionnement de la chaire. Alors, je pense qu'on est trois partenaires, que ce soit le ministère des Transports, la SODES et l'Université du Québec à Rimouski, qui vont faire en sorte que ce beau projet-là puisse se réaliser et puisse être mené à terme.

Alors, la mission visera à développer de la recherche en économie et en sciences de la gestion appliquée au transport maritime, à appuyer la formation de chercheurs par le truchement de projets de recherche

et à fournir une expertise québécoise novatrice dans le domaine du transport maritime. Alors, elle se concentrera également au niveau du réseautage. Cette orientation lui permettra, à certains moments, de tisser des liens étroits avec les milieux universitaires québécois, canadiens et internationaux et, en d'autre temps, participer au renforcement de la synergie entre les partenaires, en matière de sciences et de technologie maritime.

Alors, écoutez, je pense que c'était une excellente nouvelle pour le milieu. Ils sont présentement, là... On me demandait quand. On peut anticiper le démarrage des travaux de la chaire au début de 2005 et on est en train de procéder à l'engagement des gens, du titulaire d'une chaire en transport maritime. Ça fait partie d'une annonce dans le journal *Les Affaires* du 1er mai 2004, et les gens devront soumettre leur curriculum vitae, leur candidature avant le mardi 15 juin 2004.

Alors, moi, je pense qu'on va avoir des idées, des avenues fort intéressantes qui se seront dégagées de ces travaux-là et je pense qu'en même temps on encourage le domaine de la recherche, des sciences et des technologies, qui est un domaine qui est rattaché de très près au monde maritime. Vous savez que tous les modes de navigation deviennent de plus en plus sophistiqués. On m'expliquait ça. Les pilotes sont venus me voir, et je n'y comprenais rien. Et je pense qu'on a besoin de leur donner une chance de se développer, dans ce secteur-là, de s'actualiser et devenir compétitifs au niveau mondial, parce qu'en bout de ligne ça va devenir leur façon de devenir rentables, performants et compétitifs, là, par rapport à tout ce qui se passe, par rapport à tous les autres navires qui viennent chez nous, et je pense que ce sera un élément de plus pour l'industrie maritime.

Le Président (M. Brodeur): Donc, libre à vous, M. le député de Portneuf de prendre tous les plaisirs de la chaire. Donc, Mme la députée de Rimouski.

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

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Pour le temps qu'il me reste, j'ai, disons, deux dernières questions qui sont quand même importantes et, comme je tiens à une en particulier... Elle n'est pas dans le domaine maritime, elle est dans le domaine routier. Je vais quand même vous la poser. Les deux ministres sont là. C'est très important. Il s'agit de l'autoroute 20. Vous savez très bien que l'autoroute 20, c'est la passion, et l'intérêt est majeur pour toute la population du Bas-Saint-Laurent. Et son point de chute, c'est le raccordement avec la 132, là, à la hauteur de Sainte-Flavie. Mais ce dossier a toujours été prioritaire pour le gouvernement précédent. Il y a un secteur qui semble pourtant avoir été oublié ou en tout cas, à tout le moins, placé en veilleuse, c'est le tronçon Cacouna-Le Bic et principalement la partie Cacouna—Trois-Pistoles.

On avait annoncé — je dis «on» parce que c'était le gouvernement du Parti québécois — de façon très claire, hein, que ce projet-là, dans son ensemble, était prioritaire puis que la planification puis la préparation

de Cacouna-Le Bic devait s'amorcer. D'ailleurs, il y a eu des travaux qui ont été faits. C'est pour ça qu'il y avait une décision qui avait été à l'effet de diviser en deux tronçons le projet Cacouna-Le Bic, parce que c'est quand même important, là. Cacouna—Trois-Pistoles, c'est 30 km puis, à ce moment-là, on évaluait ça à 160 millions. Trois-Pistoles—Le Bic, c'étaient 47 km; on l'évaluait, à ce moment-là, à 190 millions. Alors, on sait très bien qu'il va falloir l'actualiser et voir qu'est-ce que ça veut dire, en dollars aujourd'hui ou au moment où ça va se faire.

Il y a des activités de préparation qui ont été réalisées, vous savez ça, entre Cacouna et Trois-Pistoles, c'est-à-dire une étude d'impact. Ça s'est fait et ça a été déposé au ministère de l'Environnement. Il y a eu des audiences publiques en 2002. Le rapport du BAPE a demandé deux corrections, hein, et ça, ça a été fait en septembre 2002. Suite à ça, Transports Québec a analysé et bonifié le tracé. Donc, les deux corrections ont été apportées par Transports Québec. Il y a eu présentation des corrections au ministère de l'Environnement, et maintenant nous attendons l'émission du certificat d'autorisation de réalisation. Parce que vous savez très bien que, si on n'a pas la certification d'autorisation de réalisation, les étapes qui sont prêtes à être faites, là, comme les plans et devis, le plan d'acquisition, les acquisitions de terrains et le niveau de construction à être déterminé, ne pourront pas être faites, si vous n'émettez pas et si vous n'allez pas chercher le certificat d'autorisation de réalisation. Tout ça peut être fait au cours des trois, quatre prochaines années avant que les graders se retrouvent sur le terrain ferme.

Alors, moi, ce que je voudrais savoir, de façon très claire, de façon précise: Est-ce que le projet de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles est toujours prioritaire pour le gouvernement actuel? Parce que, dans votre communiqué du 26 avril dernier, il n'en a absolument pas été question. Alors, ce que je veux savoir: Est-ce que vous pouvez nous fournir — puis, moi, je pense que vous pouvez — un échéancier de préparation du projet — je n'ai pas parlé de réalisation des travaux — de préparation, un échéancier de préparation du projet? Alors, Mme la ministre, M. le ministre, je ne sais pas lequel des deux veut répondre.

Et j'en profite pour souligner que le Parti libéral, en fin de semaine, dans son Conseil général, va recevoir une résolution de l'Association libérale du comté de Rimouski, puis — rapidement — on demande que le gouvernement dépose à la population son échéancier pour la construction des tronçons de l'autoroute 20 — c'est un peu vague, mais, moi, je l'ai précisé, là — et que le gouvernement du Québec réalise le prolongement de l'autoroute 20 à une voie entre Cacouna et Le Bic et Sainte-Luce et Mont-Joli. Alors, je pense que, là-dessus, ça démontre que, au-delà de la partisanerie politique, ce tronçon de route est majeur pour le développement économique et que, si on n'a pas ce tronçon de route et si on n'a pas d'autoroute 20, je regrette, mais on pourra toujours s'imaginer qu'on fait du développement économique, mais on n'en fera pas à la hauteur de ce qu'on pourrait et qu'on doit faire pour le développement de la région, si on n'a pas cet axe routier là, majeur.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la députée de Rimouski, en vous soulignant que vous serez la bienvenue au Conseil général du Parti libéral en fin de semaine.

Mme Charest (Rimouski): ...je suis prête à y aller.

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

Mme Boulet: Alors, Mme la députée, je vais dire d'entrée de jeu que le directeur territorial chez vous m'a dit que vous défendiez très bien vos dossiers, madame, et ça, ce n'est pas pour flatter, là, c'est une réalité. Il m'a dit, M. Caron, que vous faisiez bien ça, que vous défendiez bien vos dossiers.

Écoutez, je vais vous parler du tronçon. Écoutez, la 20, pour moi, là, la 20... C'est parce que tout le monde vient me parler de son autoroute, mais finalement c'est son bout d'autoroute. Vous savez que, pour moi, la 20, elle part de Cacouna puis elle se rend à Mont-Joli. Et vous avez une collègue qui plaide aussi également pour qu'on fasse le tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli. Alors, je ne peux pas tirer partout. Je ne peux pas tirer partout. Il y a des réalités financières avec lesquelles je dois composer. Pour l'instant, cette année, on investit près de 6 millions sur la 20 au niveau de Mont-Joli. On investit également — ce n'est pas la 20, mais c'est quand même chez vous — sur la 185. On investit 46 millions de dollars. La 185, qui est une des routes les plus meurtrières au Québec, une route qui fait partie d'une entente fédérale-provinciale, on met 43 millions de travaux de développement et 3 ou 4 millions d'asphaltage.

● (12 h 20) ●

Alors, évidemment, bien j'ai à peu près pour 5 milliards. Je l'ai dit plusieurs fois depuis que j'ai commencé l'étude des crédits, on est arrivés au ministère des Transports du Québec, j'avais pour plus de 5 milliards de promesses qui avaient été faites sur plein de tronçons, dans toutes les régions du Québec. Je n'ai pas 5 milliards, Mme la députée de Rimouski. Je ne l'ai pas, le 5 milliards. Je voudrais bien dire oui, c'est beaucoup plus facile pour moi de dire: Oui, on va la faire puis on va mettre 400 millions, que de vous dire: Bien, pour l'instant, là, je suis à l'étape des préparations, mais je ne peux pas m'engager, pour l'instant, vis-à-vis un échéancier.

Alors, j'ai 5 milliards de promesses. J'ai des promesses qui ont été faites un peu partout et que les travaux n'ont jamais été réalisés. Alors, je ne fais pas de miracles, malheureusement. Ceci dit, on investit tout de même près de 1 milliard de dollars par année sur le réseau routier. Mais, à l'intérieur du milliard, il y a plus de 700 millions qui vont à la conservation, à l'entretien et au maintien. Alors, au niveau du développement, Mme la députée — j'en arrive, là, à votre tronçon — c'est 200 millions qu'on met, par année, et là-dessus je dois calculer avec la 175, la 185, la 30, la 50, la 73, la 55, la 20. Alors, mettez-les toutes ensemble, là, ça fait beaucoup de routes pour 200 millions.

Alors, pour ce qui est du tronçon Cacouna—Trois-Pistoles, vous l'avez dit — vous avez de l'air à

connaître très bien les étapes qui sont en cours — il y a une étude d'impact du tronçon Cacouna—Trois-Pistoles qui a été déposée, et les rapports d'audience ont également été déposés par le bureau, le BAPE, en septembre 2002, vous l'avez dit. Il y a eu une bonification du projet, il y a eu modification du tracé, et des recommandations ont été faites par le BAPE, et présentement on attend la demande d'autorisation, là, la Commission de protection du territoire agricole, la CPTAQ, on attend ça d'ici la fin de l'année 2004. Je vous rappelle qu'on parle d'un tronçon de 77 km qui est évalué à plus de 400 millions à l'heure actuelle.

Alors, je ne suis pas en mesure, je vais vous dire bien honnêtement, Mme la députée... Et je m'en suis fait un devoir, de ne pas promettre des choses que je ne suis pas en mesure de dire quand je vais les finir ou quand je vais avoir de l'argent. On va évaluer, à la prochaine programmation, où en est rendu le processus d'étude, où on en est avec la Commission de protection du territoire agricole, avec les recommandations du BAPE. Est-ce qu'on est capable de procéder à une deuxième étape et d'aller vers les plans et devis? Je serai en mesure de vous le dire quand on fera la programmation pour la prochaine année. Et ce n'est pas parce que je ne veux pas, Mme la députée. C'est parce que j'ai des impératifs, j'ai des moyens financiers qui sont limités, et les demandes sont incommensurables dans toutes les régions du Québec. Et ça me ferait beaucoup plus plaisir de vous dire: Oui, on va engager 400 millions, mais évidemment il y a des priorités qui ont été annoncées même par votre gouvernement: la 175, qui est de l'ordre de 500 ou même 700 millions de dollars, qui avait été annoncée par M. l'ancien premier ministre péquiste.

Alors, évidemment il y a beaucoup de choses à faire au Québec, et l'argent, ce n'est pas élastique, ce n'est pas un puits sans fond, et malheureusement je dois faire des priorités, même si des fois c'est des choix déchirants. On va travailler sur la 20 dans le secteur de Mont-Joli pour cette année, et on verra l'année prochaine.

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

Mme Charest (Rimouski): Parce que j'aurais à vous demander: Est-ce que vous avez présenté à la CPTA le rapport?

Mme Boulet: Pas encore. Pas encore, on me dit, madame.

Mme Charest (Rimouski): Et vous vous attendez à le faire quand, Mme la ministre?

Mme Boulet: Bien là, regardez, je peux demander au sous-ministre qui est... Ça devrait aller au printemps, qu'on me dit. Alors dans les prochaines semaines.

Mme Charest (Rimouski): D'ici juin. À peu près?

Mme Boulet: Bien, le printemps, il finit... Vous avez raison, le printemps, il finit le 21 juin. On va faire

en sorte que ce soit présenté le plus rapidement possible. Bien, c'est ça.

Mme Charest (Rimouski): Bon. Écoutez, moi, je vous ai demandé un échéancier de préparation de projet, je ne vous ai pas demandé un échéancier de préparation de travaux, mais ça va.

Mme Boulet: Bien, c'est ce que je vous ai dit.

Transport maritime

Discussion générale (suite)

Projet d'élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent

Mme Charest (Rimouski): Je voudrais vous amener sur l'élargissement du Saint-Laurent. Je veux connaître votre position par rapport à ça. Parce qu'il y a beaucoup d'inquiétudes, par rapport aux environnementalistes, et je voudrais savoir, Mme la ministre, c'est quoi, vos couleurs, par rapport à ce dossier. Vous savez que le projet peut avoir des impacts majeurs pour tous les ports, que ce soit Montréal, Québec, et même toute la question de la protection des espèces marines, parce qu'il y a des questions économiques reliées strictement au transport de marchandises sur le fleuve. Ça, c'est un élément. Puis il y a aussi tout l'aspect environnemental.

Alors, je voudrais vérifier: Est-ce que vous partagez les inquiétudes du milieu économique, hein? Parce qu'on craint vraiment que Montréal et Québec soient abandonnés au profit des Grands Lacs. Il y a un risque, vraiment, potentiel important à ce niveau-là, et, si on faisait une échelle, là, il serait plus élevé que moins élevé. Et je voudrais savoir aussi: Dans ce dossier, est-ce que Québec va participer puis va s'assurer de participer dans cette vaste étude? Parce que le Canada est partie prenante. Et est-ce qu'elle peut nous assurer que rien, rien ne sera décidé ou entrepris dans ce dossier sans que le Québec donne son accord? Et je suis persuadée que, si vous y allez avec un accord, c'est parce que vous aurez entendu les partenaires du Québec influencer votre orientation dans ce dossier-là.

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

Mme Boulet: Tout à fait. Alors, oui. Bien, écoutez, je vais répondre. Ça va être très bref, mais je pense que ça va donner l'essentiel de la réponse. Il y a une étude canado-américaine qui est censée se terminer en octobre 2005. Elle est pilotée par un comité directeur qui a été mis sur pied par une équipe de gestion, laquelle supervise trois groupes de travail. En fait, là, il y a une équipe d'ingénierie, d'économie et d'environnement. Le ministère a fait part de la ferme volonté du gouvernement du Québec d'être impliqué dans les démarches aux niveaux stratégique et des groupes de travail économique et environnemental. La vigilance est de mise — madame, j'abonde dans le même sens que vous — dans ce dossier, du fait que tout projet d'agrandissement, tel que véhiculé dans l'opinion publique, pourrait être préjudiciable à l'écologie et à l'économie du Saint-Laurent.

Et je voudrais peut-être compléter, pour terminer, pour vous dire que le ministre des Transports a dit récemment que «l'étude porte sur l'entretien courant et les besoins en capital à long terme pour le maintien de l'infrastructure actuelle de la voie maritime. L'étude ne considère pas le prolongement de la voie maritime.» Alors, il n'y a pas de volonté réelle non plus du ministre des Transports au Canada. Mais on suit ce dossier de très près, et c'est certain qu'on va être là s'il y a une décision éventuellement qui peut modifier quoi que ce soit sur notre voie maritime.

Mme Charest (Rimouski): Si je vous résume bien, de ce que vous m'avez dit, vous favorisez plutôt qu'on mette des sous pour entretenir les infrastructures déjà existantes.

Mme Boulet: Ça, c'est l'étude. C'est l'étude. C'est le ministre fédéral qui a dit ça, que l'étude actuellement... Ça, c'est le ministre fédéral qui a ordonné cette étude-là, canado-américaine.

Mme Charest (Rimouski): O.K. Oui.

Mme Boulet: Il dit: «L'étude porte sur l'entretien courant et les besoins en capital à long terme pour le maintien de l'infrastructure actuelle de la voie maritime.»

Mme Charest (Rimouski): Votre position à vous, c'est quoi?

Mme Boulet: Bien, comme je vous dis, là, nous autres, on dit qu'on veut être là lors des discussions, on veut être mis au courant de l'évolution de ce dossier-là, et qu'il faut être très prudents, très vigilants, par rapport à toute modification de...

Mme Charest (Rimouski): Est-ce que vous avez demandé un avis au ministère de l'Environnement sur la question de la protection des espèces? Oui?

Mme Boulet: Ça ne vous dérange pas que M. Meloche réponde, madame?

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

M. Meloche (André): Alors, le ministère de l'Environnement est impliqué dans le dossier de même que le ministre des Relations internationales, compte tenu qu'il s'agit...

Mme Charest (Rimouski): Oui, parce que c'est...

M. Meloche (André): ...d'un projet Canada, États-Unis et Québec. Alors, le Québec a fait ses représentations. On a des discussions au niveau technique avec les gens de Transports Canada. Mais, jusqu'à présent, les gens de Transports Canada nous ont dit, et c'est confirmé par la déclaration du ministre, qu'il n'est pas question pour l'instant d'élargir et de creuser la voie maritime.

Mme Charest (Rimouski): Merci beaucoup. Merci. Est-ce que je peux terminer en remerciant à la

fois les deux ministres et tout le personnel qui vous accompagne?

Le Président (M. Brodeur): Oui. Et il vous reste encore quelques minutes.

Mme Charest (Rimouski): Je sais que c'est beaucoup de travail, beaucoup d'énergie et j'apprécie grandement le fait que nous ayons pu partager ces informations sur ces différents dossiers. Merci beaucoup.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Il reste encore quelques minutes, donc vous pouvez en profiter, là. Est-ce qu'on y va de vos remarques finales? Vous pouvez encore y aller, vous avez quelques minutes à votre disposition.

Mme Charest (Rimouski): Ah! Je pensais que je n'en avais plus, alors je me dépêchais.

Le Président (M. Brodeur): Alors, on va convenir immédiatement... Vous pouvez prendre encore quelques minutes, peut-être le temps d'une question, et à la fin, après le vote...

Mme Charest (Rimouski): Ah! O.K.

Le Président (M. Brodeur): ...peut-être profiter de quelques secondes chacun pour des petits...

Mme Charest (Rimouski): Ah bon! Écoutez, je pensais que c'était terminé, c'est pour ça que je me dépêchais.

Le Président (M. Brodeur): Ah! Mais, si vous remerciez deux fois...

Implantation d'un service de traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane

Mme Charest (Rimouski): Non. Je vais plutôt poser une question sur Sept-Îles. Sept-Îles, c'est important. Parce que les autorités portuaires ont fait une nouvelle demande aux gouvernements, à la fois du Québec et du fédéral, pour l'agrandissement des installations du port de Sept-Îles et aménager également un traversier-rail, parce qu'on veut relier le chemin de fer Arnaud au quai de La Relance, qui est le point d'arrivée du service du traversier-rail. C'est sûr que les coûts sont quand même importants. Ils sont évalués à 3 millions. Par contre, l'administration du port juge qu'elle n'a pas les moyens pour réaliser ce projet sans l'aide du fédéral et du Québec. Est-ce que la ministre peut nous dire c'est quoi, ses intentions, dans ce dossier? Est-ce que le dossier a avancé? Est-ce qu'il y a quelque chose de fait dans ce dossier depuis le temps que c'est discuté?

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre... tout en soulignant qu'il reste trois minutes aux travaux de la commission.

Mme Boulet: Oui. Ça va. Ça va être très bref. Alors, tantôt Mme la députée de Rimouski... C'était

dans les projets, là, que j'avais commencé à élaborer quand la députée de Rimouski m'a demandé si on avait des projets concrets. Alors, le traversier-rail Sept-Îles—Port-Cartier—Matane est dans les projets qui sont présentés au ministère des Transports du Québec. Alors, depuis plusieurs années, le milieu souhaite l'instauration d'un service de traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane. On a soutenu les études qui ont été faites, les études de marché relatives à ce projet. À l'heure actuelle, on m'informe que la balle est dans le camp du promoteur pour faire en sorte de ficeler son montage financier. Alors, c'est ce qu'il reste à déterminer et à compléter, là, pour que le dossier progresse dans un sens ou dans l'autre. C'est de s'assurer que le privé sera un partenaire et qu'on pourra assurer la viabilité de l'entreprise.

• (12 h 30) •

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

Mme Charest (Rimouski): Merci. J'aimerais savoir: Est-ce que le traversier Paspébiac-Caraquet...

Mme Boulet: Je vais juste compléter. C'est 10 millions qui proviendraient du gouvernement du Québec et 10 millions qui proviendraient du gouvernement du Canada... Ah! Ça, c'est à Port-Cartier, qu'on me dit, ce n'est pas à Sept-Îles. O.K. Sept-Îles, c'est 3,4 millions, dont 1,3 million du ministère et... 1,3 million, excusez-moi, 1,7 du ministère et 1,7 qui proviendrait de l'administration portuaire.

Adoption des crédits du programme 2

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Sur ce, nous sommes rendus à la mise aux voix. La mise aux voix premièrement du volet maritime. Donc, est-ce que le programme 2, Systèmes de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Brodeur): Adopté sur division. Est-ce que l'ensemble des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports est adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Brodeur): Il est adopté sur division.

Remarques finales

On peut se permettre quelques secondes, disons une trentaine de secondes de chaque côté, pour les remarques finales et les remerciements d'usage. Donc, immédiatement je cède la parole à Mme la députée de Rimouski, pour un grand bloc de 30 secondes chacun.

Mme Charest (Rimouski): C'est moi qui commence?

Le Président (M. Brodeur): Oui.

Mme Solange Charest

Mme Charest (Rimouski): Alors, j'émetts le voeu, et vraiment de façon très forte, que la politique maritime et fluviale du Québec va demeurer une priorité pour le gouvernement actuel et qu'on va pouvoir, au cours des prochaines années, en sentir les effets sur le terrain, et qu'on va maintenir le leadership qui a été initié depuis 2001, et qu'on va s'assurer que tous les partenaires du maritime continuent à travailler, à collaborer et à s'impliquer comme ils l'ont fait au cours des dernières années. Je pense que, là-dessus, ça reflète vraiment ce que je viens de vous dire, les attentes du milieu maritime comme telles, quel que soit le partenaire, et je compte sur vous, Mme la ministre, pour que cette politique continue de se développer. Alors, merci.

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

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, je vais prendre 30 secondes, M. le Président. Je voudrais remercier Mme la députée de Rimouski de nous avoir donné l'opportunité de parler pendant deux heures du monde maritime. Même si certains détails vous ont semblé, à vous, superflus, je pense qu'il y a des gens qui ont besoin de connaître mieux le secteur maritime, et c'est important d'en parler. Je peux vous dire que j'ai l'intention — j'ai la conviction qu'on peut développer harmonieusement tout ce secteur maritime là — de faire en sorte qu'il prenne sa place, sa juste place, qui lui revient, dans le développement économique au Québec. On a une voie maritime qui est extraordinaire, qui a un potentiel extraordinaire également, et il faut lui permettre d'exploser, de se développer et de prendre sa pleine expansion dans les années à venir. Alors, soyez assurée que je mettrai tout mon travail, toute mon énergie et ma contribution à les aider à devenir un partenaire de tous les instants et à leur fournir les outils et les... des fois, comme je l'ai dit, ce n'est pas toujours financer, mais à leur fournir l'accompagnement qu'ils auront besoin dans la réalisation ou dans l'avancement de leur projet.

Je voudrais également prendre quelques instants pour remercier tous les gens qui sont derrière nous. Je peux vous dire une chose, c'est que, depuis qu'on est arrivés au ministère des Transports du Québec, on a réalisé à quel point on a une expertise extraordinaire avec nous, des gens expérimentés, des gens dévoués, des gens qui sont là à tous les instants, le soir, les fins de semaine, et je leur dis un gros merci de leur contribution, de leur collaboration. Ils sont très précieux dans le travail que nous faisons. S'ils n'étaient pas là, je pense qu'on ne pourrait pas se rendre là où le gouvernement, il est. Alors, je leur dis merci. Merci beaucoup d'être des partenaires, d'être nos collaborateurs à tous les instants. Merci pour le temps qu'ils nous donnent et leur expertise extraordinaire.

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

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Oui. M. le Président, simplement quelques mots. Je pense que les discussions que nous avons eues en commission parlementaire pour ces crédits ont été une occasion de souligner l'importance des transports et de tous les modes de transport dans le développement économique, social et environnemental du Québec. Ce que nous pouvons comprendre, c'est que ça exige des ressources considérables, et je pense que notre engagement commun, c'est de continuer à développer davantage des modes de transport, que ce soit sur le plan des infrastructures routières, sur le plan du transport en commun et que ce soit également le transport ferroviaire, maritime, dont nous avons discuté beaucoup, et même aérien, en termes d'accès aux régions pour le centre du Québec.

Nous avons parlé des investissements routiers, de la sécurité routière également, et je pense que c'est extrêmement utile et extrêmement productif que nous ayons pu avoir ces discussions.

Je voudrais également remercier, d'une part, d'abord ma collègue la ministre déléguée aux Transports, Julie Boulet, qui est députée de Lavolette et ministre responsable de la région de la Mauricie. Je voudrais aussi remercier les membres des deux cabinets politiques, donc le mien, le cabinet, M. Luc Bastien et tous les autres attachés politiques, et puis également celui de Mme Boulet, Mme Hélène Ménard, qui est chef de cabinet, et tous les autres attachés politiques.

Aussi, ajouter ma voix à celle de ma collègue pour remercier les dirigeants et les employés évidemment du ministère des Transports, au premier chef — j'ai eu l'occasion aussi, l'an dernier, de pouvoir, pour la première fois, compter sur leur expertise et leur dévouement — également ceux de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui étaient ici hier, de la Commission des transports du Québec, de l'Agence métropolitaine de transport et aussi, ce matin, de la Société des traversiers.

Je voudrais également remercier tous les membres de la commission pour leur participation à ces discussions fort importantes, donc les membres de la commission du côté du parti ministériel, du gouvernement, et également les membres de la commission du côté de l'opposition officielle, et en particulier le porte-parole de l'opposition, le député de Drummond.

En terminant, je voudrais vous remercier, M. le Président, pour la façon dont vous avez dirigé ces débats, avec beaucoup de maîtrise et beaucoup de dynamisme, et puis avec également beaucoup de contrôle. Je pense que votre expérience nous indique que vous faites un travail remarquable et je veux vous remercier à cet égard-là. Alors, merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci beaucoup. Et, pour des raisons évidentes d'équité, je vais donner quelques secondes au député de Drummond.

M. Normand Jutras

M. Jutras: Oui. Alors, quelques secondes, M. le Président, pour vous remercier, remercier M. le secrétaire aussi, qui nous a accompagnés tout au long de ces travaux, remercier les deux collègues des deux côtés de la Chambre, le personnel politique de chaque côté aussi puis tous les collaborateurs et collaboratrices des ministres, là, et des organismes qui relèvent des deux ministres.

L'étude que nous terminons, c'est un exercice important. Moi, je le répète et je me dis: Bien, finalement il nous faudrait même encore plus d'heures parce qu'on n'a pas eu le temps de couvrir tous les sujets qu'on aurait voulu couvrir, et peut-être aurions-nous pu en couvrir plus rapidement si nous avions procédé autrement. Je ne recommencerais pas là-dessus, mais, je le dis, c'est un exercice important. On est là pour renseigner les gens, on est là pour rendre des comptes, c'est ça, notre rôle de parlementaires, et à cet égard, M. le Président, je ne pense pas qu'on puisse se donner une très, très bonne note, de la façon que ça a été exécuté. Je le dis comme je le pense.

Le Président (M. Brodeur): Je vous remercie, M. le député. En terminant, je désire remercier tous les membres de la commission, particulièrement le secrétaire de la commission, qui fait un travail extraordinaire, les ministres, les gens qui les ont accompagnés. Et je peux vous dire que la commission s'est très bien déroulée, dans l'ensemble. Personnellement, ayant fait des commissions parlementaires souvent avec mon ami Guy Chevrete, on avait beaucoup d'action à l'époque. Donc, c'est une commission qui s'est très bien déroulée, de façon civilisée, et je vous en remercie.

Documents déposés

Avant d'ajourner les travaux, je désire cependant déposer les réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle, que j'ai ici, que je dépose avec votre assentiment.

Et, en terminant, la Commission des transports et de l'environnement ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 12 h 39)