ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 27 mai 2005 — Vol. 38 N° 47

Étude des crédits du ministère des Transports (4): volet Travaux routiers et voirie

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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 vendredi 27 mai 2005 — Vol. 38 N° 47

Table des matières

Travaux routiers et voirie 1
Remarques préliminaires 1
M. Claude Boucher 1
M. Janvier Grondin 3
Mme Julie Boulet 3
M. Michel Després 5
Discussion générale 7
Aide financière au réseau routier local 7
Budget discrétionnaire alloué aux députés 9
Aide financière au réseau routier local (suite) 10
Mise en opération de la Société de financement des infrastructures locales du Québec 10
Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite) 11
Aide financière au réseau routier local (suite) 11
Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite) 12
Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte 12
Coût et tracé du prolongement de l'autoroute 30 13
Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières 14
Coût et tracé du prolongement de l'autoroute 30 (suite) 14
Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite) 15
Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite) 16
Construction d'une voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois 16
Réfection de la route 131, dans Lanaudière 18
Prolongement du métro de Montréal vers Laval 19
Parachèvement du boulevard McConnell-Laramée, à Gatineau 19
Construction de l'échangeur Pinard, à Saint-Hyacinthe 20
Réfection de la route 155 entre La Tuque et Chambord 21
Élargissement de l'axe routier 73-175 entre Québec et Saguenay 22
Entretien du réseau routier en Gaspésie 23
Investissements dans la région de la Capitale-Nationale 26
Travaux en préparation des Fêtes du 400e anniversaire de la ville de Québec 29
Entretien du réseau routier en Mauricie 29
Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec 30
Entretien du réseau routier en Mauricie (suite) 31
Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec (suite) 31
Entretien du réseau routier en Mauricie (suite) 31
Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec (suite) 31
Réfection d'une voie d'accès à l'autoroute 20, dans la municipalité de Saint-Nazaire-d'Acton, en Montérégie 32
Travaux prévus sur l'autoroute 5 34
Prolongement de l'autoroute 35 36
Travaux prévus sur la route 137, en Montérégie 37
Entretien du réseau routier sur la Côte-Nord 38
Accord fédéral-provincial sur l'élargissement de l'axe routier 73-175 entre Québec et Saguenay 39
Réfection du tronçon routier reliant Wickham à Durham-Sud 41
Prolongement de l'autoroute 35 (suite) 41

Adoption des crédits des programmes 1, 2 et 3 43

Adoption de l'ensemble des crédits 43

Documents déposés 43

Documents déposés 43

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Tony Tomassi, vice-président

M. Jean-Pierre Soucy
M. Jean Dubuc
M. Alexandre Bourdeau
M. Sam Hamad
M. Luc Thériault
M. Réjean Lafrenière
M. Guy Lelièvre
M. Claude Pinard
M. Norman MacMillan
M. Jean Rioux

* M. Florent Gagné, ministère des Transports
* M. Antoine Robitaille, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: Les crédits du volet Promotion et développement de la Capitale-Nationale du ministère des Transports ont été étudiés à la Commission de l'aménagement du territoire le 24 mai 2005.

Le vendredi 27 mai 2005 — Vol. 38 N° 47

Étude des crédits du ministère des Transports (4): volet Travaux routiers et voirie

(Onze heures dix-sept minutes)

Le Président (M. Tomassi): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je vous inviterais à prendre place. Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2005-2006. Il reste quatre heures pour l'étude du programme et éléments de programme concernant les travaux routiers.

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

Le Secrétaire: Oui. Mme L'Écuyer (Pontiac) est remplacée par M. Hamad (Louis-Hébert); M. Morin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Rioux (Iberville); Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par M. Lelièvre (Gaspé); et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Boucher (Johnson).

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le secrétaire. Avant de débuter, nous allons avoir 17 minutes de retard, alors je voulais savoir si on les reprend à 13 heures ou à 17 heures, ce soir, pour la conduite de nos travaux.

Une voix: À 13 heures.

Le Président (M. Tomassi): À 13 heures? Ça vous va, à 13 heures?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Tomassi): Parfait. On les reprend à 13 heures.

Une voix: On continuerait.

Le Président (M. Tomassi): On continuerait. Ça va? Alors, c'est bien. Alors, je demande aux membres de la commission s'ils veulent continuer comme nous avions débuté: des blocs d'échange de 20 minutes de part et d'autre sur des questions générales. Ça vous va? Alors, c'est 20 minutes. On donnerait cinq minutes au membre le député indépendant et par la suite nous irons du côté ministériel.

Travaux routiers et voirie

Remarques préliminaires

Et j'ai besoin de consentement pour des remarques préliminaires. Nous avons un nouveau porte-parole. Alors, nous avons le consentement? Le consentement est donné. Alors, M. le député...

Une voix: De Johnson.

Le Président (M. Tomassi): ...de Johnson, la parole est à vous.

M. Boucher: Depuis le temps qu'on se connaît, M. le Président, vous devriez vous rappeler. L'honorable, le seul bleu de l'Estrie.

Le Président (M. Tomassi): Je vous connais par votre prénom.

M. Claude Boucher

M. Boucher: Alors, M. le Président, Mme et M. les ministres, chers collègues députés, je suis très heureux, au nom de l'opposition officielle, d'aborder la question des crédits, particulièrement de la voirie locale mais aussi d'autres sujets que nous allons aborder au cours de ces échanges. Je pense plus particulièrement à la programmation du MTQ, à l'avancement des travaux dans certains dossiers, au budget. Nous allons parler de déséquilibre fiscal. Et je pense que nous aurons besoin de ces quatre heures, M. le Président, pour questionner le gouvernement sur les crédits qu'il a déposés.

● *(11 h 20)* ●

Mais d'entrée de jeu j'aimerais saluer les fonctionnaires du ministère qui sont ici. J'ai eu l'occasion, dans une autre vie, de collaborer avec eux, en Estrie, quand j'étais secrétaire d'État et délégué régional de l'Estrie, et je peux témoigner de la qualité des services que ces gens-là rendent, notamment Antoine Robitaille, qui est ici et que le gouvernement a promu à un poste plus élevé, que je salue particulièrement, avec qui j'ai apprécié beaucoup travailler.

Alors, évidemment, nous avons des crédits qui ont été déposés concernant la voirie locale. Le ministre nous a annoncé des budgets, quant à la programmation notamment du MTQ, de 1,2 milliard pendant 10 ans, il a annoncé un plan de... Des crédits, pas pendant 10 ans, je m'excuse, des crédits pour les trois prochaines années. Je m'excuse, j'étais en train de faire référence à ce que nous avions annoncé et que malheureusement nous n'avons pu réaliser, hein?

Je comprends le gouvernement et le ministère de faire face à des difficultés financières quant aux crédits qu'il a déposés et au budget qui a été adopté. Nous avons été témoins d'un budget qui a été déposé par le gouvernement qui était marqué au coin, si vous voulez, de l'imposture et de l'impuissance. Le budget que le gouvernement du premier ministre a déposé et qui voulait garder le cap ne l'a gardé que dans une seule orientation, c'est qu'aucun des engagements qui a été pris en campagne électorale, que ce soit en santé, en éducation ou en baisse d'impôts, aucun de ces engagements-là n'a été respecté.

Par exemple, en santé, le gouvernement avait promis 1,5 milliard et il n'en a investi que 826 millions.

Il avait promis donc 1,5 milliard. Les coûts de système auront obligé le gouvernement à investir 1 022 000 000 $. Donc, il y a un manque à gagner de 200 millions et il y aura des coupures au ministère de la Santé.

Même chose en éducation, les investissements annoncés étaient et sont de 321 millions, mais ça ne reflète en rien les promesses libérales, alors que le gouvernement avait promis des investissements de 428 millions, cette année. Donc, il y a un manque à gagner de 100 millions aussi en éducation et il y aura des coupures.

Quant aux baisses d'impôts, c'est presque gênant d'en parler. Le gouvernement avait promis des baisses d'impôts de 1 milliard par année, pendant cinq ans, et, cette année, on aura droit à 80 millions, 81 millions plus précisément.

Alors, on voit que, dans ces deux ministères très importants... Et je passerai par-dessus la question du développement économique et régional, où il y a eu aussi des coupures importantes et, suite aux coupures, on a décidé de remettre un peu d'argent à la hauteur d'un cinquième de ce qui avait été coupé préalablement, si bien que le Québec a reculé et perdu deux ans de son développement économique et régional. Il y a eu aussi des coupures, il y aura des coupures dans à peu près tous les ministères, puisque les budgets n'ont pas été indexés ou ont été coupés.

Alors, pour un gouvernement qui avait promis de mettre ses priorités au niveau du développement économique, au niveau des baisses d'impôts, au niveau de la santé... La santé, disait-on, dans ce gouvernement: Nous, c'est la santé; vous, c'est la souveraineté, que le gouvernement disait. Ce qu'on constate aujourd'hui, c'est que, si, nous, la souveraineté, c'est notre fer de lance du développement de la santé, le provincialisme du gouvernement actuel fait en sorte qu'il n'a pas les moyens de ses promesses. Il le savait d'ailleurs, mais il a fait les promesses quand même.

Et un des problèmes que le ministre et les ministres des Transports ont, et je les comprends très bien, ça se situe au niveau du déséquilibre fiscal. C'est là que se trouve la clé des difficultés financières du gouvernement. Le député d'Outremont, qui est l'ex-député d'Outremont, qui a démissionné, comme vous le savez, cette semaine, avait chiffré le déséquilibre fiscal à 2,7 milliards. Il avait eu le courage d'indiquer clairement combien les Québécois, compte tenu des responsabilités du gouvernement, dont les responsabilités du gouvernement au niveau des transports, combien les Québécois paient de trop à Ottawa, combien donc ils devraient recevoir pour assumer les responsabilités que la constitution leur dévolue.

Mais le nouveau ministre des Finances — d'ailleurs, dans son budget, on n'a aucune trace, aucun chiffre de ce que c'est — il parle à peine du déséquilibre fiscal, n'ose pas prononcer le nom, probablement parce qu'il a peur de faire de la peine à ses amis d'Ottawa, probablement parce qu'il a peur de se faire dire non par rapport à une demande précise. C'est sûr que, quand on ne demande à peu près rien, il n'y a pas de danger qu'on se fasse dire non. Alors, il n'a pas voulu chiffrer le déséquilibre fiscal. Ce n'est pas étonnant d'ailleurs parce que les trois premiers budgets du gouvernement, qui se disait prêt, un mot que personne maintenant, au Québec, n'ose prononcer, on tente de trouver une alternative à ce mot-là... aucun des gouvernements n'a respecté les promesses électorales du Parti libéral du Québec, je le disais tout à l'heure. Pourquoi? Parce que le cadre financier des libéraux, qui prévoyait, cette année, une hausse de transferts fédéraux de 1,5 milliard, a été seulement en hausse de 400 millions. Il y a eu une erreur de 1 milliard. Alors, voilà ce qui en est de la crédibilité de ce gouvernement, au niveau de son cadre financier.

«Le problème — disait Michel David, le 22 avril 2005 — [le problème] est que le PLQ prétendait l'avoir, [cet argent-là], avant les élections du 14 avril 2003. [Mais], après trois budgets qui ont systématiquement violé ses engagements, force est de conclure que le cadre financier présenté en septembre 2002 relevait de la fraude intellectuelle.» Et ce n'est pas le Parti québécois qui dit ça, là, c'est le chroniqueur du *Devoir* qui est bien connu et respecté au Québec. Donc, le premier ministre avait un choix à faire: admettre ses erreurs ou encore poursuivre dans l'imposture libérale et préparer un budget rempli d'astuces comptables, comme aussi préparer un instrument de propagande — auquel nous avons droit maintenant — concernant les supposées réalisations du gouvernement, un instrument de propagande qui évidemment ne sera pas accueilli favorablement par les Québécois, puisque les Québécois vont associer cette propagande au scandale des commandites, à Ottawa, évidemment.

Alors, le gouvernement donc se discrédite lui-même après avoir voulu discréditer le gouvernement précédent. On a ressorti, vous le savez, chers collègues, on a ressorti, après l'élection du Parti libéral, qu'il y avait un trou de 4,3 milliards dans le budget de Mme Marois. Et on avait appliqué la méthode de Guy Breton au cadre financier du Parti québécois tel que présenté dans le budget. Alors, c'était la faute des autres si le gouvernement avait des problèmes, c'était la faute des autres. C'est comme ça qu'a réagi le premier ministre. Il n'a pas accepté ses responsabilités, c'est-à-dire il n'a pas accepté qu'il avait fait des promesses auxquelles il ne croyait même pas, qu'il savait que son cadre financier ne tenait pas la route, et là il a demandé à un de ses amis, Guy Breton, de faire l'analyse budgétaire et évidemment de conclure à un trou budgétaire qu'on connaît. Mais vous le savez, chers collègues, que, si on appliquait la méthode Breton au budget actuel du gouvernement, il y aurait un trou de 4,7 milliards. Alors, comment expliquer, comment comprendre que ce gouvernement qui nous attaquait sur ce fameux trou budgétaire ne reconnaît pas maintenant lui-même qu'il en a un, trou budgétaire de 4,7 milliards?

Et ce qui explique, d'ailleurs, évidemment, les problèmes que connaît le ministère des Transports du Québec, qui, devant l'état lamentable des routes au Québec... Et, vous le savez, tous les collègues députés ici qui vivent en milieu rural ou semi-rural et qui se promènent dans leur circonscription électorale constatent cet état-là de routes qui se sont détériorées. J'étais dans la circonscription électorale de Johnson, hier après-midi, et j'ai emprunté le rang 10, entre Durham-Sud et Lefebvre. Et le ministère des Transports indique qu'on peut aller jusqu'à 80 km/h sur cette route, ce qui est un chemin secondaire, vous le comprendrez, mais qui appartient au ministère des Transports. Or, je pense que c'était impossible pour moi — pourtant, j'ai une voiture qui n'est pas si mal — il était impossible pour moi d'aller plus que 60, 70, à cause des trous et de la détérioration importante de la chaussée. Nous allons revenir d'ailleurs sur ce tronçon routier, au cours de nos échanges. Et on pourrait citer

combien d'exemples comme ça de routes, au Québec, qui sont dans un état de détérioration extrêmement importante.

● *(11 h 30)* ●

Alors, nous allons donc aborder ces questions-là au cours de nos échanges, M. le Président. Nous allons regarder le plan triennal de développement qu'a proposé le ministère des Transports. Mais d'ores et déjà on pourrait dire ceci: Notre gouvernement, grâce à l'intervention et à la clairvoyance de notre ex-ministre Guy Chevrette, avait un plan de développement du réseau routier et d'amélioration de 1,2 milliard pendant 10 ans, et, en passant, ce 1,2 milliard là ne comprenait pas les frais administratifs. Dans le budget de notre collègue la députée de Taillon, on avait prévu, en 2003, donc, les fonds nécessaires pour la réalisation de ces importants investissements qui étaient et qui sont toujours extrêmement nécessaires au Québec. Le ministre, cette année, a un budget de 1,2 milliard. Vous me direz: Mais c'est la même chose. Pas tout à fait, ce n'est pas la même chose, puisque le ministre, lui, doit absorber, dans son 1,2 milliard, les frais administratifs. D'ailleurs, j'aimerais bien qu'au cours de nos échanges il nous dise quelle est la hauteur des montants de ces fameux frais administratifs.

Donc, il a un plan de développement de 1,2 milliard. Je sais qu'il va faire le mieux qu'il peut avec ce plan de développement, mais il manque beaucoup d'argent dans les transports, M. le Président. Et j'espère que le ministre sera capable de répondre à nos questions en rapport avec les graves problèmes qui existent au ministère des Transports, les graves problèmes qui existent dans le réseau routier au Québec et comment il entend résoudre ces problèmes-là avec les fonds qu'il a et qui sont nettement insuffisants. Alors, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Johnson. Est-ce que, M. le député de Beauce-Nord... Oui? Allez-y.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, merci, M. le Président. Écoutez, moi, ce ne sera pas tellement long; je veux juste... Je ne veux pas lancer de fleurs à personne, mais je ne veux pas lancer le pot non plus à personne. Moi, je suis en politique pour dire la vérité et puis je peux vous dire que, dans mon comté, pendant les années où le Parti québécois a été au pouvoir, des réparations de chemins, il n'y en a pas eu beaucoup. Je peux dire que, les 10 dernières années, on n'a pas fait grand-chose dans mon comté. Par contre, les comtés voisins qui étaient pour... qui étaient des gens qui étaient élus du Parti québécois, ça allait très bien. Alors, moi, là, c'est comme je vous dis, je ne veux pas encenser non plus les libéraux, parce que je pense que, l'an passé et cette année, en tout cas, les budgets se sont améliorés et il y a du développement dans notre réseau routier. Alors ça, c'est un plus.

Et puis on a eu à subir, les municipalités, dans le temps — je ne sais pas si vous vous rappelez, c'est le Parti québécois qui avait mis cette loi-là en fonction — le fameux transport lourd. Nous avons fait des couloirs pour le transport lourd. Puis là c'étaient des routes qui restaient sous la responsabilité du ministère des Transports. Mais toutes les routes des municipalités où le transport lourd n'était pas affecté sont du domaine municipal, elles ont été redonnées comme responsabilité municipale. Mais est-ce qu'on peut s'imaginer que, le transport lourd, il passe quand même? Parce que ces municipalités-là ont... Dans la plupart des régions, c'est des grosses fermes, alors, aujourd'hui, on sait que la machinerie est tellement pesante sur les routes, alors toutes les routes sont dégradées partout, mais elles sont de la responsabilité municipale. Les municipalités n'ont pas les moyens de réparer ces routes-là, quand on sait le prix que ça coûte. Alors, c'est un problème que toutes les municipalités de mon comté... puis je suis persuadé que ce n'est pas juste dans mon comté, c'est ailleurs aussi, on vit des problèmes de mauvaises routes, et puis c'est causé par des lois qui sont arrivées de je ne sais pas trop où.

Alors, c'était juste pour vous dire qu'avec tout ce que c'est qu'on paie présentement, les automobilistes, que ce soit... Ça, de toute façon, qu'on soit libéral, péquiste ou adéquiste, quand on va tanker, on paie le gaz le prix qu'il coûte, on paie nos immatriculations le prix qu'elles coûtent, on paie les réparations de nos autos, on sait comment ça coûte. Alors, je crois que la population a quand même un droit d'avoir des routes qui sont circulables sans danger, je pense que c'est une priorité qu'on doit se donner. Et puis, en tout cas, moi, c'est ma vision pour l'avenir. J'imagine que, dans... Je veux bien comprendre que les gouvernements ont des restrictions un peu partout dans les budgets, mais il reste que quand même les automobilistes et les citoyens paient pour ces routes-là. Alors, on devrait avoir la responsabilité de leur donner des bonnes routes. C'est tout. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauce-Nord. M. le ministre? Mme la ministre?

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

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

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir de prendre quelques minutes pour dire le mot de bienvenue. Alors, je voudrais saluer les collègues du côté ministériel qui sont présents avec nous, ce matin, saluer mon collègue M. le ministre des Transports, saluer les gens de l'opposition et les gens de l'ADQ qui sont également avec nous, ce matin, pour faire l'étude des crédits du ministère des Transports du Québec. Et je voudrais remercier tous les fonctionnaires qui sont avec nous, M. le Président, parce que ces gens-là ont travaillé très fort à la préparation de ces études-là des crédits, les remercier de leur extraordinaire collaboration et du très bon travail qu'ils font, à chaque jour, chez nos ministères. Alors, il me fait plaisir de faire ces quelques mots.

Alors, les crédits du ministère des Transports, pour l'exercice financier 2005-2006, sont fortement influencés par notre volonté de rehausser le réseau routier du Québec. Cet effort fait en sorte que le ministère des Transports est parmi ceux qui voient ses crédits augmenter pour la présente année. Alors, on va s'attaquer directement aux transports, plutôt que faire un discours articulé essentiellement sur de la partisanerie politique, M. le Président. Je pense qu'on a des dossiers de fond

à discuter puis je pense qu'on est là dans l'intérêt du public, l'intérêt des gens qui nous écoutent, alors je pense qu'on va discuter de nos projets routiers, d'abord et avant tout. Parce que, ça, on peut toujours argumenter sur la politique, là, puis revoir tous les chiffres que le député de Johnson a dits, je pense qu'on pourrait argumenter puis on en aurait pour bien longtemps.

Alors, sur le ministère, pour le réseau des routes au Québec, le ministère a annoncé, cette année, M. le Président, 3,9 milliards de dollars pour les trois prochaines années, c'est-à-dire 1,2 en 2005, 1,3 en 2006 et 1,4 en 2007. Si on calcule la contribution du fédéral, qui tourne aux alentours de 100, 125 millions par année, on est rendus à 1,3, 1,4 et 1,5. On est très loin des investissements qui ont été faits en moyenne, à chaque année, par le précédent gouvernement, pendant les neuf années de gouverne péquiste. Alors, la moyenne, pendant ces neuf années-là, était à la hauteur de 700 millions de dollars.

Alors, on parle, aujourd'hui, de 1,2 milliard, 1,3 milliard, 1,4 milliard. Alors, c'est une annonce sans précédent, c'est du jamais vu. Il n'y a pas un gouvernement dans l'histoire du gouvernement du Québec qui s'était engagé sur une période de trois ans. Alors, on a la stabilité du financement et on a aussi la récurrence, M. le Président. Alors, on ne parle plus d'une gestion à court terme de développement du réseau routier mais bien d'une vision à moyen terme, et ça va nous permettre de freiner la dégradation d'un réseau qu'on a négligé pendant la dernière décennie, M. le Président.

Il faut se rappeler que l'âge du réseau routier est environ de 30 à 40 ans, M. le Président. Les routes ont été faites en grande partie entre les années 1960, 1970. Donc, le réseau a en moyenne 30, 40, 45 ans, ce qui fait qu'il a atteint son âge de maturité. Il est de plus en plus sollicité, on parle d'une augmentation de 3 % du trafic, annuellement. Donc, il nécessite des interventions majeures, tant au niveau de ses structures qu'au niveau du réseau routier. Et c'est la raison pour laquelle c'est un impératif d'investir davantage afin de freiner cette dégradation et de permettre de rehausser le niveau et la qualité du roulement de notre réseau routier.

Alors, ces investissements démontrent toute l'importance que notre gouvernement accorde au secteur des transports. Il est d'autant plus significatif qu'il s'inscrit dans un cadre budgétaire très difficile. Alors, le secteur des transports, c'est 4,4 % du PIB, M. le Président, c'est 286 000 emplois, au Québec, 9 % de la main-d'oeuvre québécoise, alors c'est très important en termes de retombées économiques pour le Québec, pour l'ensemble de ses régions.

Il est clair, donc, avec ces crédits, que la mission du ministère des Transports fait partie des grandes priorités de ce gouvernement. Cette mission induit l'obligation d'assurer dans toutes les régions du Québec la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. Elle nous oblige à doter le Québec d'infrastructures adéquates, essentielles à l'accessibilité à toutes les régions, au développement économique, à la compétitivité de nos entreprises et à la qualité de vie des citoyens. Les investissements que nous consacrerons, cette année, au réseau routier reflètent ces préoccupations. Elle démontre également l'importance que nous accordons aux régions.

Alors, tantôt, on va avoir la chance de le répéter, 60 % de ces budgets-là, cette année, M. le Président, vont dans les régions du Québec. Alors, presque toutes les régions ont subi une hausse significative de leur contribution, de leur budget, cette année, et on pourra donner plus de détails tantôt au député. Alors, il y a des régions qui ont été privilégiées, qui ont des augmentations significatives de leur budget et qui verront également des changements importants dans leur réseau routier en région.

● *(11 h 40)* ●

Alors, elle démontre également l'importance que nous accordons aux régions, comme je le disais, et particulièrement au réseau routier stratégique qui permet un lien direct entre les ressources et la production manufacturière des régions et leur marché naturel. Dans les faits, M. le Président, cet engagement envers les régions du Québec se traduit par la réalisation de projets routiers majeurs qui visent à améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux. M. Després en a mentionné quelques-uns, j'ajouterai les investissements... Je vais faire une liste de quelques-uns des dossiers qui n'ont pas été discutés précédemment par M. Després.

Alors, on a des investissements à la hauteur de 38,4 millions de dollars, ce qui en fait le chantier le plus important du Québec, sur la route 185, entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, ainsi qu'à Dégelis, toujours dans le Bas-Saint-Laurent. Il y a des investissements à la hauteur de 36,1 millions sur l'autoroute 55, en Mauricie—Centre-du-Québec — alors, le député de Johnson est sûrement au courant de ces investissements-là chez lui — et en Estrie également, parce qu'on sait que, la 55, elle fait le Centre-du-Québec et elle fait également la région de l'Estrie. Alors, ça inclut l'accès à la route Caya.

Il y a des travaux de 23 millions sur le boulevard McConnell-Laramée, à Gatineau, qui ont été annoncés la semaine dernière. Il y a des investissements de près de 40 millions sur la route 132, en Gaspésie; des investissements de plus de 26 millions sur la route 138, dans Charlevoix; des travaux majeurs de l'ordre de 70 millions sur l'autoroute 20, dont 16 millions sur le tronçon entre Sainte-Luce et Mont-Joli, dans le Bas-Saint-Laurent — ce qui a fait le grand bonheur de la députée de Matapédia, qui est venue en conférence de presse dire à quel point elle était heureuse qu'on investisse ces sommes-là sur le tronçon Sainte-Luce et Mont-Joli. Et enfin plus de 85 millions seront investis sur l'autoroute 40. Ces travaux contribueront à améliorer de façon significative la sécurité routière et l'efficacité des liens routiers internationaux et interrégionaux qui soutiennent de façon déterminante notre vitalité économique.

Vous savez également, M. le Président, que nous avons décidé d'agir dans le dossier des véhicules hors route, dont les motoneiges et les VTT. Après avoir annoncé certaines mesures, en décembre dernier, telles que le projet de loi n° 90 et l'adoption du Règlement sur les véhicules hors route, j'ai entrepris, il y a quelques jours, même il y a quelques semaines, une consultation publique qui m'amènera aux quatre coins du Québec afin de recueillir l'opinion des citoyens et des groupes intéressés par ce dossier.

Cette consultation vise essentiellement à trouver le juste équilibre qui assurerait aux riverains la quiétude et un environnement sain, tout en permettant aux utilisateurs de pratiquer leur activité de façon libre et sécuritaire. Nous nous préoccupons également des

importantes retombées économiques et touristiques générées par cette activité, dans plusieurs régions du Québec, ainsi que des impératifs liés à la santé publique, à la sécurité et au développement durable. Alors, en termes de retombées économiques, on parle de 2 milliards de dollars, dans l'ensemble du Québec, et, dans plusieurs régions, ce sont des retombées économiques qui sont très, très importantes pour l'économie des régions.

Cette consultation publique suit son cours, et nous en serons à la quatrième séance, avec celle qui se tiendra à Saguenay, cette fin de semaine. Déjà, je peux vous affirmer que le taux de participation est excellent et que les interventions sont diversifiées et d'une grande qualité. Cette excellente participation démontre toute l'importance que les citoyens accordent à ce dossier et leur volonté de mettre en place des moyens permettant une cohabitation harmonieuse.

Cette série de consultations publiques devrait se poursuivre jusqu'à la fin de juin. Au terme de cet exercice, nous tiendrons, à l'automne prochain, une commission parlementaire. Nous espérons ensuite proposer des solutions durables qui nous permettront de mieux encadrer cette activité et d'assurer une meilleure cohabitation entre les riverains et les adeptes de ces activités.

Pour ce qui est de la Route verte: j'aimerais faire une petite parenthèse sur la Route verte, parce que c'est un très beau projet qu'on chemine... On chemine vers la terminaison, vers la fin, la réalité, finalement. On espère qu'en 2007, M. le Président, on sera en mesure d'annoncer... de faire la grande ouverture, la grande fête de la Route verte au Québec.

Alors, je vous rappelle que nous consacrons 2,5 millions de dollars au Programme d'aide au développement de la Route verte afin de poursuivre le parachèvement de ce vaste réseau cyclable. Cette aide accordée aux municipalités permettra la réalisation de plusieurs nouveaux tronçons, principalement dans la région du Bas-Saint-Laurent, de Chaudière-Appalaches, de Laval-Mille-Îles, de la Montérégie, de l'Outaouais et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Par ailleurs, 6 millions de dollars d'investissement seront consentis sur le réseau routier du ministère des Transports, en vertu de sa politique sur le vélo, pour la réalisation de 95 km additionnels de voie cyclable sur l'itinéraire de la Route verte. Je vous signale qu'actuellement 3 400 km de voie cyclable sont complétés et accessibles au public.

L'objectif est de parachever en 2007 ce réseau cyclable qui se déploiera sur 4 300 km à l'échelle du Québec et qui s'impose déjà comme un levier économique régional et un attrait récréotouristique de calibre international. Alors, on parle, en 2000, de retombées économiques de 95 millions de dollars et on estime, pour 2003, que ça tournait aux alentours de 140 millions de dollars. Alors, on sait que le vélo, c'est un sport qui est accessible, qui n'est pas dispendieux, que toute la famille peut pratiquer.

Alors, nous maintiendrons également le programme d'entretien du réseau local de voirie, doté d'une enveloppe de 87 millions de dollars, tout comme le budget de 15 millions de dollars des députés.

Comme vous le voyez, nous agissons sur plusieurs fronts, avec comme objectif ultime de doter le Québec d'infrastructures et d'opportunités de transport contribuant au développement économique durable et à la qualité de vie des citoyens. Alors, je vais laisser la parole au ministre des Transports, M. Després.

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre, en neuf minutes.

M. Michel Després

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Neuf minutes?

Le Président (M. Tomassi): Neuf minutes.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me donner la parole. Au fond, c'est un petit peu particulier, ça n'arrive pas souvent qu'on a la chance de faire des remarques préliminaires à deux occasions. Mais je voudrais d'abord saluer les députés qui sont ici, en commission parlementaire, certains que j'ai rencontrés aux séances précédentes, d'autres qui se joignent à nous, ce matin, entre autres le député de Johnson, et les députés ministériels, les députés de l'opposition, qui sont ici pour discuter des crédits en compagnie de ma collègue qui est la ministre déléguée aux Transports et qui s'occupe justement de toutes les régions du Québec, de toute la voirie dans chacune des régions. Donc, ça peut permettre l'occasion aux députés de faire valoir leur point de vue, de parler de projets.

J'écoutais le député de Johnson qui a fait un préambule au sens très, très large dans son approche, en partant du déséquilibre fiscal, en parlant effectivement de la situation financière du gouvernement lorsqu'on est arrivés, qui n'était pas évidente. Et, je vais vous dire, lorsque j'ai entendu la remarque du député de Johnson parler de M. Breton, qui avait été tout de même le Vérificateur général du gouvernement du Québec, dont la candidature est toujours endossée aux deux tiers de l'Assemblée nationale, donc avec l'approbation de l'opposition, M. Breton est un homme qui, je pense, a une crédibilité exceptionnelle, à qui on ne peut absolument rien reprocher, de faire une association, comme l'a faite le député de Johnson, je trouve ça un petit peu malheureux.

Ceci étant dit, la réalité était celle-là, M. le Président. Nous sommes arrivés effectivement au gouvernement, on a demandé à l'ancien Vérificateur du gouvernement du Québec de faire l'état de situation, l'état des livres, on s'est aperçus qu'il manquait 4,3 milliards de dollars pour faire balancer les livres, M. le Président. Et, la plus belle preuve, juste en pleine campagne électorale, ces gens-là ont fait quoi? Ont fait pour 2 milliards d'annonces, en pleine campagne électorale, du premier jour au dernier jour de la campagne électorale. Ça rentrait tellement vite, les communiqués de presse, M. le Président, qu'on n'était même pas capables de tous les lire dans la même journée tellement qu'il y avait d'annonces. Pourtant, ils avaient été au gouvernement pendant neuf ans. Vous savez, un mandat, vous avez cinq ans pour pouvoir réaliser un certain nombre de choses. Il y a bien des choses, en matière routière, qui auraient pu être faites.

Quand j'écoutais le député de Johnson tout à l'heure parler qu'effectivement ce n'est pas l'équivalent de 1,2 milliard qu'on met cette année, juste lui rappeler... Ma collègue l'a fait, puis je pense que c'est important de le préciser. Effectivement le réseau routier a bien besoin

d'investissement, on le reconnaît. Et la plus belle preuve qu'on le reconnaît, c'est une annonce sans précédent, c'est la première fois qu'un gouvernement annonce une programmation routière sur une période de trois ans, hein, pour l'équivalent d'une moyenne de 1,3 milliard, en ne tenant pas compte des investissements, des ententes, des trois ententes que le gouvernement du Québec a signées en matière de transport, 2003, 2004, 2005, une par année, qui s'ajoutent à ça, M. le Président.

Mais, pour rappeler au député, qui était lui-même membre d'un gouvernement, qui a été, je crois... Je ne me rappelle plus sa fonction. Il m'a dit qu'il avait été associé au ministère des Transports, à l'époque, dans les fonctions de secrétaire d'État... ou il a eu à collaborer plutôt, il a dit qu'il avait eu à collaborer avec le ministère des Transports. De lui dire qu'il a eu la chance, comme membre du gouvernement... Juste de lui rappeler: la première année, M. le député, c'est 510 millions que vous avez mis, 1994-1995; l'année suivante, 1995-1996, 437 millions; 1996-1997, 445 millions; 1997-1998, 522 millions; 1998-1999, 660 millions; 688 millions, l'année suivante; 706, 872... Oh! M. le Président, on est à l'aube de la campagne électorale, effectivement on monte à 1 386 000 000 $, en l'année 2002-2003. On se lance en campagne électorale, on vient presque doubler ce qu'on avait mis, M. le Président, dans les neuf années précédentes. Donc, au fond, vous faites la moyenne, M. le député de Johnson, vous avez investi 700 millions de dollars, à chacune des années, en moyenne, de 1994-1995 jusqu'à temps que vous soyez remerciés de vos bons et loyaux services.

● *(11 h 50)* ●

Ceci étant dit, M. le Président, les deux premières années ont été 930 millions, et nous venons d'annoncer un programme routier pour les trois prochaines années, ce qui nous permet justement de mieux planifier les travaux routiers, les grands projets et les investissements qu'on peut faire dans chacune des régions du Québec, comté par comté, M. le Président, et qui est un investissement sans précédent. Et de lui dire aussi — M. le député, pour précision, je pense que c'est important que vous sachiez ça — que, dans votre temps aussi, ce qu'on appelle les frais connexes — appelez-les les frais d'administration — étaient inclus dans les montants que je vous ai donnés, étaient inclus. Et le Fonds routier a été créé en 1996-1997, M. le Président.

Donc, cette année, cette année, M. le Président, pour mettre ça clair en partant, nous allons effectivement investir 1,2 milliard, plus l'ajout des partenaires, entre autres des ententes avec le gouvernement fédéral, 133,3 millions, M. le Président. Il faut y soustraire les frais connexes qui sont de 111 millions, que vous avez toujours eus, vous aussi, ce qui fait un investissement, pour cette année, de 1 221 500 000, M. le Président. Et, s'il veut que, le député, je lui rafraîchisse la mémoire, tout à l'heure on prendra année après année dans le temps qu'eux étaient là pour voir effectivement ce qui en restait d'investissements nets. Il va s'apercevoir qu'il a eu la chance d'être membre d'un gouvernement, de faire valoir son point de vue — il a siégé lui-même au Conseil des ministres — de faire valoir son point de vue, M. le Président, pour s'apercevoir qu'on n'a pas de leçons à recevoir des gens qui sont en face de nous.

Et, lorsqu'il nous parlait de déséquilibre fiscal, M. le Président, ils ont déposé un budget qui n'a jamais été adopté. Ils ont déposé des crédits, M. le Président, où l'argent n'était pas planifié, dans entre autres les 2 milliards d'annonces qu'ils ont faites pendant qu'ils étaient en campagne électorale, M. le Président. Et on s'est ramassés avec quelle situation? Vous avez fait l'annonce d'un métro à Laval, M. le Président, vous l'avez annoncé à 179 millions; on est rendus à 806 millions, M. le Président. Vous avez dansé dans le dossier de la Gaspésia, vous avez créé un trou inimaginable où il y a eu effectivement un déficit de plus... un surplus... une augmentation de coûts de plus de 250 millions. Vous avez fait quoi, avec nos argents qui étaient à la Caisse de dépôt? On a perdu l'équivalent de 13,2 milliards de dollars, M. le Président. On a discuté de la Société d'assurance automobile du Québec, l'autre soir, M. le Président, et la valeur des actifs a baissé de 1,7 milliard, M. le Président, ce qui met en partie, pas la seule raison mais en partie la situation dans laquelle on se retrouve avec la Société d'assurance automobile du Québec, M. le Président.

Donc, je pense que les engagements que nous venons de prendre en matière de transport... Puis on aura la chance, avec le député de Johnson, de faire le tour du Québec, de parler de projets dans chacun des comtés, de parler des grands projets routiers dans lesquels on vient d'annoncer, que ce soit la 30, que ce soit la 25, que ce soit la 175, la 55, la 35, la 50, M. le député. Je pense que vous avez un gouvernement en place qui est effectivement en train de compléter le réseau routier de grands projets, M. le Président. Vous avez été là pendant neuf ans, on n'en a pas entendu parler.

Je suis content de voir le député de Beauce-Nord ici, ce matin, qui se réjouit. Je suis allé, il n'y a pas longtemps, dans la Beauce, M. le Président, pour annoncer un investissement de l'équivalent de 30 millions de dollars, avec ma collègue la ministre déléguée, où elle avait elle-même annoncé, l'année dernière, l'équivalent de 12 millions de dollars, donc 42 millions. Nous venons de signer une entente avec le gouvernement fédéral où le gouvernement fédéral s'engage à signer, sur l'autoroute 73, plus de 51 millions de dollars. M. le député, vous dire que c'est une excellente nouvelle pour les gens de votre région. Quand j'y suis allé avec ma collègue, je peux vous dire que, tous les maires, tous les préfets — vous-même, vous avez été maire, vous êtes député maintenant — c'est une excellente nouvelle. Vous attendiez ce dossier depuis je ne sais plus combien de temps, depuis très longtemps. Et de vous dire que je suis très fier, comme député de la région de Québec, de voir que l'autoroute 73, M. le député...

Et vous pouvez être assuré que je vais retourner en Beauce, l'année prochaine, pour annoncer des investissements. Nous avons mis le maximum d'argent qu'on pouvait investir, cette année, en fonction des travaux, jusqu'où on pouvait aller par rapport aux acquisitions, à l'expropriation qui a été faite. Naturellement, il restera l'étude du BAPE à faire — jusqu'à Saint-Georges — que l'on fera dans la prochaine année. Mais je veux vous assurer que le gouvernement du Québec a de l'intérêt à développer et à continuer à faire des annonces pour s'assurer que l'autoroute 73 soit, M. le Président, débloquée.

Donc, de vous dire, en terminant, M. le Président, que nous sommes très fiers, au gouvernement du Québec, entre autres ma collègue et moi, au ministère des Transports, d'annoncer un programme d'investissement sans précédent — ça va me faire plaisir d'en parler avec

les députés qui sont ici — deuxièmement, qu'on ait déposé, M. le Président... Contrairement à ce que l'ancien gouvernement avait fait, c'est-à-dire ne rien faire en matière de politique de transport en commun, nous allons aller, dans la prochaine année, annoncer une nouvelle politique de transport en commun, M. le Président. Et je veux lui assurer que nous allons continuer, avec le gouvernement fédéral, continuer à travailler, parce qu'il a annoncé, dans son dernier budget, qu'il y aurait éventuellement d'autre argent dans le cadre des programmes d'infrastructures. Mais de lui confirmer que notre gouvernement a signé, en 2003, en 2004, en 2005, M. le Président, à chacune des années, ce qui totalise la somme de 800 millions de dollars avec le gouvernement fédéral. Donc, très heureux, M. le Président, d'être avec le député de Johnson et ses collègues, ce matin, pour pouvoir discuter des crédits en matière de transport, ça va être un plaisir.

Discussion générale

Le Président (M. Tomassi): Merci. Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je vais débuter la période d'échange avec le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, M. le Président. Avant d'aborder une question plus concrète, qui est la voirie locale, j'aimerais ça reprendre un certain nombre de choses qu'a dites le ministre des Transports. Je voudrais juste lui demander pourquoi son gouvernement n'applique pas le rapport Breton au budget actuel. Pourquoi il ne le fait pas? Il ne le fait pas parce qu'il sait qu'il y aurait un trou budgétaire plus élevé encore que celui-là qu'il a identifié, de 4,7 milliards. Alors, si on veut «Bretonner», comme on dit, «Bretonnons», mais «Bretonnons» de façon transparente. Il y a un trou budgétaire de 4,7 milliards dans votre budget, vous le savez très bien.

Vous avez annoncé des budgets importants, 2003-2004, 2004-2005, vous avez comparé ça à ce qu'on avait fait pendant les années, mais vous n'avez pas mis plus d'argent concrètement, puisque, là, vous ne comprenez pas la différence entre les frais connexes et les frais d'administration. Pourtant, c'est simple: Les frais connexes, c'est les firmes d'ingénieurs, c'est les études, etc. Les frais d'administration, c'est le coût des salaires et des dépenses du ministère qui sont comptabilisés ou pas dans les investissements que vous faites. Or, vous ne les comptabilisez pas... C'est-à-dire, le contraire, nous les comptabilisions et vous.... Nous ne les comptabilisions pas et vous les comptabilisez. Alors, ça donne un net qui est à peu près équivalent à ce qu'on a fait pendant toutes ces années.

Et on pourrait parler... Vous avez parlé du métro de Laval puis de la Gaspésia. Pourquoi le premier ministre n'a pas mis fin au chantier, quand il est arrivé au gouvernement, si c'était un désastre, comme vous le dites? Et pourquoi il a même avancé 50 millions de plus? Pourquoi il a fait ça? Alors, la Gaspésia, là, hein, vous en êtes hautement responsables, vous aussi, n'oubliez jamais ça, vous en êtes hautement responsables, et le métro de Laval, la même chose, et vous le savez très bien. Alors, si vous voulez qu'on «Gaspésianne», on peut le faire aussi. Mais là on n'est pas ici pour ça, évidemment. On est ici pour regarder les crédits du ministère des Transports, et nous allons revenir à des propos plus concrets et, j'espère, plus crédibles.

Le Président (M. Tomassi): On va revenir sur la route.

M. Boucher: C'est ça, vous avez raison, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de Johnson.

Aide financière au réseau routier local

M. Boucher: Alors, lors de la réforme Ryan, en 1993, le ministère des Transports a transféré la responsabilité de certaines routes aux municipalités. Cette réforme était assortie d'un programme d'amélioration du réseau local. Cette année, un budget de 114,5 milliards est mentionné au livre des crédits, volume II. Il s'agit donc d'une augmentation de 9,2 millions en rapport avec le budget 2004-2005.

Alors, j'aimerais que la ministre nous dise dans quel volet on retrouve cette augmentation: Prise en charge par les municipalités, Ponts municipaux, Ouvrages d'art, Enveloppe des députés? Est-ce que je pourrais avoir une ventilation de cette augmentation de 9,2 millions?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre...

M. Després: La première partie de la...

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

Mme Boulet: Non, vas-y.

M. Després: La première partie de la question — je permettrai à ma collègue de compléter — parce qu'au fond il a abordé deux points, le premier qui est encore relié par rapport aux frais connexes. Au fond, là, on va mettre ça bien clair, là, au moins que le député sache... ou a de la difficulté à comprendre les chiffres, c'était la même règle sous l'ancien gouvernement que sous le gouvernement actuel, en ce qui concerne les frais connexes, ils étaient inclus. Je peux passer la parole au sous-ministre qui va lui confirmer ce que je lui dis, les frais connexes étaient inclus.

Quand je vous ai donné les montants année par année — et je peux recommencer l'exercice, là — vos frais connexes étaient inclus. Donc, vous avez eu une moyenne de 700 millions d'investis, dans les années que vous avez été au gouvernement, avec des montants qui ont varié — je vous les ai donnés tout à l'heure — mais les frais connexes étaient inclus. C'est ce que le sous-ministre me confirme ici, M. le Président.

Et je veux vous redonner... Pour vous dire que le montant qui va être investi est l'équivalent de 1 221 000 000: si on additionne les montants qu'on y investit, la part du gouvernement fédéral, qu'on soustrait les frais, M. le Président, qui sont non capitalisables, il reste un investissement net de 1 221 000 000. Je vois votre conseiller qui me semble connaître ça, je veux lui dire que...

● *(12 heures)* ●

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre, je vous invite à vous adresser à la présidence.

M. Després: Oui, M. le Président, vous avez raison.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. Després: De lui dire que c'était la même comptabilité. Et tout ce que je sais, c'est qu'on est passés, M. le Président, à une moyenne d'investissement de 700 millions de dollars. Dans le temps qu'ils étaient là, ils auraient pu décider d'investir. Nous avons décidé de le faire. La moyenne des trois prochaines années va être de 1,3 milliard, M. le Président, c'est l'équivalent de 600 millions de plus. Donc, de lui dire qu'on est heureux, ça va permettre de réaliser beaucoup de projets probablement dans son comté, comme dans tous les comtés du Québec, M. le Président.

Et de lui dire, juste en terminant, qu'effectivement une chance que, dans le cas du dossier du métro de Laval, M. le Président, ça a demandé l'intervention du Vérificateur général du gouvernement pour aller voir ce qui se passait. Ça a demandé justement — on a pris nos responsabilités — une enquête publique. Je l'invite à lire le rapport Gaspésia. On fera un débat juste là-dessus, s'il le veut. Mais de lui dire qu'effectivement son gouvernement, entre autres le chef de l'opposition, a été blâmé personnellement pour ne pas avoir pris ses responsabilités, M. le Président.

Ceci étant dit, nous allons revenir à la question du ministère des Transports par rapport à la question du député, et je vais permettre à ma collègue, qui a la responsabilité de la voirie locale sur l'ensemble du territoire du Québec, de pouvoir vous répondre, M. le Président.

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

Mme Boulet: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, il me fait plaisir de répondre à la question du député. Effectivement, le 1er avril 1993...

Une voix: ...

Mme Boulet: O.K. Alors, effectivement, en 1993, le gouvernement a transféré la gestion de l'entretien et de l'amélioration d'environ 31 500 km de routes locales 1 et 2 ayant comme vocation principale de donner accès à la propriété riveraine. Alors, pour permettre aux municipalités... depuis ce temps-là, M. le Président, qu'il y a eu des programmes qui ont été mis en place, qui ont été maintenus au fil des ans. C'est un programme qui devait exister pendant les cinq années qui succédaient, c'est-à-dire de 1993 à 1998.

On a mis en place trois programmes d'aide, alors le programme d'aide à l'entretien, le programme d'aide à l'amélioration et le programme d'aide à la réfection des ponts. Alors, ces trois programmes-là ont été mis en place dans le but éventuellement de les faire disparaître. On s'est dit: Ça va permettre une transition, permettre aux municipalités de les aider à entretenir. Malheureusement, puis avec raison, tout à fait pertinent, c'est difficile d'enlever ces programmes-là parce que les municipalités ont une charge de plus en plus grande, leur réseau routier se détériore et elles ont besoin d'accompagnement dans l'entretien et l'amélioration de leur réseau routier.

Alors, moi, je tiens à dire que, dans ces programmes-là, il n'y a pas eu de diminution, il y a eu au contraire une augmentation. Alors, l'année passée, on parlait d'un budget de 105 millions de dollars et, cette année, on est à 114 millions de dollars. Alors, 87 millions de programme d'aide à l'entretien, il y a 25 millions de programme d'aide à l'amélioration et il y a 2,5 millions qui va servir à la réfection des ponts, pour un total de 114 millions.

Et ce qu'il est intéressant de dire, monsieur, ce qui est un complément très important, très significatif dans la réponse, c'est que les deux derniers programmes, le programme d'aide à l'amélioration et le programme d'aide à la réfection des ponts, on est en pourparlers pour les inclure dans le nouveau programme ou la nouvelle SOFIL, la Société de financement des infrastructures locales, dans lequel le fédéral pourrait être partenaire pour nous aider, entre autres, à financer nos ponts municipaux.

Parce que vous savez que, les ponts, il y a à peu près 4 800 ponts qui relèvent du ministère des Transports du Québec, mais il y en a environ 4 400 qui sont sur le réseau routier municipal. Et un pont, quand une municipalité doit réparer un pont, c'est souvent des montants qui frôlent le million, 2, 3 millions. Et, avec les budgets qui étaient là, qui étaient là à l'époque de l'ancien gouvernement, il y avait 8 millions pour la réfection des ponts. Alors, avec des budgets à cette hauteur-là, c'est difficile de répondre à tous les besoins.

Alors, il y a des montants qui sont budgétés actuellement, cette année, qui vont provenir du budget de la SOFIL, qui vont nous permettre de mieux accompagner les municipalités pour leur permettre de réparer ces infrastructures-là qui, rappelons-le... Dans beaucoup d'endroits, il y a des diminutions de charge de poids, mais toutes les infrastructures au Québec sont inspectées régulièrement, à tous les trois ou cinq ans, et elles sont totalement sécuritaires. Mais évidemment que, pour les maintenir sécuritaires, pour assurer cette sécurité-là, il va falloir éventuellement remettre, investir de l'argent sur ces infrastructures-là. Et c'est ce qu'on va faire via la Société de financement des infrastructures locales.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, M. le Président. Dans les questions particulières, la question 14, on a eu une réponse du ministère quant au budget investi dans l'entretien. Si j'ai bien compris, la ministre vient de nous dire qu'elle investissait 80 millions. Alors, si j'ai bien compris, la ministre a dit qu'elle allait investir 80 millions dans l'entretien. Or, dans la réponse qu'on a du ministère, on parle de 63 millions. Alors, j'aimerais ça qu'on m'explique ça.

De même que, quant à l'amélioration du réseau local, elle a parlé, encore là si j'ai bien compris, de 25 millions. Or, c'est écrit ici 32 millions. Alors, je voudrais savoir pourquoi les chiffres ne correspondent pas entre la réponse qu'on nous fournit du ministère puis ce que la ministre vient de nous dire.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Johnson. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, j'aimerais juste apporter une distinction dans les deux questions du député de Johnson, M. le Président, parce que je vois qu'on confond deux budgets, deux postes budgétaires. La première question

portait bien sur la voirie locale, avec le transfert des 31 000 km de routes locales. Maintenant, il nous parle du budget d'entretien du ministère. Alors, le 63 millions qu'il parle, c'est le budget d'entretien du ministère. Alors, c'est deux budgets, c'est deux choses totalement différentes.

Ça, le 63 millions, c'est l'argent qu'on donne à nos directions territoriales pour faire l'entretien, faire les lignes blanches, les fissures qu'il y a dans l'asphalte, faire l'entretien, je dirais, des accotements. Ça fait partie du programme d'entretien. Il y a un programme d'entretien pour l'été puis un programme d'entretien pour l'hiver, le déneigement. Alors, c'est deux choses totalement différentes, M. le député de Johnson.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Johnson.

M. Boucher: J'ai peut-être une confusion, mais ça me vient des chiffres du ministère, parce que le 104 millions que j'ai d'écrit ici, c'est ça, la voirie locale. Alors, je ne comprends pas, là, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans les chiffres, là, qu'on nous transmet. Comment ça se fait, là, qu'on a 104 millions de voirie locale, puis là vous venez de nous dire qu'il y a une confusion dans le budget à propos du 63 millions?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, moi, là, je viens de donner la réponse, je maintiens toujours la même réponse, là. Peut-être que M. Gagné pourrait peut-être répondre, mais, le 63 millions, il est effectivement question de l'argent qui est investi dans l'entretien qui est dévolu aux directions territoriales dans chacune des régions. Alors, je ne sais pas, M. Gagné ou M. Laterreur peut-être pourraient vous donner un complément d'information.

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

M. Després: Si vous n'avez pas d'objection, M. le Président, on va demander une précision. Mais effectivement, quand on lit, moi, ce que j'en comprends, c'est la même version que ma collègue vient de vous donner. On va permettre au sous-ministre de donner une explication.

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre, le consentement vient de la présidence, alors je vais demander à mes collègues s'ils...

M. Després: ...

Le Président (M. Tomassi): Exactement. Alors, oui, le consentement est donné. Alors, M. Gagné, la parole est à vous.

M. Gagné (Florent): Alors, M. le Président, je pense que l'explication par rapport à la question 14 est le chiffre que Mme la ministre a donné. D'abord, on parle de 2004-2005 dans un cas, 2005-2006 dans l'autre. Et d'autre part la principale partie de l'explication est que le calendrier de versements aux municipalités, pour l'année 2004-2005, avait fait l'objet d'un devancement sur l'année précédente, de sorte que le chiffre de 63 millions que avez là est un chiffre partiel, parce qu'il y avait eu autour 22 millions de devancement. Donc, il faut, pour comparer des pommes et des pommes, ajouter 22 millions aux 63 millions, ce qui fait donc 85 millions, ce qui est donc très compatible avec le chiffre que Mme la ministre vient d'indiquer.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le sous-ministre. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Alors, merci, M. le Président. J'aimerais maintenant que... Pour l'amélioration du réseau local, le 32 millions, est-ce qu'on peut nous dire comment est répartie l'enveloppe qui est prévue en 2004-2005?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

M. Boucher: Comment a été répartie l'enveloppe?

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

Mme Boulet: M. le Président, alors le 32 millions. Ça va être l'enveloppe des députés, qui n'est pas touchée, qui est toujours à 15 millions, le même montant que l'année dernière. Alors, on sait que chaque député, en fonction du nombre de kilomètres de réseau routier municipal qu'ils ont sur leur territoire, dans leur circonscription, dispose d'un budget pour accompagner les municipalités, leur donner des montants pour faire de la réparation ou de l'entretien. Alors, c'est 15 millions pour l'enveloppe des députés, et on parle de 17 millions pour l'enveloppe des ministres et des parachèvements. Et il y a également une enveloppe pour la sécurité des passages à niveau qui varie entre... près de 2 millions par année, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député de Johnson.

Budget discrétionnaire alloué aux députés

M. Boucher: En passant, là, est-ce que le ministre peut nous dire quand est-ce que les députés vont connaître la répartition des enveloppes?

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

● *(12 h 10)* ●

Mme Boulet: C'est prêt à partir. Alors, incessamment, dans les jours qui viennent, M. le Président, les lettres partiront, là, pour chacun des députés, pour leur confirmer que l'enveloppe dont ils disposent pour faire de l'amélioration du réseau routier municipal est la même que celle de l'année dernière.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. Est-ce que la ministre peut nous expliquer le retard, puisqu'en général les députés connaissent depuis un bon bout de temps... et évidemment la répartition. Parce que vous savez qu'on distribue ces mouvements-là... ces fonds-là, c'est-à-dire, excusez — c'est

un mouvement, c'est un flux financier — on distribue ces fonds-là dans les municipalités.

Le Président (M. Tomassi): Nous sommes en transport. «Mouvement» est un mot qu'on utilise aussi. Alors, Mme la ministre.

M. Boucher: M. le Président, vous avez un sens de l'humour qui nous aide à nous détendre.

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

M. Després: M. le Président, il faut savoir que le budget et les crédits ont été déposés, ils sont présentement étudiés. Donc, aussitôt qu'ils seront adoptés, M. le Président, il y aura confirmation à tous les députés. Mais ce qui est une excellente nouvelle, c'est que les enveloppes, M. le député, ne seront pas baissées alentour de la table, et la même chose pour l'ensemble des députés sur le territoire du Québec. Donc, une excellente nouvelle, M. le député.

M. Boucher: Merci.

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

Aide financière au réseau routier local (suite)

M. Boucher: Est-ce que le gouvernement a l'intention de conserver le programme actuel?

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

Mme Boulet: Tout à fait, M. le député. Alors, s'il est maintenu, c'est parce qu'on s'y est attardés, on y a réfléchi. Puis, si on l'a maintenu, c'est qu'on a décidé de le garder, le programme actuel, comme je vous ai dit.

À cette heure, est-ce qu'on aura d'autres outils pour mieux le financer? C'est ce qu'on est après chercher, si, via l'outil de la SOFIL, si on est capables d'investir davantage, parce qu'entre autres dans l'intervention qu'on fait sur les ponts, les montants sont largement insuffisants par rapport aux besoins. Mais ces montants-là ne sont pas moindres qu'à l'époque, lorsque votre gouvernement était là. Sauf que maintenant peut-on les bonifier, peut-on améliorer la façon d'intervenir pour aider les municipalités à faire l'amélioration et entretenir leur réseau? On cherche des pistes de solution pour donner plus puis pour intervenir de façon encore plus efficace, M. le député.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député.

M. Boucher: Oui, M. le Président. En 2005-2006, vous avez annoncé 114,5 millions pour le réseau local. Est-ce que vous pourriez nous le ventiler aussi?

Mme Boulet: C'est exactement ce que j'ai fait tantôt, M. le député.

M. Boucher: Non. Non.

Mme Boulet: Oui, oui, je les ai tous ventilés. Alors, oui, je l'ai fait. C'est: programme d'aide à l'entretien, 87 millions; programme d'aide à l'amélioration, c'est 25 millions; et le programme d'aide à la réfection des ponts, c'est 2,5 millions.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député, il vous reste... Mme la ministre.

Mme Boulet: ...une portion du programme d'aide à l'amélioration et du programme d'aide à la réfection des ponts qui est transférée à la SOFIL pour qu'on puisse bonifier l'intervention, donner de façon plus importante des montants pour aider les municipalités.

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

Mise en opération de la Société de financement des infrastructures locales du Québec

M. Boucher: Oui. Le ministre et la ministre déléguée ont reconnu, lors de l'étude des crédits, mercredi soir, les besoins importants de réfection et d'amélioration du réseau routier municipal. Est-ce que le ministre peut nous dire si la Société de financement des infrastructures locales du Québec est en opération?

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre... M. le ministre.

M. Després: Au moment où on se parle, M. le Président, tel que prévu dans le budget du ministre des Finances, il y aura effectivement création officielle, avec son conseil d'administration. La SOFIL relève du ministère, du ministre des Finances et elle sera éventuellement en opération, ce qui permettra, dans le cadre de l'année, il faut bien le préciser, d'avoir des montants qui vont être supplémentaires.

Donc, lorsqu'on compare au fond ce qu'il y avait, le 105 millions, versus le 114 millions qui est là cette année, ça ajoutera naturellement des argents qui viendront de la SOFIL. Donc, oui, c'est une responsabilité qui relève du ministre des Finances, oui, elle viendra bientôt en opération. Donc, il y aura des montants supplémentaires à ce qui a été détaillé par ma collègue.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le député, en une minute.

M. Boucher: O.K. Une dernière question, probablement. Est-ce qu'il y a un montant qui est prévu pour cette société dans les ententes avec le fédéral?

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

M. Després: M. le Président, tel qu'il a été convenu lors du budget, naturellement le gouvernement fédéral se trouvera à investir 1 141 000 000 $, auxquels s'ajoutera au fond l'équivalent d'un 25 % qui viendra du gouvernement du Québec et un autre 25 % qui viendra du monde municipal, donc ce qui fera une enveloppe... 1 151 000 000 $, excusez-moi, M. le Président, auquel s'ajoutera effectivement la part du Québec de 475 millions,

qui fera 1 626 000 000 $. Naturellement, comment se fera le partage? Il reste... Oui.

Le Président (M. Tomassi): Merci. Le bloc de temps est expiré.

M. Després: On y reviendra.

Le Président (M. Tomassi): Vous y reviendrez sûrement. Alors, j'irais du côté du député indépendant de Beauce-Nord. Et je crois comprendre que votre situation de place est un pur hasard et n'a rien à voir avec le fameux geste d'une députée fédérale. Alors, M. le député de Beauce-Nord.

Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, c'est bien simple, ma question ou mes questions vont aller beaucoup sur le réseau municipal. Je trouve, on a quand même le discrétionnaire du député qui... on peut dire, c'est des petits montants, parce qu'il faut quand même penser qu'on donne peut-être, là... Moi, je regarde, j'ai 22 municipalités, ça peut équivaloir à peu près à 10 000 $ à 20 000 $ par... Ça dépend du réseau, le nombre de kilomètres qu'ils ont par municipalité. Mais ces municipalités-là, avec 10 000 $, 15 000 $ ou 20 000 $, peuvent dépenser sur le réseau des fois des travaux d'au-delà de 100 000 $.

Alors, ma question, je me dis: Pourquoi qu'on... Si on passait par le réseau, mettons même par... que ce soit par le discrétionnaire du député ou directement aux municipalités, si ça chatouille des fois parce qu'on est dans l'opposition ou bien on est au pouvoir... Les municipalités, avec un petit montant, font des investissements des fois 10 fois plus que le montant qu'on va leur donner.

Alors, moi, c'est juste de trouver la manière. C'est sûr qu'on sait que les ministres ont un discrétionnaire, le député a un discrétionnaire, mais, si on mettait tout ça ensemble puis qu'on les versait directement aux municipalités, peu importe la partisanerie politique, si on mettait, je ne sais pas, moi, si on mettait 50 000 $ par municipalité, ces gens-là en investiraient peut-être 300 000 $. Alors, juste en taxes puis tout ce qu'on irait rechercher, on irait rechercher notre investissement.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la députée.

Mme Boulet: M. le ministre me dit: Ce n'est pas tous les députés qui pensent pareil. Il y a des députés qui y tiennent beaucoup, M. le député de Beauce-Nord. Il y a des députés qui, avec cet argent-là, sont capables... Ils sont directement sur le terrain, c'est eux qui connaissent le mieux les besoins de chacune de leurs municipalités. Il y a des comtés qui sont très grands en termes de kilomètres, qui ont beaucoup, beaucoup de municipalités, et, bon, une année, ils décident qu'ils en aident une, l'autre année, ils en aident une autre. Des fois, d'autres vont en donner un peu à tout le monde.

Alors, je pense que, peu importe, moi, je pense qu'ils n'ont pas nécessairement besoin d'être dans le même panier parce qu'ils servent, de toute façon. Que ce soit le discrétionnaire du ministre ou le discrétionnaire du député, moi, j'invite tous les députés — puis vous le savez, vous venez me voir quand vous avez besoin de discrétionnaire pour vos municipalités — j'invite, à tous les ans, tous les députés, peu importe le parti, à venir me parler de leurs demandes, de leurs besoins pour les municipalités dans leur région. Alors, quand il y a des disponibilités, quand on voit qu'il y a une priorité, parce qu'il y a des priorités, il y a des régions ou des villes, des municipalités qui ont des besoins plus urgents, nous, notre objectif premier, c'est d'assurer la sécurité des usagers.

Alors, je pense que, peu importe que ce soit tout dans le même pot ou que ce soient deux enveloppes séparées, je pense que l'important, c'est que ces argents-là soient mis à contribution pour les municipalités. Mais, vous avez raison, les réseaux en auraient besoin de davantage. Effectivement, on compose avec un cadre budgétaire qui est restreint, mais on n'a pas coupé en aucun temps dans ces budgets-là, on a maintenu le même niveau d'investissement.

Puis, à l'intérieur du Fonds routier, bien évidemment que ce n'est pas le réseau routier municipal, mais c'est le réseau routier, les routes collectrices qui mènent à nos municipalités qui vont en bénéficier et le réseau routier supérieur qui permet à nos régions des échanges interrégionaux et internationaux. Alors, avec le Fonds routier, on est en mesure de bonifier le réseau routier supérieur et les routes collectrices, ce qui donne déjà en soi un bon coup de main aux municipalités, dans les régions.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député.

Aide financière au réseau routier local (suite)

M. Grondin: Moi, c'est toujours concernant le même réseau routier municipal. Vous savez qu'on a délimité le transport lourd sur certaines routes, puis après ça, le réseau — on appelle ça des «No truck» — on a mis des pançartes «No truck» un peu partout. Mais, dans les municipalités, dans les régions, là, même si les camions... quand le réseau du ministère des Transports est plein de nids-de-poule puis qu'ils ont de la misère à l'entretenir, pensez-vous que les camions passent dans ces chemins-là? Ils s'en vont passer dans le réseau municipal.

● *(12 h 20)* ●

Puis les municipalités, c'est sûr qu'elles peuvent appeler la Sûreté du Québec. Mais, quand on est en région, puis c'est tout notre monde, là, on travaille avec ce monde-là, pensez-vous qu'on passe notre temps à appeler la Sûreté du Québec pour faire arrêter nos amis? Alors, ils passent dans le réseau municipal, ils détériorent le réseau municipal, et puis, après ça, bien, comment est-ce qu'on fait pour le réparer? Parce que souvent le réseau du ministère des Transports, dans certaines régions, en tout cas dans mon comté, il y a des chemins qui font réellement pitié, là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre, en 30 secondes.

Mme Boulet: M. le député, écoutez, ce qu'on peut vous dire, c'est qu'on est conscients qu'il y a des

dommages, que les routes sont brisées, qu'elles sont endommagées, on est conscients qu'il y a eu un manque de financement, au cours de la dernière décennie. On l'a dit tantôt, 700 millions par rapport au 1,2 milliard, 1,3 milliard, 1,4 milliard, ça fait la différence, là, c'est la moitié. Alors, oui, on le sait qu'on doit intervenir, qu'on doit augmenter le niveau du réseau routier supérieur, et ça, ça ne se fait pas nécessairement du jour au lendemain, il faut commencer par y mettre les budgets, il faut commencer par investir... Oui?

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. Vous aurez la chance tantôt d'y revenir. Alors, j'irais du côté ministériel. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, moi aussi, je tiens à resaluer l'ensemble de l'équipe qui accompagne... les gens du ministère des Transports, aujourd'hui, et nos deux ministres, et les gens de l'opposition officielle, et les gens de l'ADQ. C'est toujours un plaisir de venir débattre. Vous savez, je ne suis pas très, très guerrier. Par contre, quand on nous interpelle, j'aime ça quand même tenter de remettre les pendules à l'heure. Et je vais tenter une réponse, M. le Président, à une question qui a été posée par le député de Johnson sur le métro de Laval.

Alors, je l'inviterais à lire le rapport de vérification concernant la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la ville de Laval, alors le rapport du Vérificateur général. Je ne vais vous citer, M. le Président, qu'un seul paragraphe — parce qu'il y en aurait long à dire — alors, un des faits saillants, et ça, c'est le Vérificateur général qui le dit: «Nous avons constaté que la décision du gouvernement, le 7 octobre 1998, d'entreprendre ce projet à un coût de 179 millions de dollars ne s'appuie sur aucun document faisant ressortir la justification de ce prolongement, de ses coûts, de la localisation des stations et du choix du tracé. Des études réalisées bien avant l'autorisation gouvernementale ont démontré que ce coût n'était pas réaliste. Par ailleurs, ni le MTQ ni l'AMT n'avaient prévu ce projet dans leurs différentes stratégies de planification.» Alors, bien, on pourra y revenir, il y a moult choses à dire là-dessus.

Et une autre tentative de réponse, M. le Président: Pourquoi le projet n'a pas été arrêté? Je me suis posé la même question, mais on m'a expliqué qu'on avait commencé à l'extrémité et non dans la suite du métro existant. Donc, en ayant commencé à l'extrémité, les travaux ayant déjà été avancés, c'était difficile de laisser ce trou béant là. Je pense que ça n'aurait pas été une belle cicatrice à laisser. Puis, deuxième raison, aussi il y a des contrats qui ont été signés juste avant les élections, en 2003, alors des contrats qu'il fallait honorer.

Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite)

Alors, cela étant dit, M. le Président, moi aussi, comme le député de Beauce-Nord, j'ai 23 municipalités dans mon comté, j'ai un vaste territoire d'au-delà de 4 500 km². Et on a des défis à relever. Et la stratégie, c'est que, c'est ça, je priorise les axes routiers les plus importants. Et je ne donne pas, personnellement, M. le Président, je ne donne pas 10 000 $ ou 20 000 $ à chaque municipalité, ça ne ferait pas de sens, à mon point de vue. Moi, je préfère qu'on aille vraiment sur les réfections majeures. Et, quand j'apporte une aide à une municipalité, bien j'y vais de façon plus substantielle, puis quitte à ce que je les voie seulement une fois aux quatre ans. Mais ça, chaque député développe sa stratégie avec les intervenants qu'il connaît.

Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte

M. le Président, ma première question à l'égard de la ministre déléguée, ce sera une suite de la phase I de la question que j'avais posée mercredi à l'égard de la Route verte. On avait fait état évidemment de l'avancement du réseau, et il y a une question qui était restée en suspens, à savoir: Est-ce que toutes les pistes cyclables sont admissibles au programme d'entretien de la Route verte?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le député, ça me fait plaisir de répondre. Je vais faire un petit préambule pour donner un peu le portrait de la Route verte au Québec parce que je pense que c'est un très beau projet. Alors, la Route verte, qui a été déterminée à l'époque par... Chacune des régions avait établi son réseau stratégique puis son espèce de colonne vertébrale, si on veut, de la Route verte. Alors, la Route verte, au total, c'est 4 353 km de réseau de sentiers. Et à date il est complété à 78 %, c'est-à-dire, il y a 3 400 km qui sont déjà réalisés. Ce qu'il nous reste à faire essentiellement, c'est 423 km en pistes cyclables et routes municipales pour un montant...

En fait, ce qu'il nous reste à investir, comme gouvernement, c'est 6,3 millions. 6,3 millions parce que le programme est conçu en sorte que, nous, on donne 25 % du coût du développement de la Route verte et les MRC, les municipalités contribuent à la hauteur de 75 %. Alors, il reste 6,3 millions à mettre. On en met, cette année, 2,5 millions. Alors, on estime qu'avec l'année 2006 et 2007 on va être en mesure, en 2007, de compléter l'ensemble du réseau sur le réseau municipal, l'ensemble de la piste verte, de la Route verte sur le réseau municipal.

Alors, il reste en tout 952 km, donc 423 km de réseau municipal et 529 km qui sont sur le réseau du ministère des Transports du Québec. Alors, on parle surtout d'accotements. Quand on fait le lien entre deux régions, souvent, quand on en profite pour paver une route, on élargit en faisant un accotement qui est plus large pour permettre le sentier de la Route verte. Alors, sur le réseau du MTQ, il reste en fait 27 millions à mettre. On en met 6 millions cette année, en 2005, ce qui va nous permettre de réaliser 95 km de plus sur le réseau du MTQ. Et, avec le réseau municipal, on va réaliser 170 km de plus cette année. Alors, on va augmenter, là, le pourcentage parce qu'on va être en mesure de réaliser environ 280 km, cette année, de plus de sentiers de Route verte dans toutes les régions du Québec. Alors, il y a des projets un peu partout. Alors, c'est important comme réalisation.

Et vous dire que, parallèlement au programme d'aide au développement, il y a aussi un programme d'entretien qui se fait. Alors, c'est 2 millions par année

en subvention. On paie 50 % des coûts d'entretien, jusqu'à un maximum de 1 000 $ par kilomètre de subvention quand c'est en site propre et de 750 km pour les bandes cyclables et les accotements asphaltés. Alors, la subvention pour l'entretien, elle se fait essentiellement sur le réseau de la Route verte mais sur le réseau où on ne fait pas de charge, où il n'y a pas de coût pour se promener sur la Route verte. Alors, partout où c'est gratuit, accessible en tout temps et que ça fait partie du réseau identifié de la Route verte du Québec, alors ils sont admissibles, tous les projets sont admissibles au programme d'aide à l'entretien des sentiers.

Alors, en fait, on est très heureux. On a rencontré les gens de Vélo Québec, Vélo Québec qui est le maître d'oeuvre dans la réalisation de ce beau projet là, Vélo Québec qui reçoit 385 000 $ par année pour mettre en place tout ce que ça nous prend pour... Il y a des magazines qui accompagnent tout ça, il y a des démarches qui se font auprès des municipalités pour les sensibiliser, pour leur dire également qu'il faut que les travaux soient réalisés si on veut bien terminer, si on veut respecter l'échéancier et l'objectif qu'on s'est fixé de faire l'ouverture de la Route verte en 2007. Alors, tout le monde travaille très activement présentement à l'atteinte de cet objectif-là. Et on va préparer une belle grande fête, parce je pense que le vélo, au Québec, c'est un sport qui rejoint 3 millions d'adeptes, c'est un sport qui est très accessible, qui est économique. Alors, c'est souvent gratuit partout sur les sentiers, ou presque partout. Et c'est un sport qui est disponible aussi pour l'ensemble des membres d'une famille. Alors, qu'on parle de petits enfants, de parents, de grands-parents, tout le monde peut pratiquer ce loisir-là.

C'est bon pour la santé. On parle beaucoup de prévention. Vous savez que la santé est notre priorité gouvernementale et qu'on a mis 3 milliards de dollars, depuis notre arrivée au pouvoir, au ministère de la Santé pour offrir de meilleurs services et de l'accessibilité aux soins, contrairement à ce qu'a dit le député de Johnson d'entrée de jeu. Il ne nous a pas parlé par contre des mises à la retraite de médecins puis d'infirmières qu'ils ont faites quand ils étaient là. Alors, nous, c'est vraiment notre priorité. Alors, on a investi 3 milliards de dollars. Et la piste cyclable s'inscrit dans la volonté de faire plus de prévention. Parce que, si on était capables de faire davantage de prévention, bien, évidemment, les coûts curatifs en santé, ce serait moins dispendieux. Et je pense que c'est un très bel exemple d'orientation gouvernementale et de développement durable de développer cette Route verte là au Québec.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Avant de poser la question suivante, M. le Président, je voudrais quand même rassurer, là, l'ensemble des fonctionnaires qui sont avec nous, là, sous-ministres et... Quand j'ai fait état tantôt, je dirais, du commentaire qu'on retrouve dans le rapport du Vérificateur général, évidemment je ne mettais pas en cause la grande sagesse de ces gens qui travaillent au ministère, qui sont d'une prudence consommée.

● *(12 h 30)* ●

Alors, M. le Président, toujours sur le dossier de la Route verte, combien y a-t-il de kilomètres actuellement qui sont assujettis à des frais d'adhésion? Première question.

Puis une deuxième question: À partir du moment où on veut, au niveau du réseau routier, avoir des partenariats public-privé pour l'entretien de tronçons, là, importants qui sont à venir, est-ce que ça ne pourrait pas exister aussi, ce même phénomène puis cette même attitude, par rapport aux pistes cyclables, où les gens paient une cotisation annuelle de 10 $, là, pour...

Si je vous en parle, vous aurez compris que, dans ma région, j'ai au-delà de 60 km de pistes où il y a des frais, et puis ils ne sont pas admissibles évidemment à la subvention d'entretien. Puis par contre elle est assumée en grande partie par les gens qui sont des utilisateurs, selon le principe de l'utilisateur-payeur. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, il y a deux tronçons au Québec où il y a des coûts chargés aux utilisateurs, c'est le parc linéaire du P'tit Train du Nord, dans les Laurentides, alors il y a 218 km en incluant une partie dans les Basses-Laurentides, alors 218 km du parc linéaire, et il y a le Réseau des Grandes-Fourches, en Estrie, qui est environ 30 km de pistes sur les 55 km du réseau faisant partie de la Route verte. Alors, écoutez, ça, c'est les deux exceptions qu'on a où il y a des coûts reliés à l'utilisation des sentiers. Par contre, la volonté gouvernementale et l'orientation de la Route verte est que ce sentier-là, le 4 353 km, soit accessible partout, et ce, gratuitement. Et on travaille, on est en pourparlers avec ces gens-là. Et le désir, le souhait qu'on fait, nous, c'est que l'ensemble du sentier de la Route verte soit gratuit.

Pour ce qui est du partage, ou d'utilisateur-payeur, ce que vous avez évoqué, et des partenaires privés, écoutez, est-ce qu'on pourrait se servir de ce moyen-là pour développer des réseaux complémentaires, des réseaux municipaux complémentaires? Bien, écoutez, ça, ça va relever des municipalités, ça ne relève pas du gouvernement. Mais la Route verte, qui relève du gouvernement, à laquelle on a inclus un programme et un accompagnement de ce programme-là depuis 1995, la volonté gouvernementale est ferme et claire, c'est qu'elle soit, en tout cas en grande partie, parce que, là, il y a deux tronçons qui sont là... mais ce qu'on veut, c'est qu'elle soit accessible et qu'il y ait la pleine gratuité sur l'ensemble de ce réseau-là.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député, ça va?

M. Soucy: Oui.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de La Prairie.

Coût et tracé du prolongement de l'autoroute 30

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme la ministre déléguée ainsi que tout le personnel de vos ministères, j'aimerais peut-être glisser

quelques mots. Je crois que c'était mercredi, à la dernière commission, il y avait le député de Beauharnois qui me donnait un petit peu une réplique, dans un article, dans le journal *Le Reflet* local, dans mon comté, fin d'avril, je crois, qui disait que j'avais pris, j'avais sorti des coûts sur la question de l'autoroute 30, que tout... dans la partie du secteur de Lafarge, puis j'avais marqué les coûts passés, dans le secteur de Lafarge, à 50 millions...

Une voix: ...

M. Dubuc: Dans l'expropriation, de 50 millions. Pourquoi j'ai dit les coûts? Avant de dire des coûts dans les journaux, je le dis, je me renseigne toujours au ministère pour savoir exactement les coûts. Puis les coûts, c'était vraiment 50 millions et moins. Puis le pourquoi j'ai pris la position de dire ces coûts-là, c'est parce que, dans mon comté, souvent, plus souvent qu'autrement, les rumeurs sortent souvent dans les journaux, qu'on dit: Dans le secteur d'expropriation, dans Lafarge, il va coûter 400 millions. Ça fait que je voulais tout simplement corriger le tir, au lieu de 400 millions, on dit: C'est 50 millions et moins. C'est le pourquoi je l'ai dit. Puis, quand je l'ai dit, je savais qu'est-ce que je disais parce que je me suis renseigné à des personnes concernées de ce dossier-là.

Quand qu'on parle aussi... Le député de Beauharnois disait souvent: Des coûts de la 15 à la rue Principale, 52, 53 millions, il avait l'air de dire que c'était beaucoup. C'est vrai, mais par contre, dans ce secteur-là, qui est assez restreint, ça comprend un viaduc, Saint-François-Xavier, ça comprend aussi le pont qu'on refait sur la rivière de la Tortue, avant la rue Principale. Ça, c'est des coûts assez coûteux. Ça comprend aussi de refaire la voie ferrée, on va passer en dessous de la voie ferrée. C'est des coûts encore très élevés. C'est des travaux sur une échelle de trois ans, ça représente 52, 53 millions, c'est important de le dire.

Sur la question de la 30 au sud, on dit toujours que la 30 au sud va coûter plus cher au sud qu'au nord. Bien, je peux me permettre de dire que c'est non. La 30 au sud, c'est une route qui est à surface, qui va être plus vite construite. Ça prend environ deux ans, deux ans et demi à trois ans pour la construire. Puis c'est une route qui va être moins dispendieuse.

Si on parle de la route qu'il nous recommandait, au nord, sur la 132, le gouvernement précédent, il nous disait d'aller au nord puis ce serait moins coûteux, bien, je peux me permettre de vous dire que la 30 au nord, ce serait pas mal plus coûteux. Il y a des travaux, il y a des endroits, sur la 132, où il faudrait creuser de 25 à 30 pieds. C'est des travaux de cinq à six ans. Ça fait que le pourquoi que c'est pas mal plus dispendieux, il y a des coûts, au lieu de deux ans, ça prend cinq à six ans, on doit creuser de 25 à 30 pieds à des endroits. C'est le pourquoi que ça amène des coûts pas mal plus dispendieux.

Puis l'importance d'avoir la 30 au sud, ça nous représente deux routes. Je regarde, moi, je demeure dans le comté de La Prairie, je demeure à La Prairie comme tel, puis, à La Prairie, nous, à La Prairie, on a la 30, puis on a la 15, puis on a le boulevard Taschereau. Ça fait qu'à ce moment-là, s'il y a un problème sur une route, on a, M. le Président, la possibilité de prendre une autre route. Si on avait fait la 30 au nord, comme que le gouvernement précédent voulait l'avoir, je crois qu'on aurait eu un problème puis que... On coupait les villes en deux. Saint-Constant, Delson, Candiac, on coupait ça en deux, puis on revient avec une route. Ça fait que, s'il y avait eu, à un moment donné, des problèmes de route, de trafic, on aurait vraiment un problème. Là, on va avoir au moins deux routes pour se servir puis pour le prix d'une, parce que les deux routes vont coûter à peu près le prix que ça aurait pu coûter, la 30 au nord. Je voulais tout simplement corriger un peu ce côté-là parce qu'il y avait des chiffres, des choses qu'il disait, puis je pense que c'est important de les corriger.

Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières

Je voudrais poser la question à Mme la ministre déléguée sur le côté du pont Laviolette. Il y a des travaux majeurs de réfection du pont qui nécessitent des investissements de 93 260 000 $. Ils ont débuté l'an dernier par une phase préparatoire. Bon, bien, je pense qu'il y a eu des côtés préparatoires, la première année. Pour cette année, la première phase des travaux devrait débuter à la mi-mai. Les travaux sont fort attendus. En quoi consistent ces travaux majeurs, M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Alors, Mme la ministre, il vous reste quatre minutes au bloc de 20 minutes.

M. Després: Merci beaucoup, M. le...

Mme Boulet: Tu y vas-tu?

Une voix: ...pont Laviolette.

M. Després: Excusez-moi! Excusez-moi, M. le Président. C'était à moi à suivre...

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

Coût et tracé du prolongement de l'autoroute 30 (suite)

M. Després: J'ai vu que le député... J'étais aussi emballé que le député de La Prairie, qui parlait de l'autoroute 30. Et de bien préciser, profiter de l'occasion — vu qu'il y a deux sujets, je passerai la parole à ma collègue — de lui dire que justement, lundi, j'aurai la chance de rencontrer tous les élus de la région et tous les intervenants de la région justement pour faire le point sur le dossier de l'autoroute 30, un dossier que l'on parle depuis très longtemps. Le député me disait hier qu'on en parlait en 1956. Malheureusement, là, je n'étais pas encore arrivé, moi, là, là. Donc, c'est un dossier qu'on va pouvoir... On ne pourra pas... On est très heureux de voir que ce dossier-là se réalise. Et on aura la chance, M. le député, lundi, de...

Mme Boulet: ...d'arriver, par exemple.

M. Després: Ah, ma collègue est en train de dire: Vous n'étiez pas sur le point d'arriver? Je n'étais pas loin, je n'étais pas loin, mais je n'étais pas encore en culotte courtes, des culottes courtes...

Mme Boulet: Il dit qu'il ne devait pas être loin, par exemple.

M. Després: Mais je vais permettre à ma collègue, M. le Président... lui passer la parole pour qu'elle puisse parler du dossier du pont Laviolette.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Réfection du pont Laviolette, à Trois-Rivières (suite)

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, oui, ça me fait plaisir de parler du pont Laviolette — je remercie le député de sa question — parce que c'est beaucoup d'investissement sur une infrastructure, sur le pont Laviolette, qui est le plus long pont au Québec qui relève du ministère des Transports du Québec. Alors, c'est impressionnant, on a ça chez nous, en Mauricie, alors le plus long pont, la plus grande infrastructure en termes de distance qui relève du réseau routier supérieur du ministère des Transports du Québec.

Alors, le pont Laviolette a été inauguré en 1967. C'est le seul lien physique qui relie les deux rives du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Et il y a plus de 31 000 voitures qui passent, qui circulent de bord en bord du pont, à chaque jour. Alors, 31 000, c'est un pont stratégique. Et, s'il est fermé, bien, évidemment que le détour... Ici, j'ai le collègue de Saint-Maurice qui peut dire que, quand il est fermé, c'est très problématique parce que le détour, il n'est pas simple, puis ça prend une heure de trajet de voiture à peu près pour faire... Hein?

Une voix: ...le bateau à l'eau.

Mme Boulet: Il faut mettre le bateau à l'eau, qu'il dit, le collègue. Alors, je pense qu'avant de mettre le bateau à l'eau on s'est assurés de pouvoir réparer cette infrastructure-là. On a annoncé 90 millions qu'on doit mettre sur le pont entre trois et quatre ans. Ce qui est important dans l'élément de réparation de ce pont-là, c'est qu'on ne peut pas le fermer. Donc, comme on ne peut pas le fermer, il fallait implanter un système de gestion de circulation qui soit des plus efficaces pour s'assurer, là, qu'on puisse travailler sur le pont en même temps qu'on puisse gérer la circulation. Et c'est ce qui permet d'investir...

• *(12 h 40)* •

Antérieurement, on avait mis 2,5 millions, mais, en 2004-2005, on a mis 17,8 millions, M. le Président, sur le système de gestion de la circulation. Et ce système-là a été mis... on en a fait l'annonce, là, il y a deux semaines environ. Et c'est impressionnant, il y a une salle de gestion, de contrôle, avec plusieurs télévisions, et chacune des voies, on les voit. Si jamais il y a un accident, si jamais il y a quelqu'un qui est en problème sur le pont et qui doit arrêter sur le bord du pont, alors tout, on peut intervenir à la minute près. Donc, en termes de sécurité, c'est ce qu'on a de mieux.

Alors, c'est 17,8 millions qui ont été investis en 2004-2005; cette année, c'est 23 millions; 2006-2007, 24 millions; 2007-2008, 25 millions; pour un grand total de 93 millions qui auront été investis. Ces argents-là vont servir essentiellement à réparer la dalle de béton, certaines poutres qui demandent également à être remplacées, les glissières latérales, un système d'éclairage. Et ce qui est déterminant dans l'intervention, c'est la construction d'un muret central, parce que souvent, M. le Président, on avait des collisions frontales, les gens qui se cognaient nez à nez. Alors, avec le muret central, ça permet une meilleure délimitation des voies de circulation et ça va augmenter le niveau de sécurité.

Alors, ce sont des interventions qui sont bienvenues. Ce sont des interventions, au pont de Trois-Rivières, qui étaient attendues depuis de nombreuses années, alors on était très heureux de faire l'annonce, de procéder à l'annonce mais de procéder aussi au début des travaux. Il y a un pamphlet qui est remis à la population et à tous les travailleurs qui travaillent dans le parc industriel de Bécancour pour informer la population des horaires...

Le Président (M. Tomassi): Merci, merci, Mme la ministre. Merci. Alors, nous allons du côté de l'opposition. M. le député de Berthier.

M. Bourdeau: Merci, M. le Président. J'aimerais d'entrée de jeu juste faire deux petits commentaires, ce que je trouve un peu dommage, deux petites choses que la ministre fait souvent puis que je trouve dommage, puis que le gouvernement aussi fait souvent, et les députés du gouvernement aussi font souvent. Quand ils parlent du métro de Laval, ils tentent de dénigrer, ils tentent de dire... bon, etc. Mais, dans la vraie vie, M. le ministre, vous conviendrez avec moi que le coût au kilomètre viendra au même montant qu'un métro normal. Et je suis persuadé que, lorsque vous allez faire l'ouverture du métro, vous allez être bien content de pouvoir vous vanter que ce métro-là est construit, vous allez être bien content, avec le grand sourire, de faire l'inauguration du métro de Laval...

M. Hamad: ...question de règlement.

Le Président (M. Tomassi): Oui, allez-y.

M. Hamad: S'il vous plaît, de s'adresser à la présidence.

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui, il va s'adresser à la présidence, et il le faisait. Alors, M. le député Berthier, vous pouvez continuer votre intervention.

M. Bourdeau: Il y en a certains qui ont perdu des fonctions, ça fait mal, hein, encore, ils réagissent assez rapidement sur des...

Des voix: ...

M. Bourdeau: Regarde, regarde...

Le Président (M. Tomassi): M. le député, je vous invite à vous adresser à la présidence, de continuer votre intervention et de faire attention à ce que votre intervention ne suscite pas de débat. Alors, M. le député de...

M. Hamad: M. le Président, question de règlement. L'article 35, respecter les paroles des députés, s'il vous plaît.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de...

M. Hamad: Alors, pouvez-vous lui demander de retirer ces expressions?

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Louis-Hébert, je lui ai fait la mise en garde. Alors, M. le député de Berthier.

M. Bourdeau: Ce n'est pas moi qui ai sonné le départ, M. le Président. Puis le deuxième point que je voulais amener aussi, c'est au niveau de la Caisse de dépôt. Bon, vous revenez souvent sur le fait avec la Caisse de dépôt, mais vous n'avez jamais félicité les années où que la Caisse de dépôt a fait des surplus extraordinaires. Vous le savez, c'est quoi, un marché. Je vous demanderais simplement d'avoir un peu de rigueur et de ne pas faire de désinformation et de démagogie de cette façon-là parce que, à long terme, ça nuit à tout le monde.

Budget discrétionnaire alloué aux députés (suite)

L'autre point que je voulais amener au début de mon intervention, c'était un peu pour faire suite à mon collègue de l'ADQ, face aux budgets discrétionnaires. Vous le savez, Mme la ministre, je vous ai déjà rencontrée pour d'autres dossiers, je vous avais déjà fait ce commentaire-là qui, je sais... Ce n'est pas tout le monde qui est d'accord avec ça. Mais, moi, c'est quelque chose que, depuis que je suis rentré en politique, depuis les deux dernières années, j'ai vu à l'oeuvre et que je crois qu'on devrait abolir, qui est le budget discrétionnaire des députés. Pour moi, c'est un relent de duplessisme, c'est le député qui donne des bouts de route à des municipalités, et, moi, j'ai beaucoup de difficultés avec ça. Je pense qu'on pourrait trouver des meilleures façons de faire pour que les municipalités, qui connaissent leurs demandes, qui connaissent leurs besoins, puissent avoir accès à des montants plus substantiels peut-être avec l'appui de députés. Parce que, si, moi...

En tout cas, parce que certains défendent ce budget-là, puis j'espère qu'on ne croit pas qu'on va gagner nos élections en faisant des bouts de route. Je pense qu'on est rendus en 2005, c'est un peu différent, et que la politique devrait se faire de façon différente. Et d'avoir le député qui donne, comme je vous dis, des bouts de route, moi, je trouve ça un peu encore un relent de duplessisme qu'on devrait peut-être abolir et peut-être trouver de nouvelles façons de faire pour que les municipalités aient accès à des montants beaucoup plus substantiels qui répondent à leurs besoins.

Je vois des collègues, de l'autre côté, rire beaucoup. Si vous pensez, vous, que c'est important d'avoir des bouts de route à donner, vous avez droit à votre opinion, on est tout à fait en démocratie, sauf que, dans la vraie vie, au niveau politique, je ne pense pas me faire réélire ou me faire battre parce que je donne ou pas des bouts de route.

Construction d'une voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois

Je vais vous amener sur un sujet d'infraroutier local chez nous, qui est une route qui a été popularisée par Les Cowboys Fringants, la 131 Nord. Mais je ne vous la chanterai pas, Mme la ministre, sinon il n'y a pas grand monde qui vont rester ici, dans la salle.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Berthier, vous êtes un jeune parlementaire comme moi. Je sais que des fois on a bien de la misère avec cette règle, mais vous devez vous adresser à la présidence.

M. Bourdeau: Parfait. M. le Président, merci de me rappeler...

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. Bourdeau: Merci de...

Une voix: ...

M. Bourdeau: Tu n'es pas content? Pas content?

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Berthier, vous pouvez continuer.

M. Bourdeau: M. le Président, merci de me faire part de votre expérience de présidence pour me rappeler à l'ordre. Je voudrais parler, M. le Président, de la 131. Commençons par la voie de contournement, axe principal. Vous connaissez sûrement les problématiques, je vous en ai déjà parlé, on s'est déjà rencontrés pour en discuter, sur la problématique de sécurité, la problématique que beaucoup de véhicules lourds et de camions passent. C'est 1 000 par jour qui passent, là, dans le village de Saint-Félix-de-Valois. Ça crée beaucoup de problèmes au niveau de la sécurité, au niveau du dérangement, quand on a 1 000 camions qui passent dans une municipalité. Surtout que la 131, à ce coin-là, est faite en coin. On arrive à un stop, on doit tourner et repartir vers la 131, vers Joliette, ce qui crée beaucoup de problèmes, beaucoup de congestion. Et par plaisir le nord de Lanaudière se développe de plus en plus, hein, on a beaucoup de richesses au niveau touristique, de plus en plus des gens viennent nous voir, ce qui a créé encore plus de flux sur nos routes.

C'est un projet qui normalement devait se réaliser en 2004-2005, qui n'a pas encore été fait. Dernièrement, sur les ondes du M 103,5, radio de Lanaudière, le ministre du Développement durable, votre collègue, M. le Président, nous a annoncé que le certificat d'autorisation de réalisation serait délivré au plus tard l'automne prochain. Est-ce que je pourrais avoir la confirmation de votre part que ce certificat d'autorisation de réalisation sera bien délivré?

Je vous répète, M. le Président, que plus de 100 personnes attendent déjà depuis plusieurs années d'être expropriées. J'ai envoyé au bureau, M. le Président, de la ministre plusieurs correspondances à ce sujet. C'est des gens qui, depuis plusieurs années, vivent des difficultés. Ce n'est pas évident, c'est stressant: Est-ce qu'on rénove ou pas la maison? Qu'est-ce qu'on fait? J'ai un monsieur, M. le Président, qui a un garage à louer — si vous êtes intéressés — mais qui ne peut pas vraiment le louer, parce qu'à toutes les fois il dit: Bien, je peux me faire exproprier demain matin, ce qui cause énormément de problèmes au niveau du stress au niveau des gens.

Et c'est un besoin, ce n'est pas un surplus pour le développement de Lanaudière-Nord, c'est vraiment un

besoin réel qui a été spécifié, pour le ministère, Laurentides, Lanaudière, comme étant la priorité numéro un dans le développement de cet infraroutier. C'est notre route qui donne accès directement au secteur nord, une route de pénétration qui vraiment doit être développée pour régler plusieurs problèmes.

Au niveau de la voie de contournement, Mme la ministre — c'est une première question — est-ce que vous pouvez confirmer que le certificat d'autorisation de réalisation sera bien délivré, tel que votre ministre l'a affirmé sur les ondes de Radio Lanaudière, pour l'automne prochain?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député, merci. Et seulement vous rappeler que votre profil gauche est aussi photogénique que votre profil droit. Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, d'entrée de jeu, moi, je vais répondre de façon plus générale, parce que, dans un dossier, quand on entre dans les technicalités de l'évolution du dossier, je vais laisser le sous-ministre de la région... Ça ne vous dérange pas, M. le député? Alors, ce que je vais dire d'entrée de jeu, c'est que, bon, effectivement, des voies de contournement, M. le Président, on en a partout au Québec, partout des dossiers qui cheminent pour des voies de contournement. Je peux vous dire que j'ai deux collègues du parti de l'opposition, pour la 117, alors qu'on parle de Labelle et L'Annonciation, là, ce qui est devenu Rivière-Rouge, j'ai deux voies de contournement qui sont demandées dans cette région-là. J'ai une voie de contournement à Rouyn-Noranda. J'ai une voie de contournement à Longue-Rive, également à Sainte-Anne-de-Portneuf.

Les voies de contournement, ça pousse un peu partout dans plusieurs régions parce qu'effectivement le trafic lourd, sur ces régions-là, sur ces réseaux-là, sur la route dans ces régions-là, nuit à la qualité de vie des riverains, alors soit en termes de bruit, en termes de poussière, alors en termes de sécurité, parce qu'à plusieurs endroits la route, elle est étroite, les résidences sont près de la route, et souvent on passe près d'écoles, d'écoles primaires, d'écoles secondaires. Alors, écoutez, des voies de contournement, je vais dire, c'est à la mode, les gens les réclament pour augmenter leur qualité de vie. Alors, j'en ai plusieurs dossiers sur les voies de contournement. Alors, évidemment qu'on ne peut pas tous les faire en même temps. Il faut prioriser puis il faut aller en fonction de la sécurité puis de l'urgence de l'intervention.

Il y a évidemment l'autre portion que je tiens à dire, c'est qu'également dans ces dossiers-là il y a les expropriations qui doivent être tenues en considération, les déplacements de services et utilités. Il y a l'environnement qui est très présent dans plusieurs de ces dossiers-là, que ce soit la Commission de protection de terres agricoles, que ce soient les décrets environnementaux ou les audiences publiques environnementales, qui sont souvent, là, partie prenante de ces dossiers-là. Alors, ça fait partie de tout l'ensemble du dossier des voies de contournement partout au Québec.

• *(12 h 50)* •

Alors, techniquement, où on en est rendus dans le dossier de la 131 Nord? Je vais laisser M. le sous-ministre de la région, de tout le territoire de l'Ouest du Québec nous faire une description peut-être plus précise de l'évolution du dossier, en termes de technicalités administratives, où on en est rendus.

Le Président (M. Tomassi): Alors, j'ai le consentement pour... Oui? Alors, monsieur, comme c'est votre deuxième intervention, vous devez vous identifier et par la suite répondre.

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille. Donc, M. le Président, c'est une route sur laquelle on a des études qui ont été entreprises depuis 1997. C'est une section assez longue, de 88 km, donc c'est un projet... On a regardé la route 131 dans son ensemble. Et, sur cette route-là, on est intervenus suivant ce plan-là, sur des interventions à court terme, moyen terme, long terme. Et les états d'avancement de toutes ces interventions-là, je regarde la fiche, à date où on en est rendus, sur le contournement, entre autres, on est rendus à des étapes, mais le travail n'est pas terminé complètement donc, et la programmation des travaux, il reste encore à la déterminer, à quelle date seront faits ces travaux-là.

Mais il y a eu des interventions, ce n'est pas une route sur laquelle on n'a rien fait, là. Constamment, on est sur ce tronçon-là dans une perspective sur plusieurs années. Donc, c'est ce que je peux vous dire à date, c'est que ça fait partie des plans et qu'on progresse. Il s'agit maintenant d'une question de programmation, comme Mme la ministre déléguée disait, là, à savoir quand on pourra amorcer les travaux.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le sous-ministre. M. le député de Berthier.

M. Bourdeau: Merci, M. le Président. C'est ça, je n'ai pas vraiment eu de réponse. Je ne parlais pas d'interventions sur la route, sur les roulières qu'on corrige. Ça, là-dessus, je n'ai rien à dire, pas de problème, ça va bien. Mais ce que je parle, c'est du projet de route, de voie de contournement. Le ministre du Développement durable a affirmé — et je peux vous le faire écouter un autre jour — a affirmé clairement que les certificats d'autorisation de réalisation seraient donnés d'ici l'automne prochain pour qu'on puisse avoir le décret d'expropriation et commencer les expropriations.

Moi, je ne vous parle même pas simplement de la construction, je vous parle au début simplement au moins de l'expropriation pour que ces gens-là arrêtent de vivre le calvaire qu'ils vivent depuis plusieurs années. Ce que je vous demande, c'est: Est-ce que vous pouvez me confirmer, Mme la ministre ou M. le ministre... M. le Président, que le certificat d'autorisation de réalisation pour le projet de la voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois sera bel et bien donné d'ici l'automne prochain?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Madame...

Mme Boulet: Je ne confirmerai rien au député, là, parce qu'il semble que la procédure environnementale n'est pas encore terminée. Alors, le ministère de l'Environnement a posé certaines questions, et là il reste à répondre à ces questions-là. C'est ce que le MTQ fait présentement. Alors, je ne confirmerai pas au député, là. On peut le tenir au

courant de l'évolution du dossier, et, quand on aura des papiers officiels puis quand on sera prêts à procéder ou quand on sera prêts à investir des montants d'argent pour libérer le corridor et à faire de l'expropriation, on sera très heureux de l'en informer le plus rapidement possible.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. Alors, M. le député de Berthier.

M. Bourdeau: Premièrement, si je comprends bien, on vient de m'affirmer que ce qui touche l'environnement n'est pas encore terminé. Ça fait depuis à peu près un an, peut-être même un peu plus, que c'est dans ses cartons. Je trouve que c'est lent un peu. Et, deuxièmement, ce que vous êtes en train de me confirmer, madame... M. le Président, ce que la ministre est en train de me confirmer, c'est que le ministre du Développement durable encore une fois est venu faire des affirmations qui n'étaient pas vraiment la réalité de ce qui se passe actuellement sur le terrain. Ce n'est pas la première fois, ça ne me surprend pas parce qu'il a fait la même chose en santé, dernièrement, chez nous.

Mais comprenez-vous que les gens de chez nous sont un peu tannés? Ça fait longtemps. Selon le plan du ministère, c'était 2004-2005 que la voie de contournement était supposée d'être terminée. Ça retarde, ça retarde, ça retarde. Moi, ce que je vous demande, c'est que, le plus rapidement possible, ce certificat d'autorisation de réalisation puisse être délivré pour qu'on puisse avoir le décret d'expropriation, et commencer à faire ces expropriations, et sortir les gens qui sont dans ce calvaire-là depuis plusieurs années, justement de cette problématique-là.

J'aimerais vous amener, M. le Président... Ah! O.K., peut-être...

Mme Boulet: J'ai un complément...

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre, oui.

Mme Boulet: Bon. Alors, je veux informer le député qu'on va travailler, on va le tenir au courant de l'évolution du dossier mais que des dossiers qui retardent, puis qui retardent, puis qui retardent, on en a plein nos dossiers. Il y a des choses qui sont attendues depuis 30 ans, dans beaucoup de régions, des dossiers majeurs. Alors, soyez assuré qu'on va faire le suivi puis on va vous tenir au courant, M. le député. Et on va parler également avec notre collègue ministre du Développement durable, de l'Environnement, puis on vous reviendra éventuellement.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député de Masson.

M. Thériault: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Ça allait, M. le député de Berthier? Oui? Ça va?

M. Thériault: Excuse. Ça va-tu?

M. Bourdeau: Bien non, je n'ai pas terminé.

M. Thériault: Vas-y donc. Excuse-moi.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Berthier.

Réfection de la route 131, dans Lanaudière

M. Bourdeau: Un dernier petit point encore sur la 131, juste pour terminer sur la 131. Pour le reste du développement, vous parliez... M. le Président, le sous-ministre tout à l'heure nous parlait justement du développement. Normalement, on aurait dû voir du développement jusqu'en 2005, pour des coûts de 4,6 millions. Pour le reste, à partir de la voie de contournement de Saint-Félix jusqu'à Saint-Michel-des-Saints, on était supposés de voir la construction d'une voie pour véhicules lents au sud de Saint-Zénon; on était supposés de voir la construction d'une voie pour véhicules lents à Louis-Cyr; construction de voie pour véhicules lents à un autre endroit, Pain-De-Sucre, ça, c'est à Saint-Jean-de-Matha; des corrections de courbes de Sacré-Coeur, toujours à Saint-Jean-de-Matha, et, dans ce cas-ci, les expropriations ont été déjà faites; et on était supposés de voir aussi... Non, ça, ça a été terminé.

Et normalement ces travaux-là auraient dû être faits et ne sont pas faits. On fait simplement des couches d'usure, on règle le problème des roulières. Puis, dans ce cas-là, je peux vous dire, ça va très bien avec la direction régionale. Lorsqu'on a des problèmes de roulières, les corrections se font assez rapidement chez nous, ça, il n'y a pas de problème. Sauf qu'on a cette problématique-là que le reste du développement de la 131 a été mis sur la glace depuis que votre gouvernement est rentré... depuis que le gouvernement, M. le Président, est rentré au pouvoir. J'aimerais ça savoir quelle est votre programmation pour le reste de la réfection de la 131 jusqu'à Saint-Michel-des-Saints.

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

Mme Boulet: Alors, sur cette route-là, M. le député, il y a un plan quinquennal qui est fait, qui est dans la programmation, là, du ministère des Transports du Québec. Bon, évidemment qu'on veut toujours que ça aille toujours plus vite, on comprend votre volonté. Je pense que vous n'êtes pas le seul député, il y a 125 députés qui veulent toujours que ça aille plus vite pour réaliser leurs routes dans leur comté.

Alors, cette année, on me dit qu'il y aura des montants investis pour une voie auxiliaire, c'est-à-dire une voie lente, là, une voie d'évitement. Alors, il y aura des montants qui seront investis cette année à la hauteur de 1,7 million. Alors, c'est un plan quinquennal d'intervention. Alors, tant qu'on n'a pas les autorisations, il y a des interventions ponctuelles qui se font. Mais, éventuellement, comme je vous dis, dépendamment des autorisations dont nous disposerons et dépendamment également des conditions budgétaires, des disponibilités budgétaires, on va planifier, là, selon nos besoins mais selon nos capacités également, on planifiera puis on vous informera à ce moment-là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Masson.

Prolongement du métro de Montréal vers Laval

M. Thériault: Merci, M. le Président. Alors, je salue la ministre déléguée, les gens du ministère, le ministre, mes collègues d'en face et mes collègues d'à côté. M. le Président, le député de Portneuf aurait peut-être dû accepter la sage invitation de la ministre déléguée tout à l'heure, lors de ses remarques préliminaires, parce que vraisemblablement il a failli commettre un impair à l'endroit non seulement des fonctionnaires du ministère, mais de son ministre, à propos de son exemple par rapport au métro de Laval.

Parce que le ministre, mercredi dernier, racontait un peu quel était le processus normal, le processus usuel, je dirais, lorsque, par exemple, à partir d'une étude d'opportunité, un gouvernement décide de dévoiler son engagement dans un projet, quel qu'il soit. Il n'y a aucun projet — à moins que je ne me trompe — au ministère, qui est un projet clé en main, basé sur une étude d'opportunité. Et, dans ce sens-là, la deuxième étape — et les gens du ministère pourront toujours me rappeler à l'ordre — la deuxième étape, c'est les plans et devis préliminaires qui très souvent, effectivement, font varier l'annonce estimée des coûts au départ. Et après ça il y a une autre étape qui est les plans et devis définitifs, avec les appels d'offres, qui font en sorte qu'il y a encore une autre étape qui fait en sorte qu'il y a un différentiel parfois assez grand.

Ajoutez à cela que, quand un projet est annoncé en 1998 puis qu'il se réalise à partir de 2005, ça peut changer, qu'un projet peut aussi être bonifié en cours de route et se transformer. Alors ça, c'est la pratique usuelle — à moins que je ne me trompe, là — au ministère. Et il a failli finalement contredire son ministre, mercredi, qui disait que c'était tout à fait normal qu'entre un engagement d'aller de l'avant fait sur une étude d'opportunité et les plans et devis il y avait une deuxième étape qui expliquait justement le différentiel des coûts.

● *(13 heures)* ●

Et je rappellerai aussi... Et là je ne voudrais pas, moi, ne pas accepter l'invitation sage de la ministre déléguée, mais il est clair que la ministre déléguée elle-même, à un moment donné, avait statué que — et sûrement que c'étaient des indications des gens de son ministère et de l'AMT, etc. — ça ne coûterait pas plus que 500 millions. On est rendus à 800, peut-être que ça va coûter 1 milliard. Alors, ça n'a rien à voir que de vouloir faire des gains politiques à partir d'une chose alors qu'un ministère fonctionne avec des pratiques usuelles qui font en sorte que, quand tu mets un projet en place en 1998 et puis qu'il aboutit en 2005, il y a des différentiels qui peuvent effectivement être assez grands. Ce n'est pas pour justifier toute la problématique, mais il s'en est aperçu, il s'est excusé auprès des gens du ministère. Et est-ce que je me trompe, que c'est ça? Ce n'est pas ça, la pratique usuelle, au ministère, pour les projets?

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

(Consultation)

M. Després: M. le Président, je veux remercier le député de Masson pour son intervention. Il y a juste un problème, ce qu'on est en train de me dire. Naturellement, je n'étais pas à l'époque au ministère des Transports parce que c'était l'ancien gouvernement qui y était. Entre autres, dans le dossier du métro de Laval, vous avez raison dans les étapes que vous avez données tout à l'heure. J'ai parlé moi-même que, sur l'ensemble des dossiers, il faut toujours être prudent dans l'évaluation des coûts.

Le problème, dans le cas du métro de Laval, c'est que vous n'avez pas, comme gouvernement, suivi la procédure du ministère des Transports. Il n'y en avait pas, d'avant-projet de loi... pas d'avant-projet de loi, mais d'avant-projet, comme tel, qui a été préparé par le ministère des Transports. Justement, ça été fait, annoncé, comme ça, sur une feuille de papier. Et on annonçait un projet à 179 millions. Encore là, l'évaluation, si vous divisez ça par le nombre de kilomètres qui étaient à faire — 5,6, je crois, de mémoire — ça faisait l'évaluation d'un projet qui était environ entre 25 millions, 27 millions, si vous voulez, du kilomètre, alors qu'on sait que, partout dans le monde, la moyenne du kilomètre pour faire un métro, que ce soit, M. le Président, dans des... Attendez un petit peu, je vais pouvoir lui donner en précision des exemples. Je peux vous dire que la moyenne est environ de 125... Je vais vous le dire. À Toronto, ça coûte environ 145 millions du kilomètre, à Los Angeles, 166 du kilomètre.

Et, justement, M. le Président, dans ce cas-là, on a annoncé un projet sans effectivement avoir suivi ce qu'on appelle les procédures du ministère du transport ou les évaluations d'avant-projet même, comme telles, du ministère. Et c'est là où il a fallu, à un moment donné, parce qu'on ne savait pas trop où s'en allait en termes de coûts, en termes d'échéancier, qu'il a fallu demander au Vérificateur général d'intervenir, M. le Président. Parce que, vous savez, c'est des procédures qui sont tout de même assez exceptionnelles. Vous ne demandez pas au Vérificateur général d'aller dans chacun des projets. Et, dans ce cas-là, il a fallu le faire, ce qui nous a permis de nommer un comité d'experts, de régulariser la situation en termes de coûts puis en termes d'échéancier, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous allons débuter un autre bloc de temps. Alors, du côté ministériel, M. le député de Gatineau.

Parachèvement du boulevard McConnell-Laramée, à Gatineau

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. Ma question va s'adresser à la ministre déléguée aux Transports. La décision de construire une artère est-ouest à travers les secteurs de Hull, Aylmer, de la grande ville de Gatineau, s'inscrit dans le cadre de l'Entente Canada-Québec de 1972 visant à améliorer le réseau routier de la région. Malgré cette entente, conclue il y a plus de 30 ans, force est de constater qu'il reste encore un bout de chemin à faire. Je sais que la construction du boulevard McConnell-Laramée à quatre voies, d'une longueur de 3 km, entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de la Montagne, compte parmi les priorités d'intervention de notre gouvernement. La question, c'est: Quand ce lien important sera-t-il complété en totalité?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre ou M. le ministre? Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, merci, M. le Président, merci. Je voudrais remercier le député de Gatineau, un des députés de la région de l'Outaouais qui attendaient ce projet-là avec beaucoup d'impatience. Alors, les gens de l'Outaouais, ils ont l'autoroute 50, puis là ils ont maintenant l'axe McConnell-Laramée qui va être terminé à l'automne 2007.

Alors, on a procédé à l'annonce, la semaine dernière, avec le député de Hull. Et effectivement c'est un projet, M. le Président, de près de 85 millions de dollars. C'est un projet qui est inclus dans l'Entente Canada-Québec, où le fédéral finance la moitié, 50 %, à la hauteur de 50 % des projets. Et on me disait, quand je suis allée, il y avait les intervenants économiques, il y avait M. le maire, et on me disait que ça faisait plus de 40 ans qu'on attendait ce lien est-ouest de la ville. Alors, je pense que c'est un projet qui était souhaité et désiré par l'ensemble des forces du milieu. Il y a eu un beau... la plupart des gens se sont mobilisés, se sont concertés pour faire en sorte que ce projet-là puisse voir le jour.

Alors, le tronçon qu'il restait à terminer, parce qu'il y avait eu précédemment des investissements qui avaient été faits, mais ce qu'il restait à compléter, M. le Président, c'est 3 km. Alors, c'est le tronçon Saint-Laurent à Saint-Joseph, 0,5 km, au coût de 9,5 millions, qui a été complété l'année dernière, qui a été ouvert à la circulation en novembre 2004. Il y a le tronçon Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées, c'est 0,8 km, au coût de 13,5 millions. Et le dernier tronçon, c'est la traversée du parc de la Gatineau, c'est entre la promenade du Lac-des-Fées et le chemin de la Montagne, c'est 1,7 million... c'est-à-dire 1,7 km, mais coût estimé, 50 millions, parce qu'il y a des structures très importantes, je pense qu'il y a un pont, entre autres, qui est estimé à 25 millions de dollars, qui doit traverser une rivière au milieu du parc.

Alors, ce qu'on a annoncé, c'est 23 millions d'investissement pour l'année 2005. Donc, on a le 13,5 millions pour la phase II, qui est le tronçon Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées, 13,5 millions, alors l'ensemble des travaux seront complétés en 2005, pour une ouverture à la circulation en octobre 2005. Et finalement on commence, on met 10 millions des 50 millions qui sont nécessaires pour la traversée du parc de la Gatineau. Alors, on met 10 millions, alors 10 plus 13, c'est un total d'investissement de 23,5 millions de dollars qui seront essentiels. Donc, il va nous rester environ 37 millions de dollars à investir pour l'année 2006 et 2007, et on a promis à la population que le tronçon serait ouvert à la circulation dès l'automne 2007.

Alors, je pense que c'est une très, très belle nouvelle, bien accueillie dans l'ensemble du milieu. Et le maire de Gatineau, le maire Yves Ducharme disait, dans les journaux, qu'il était heureux de pouvoir enfin voir la lumière au bout du tunnel. «Pour les gens du Plateau et de Saint-Raymond, ça va être formidable, a-t-il déclaré, ça va aider au développement du Plateau et au soulagement de Saint-Raymond. C'est un très bon travail.» Et on nous parle également qu'on va pouvoir ainsi partager le trafic lourd qui est essentiellement concentré sur Saint-Raymond, maintenant on va pouvoir se permettre de le partager entre les deux tronçons, le nouveau tronçon et Saint-Raymond, ce qui va atténuer de moitié les inconvénients liés au trafic lourd sur le boulevard Saint-Raymond.

Alors, en soi, c'est une bonne nouvelle pour l'ensemble des citoyens de Gatineau, de Hull, de Gatineau et de l'ensemble de la région de l'Outaouais. Je pense que ça va permettre le développement économique, ça va permettre un réseau routier qui est d'autant plus efficace, considérant que les gens de l'Outaouais ont à vivre beaucoup d'échanges commerciaux avec l'Ontario, avec Ottawa, avec le grand centre Ottawa. Alors, c'était une très bonne nouvelle, M. le Président. On était très heureux de pouvoir procéder enfin à cette annonce-là qui était attendue depuis, je le répète, depuis près de 40 ans.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, je vous dirais que j'ai été un petit peu surpris de la réplique du député de Masson, mais je pense que j'inviterais le député de Masson à relire le rapport du Vérificateur général. S'il y a eu des erreurs, il y a eu des erreurs de planification. M. le Président, on ne planifie jamais l'échec, mais on échoue dans la planification. Alors, c'était un cas. Mais c'est sûr, c'est sûr que, comme le disait le député de Berthier, il sera intéressant, lors de l'inauguration, c'est bien certain, quand on crée des espoirs et des attentes, c'est intéressant de les voir réalisés, et ça, pour m'importe quel gouvernement.

Par contre, ce que je peux me permettre d'ajouter, c'est que les députés de la banlieue nord de Montréal réclament à hauts cris, à chaque occasion, le développement des trains de banlieue. Alors, le seul regret, c'est qu'il n'ait pas été là lorsque M. Ménard et M. Bouchard ont pris la décision, parce qu'avec 150 millions on fait 50 km de train de banlieue puis on fait 1 km par contre de métro. Mais je comprends que les coûts sont cohérents.

Alors, la question est pour Mme Boulet...

Le Président (M. Tomassi): ...

Construction de l'échangeur Pinard, à Saint-Hyacinthe

M. Soucy: O.K. Merci, M. le Président. Une courte question, et là je ne veux pas créer de problématique, je parle de l'échangeur Pinard — alors ça n'a rien à voir avec le député de Saint-Maurice, on s'entendra — l'échangeur Pinard, qui est sur l'autoroute 40, à Saint-Hyacinthe. Alors, la construction de l'échangeur Pinard est un projet attendu depuis quelques années par les milieux économiques et municipaux de la région. À l'été 2003, la ville de Saint-Hyacinthe et la MRC des Maskoutains ont entériné des résolutions demandant l'approbation des crédits nécessaires. L'échangeur Pinard, sur l'autoroute 20, dans la région de Saint-Hyacinthe, est attendu depuis longtemps par le milieu. Est-ce que le ministère des Transports reconnaît l'importance de réaliser ces travaux? Et, si oui, quel est l'échéancier prévu?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Portneuf. Vous savez, le député de Saint-Maurice provient d'une ville avec beaucoup d'histoire, et même son nom a de l'histoire. Alors, M. le ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, effectivement, on a procédé. Je suis allée, le 17 mai dernier,

devant les membres de la Chambre de commerce réunis à Saint-Hyacinthe. Et le collègue député de Saint-Hyacinthe, M. Dion, était très heureux de cette annonce-là. Ça faisait également... je ne dirais pas combien d'années qu'on attendait ce projet-là, mais c'est un projet structurant.

• *(13 h 10)* •

À Saint-Hyacinthe, il y a une problématique particulière, on a des développements domiciliaires, on a un parc industriel qui est en pleine expansion. Et, évidemment, quand on arrive pour entrer à l'intérieur, il y a une longue filée d'attente. Alors, les structures, les bretelles d'accès pour rentrer au parc industriel ne correspondent pas aux besoins de la communauté, aux besoins des commerçants puis des entreprises. Alors, cette infrastructure-là était attendue depuis très longtemps.

Alors, le 17 mai dernier, on a annoncé l'attribution d'un mandat d'honoraires professionnels de près de un demi-million, alors 500 000 $, visant la préparation de plans et devis requis à la réalisation de l'échangeur de l'autoroute 20 et de la rue Pinard. Alors, je me suis d'ailleurs rendue à Saint-Hyacinthe. C'était lors d'un déjeuner de la Chambre de commerce. Et je pense que tous les intervenants économiques, tous les membres de la Chambre de commerce étaient très heureux de cette annonce-là.

Alors, je suis bien consciente que, dans la MRC des Maskoutains, la nature industrielle du secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe amène un volume important d'automobiles et de véhicules lourds sur la route 137 qui traverse la ville. Alors, on me disait justement, lors de ce déjeuner-là, qu'il y avait des filées d'attente, que les gens... la circulation, la fluidité de la circulation n'était pas au rendez-vous et que ça occasionnait beaucoup de désagréments, beaucoup de temps d'attente et qu'en termes de sécurité ça ne répondait sûrement pas aux besoins et objectifs du ministère. Alors, l'échangeur favorisera la fluidité de la circulation et fournira une meilleure accessibilité aux divers secteurs du parc industriel avoisinant.

Alors, évidemment qu'il faut procéder. L'annonce qu'on a faite, c'est la préparation des plans, c'est la préparation des étapes techniques de la mise en place de ce projet-là. Et, normalement, l'échangeur, ça peut prendre environ trois ou quatre ans pour procéder. En fait, on a pour trois ans de préparation de plans techniques. Il y a des expropriations, il y a l'Environnement qui doit passer dessus. Alors, ce sont des étapes techniques qui vont durer environ trois ans. Mais on devrait être en mesure de procéder, de commencer la construction vers les années 2008. C'est ce qui est planifié, c'est ce qui est projeté au ministère des Transports du Québec. Et on parle d'un investissement de 9.5 millions de dollars. Alors, c'est une infrastructure stratégique qui sera déterminante. C'est un projet structurant qui est porteur d'avenir pour l'ensemble du développement et de l'expansion de toute la région et de la MRC des Maskoutains.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Évidemment, vous savez, à chaque occasion qu'on a de discuter avec les gens du ministère des Transports, c'est toujours intéressant de rappeler aussi les réalisations dans nos milieux. Alors, simplement pour vous dire que, oui, dans l'année pré-électorale, le gouvernement précédent a fait des investissements importants, dans mon comté, entre autres, par la construction d'un échangeur à la hauteur de l'autoroute 40 et de la route de Grondines—Saint-Casimir.

Et, cette année, on a eu la chance, dans les dernières semaines, M. le Président, de signer un protocole d'entente où interviennent deux municipalités et le ministère des Transports, soit la municipalité de Deschambault-Grondines et la municipalité de Saint-Casimir. Et, avec le ministère des Transports, ils ont conclu un contrat visant à construire la route finalement qui va rendre l'échangeur opérationnel. Alors, c'est un projet qui était attendu dans la communauté, là aussi, depuis plusieurs années. Alors, je suis très heureux que cette entente ait été conclue et signée.

Et, encore une fois, vous savez, en transport comme dans bien des domaines, on vit avec les décisions antérieures, et tant mieux si on peut faire, je dirais, plus de développement avec les décisions que d'autres gouvernements ont prises avant nous. Alors, on est sur un continuum, en politique, et on est là pour faire avancer nos projets, et tant mieux si on réussit à faire un bout de chemin le temps qu'on y est. Et ce bout de chemin là s'appuiera toujours, M. le Président, sur les bouts de chemin qui ont été faits par les gouvernements antérieurs. C'est comme ça qu'on construit.

Et je suis bien content de ce qui se passe dans mon comté. Je sais que, dans les deux premières années, M. le Président, les investissements étaient importants sur l'autoroute 40. Même si ça touche l'ensemble des citoyens québécois, j'ai accepté de plein gré que les travaux soient faits. Les travaux étaient nécessaires. On a travaillé sur le réseau des autoroutes, puis je pense que c'est fondamental pour le Québec et son développement. Et, cette année, bien, on va un petit peu plus sur les routes régionales, les routes numérotées. Et je suis content des interventions du ministère des Transports dans le comté de Portneuf.

Réfection de la route 155 entre La Tuque et Chambord

Alors, M. le Président, j'irais avec une courte question qui concerne — attendez un petit peu — la route 155. On va changer de région, on va s'en aller sur la route 155 Nord. Alors, les citoyens, l'industrie du camionnage et le milieu socioéconomique de la Haute-Mauricie et du Lac-Saint-Jean réclament une amélioration de l'état de la route 155 qui relie ces deux régions.

M. le Président, je suis très fier de constater que la ministre déléguée aux Transports a réagi rapidement et qu'elle s'est engagée à l'adoption d'un plan d'intervention sur trois ans afin de corriger les lacunes de cette route. En quoi consiste le plan d'intervention de la route 155 entre La Tuque et Chambord?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre, en 1 min 30 s.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de répondre à la question du député de Portneuf. Quand on vit en région, on comprend toute l'importance du réseau routier. Et il y a la route 155, dans la Mauricie, qui fait le lien entre le Saguenay—Lac-Saint-Jean et la Mauricie, alors la 155, qui est un lien

autoroutier, là, qui est stratégique, en termes de développement économique, pour l'ensemble des deux régions. Alors, lorsqu'on parle de la vallée de l'aluminium, les camions qui descendent du Saguenay doivent transiter par La Tuque. Alors, évidemment, ça implique un trafic lourd qui est considérable et qui a endommagé, au cours des dernières années, l'ensemble du tronçon. C'est plus d'une centaine de kilomètres.

Alors, écoutez, le précédent gouvernement, M. le Président, avait annoncé un plan d'intervention sur la 155 Nord, un plan d'intervention qui devait s'échelonner sur 10 ans. Malheureusement, bien, on n'a pas vu beaucoup d'interventions, on n'a pas vu beaucoup d'argents qui ont été investis sur la 155 Nord. Alors, on a rencontré l'ensemble des gens, ça s'appelle les... Je ne sais pas comment est le nom de leur comité, mais les intervenants économiques du Saguenay et les intervenants économiques de la Mauricie, du Haut-Saint-Maurice ont formé un comité et ont demandé au ministère des Transports du Québec, sur un horizon de cinq ans, combien d'investissement on pouvait prévoir à chaque année pour permettre d'améliorer certains tronçons. Parce qu'évidement on n'est pas capables de faire l'ensemble de la route, ce serait trop dispendieux.

Alors, au cours de la dernière année ou l'année 2005, on va mettre 4,6 millions pour réparer une portion de la 155 sur le territoire du Haut-Saint-Maurice et une portion près de Chambord, où on va mettre des voies d'évitement pour les camions, M. le Président. Et on va améliorer également la qualité de la chaussée en faisant des tronçons, des portions d'asphaltage sur cette route-là, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. Et je vous laisse avec une belle citation, pour le dîner, d'André Lévy qui disait: «Si l'homme construit les routes, la femme trace les chemins.»

Alors, sur ça, je suspends les travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 17)

(Reprise à 15 h 4)

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

Alors, je vous rappelle qu'il reste deux heures à l'étude des crédits et il reste cinq minutes au bloc des députés du groupe parlementaire formant le gouvernement. Alors, je serais prêt à reconnaître un premier intervenant du côté ministériel. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Avant la pause pour le dîner, on avait débuté un échange sur... Attendez un petit peu. Il me semble que c'était sur l'échangeur Pinard. Non, c'était plutôt sur la route 155. Alors, simplement s'assurer, M. le Président, que la ministre déléguée avait eu le temps de compléter la réponse à l'égard du plan d'intervention sur la route 155 Nord, entre La Tuque et Chambord.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député, pour donner la chance à la ministre de compléter sa réponse.

M. Després: ...tout le monde est en train de s'installer pour mieux répondre aux députés.

Mme Boulet: Alors, effectivement, M. le Président, je vais compléter, mais l'essentiel de l'information, de la réponse, avait été donné ce matin. Alors, sur la 155 Nord, ça va être 4,6 millions, entre La Tuque et Chambord, c'est 4,6 millions qui sont budgétés, cette année, et qui seront dépensés en termes d'interventions. Alors, c'est le revêtement bitumineux à divers endroits, pour 1 million de dollars; le début d'une voie de dépassement aux kilomètres 141 à 143, pour 1,7 million; et, du côté de Chambord, c'est du recyclage à froid, alors réparation de chaussée, là, 1,5 million, et installation de glissières de sécurité.

Alors, ce qu'on a fait, on a fait un plan d'intervention sur les cinq prochaines années et on a dit à ces gens-là qu'on était pour investir entre 3 et 5 millions par année, ce qui fait qu'au bout de cinq ans il y aura à peu près, tout près de 25 millions qui auront été investis sur la route 155 Nord, de La Tuque à Chambord. Et je pense qu'avec ces investissements-là, M. le Président, nous allons répondre adéquatement aux besoins de cette route et maintenir le réseau stratégique en termes de développement économique, mais aussi assurer la sécurité des gens qui circulent.

Parce qu'on sait que, sur le territoire du Haut-Saint-Maurice, il y a tout près de 1 000 camions qui circulent, qui se déplacent, du Saguenay... En fait, Saguenay-La Tuque vers Trois-Rivières, il y a un trafic d'environ 1 000 camions par jour qui circulent sur cette voie-là. Alors, évidemment que, quand on a un trafic lourd aussi considérable sur une route, il faut assurer la sécurité des usagers et un niveau de roulement qui soit adéquat également pour les gens qui circulent sur cette route-là. Alors, ça répond essentiellement, là, à l'ensemble de la question.

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

M. Soucy: Combien de temps il nous reste, M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Il vous reste trois minutes.

Élargissement de l'axe routier 73-175 entre Québec et Saguenay

M. Soucy: O.K. Alors, on va prendre peut-être... O.K. Alors, M. le Président, la prochaine question, on va changer, en fait on va suivre un petit peu le lien routier dont on a parlé lors de la question précédente et on va aller dans le projet de l'axe routier 73-175 entre Québec et Saguenay.

Alors, dès 1992, le mouvement Accès Bleuets était créé dans le but de promouvoir la réalisation d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. Cette route est l'une des plus dangereuses au Québec. Il y a un très fort débit de véhicules lourds.

À la question, maintenant. Les deux ordres de gouvernement, soit les gouvernements fédéral et provincial, ont conclu une entente de principe pour des priorités en infrastructures. Au Saguenay, le 29 avril 2005, le ministre Michel Audet a annoncé qu'Ottawa et Québec viennent de signer une importante entente au sujet de l'axe routier 73-175. Que prévoit cette entente?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre ou M. le ministre, en deux minutes.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me donner la parole et, entre autres, de reparler de l'entente qui a — le député a bien raison — d'une entente qui a été signée le 29 avril dernier en matière d'infrastructures municipales et d'infrastructures de transport, qui a été signée entre les ministres des Finances mais auquel la ministre des Affaires municipales et des Régions a participé en matière d'infrastructures et auquel, en matière de transports, j'ai pu participer à cette ronde de négociations avec le ministre des Transports du Canada, M. Lapierre, et M. Godfrey qui était impliqué dans cette entente.

Vous avez raison, M. le député, dans cette entente, il y a un certain nombre de projets, dont, entre autres, de rappeler que l'autoroute 175 en fait partie. Il y a déjà une entente qui avait été signée en 2002 avec le gouvernement fédéral sur l'autoroute 175, pour un montant de 525 millions de dollars et qui est partagé également entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral.

L'autoroute 175, vous le savez, il y a présentement des audiences publiques et le dossier est devant le BAPE. Il y a tout de même des travaux qui se font présentement sur l'autoroute 175, mais nous avons, à ce moment-ci, une entente, avec le gouvernement fédéral, où il y a 525 millions de dollars pour la première phase des travaux. Naturellement, les travaux coûteront... seront plus élevés que 525 millions. Il est prévu que, dans les phases éventuelles, dans le cadre d'autres programmes d'infrastructures, le gouvernement du Québec, avec le gouvernement fédéral pourront revoir l'évaluation et le partage des coûts pour l'autoroute 175, M. le Président.

• *(15 h 10)* •

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Nous avons complété ce bloc. Nous allons du côté de l'opposition. M. le député de Gaspé.

Entretien du réseau routier en Gaspésie

M. Lelièvre: Alors, merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord saluer mes collègues ainsi que ceux du gouvernement, Mme la ministre, M. le ministre. Je participe à cette commission parlementaire, aujourd'hui, pour me faire le porte-parole des citoyens de la ville de Gaspé et également des citoyens qui sont concernés par les travaux qui devraient être effectués sur la route 132, entre la localité de L'Anse-à-Valleau, qui est la dernière localité habitée qui fait partie de la ville de Gaspé, et Grande-Vallée.

D'autre part, les citoyens du secteur de Haldimand ont fait parvenir au ministre en titre une lettre, le 20 mai dernier, que j'aurai l'occasion de vous faire état dans quelques instants; et également des citoyens du canton de Cloridorme, la municipalité également a expédié une résolution; les doléances faites maintes fois par les citoyens de Haldimand, dans la ville de Gaspé, où il y a un tronçon d'environ quelques kilomètres qui doit être reconstruit, qui a été lourdement endommagé avec les dernières pluies torrentielles que nous avons connues en Gaspésie; et également les citoyens de Murdochville qui en ont ras-le-bol de rouler sur une chaussée qui est complètement remplie de trous, dangereuse. Il y a eu des sommes qui ont été investies, dans le passé.

Et, pour continuer sur Murdochville, je dois vous dire que les résolutions entrent régulièrement au gouvernement pour faire en sorte que les travaux se fassent. Vous savez qu'en juillet 2003 le gouvernement du Québec a pris la décision de maintenir Murdochville ville ouverte, allant dans la même orientation que le gouvernement précédent, notre gouvernement qui était à l'époque au pouvoir. Et un des projets, un des créneaux pour assurer le développement de la ville de Murdochville, c'est le développement touristique.

Alors, un plan de développement touristique est presque terminé. Maintenant, la mise en opération de ce plan s'avérera relativement difficile parce que, lorsqu'on a une seule route, qui est la route 132, et la 198 qui relie Gaspé au versant nord de la Gaspésie, cette route-là a besoin de réfection urgente. Et il y a eu beaucoup d'argent qui a été investi, dans le passé. Alors, si le gouvernement a toujours l'intention de supporter Murdochville dans son développement, je crois que, les travaux, les budgets nécessaires, s'ils ne peuvent provenir du 1,3 milliard que le ministre a annoncé, que le gouvernement prenne les fonds ailleurs, dans un budget spécial, parce que c'est très clair que le créneau touristique, tant estival qu'hivernal, automnal...

Il y a de la chasse, il y a de la pêche, il y a du ski, à Murdochville, qui se font. On est à proximité du parc de la Gaspésie, il y a beaucoup de visiteurs. Donc, il y a des gens qui visitent le Centre d'interprétation du cuivre. On vient d'investir encore, l'État vient d'investir pour un nouveau concept au niveau du Centre d'interprétation du cuivre, à Murdochville. Comment les citoyens de Murdochville vont faire pour attirer les gens chez eux si la route n'est pas remise en état?

Par ailleurs, au niveau des citoyens de Haldimand, on a priorisé les travaux, les expropriations sont terminées, tout est prêt. On nous dit que c'est une question de budget. Et récemment les citoyens ont vu la chaussée être coupée complètement par les eaux. C'est une route aussi qui est dangereuse. Et plusieurs, comme ceux du côté nord de la Gaspésie, entre Grande-Vallée et Gaspé, s'interrogent sur la pertinence et l'opportunité éventuellement de regarder comment l'État peut être responsable de l'usure prématurée des voitures, des bris de voitures. Donc, est-ce que, par exemple, un recours collectif ne serait pas une solution peut-être pour faire bouger le gouvernement?

Sachant qu'entre Grande-Vallée et Gaspé, à Grande-Vallée, il y a un CLSC, il y a une urgence 24 heures par jour, sept jours sur sept, c'est le seul point de service, au niveau de la santé, sur tout le pourtour de la Gaspésie... Entre Gaspé et Grande-Vallée, il y a 100 km. Et, si vous allez faire un tour en ambulance — on pourrait vous faire l'expérience — la personne qui est dans l'ambulance, quand elle part d'un lieu d'accident, elle arrive encore plus mal en point à Gaspé. Parce que, quand les ambulances sont obligées de rouler à 40 km à l'heure, ça veut dire qu'il y a des secteurs qui doivent être priorisés.

Je dois vous dire qu'il y a deux ans, lorsque nous étions au gouvernement, nous avons établi un plan d'intervention qui effectivement était quand même assez élevé, c'est un plan d'intervention qui comprenait tout le secteur nord de la Gaspésie. Donc, on parle d'environ une distance, avec le secteur de Madeleine maintenant qui est dans le comté de Matane, on parle d'environ une distance de 125 km. Il y a des bouts qui ont été retravaillés. Mais, cette année, on met 1 million seulement pour faire de la réfection de chaussées. Alors, ce n'est pas un budget, M. le Président, qui va permettre d'attirer le tourisme en Gaspésie. Les routes sont complètement à refaire. Et le budget de 110 millions, le plan d'intervention, j'imagine que vous l'avez probablement retrouvé au ministère, il est là, il est prêt, les études ont toutes été faites et il reste à les financer.

Alors, je comprends qu'il y a des investissements majeurs qui se font sur les grands réseaux, sur les réseaux supérieurs, les autoroutes, etc., mais, lorsqu'on n'a qu'une seule route, on doit, je pense, comme gouvernement, regarder attentivement les travaux qu'il y a à faire. Et, je regarde ma programmation, là, la seule initiative nouvelle, c'est 1,3 million, à Pabos, pour reconfigurer l'entrée du secteur est de la municipalité. C'est des parachèvements, pour le reste, avec un peu de..., avec des travaux mineurs, donc.

Mais, lorsqu'on fait des calculs, c'est vrai qu'il y a des... À Rivière-au-Renard, on a été obligés d'intervenir sur la 197 parce qu'il y avait des problèmes au niveau des infrastructures d'aqueduc et d'égout, il y avait un problème de santé publique parce qu'il y avait des coliformes, l'eau était non potable. Alors, on a été obligés d'intervenir en construisant un réseau d'aqueduc et en même temps on en a profité pour refaire la route.

Mais les citoyens, d'ailleurs, ont écrit, les citoyens de Haldimand ont écrit au ministre. Et, par ailleurs, bien, là, la direction territoriale nous informe qu'ils ont pris connaissance des résolutions envoyées par le conseil municipal de Cloridorme et puis la ville de Gaspé, etc., mais les projets sont planifiés, ils n'ont pu être retenus, cette année, compte tenu des budgets alloués.

Alors, j'aimerais savoir: Par exemple, si on doit, au niveau de la santé publique, avoir une route qui est en mesure de pouvoir être praticable pour transporter les gens vers l'hôpital le plus proche qui est à 100 km, quand allons-nous avoir des réponses du ministère des Transports?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je voudrais remercier le député de Gaspé pour sa question. Mais, M. le député, il y a beaucoup de volets dans votre question, il y a beaucoup de questions, il y a beaucoup de questions puis il y a beaucoup de points, là, de places différentes d'intervention.

Alors, ce que je vais dire, dans un premier temps, vous dites que votre réseau routier est détérioré, qu'il ne répond pas aux besoins du tourisme puis qu'il a été négligé, alors je tiens juste à vous dire que ça fait deux ans qu'on est au gouvernement, puis vous avez été au gouvernement neuf ans avant nous, alors la détérioration du réseau, en Gaspésie, elle ne s'est pas faite juste dans les deux dernières années, là, en passant. Alors, on est prêts à dire qu'il y a des besoins puis on est prêts à investir, là, mais il ne faudrait pas nous jeter toute la portion du blâme.

● *(15 h 20)* ●

Moi, si je réfère aux investissements que le gouvernement péquiste a faits dans la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, en 1996-1997, c'était 11 millions; en 1997-1998, 15 millions; en 1998-1999, 16 millions; en 1999-2000, 19 millions. Alors, on peut continuer comme ça, il y a un 23 millions, 27 millions. Cette année, on en met 32 millions. Alors, je pense qu'avant de dire qu'on ne fait rien, là, c'est déjà un bon départ, 32 millions. C'est toujours aussi en considérant le nombre de kilomètres qu'il y a dans chacune des régions du Québec. Alors, dans un premier temps, c'est ça.

Alors, ce que je voulais dire également, c'est qu'on a rencontré effectivement — on va essayer de prendre point par point, si on en oublie puis que vous voulez revenir dans un deuxième temps, M. le député... — pour ce qui est de Grande-Vallée, Cloridorme puis Petite-Vallée, on a rencontré les maires, l'année dernière. Même, je pense que ça fait deux fois qu'on les rencontre. Et ils nous ont fait part de leurs inquiétudes puis de l'état de la route. Et on sait qu'il y a des courbes, il y a des pentes, et, bon, la configuration, la géométrie de la route idéalement serait à refaire. Pour l'instant, nos disponibilités budgétaires ne nous permettent pas d'intervenir avec de si grandes interventions, mais on leur a dit qu'on était pour leur déposer un plan d'intervention sur cinq ans, sur cinq ans, sur lequel on était pour leur expliquer à la hauteur de combien puis comment on était pour intervenir sur le tronçon en question. Alors, il y a un suivi qui est fait avec M. Loranger, qui est le directeur territorial du ministère des Transports du Québec pour ce qui est de Petite-Vallée, Grande-Vallée et Cloridorme.

Après ça, il y a un autre point. On a rencontré également le maire de Gaspé, il y a à peine... de Percé — excusez-moi, je dis Gaspé — de Percé, excusez-moi, pour la route des ambulances. Je ne sais pas si on parle de la même, la route de Bougainville, qu'il m'a dit. Alors, la route de Bougainville est en étude actuellement. Il nous a fait part de l'état de la route. Alors, on a certains projets qui sont encore sur des listes, et qui sont en évaluation au ministère des Transports, et qui pourraient être autorisés pour cette année. Alors, Bougainville est là-dessus, est sur cette liste, a été ciblé comme étant un des tronçons, là, qui seraient à mettre en priorité.

Il y a également M. Loranger qui est venu, la semaine dernière, au bureau, qui nous a fait une liste, M. le député, étant donné les dégâts d'eau, étant donné les pluies diluviennes qu'il y a eu puis les débordements de rivières. On a une liste ici qui est assez exhaustive puis qui contient essentiellement ou presque exclusivement la route 132. Alors, j'ai beaucoup de projets, j'en ai pour cinq, six, sept pages. Alors, on va faire le tour de ces projets-là puis, les urgences, on va essayer de les réaliser cette année en fonction des disponibilités financières.

Alors, on est très, très conscients des problématiques que vous vivez. Notre collègue Mme Normandeau, je pense qu'elle est bien au fait également. Alors, écoutez, on s'en parle régulièrement, du réseau routier en Gaspésie puis aux Îles-de-la-Madeleine. Et évidemment c'est sûr que ça a des retombées importantes chez vous. Mais, comme je vous dis, ce n'est pas une région qui est en reste, il y a 32 millions qui ont été investis cette année. Et, avec les ajouts qui se feront à la programmation, dépendamment des disponibilités financières, et avec les accords nécessaires au bureau de M. Després, alors on verra s'il y a des priorités, des urgences étant donné l'état

de dégradation des routes dû aux pluies, là, alors il y aura des ajouts éventuellement qui seront mis à la programmation, et on vous en fera part, là, dès que ces ajouts-là seront autorisés.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: Je ne sais pas si ça fait le tour de toutes les... Parce qu'il y avait Murdochville aussi, M. le député?

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

M. Lelièvre: Bien, la 198 qui relie les deux versants, c'est-à-dire, du côté nord, fleuve Saint-Laurent, côté sud, le golfe Saint-Laurent. Donc, il y a eu des interventions qui ont été faites, dans le passé. J'imagine que vous avez l'historique. On a tout remplacé les ponceaux avant de reconstruire la route, parce que c'étaient tous des ponceaux de bois, c'était une route minière, hein, qui conduisait à Murdochville. Donc, il y a eu des investissements importants sur la route de Murdochville.

Maintenant, ce que je vous dis, c'est que la détérioration s'est faite à cause que... On a fait des grands bouts de reconstruction, mais c'est le camionnage, les camions circulent sur cette route-là. Donc, s'il y avait uniquement des véhicules routiers, c'est-à-dire des voitures pour transporter des personnes, la détérioration de cette route-là ne se ferait pas à une vitesse accélérée. Donc, entre L'Anse-Pleureuse et particulièrement Murdochville, c'est des morceaux, là, l'asphalte lève parce qu'il y a beaucoup de transport routier, on transporte, les camions... C'est les camions qui travaillent, dans ce coin-là, donc sur toute la route de Murdochville. Alors, qu'est-ce qui fait, à un moment donné, qu'on en parle? C'est que, bon, ce n'est pas les automobilistes qui brisent les routes, vous le savez. Un camion équivaut à peu près à 40 000 véhicules. Alors, ce qui est important, c'est qu'il y ait des interventions, à tout le moins, qui seront faites à court terme pour assurer la sécurité de la route, dans un premier temps.

Je comprends qu'il y a un plan d'intervention, puis j'imagine que vous en avez pris connaissance, il a été préparé il y a deux ans. Il y a deux ans qu'il a été préparé. Mais les autres endroits où on est intervenus avec les budgets que vous avez mentionnés tout à l'heure... Haldimand, c'est prêt, bon, c'est environ 5 km, toutes les expropriations sont faites, on vient de les terminer, là. Il y a une entente avec le dernier occupant sur le territoire de Haldimand. Et les citoyens, les citoyens... Ce n'est pas parce que vous êtes au gouvernement puis parce qu'on a été au gouvernement, c'est que c'est dans un territoire où c'est marécageux puis il y a de la reconstruction à faire. Donc, l'état de la chaussée, la chaussée se détériore aussi, dans ce coin-là. Alors, il y a des bouts qui ont été réparés, mais il y a d'autres bouts qui doivent être réparés. Et l'usure prématurée des véhicules, les bris, c'est régulier, là.

Alors, quand je vous parle du secteur nord de Grande-Vallée, c'est 100 km de route pour amener les patients qui partent de l'urgence, où on les stabilise, puis c'est un territoire montagneux où il y a des accidents régulièrement. Alors, c'est vraiment le côté nord de la Gaspésie. Et d'ailleurs je vais vous faire parvenir un CD qu'un groupe de citoyens, là, m'a transmis, et, si vous voulez le regardez, je pourrai aller le visionner avec vous, vous pourrez constater c'est quoi, l'état des lieux. Parce qu'on est quand même à l'extrême est mais en montagne. Puis c'est une route sur laquelle nous sommes déjà intervenus, mais, depuis l'année passée, il y a un peu d'intervention mais pas énormément, il y a eu des réparations.

Puis, si vous regardez la programmation, ce n'est pas avec ça qu'on va faire des travaux de rénovation de la chaussée. Il y a du parachèvement qui se fait, il y a du parachèvement qui se fait à Rivière-au-Renard et à Grande-Rivière. C'est des projets qui ont été institués il y a plusieurs années et qui ont suivi leur cours. Mais, en même temps, durant le même temps, on faisait des travaux de construction de services publics, donc aqueduc et égout, pour donner de l'eau potable aux gens. Alors, moi, je vous incite fortement à revoir la programmation pour ces trois secteurs. On parle de 140 km entre Gaspé et L'Anse-Pleureuse, on parle de 110 km entre Gaspé et Grande-Vallée puis on parle d'un 5 km environ à Haldimand, dans la ville de Gaspé.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député. Ça va? Alors, Mme la ministre, en réponse à la question, aux commentaires.

Mme Boulet: O.K. Alors, oui, j'aimerais juste revenir. Le député, il dit: Ce n'est pas avec ça qu'on va aller loin. Je vous rappelle que vous avez 32 millions et que, vous, à l'époque, vous en mettiez 11, 15, 15, 19 puis 23. Alors, si ce n'est pas avec ça que vous allez aller en quelque part, avec notre 32 millions, c'est toujours bien mieux que l'endroit où vous alliez avec votre 15 puis votre 11 millions. Alors, nous, cette année et puis l'année passée, bien, on a pris ça où vous l'aviez laissé, M. le député. Parce que vous disiez: Ce n'est pas avec ça... Parce que, là, je vois que vous parliez, là, pendant que je répondais. Alors, vous dites: Ce n'est pas avec ça qu'on va aller loin en Gaspésie. Mais c'est toujours mieux d'aller en quelque part avec 32 millions qu'avec les 11, 15, 15, 19 et 23 millions que vous avez mis quand vous étiez là. Alors, c'est déjà un bon pas dans la bonne direction.

J'en conviens avec vous, M. le député, qu'il pourrait y avoir encore plus d'investissements. On pourrait toujours investir plus, mais on a déjà investi beaucoup plus avec 1,2 milliard, 1,3 et 1,4, et 60 % des investissements du Fonds routier, cette année, vont dans les régions du Québec. Alors, je pense que ça démontre une volonté claire, nette et bien établie, de la part du gouvernement, d'aider les régions dans le maintien de leur réseau routier.

Alors, on a pris ça où c'était quand on est arrivés au ministère puis quand on est arrivés au gouvernement puis on essaie de faire de notre mieux en investissant davantage. Évidemment qu'il y a des besoins partout, les besoins sont nombreux. Vous me parlez de 100 puis 140 km. On ne peut pas non plus faire 100 km puis 140 de réfections majeures en une seule année. Alors, ce sont des tronçons qui devront avoir des plans d'intervention triennaux ou quinquennaux, et on investira à la hauteur de nos capacités, en considérant les restrictions budgétaires que nous avons. Mais on va faire notre gros possible.

● *(15 h 30)* ●

Je prends bonne note de la route 198, que vous m'avez rappelé l'état lamentable de la route. Alors, je

prends bonne note. Je m'engage à en parler avec M. Loranger et à voir si, sur la liste de nos priorités, il y aurait encore des fonds de disponibles pour cette route-là et je vous reviendrai le plus rapidement possible, M. le député.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. Alors, nous allons...

M. Lelièvre: ...

Le Président (M. Tomassi): Il vous reste 20 secondes.

M. Lelièvre: Oui. Bien, pour vous dire que, cette année, le total de la programmation, avec les parachèvements, il n'y a pas de nouvelles initiatives sauf le 1,3 million à Chandler. C'est 11 273 000 $. Donc, on est en deçà de ce qui avait déjà été investi dans le passé, quand même, là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Gaspé. Nous nous en allons du côté ministériel. Alors, je suis prêt à reconnaître le député de Louis-Hébert.

M. Hamad: Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme la ministre, chers collègues de l'Assemblée nationale, chers collaborateurs. Et je reconnais aussi mes chers confrères ingénieurs qui sont présents ici. Tout d'abord, j'aimerais vous féliciter, M. le ministre, Mme la ministre, pour l'excellente annonce que vous avez faite, de 1,2 milliard, 1,3 milliard et 1,4 milliard qui s'en viennent pour les prochaines années. Et évidemment cette annonce-là comporte deux avantages. Le premier, c'est évidemment le niveau d'investissement qui s'en vient dans les prochaines années, qui est record, comme j'ai compris par votre présentation. La moyenne, avant on avait 700 millions, et maintenant on va aller chercher une moyenne de 1,2 milliard de dollars pour les prochaines années.

Le deuxième niveau que je trouve aussi, dans cette annonce-là, qui est intéressant, c'est la planification à long terme de trois ans d'investissement, ce qui est important. Et j'ai eu l'occasion de rencontrer les gens de l'association des routes et des grands travaux, lors de leur assemblée annuelle, en janvier, je pense, 2005, et, lors des rencontres, j'ai trouvé que la majorité — je ne dirais pas tout le monde — étaient très heureux de cette annonce-là, étaient très contents de savoir ça parce que, vous savez, des entrepreneurs, des gens qui travaillent, ils aiment toujours voir un peu à long terme pour planifier les achats de leur équipement, pour planifier leur main-d'oeuvre, pour planifier aussi pour pouvoir avoir une bonne idée pour les travaux qui s'en viennent, pour travailler en fonction de ce qui s'en vient. Et évidemment des annonces pour trois ans, c'est une première, et bravo, parce que c'est très bon, très bon aussi pour ceux qui travaillent, très bon pour le ministère, très bon pour les ingénieurs, etc.

Investissements dans la région de la Capitale-Nationale

Maintenant, pour la région de Québec, M. le ministre, évidemment je sais qu'il y a beaucoup d'argent qui va être investi dans la région de Québec. Je sais que, dans mon comté, dans Louis-Hébert, il y a 27 millions qui vont être investis dans un projet d'échangeur, boulevard Charest avec Duplessis. D'ailleurs les travaux ont commencé, ça continue. Il y a une autre partie dans Duplessis qu'ils ont commencée cet été. J'aimerais ça que vous nous donniez un petit peu, dire combien on va investir, le gouvernement du Québec va investir dans la région de Québec pour les prochaines années.

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Et je remercie le député de Louis-Hébert, qui est un collègue de la Capitale-Nationale, pour son intervention. Heureux de voir que les députés ministériels — je viens d'entendre le député de Louis-Hébert, j'en ai entendu d'autres hier — sont effectivement très heureux. Il n'y a pas juste les élus qui sont heureux effectivement, vous avez raison, les gens de l'industrie, de l'ACRGTQ sont effectivement très, très heureux parce que mon collègue, M. Marcoux, qui était aux Transports au mois de janvier, il avait déjà confirmé 1 030 000 000 $ pour les trois prochaines années. Et l'annonce que nous avons faite dernièrement, avant la période du budget, était une annonce qui était supplémentaire encore, en augmentant la moyenne sur les trois prochaines années de 1,3 milliard, ce qui permet effectivement aux gens de l'industrie, lorsqu'on veut se préparer et que les budgets en matière de transports peuvent varier énormément d'une année à l'autre, permet aux gens de l'industrie de savoir exactement ce qui s'en vient en termes de travaux. Donc, ils seront mieux capables de planifier, je vous dirais, toute la planification des équipements qu'ils ont besoin, en sachant d'avance le type de travaux qu'ils risquent d'avoir durant l'année, en sachant très bien qu'ils peuvent se permettre d'investir parce que les prochaines années vont être d'excellentes années pour eux en termes de travaux. Donc, je pense que tout le monde se réjouit sur l'ensemble du territoire.

Ma collègue venait justement de parler d'un projet dans la Gaspésie et de parler des budgets qui sont alloués dans la région pour démontrer qu'elle était presque déjà au triple de certaines années que l'ancien gouvernement investissait, alors qu'ils étaient à 11 millions, à 15 millions. À 11 millions, on en annonce 32 millions, vous êtes déjà presque à trois fois le montant d'investissement, et ça, en réalité, dans tous les comtés du Québec, il y a augmentation de budgets, et, pour toutes les régions du Québec, c'est la même chose. Donc, je vais vous dire, je vous remercie de vos commentaires, parce que je ne l'ai pas entendu souvent du côté de l'opposition. Ça a l'air qu'on n'en fait pas encore assez, mais on fait déjà le double de ce qu'ils ont fait pendant neuf ans qu'ils ont été là, en moyenne. Donc, très heureux de ça.

Pour revenir à la région de Québec, parce que naturellement vous avez un intérêt, étant un député de la Capitale-Nationale, pour vous dire qu'encore là très heureux parce que la moyenne des neuf dernières années, sous l'ancien gouvernement, était une moyenne de 52 millions, dans la région de Québec, en matière de travaux routiers, ce qui était, on peut dire, correct en termes d'investissement, mais, quand vous en mettez 106 millions, cette année, je pense qu'on se permet de réaliser un peu

plus de travaux qu'on en fait, comme on en fait presque le triple ou le double sûrement de ce qu'on faisait en Gaspésie. Donc, c'est une excellente année pour la région de Québec.

Vous avez parlé de projets qui se dessinent effectivement sur l'échangeur de Charest, au coin de Duplessis, qui est dans votre comté, je crois, effectivement des travaux qui sont commencés depuis plusieurs années. Cette année, c'est l'équivalent de 27 millions de dollars qui sont justement investis à l'échangeur Duplessis.

Il y a un autre dossier qui est fort important pour la région de Québec, un engagement que nous avions pris, les députés, les candidats, à cette époque, de la région de Québec, qui était l'autoroute du Vallon. Parce que l'ancien gouvernement a été pendant, M. le Président, si ma mémoire est bonne, pour avoir fait de l'opposition, au moins trois annonces officielles sans jamais démarrer les travaux sur l'autoroute du Vallon, un dossier qu'on parle depuis longtemps, donc un projet qui est évalué à l'équivalent de 45 millions de dollars. Je peux vous confirmer que les appels d'offres ont eu lieu, que les travaux débutent au mois de juin.

Nous aurons la chance, M. le député, d'aller, vous et moi avec nos collègues, faire une bonne pelletée de terre pour démontrer que les travaux sont bien démarrés, que le projet n'a pas juste été annoncé politiquement, que les argents sont planifiés, sont dans les budgets, que les travaux, on en met pour 22 millions cette année, il y en aura pour 23 millions — vitement — l'année prochaine, donc l'équivalent de 45 millions qui sera investi, ce qui fait que, dans ce dossier, on peut, M. le Président, vous dire qu'à la fin de l'automne 2006 nous pourrons rouler sur l'autoroute, sur le boulevard... sur l'autoroute du Vallon. Et il restera, pour le printemps 2007, je vous dirais, les travaux d'aménagement urbain à compléter. Donc, très heureux que l'engagement que nous avions pris en campagne électorale puisse se réaliser. Et ce sera un investissement majeur de 22,5 millions, cette année.

Il y a naturellement aussi des travaux sur l'autoroute Laurentienne, l'autoroute Laurentienne qui est un secteur qui est très congestionné quand vous êtes à l'heure de pointe, entre la sortie... Quand vous prenez Laurentienne en direction de Lac-Beauport, vous commencez environ à la sortie du boulevard Lebourgneuf, en vous en allant jusqu'à la sortie Jean-Talon nord, une congestion, 85 000 voitures par jour qui sont dans ce secteur. Nous avons fait une annonce qui est l'équivalent de 10 millions de dollars sur les deux prochaines années, qui va permettre une voie supplémentaire, une troisième voie en réalité, une voie qui va permettre en réalité de dégager l'engorgement qu'il y a dans ce secteur, M. le Président. Donc, très heureux de cette annonce, c'est 6,5 millions dans le budget de cette année, qui est investi sur l'autoroute Laurentienne.

Il y aura des travaux aussi sur l'autoroute Félix-Leclerc, sur la 40, dans l'est et dans l'ouest, pour 3 millions de dollars. Il y en a naturellement sur l'autoroute Henri IV Nord pour l'équivalent de 4 millions de dollars. Il y en a dans le secteur aussi de Stoneham, au début de la route 175, pour l'équivalent de 17,9 millions de dollars, M. le Président.

Il y a tout le secteur effectivement de la Petite-Rivière-Saint-François, où nous avions planifié 2,4 millions de dollars. J'ai discuté avec le maire, il n'y a pas tellement longtemps, naturellement dû aux pluies abondantes que nous avons eues et la route qui a cédé. Donc, j'ai dit au maire que nous étions ouverts à réévaluer naturellement l'entente que nous avions avec les municipalités pour répondre aux travaux qu'il y a à faire et peut-être un certain nombre de murs de protection, dans la falaise, à mettre pour protéger la route. Donc, on est ouverts, M. le Président, naturellement à regarder, à réouvrir ce dossier-là. Il y a naturellement toute la reconstruction du boulevard Sainte-Anne qui est déjà entamée depuis quelques années, où les travaux continuent. Il y en a pour pas loin de 10 à 11 millions de dollars, M. le Président.

Donc, quand on fait le tour de l'ensemble de cette programmation, on peut dire que c'est une programmation qui... il y en a pour 106 millions de dollars: en termes de développement de réseau, il y en a pour 45 millions, M. le Président, 45 millions qui sont au fond ce qu'on appelle les nouveaux axes qu'on développe; en termes de conservation de chaussée, il y en a pour l'équivalent de 16,4 millions de dollars; conservation des structures qui sont bien souvent, entre autres, les ponts, 16 millions de dollars; l'amélioration de réseau, pour 28 millions de dollars. Donc, quand vous faites la somme, vous arrivez à 106 millions.

● *(15 h 40)* ●

Je veux le répéter, M. le Président, c'est la première fois que, dans la région de la Capitale, il s'investit autant d'argent en matière d'infrastructures, ce qui nous permet de mieux planifier, comme je le disais, les travaux des prochaines années, d'être capables d'investir sur du développement routier. Et de dire que, sur un réseau — M. le Président, en terminant — de 30 000 km dont le ministère des Transports a la responsabilité cette année, M. le Président, on évalue qu'il y a environ 10 000 km qui ont besoin de travaux. Et de vous dire qu'avec une planification comme nous venons de faire cette année, on peut espérer d'être capables, M. le Président, de toucher à l'équivalent, au bout de trois ans, entre 4 500 et 5 000 km de routes qui auront pu être retouchées, améliorées, sur l'ensemble de notre réseau.

Donc, on voit de façon très, très majeure que les argents qui sont investis, avec le 3,9 milliards, et, je le répète tout le temps, il faut ajouter à ça naturellement les montants sur lesquels les ententes fédérales ont été signées, de plus de 800 millions de dollars, depuis trois ans, donc ce qui nous permet, autant aux gens de l'industrie qu'aux gens du ministère des Transports, d'être capables de bien planifier le développement et l'amélioration de notre réseau routier, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, je rappellerai aux membres et aux gens dans l'assistance de bien vérifier si leurs téléphones cellulaires sont ouverts parce que depuis tantôt il y en a quelques-uns qui se sont mis à sonner. Alors, M. le député? Oui, M. le député de Louis-Hébert.

M. Hamad: Merci, M. le Président. J'ai bien compris aussi que l'investissement dans du Vallon, ce sera cette année, en 2005, le plus gros chantier dans la région de Québec, grâce à l'intervention de notre gouvernement et aussi à l'entente signée avec la ville de Québec. Ça devient une valeur de, combien, 45, 50 millions à peu près, incluant la contribution de la ville de Québec?

M. Després: 45 millions. Le projet total, incluant la participation de la ville de Québec, est de 45 millions.

M. Hamad: Et, si j'ai bien compris, lorsqu'on a fait l'annonce de du Vallon, c'est que la ville de Québec va payer le gouvernement pour finir la portion complète du projet, ce qui... Normalement, on paie la ville de Québec pour faire ces projets, mais, dans cette entente particulière là, la ville de Québec avance l'argent au gouvernement pour compléter la portion où la ville normalement voulait la compléter.

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

M. Després: Dans les faits, c'est le gouvernement du Québec qui avance l'argent et c'est la ville de Québec qui va nous rembourser, donc. Mais ce qu'il est important de retenir, c'est que l'engagement que nous avions pris de le faire est maintenant, je vais vous dire, presque une réalité dans la mesure où les travaux... Les appels d'offres ont eu lieu. Le chantier commence au mois de juin. Nous serons là pour aller voir le début de ces travaux. La population va s'apercevoir qu'effectivement ce n'est plus une annonce qui a été faite pendant trois fois sous l'ancien gouvernement, c'est un engagement qui a été pris du gouvernement, une réalisation qui va se faire. Et je vais vous dire, M. le député de Louis-Hébert, que vous pourrez rouler, comme tous les citoyens de la région de Québec, sur l'autoroute du Vallon à la fin de l'automne 2006.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député.

M. Hamad: Si je comprends bien, M. le ministre, il y aura des investissements de 106 millions de dollars qui vont s'ajouter aux 350 millions que le gouvernement du Québec a investis dans la région de Québec, depuis deux ans, et en plus tous les travaux qui s'en viennent, que vous avez mentionnés, le boulevard Laurentien, Félix-Leclerc, Charest et l'autoroute du Vallon, etc.

J'aimerais savoir: Est-ce que les montants d'argent qui vont être investis dans l'autoroute Laurentienne, du Vallon, Félix-Leclerc, etc., ça, c'est autour de 100 millions, c'est le même 106 ou c'est deux... un plus l'autre?

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

M. Després: Non, c'est le même, c'est 106 millions. 106 millions, c'est le montant qu'on investit dans l'année financière qui commence le 1er avril 2005, qui va jusqu'au 31 mars 2006. Et les projets que je vous ai énumérés tout à l'heure sont les sommes qui sont investies sur l'ensemble des projets de la région de Québec. Et vous avez eu la chance probablement d'avoir, dans chacun des comtés, cette programmation. On a fait une annonce effectivement régionale pour... Vous savez, il y en a bien plus, là. Le 106 millions... Les projets que je vous ai énumérés, je vous ai énuméré, je dirais, les principaux projets, mais la liste est beaucoup plus longue que ça parce qu'il y en a dans tous les comtés de la région de Québec, ce qui fait l'équivalent de 106 millions de dollars.

Et encore là de vous dire qu'après avoir fait le tour autant des députés que des maires de la région... Je me rappelle d'une question que j'avais eue de la presse, à savoir quel était le projet qui n'avait pas été tenu en compte. Je vous dirais que tout ce qui était en termes de priorités, d'engagements qui ont été pris... J'ai eu la chance de rencontrer aussi le maire de Québec, qui avait demandé une rencontre pour justement évaluer les projets qu'il avait dans la ville de Québec. Donc, de vous dire que la programmation que nous avons cette année répond très bien, je vous dirais, aux attentes de la région.

Encore là, probablement qu'on aimerait toujours en avoir plus, mais, je le répète, je pense qu'avec la programmation les montants qui sont investis... Ma collègue donnait tout à fait l'exemple tout à l'heure d'une programmation pour la région de la Gaspésie, où il y avait 11, 11, 15, 17 millions de dollars, dans les dernières années, d'investis, et la programmation de cette année est de 32 millions de dollars. Ça démontre tout de même l'effort constant, appréciable des investissements que nous faisons. Ça va permettre aussi à la région de Québec d'améliorer son réseau routier, quand je pense au boulevard Laurentien, quand je pense à l'autoroute du Vallon, qui était un projet qu'on parlait, il faut le dire, exactement depuis une décennie, ça fait 10 ans, donc.

Je comprends que ça fait deux ans, 25 mois, comme je disais, hier, au député de Beauharnois, qui essayait de nous dire que nous étions là depuis déjà trois ans. J'ai l'impression qu'il trouve le temps long, et lui dire qu'il reste encore trois ans au mandat de notre gouvernement. Mais de lui dire surtout que les montants qu'on investit vont nous permettre réellement de réaliser des projets sur lesquels nous avions pris des engagements. Je pense, entre autres, à l'autoroute 30, où nous avions pris un engagement, l'autoroute 50, sur laquelle nous avions pris un engagement, l'autoroute 35.

Je vois le député qui est ici, j'aurai sûrement l'occasion tout à l'heure d'avoir une courte question, j'en suis sûr, sur l'autoroute 35 qui est un corridor frontalier très, très important pour le commerce entre Québec et Boston. Et on est très heureux parce que le développement des axes routiers que nous allons faire sur l'ensemble du territoire du Québec va permettre justement, quand on parle de développement durable, de décongestionner les grands centres pour permettre à tout le secteur de l'industrie du camionnage, entre autres, d'occuper d'autres accès routiers et de permettre effectivement... Je pense à l'autoroute 73. Je suis en train de parler de la 35, mais je vais vous dire, M. le Président, que je suis un petit peu jaloux, comme mes collègues de la région de Québec, de l'annonce aussi que nous avons faite sur l'autoroute...

Eh, mon Dieu! je vois le député de Papineau qui vient d'arriver, M. le Président. Je vais vous dire, j'espère que j'aurai une belle question sur l'autoroute 50, Ou lui-même pourra nous parler de tout l'historique du dossier. S'il y a quelqu'un au gouvernement qui connaît bien toute l'histoire de l'autoroute 50... Depuis combien de temps, M. le Président, on en parle? Je vais apprécier parce que je pense que c'est important de savoir toute l'histoire de l'autoroute 50. Il n'y a pas un député, à l'Assemblée nationale, qui connaît l'historique du dossier de l'autoroute 50 comme le député de Papineau, M. le Président. Je vais vous dire, ça va être agréable aux oreilles des députés de pouvoir entendre toute l'histoire. Moi, j'en ai été... Je me

rappelle, quand j'ai eu... dès ma nomination, le premier député qui est venu me voir avec son dossier, il venait au nom de son caucus, M. le Président, qui...

Le Président (M. Tomassi): Il voulait sa pelle.

M. Després: Et, je vais vous dire... Oui, puis c'est un beau 265 millions de dollars qu'on va investir sur l'autoroute 50, sur les trois prochaines années. Et c'est là l'avantage, M. le Président, je le répète. On n'aurait pas pu se permettre d'annoncer des projets de développement routier majeur dans toutes les régions du Québec sans avoir une planification triennale. Et c'est la première fois que ça se fait, c'est sans précédent. Et ça nous permet justement d'aller de l'avant avec des projets aussi importants que je viens de parler, de la 35 de façon très, très rapide, du projet de l'autoroute 50, de la 73, à Québec, qui est une autre route frontalière, entre autres, pour permettre, toujours là, le corridor et le développement économique entre le Québec et le Maine, M. le Président.

Une voix: La 185, avec le Nouveau-Brunswick.

M. Després: Ah! Là, je suis en train d'oublier... Je vois ma collègue aussi qui a travaillé beaucoup sur le projet de l'autoroute 185. Mais on aura la chance peut-être un peu plus tard de permettre au député de pouvoir s'exprimer, M. le Président, peut-être. Merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Il reste deux minutes, M. le député de Louis-Hébert.

Travaux en préparation des Fêtes du 400e anniversaire de la ville de Québec

M. Hamad: M. le ministre, évidemment, si je comprends bien, cet investissement-là que vous avez annoncé n'inclut pas ce que vous avez annoncé pour le 400e anniversaire de la ville de Québec, qui était de 110 millions, où d'ailleurs il y aura des travaux sur le boulevard Champlain, lors de cet événement... en fait, avant, pour préparer l'événement du 400e. Si ma mémoire est bonne, il y avait 70 millions pour un legs que le gouvernement du Québec laisserait pour la ville de Québec et 40 millions pour les festivités et les préparations des Fêtes du 400e. Alors donc, il y avait des travaux un petit peu, si ma mémoire est bonne, sur le boulevard Champlain. Est-ce que ces travaux-là sont inclus dans le... Dans quelle portion de votre budget?

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

M. Després: Une excellente question. Et vous faites bien, M. le député de Louis-Hébert, parce que vous y avez contribué énormément, au dossier du 400e de Québec. Très, très fier. Je vais vous dire, quand j'ai fait les crédits de la Capitale, je ne comprends pas, je n'ai pas eu aucune question sur toutes les annonces que le gouvernement du Québec avait faites dans les... Depuis le début de l'année, c'est plus de 400 millions de dollars qu'on a investis dans les régions, dans tous les dossiers.

● *(15 h 50)* ●

Mais, pour vous dire, en ce qui concerne le dossier que vous parlez, le legs que nous laisserons, les travaux qui seront faits sur le boulevard Champlain sont inclus dans le 70 millions comme tel. C'est à l'extérieur de la programmation du ministère des Transports. On a, dans l'évaluation que la Commission de la capitale a faite dans la présentation de son projet, inclus les travaux routiers qu'il y a à faire sur le boulevard Champlain. Mais très heureux de voir que ce sera un projet extraordinaire et exceptionnel pour la population de Québec, qui pourra maintenant avoir un accès direct au fleuve, en permettant des activités récréotouristiques pour toute la population de Québec. Et je pense que les gens verront bien, en 2008, ce que nous avons annoncé et réalisé, entre autres, aussi avec la rivière Saint-Charles. Merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci. Merci beaucoup. Nous avons terminé le bloc. Nous allons aller du côté de l'opposition. M. le député de Saint-Maurice.

Entretien du réseau routier en Mauricie

M. Pinard: Alors, merci, M. le Président, de me céder la parole. Les annonces qui sont faites aujourd'hui réjouissent sûrement la population, la grande population de la Capitale-Nationale. Il faut se rappeler également que Marc-Yvan Côté avait rejeté, lui, du revers de la main la question de l'autoroute du Vallon. Mais heureusement que Diane Barbeau, l'ancienne députée de Vanier, a ressuscité ce dossier-là. Mais, aujourd'hui, M. le Président, je tiens à vous dire que, comme député de région, je me sens très, très, très petit. Je me sens très petit parce qu'on parle ici, à Québec, d'agrandissement de l'autoroute Laurentienne, on va faire une autre autoroute, on va agrandir le boulevard Champlain, et il n'y en a pas, de problème, il y a beaucoup d'argent pour la région de la Capitale-Nationale. Il s'agit d'être présent à cette commission pour s'en rendre compte.

Mais, moi, je voudrais vous parler aujourd'hui du dernier chemin de colonisation du Québec. Il y en a encore un, chemin de colonisation, puis il porte le numéro 153, route 153 de la Baie-de-Shawinigan. Baie-de-Shawinigan, vous avez sûrement reconnu le lieu de naissance de l'ancien premier ministre du Canada. Alors, je ne sais pas si le gouvernement libéral veut le garder comme chemin de colonisation encore longtemps, mais, nous, citoyens ordinaires, on aimerait, à un moment donné, être en mesure de circuler sur 1,5 km tout en ayant la possibilité, lorsqu'on monte sur un button, de voir qui s'en vient de l'autre côté. Mais ce n'est pas le cas. On est en haut du button puis là, woupelaïe!, on voit arriver les autres. C'est excessivement dangereux. C'est qualifié comme dangereux, également. Et c'est un chemin... Et là on va me dire: Oui, vous étiez au pouvoir. Mais, comme on est dans les régions, nous, les routes, on les bâtit étape par étape. Puis on a réussi à en faire une qui s'appelle la 157, qui effectivement dormait depuis 30 ans, et on a réussi à le faire pendant nos deux derniers mandats.

Mais, la 153, la question que je pose à la ministre est la suivante. Il y a eu des plans préliminaires qui ont été faits par une firme d'ingénieurs. Est-ce que vous avez l'intention de procéder dans le dossier de la 153, d'établir une étape additionnelle pendant le mandat 2005-2006, pendant le prochain état financier? Et nous dire si vous avez un calendrier au niveau de cette route-là qui a une distance de 1,5 km.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je pensais que le député était pour remercier le gouvernement des investissements qui se font en Mauricie parce que, je vais vous dire, là, je vais faire la même chose qu'avec le député de Gaspé, ça vaut la peine, c'est encore plus frappant, alors: en 1996-1997, 8 millions pour la Mauricie; 1997-1998, 15 millions; 1998-1999, 14 millions; 1999-2000, 17 millions; 2000-2001, 17 millions; 2001-2002, 25 millions; 2002-2003, 28; puis 2003-2004, 18. Alors là, j'ai fait les neuf années du gouvernement, les neuf années du gouvernement. Je peux vous dire, M. le Président, qu'on était, sur 17 régions, on était 15e, pendant toutes ces années, en termes d'investissements sur le réseau routier. Cette année, on a mis 50 millions en Mauricie, 50 millions en Mauricie cette année, 52 millions en Mauricie l'année passée, M. le Président.

Alors, j'ose espérer que, le député, il n'a pas juste une vision pour une route, mais qu'il a une vision régionale et qu'il est conscient que ces montants-là n'ont jamais été investis en Mauricie et que ça nous place bons sixièmes. C'est bon, hein, sixièmes sur 17, au lieu de 15e sur 17. Alors, je pense qu'on a fait un méchant bond dans la bonne direction, et ce serait agréable que le député puisse reconnaître ça. Parce que, les neuf années où ils ont été au pouvoir, là, j'aurais aimé ça aussi qu'il réclame peut-être un réaménagement de la route 153, puis ça ne s'est pas plus fait dans le temps qu'il était là, là. Alors, les dossiers ne deviennent pas des priorités juste quand on change de gouvernement, M. le Président. Alors ça, c'est important de le dire.

Pour ce qui est du dossier 153, ça va être facile à résumer, on met, cette année, 350 millions de dollars pour réparer...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...350 000 $ — comment j'ai dit? 350 millions? — excusez-moi, 350 000 $ pour réparer la chaussée, M. le Président, et sur 1,1 km, je pense, que le député a dit. Alors, 350 km, on va réparer. C'est vrai que la chaussée est mauvaise. L'année dernière, on avait voulu le réparer, et, malheureusement, à cause de la saison, les entreprises qui avaient des contrats n'étaient pas capables de terminer leurs travaux suffisamment tôt pour pouvoir débuter ce chantier-là. Alors, on était rendus en novembre, et il était trop tard pour procéder à de la pose d'enrobé bitumineux, alors c'est pour ça, l'année passée, que ça ne s'est pas fait. Et là le chantier devrait être démarré très prochainement. On a même avisé la direction territoriale que c'était le premier chantier qu'il fallait démarrer parce qu'effectivement il y a beaucoup de camions qui circulent sur cette route-là, et on doit la réparer, là, le plus rapidement possible.

Alors, l'autre question du député, M. le Président, c'est que M. le député aimerait que... il y a eu une étude, et il aimerait qu'on déplace la route, qu'on fasse une autre configuration géométrique de cette route-là parce qu'un jour possiblement que l'entreprise Belgo, qui est située le long de cette route-là, possiblement qu'elle aurait des projets d'agrandissement et qu'elle aurait besoin de l'emprise ou d'espace qui empiéterait sur la route qui passe tout près de l'entreprise. Alors, j'ai bien dit au député, comme j'ai fait passer le message également à la mairesse: Quand l'entreprise Belgo nous mettra sur table un plan, un projet d'agrandissement et qu'il aura besoin de l'emprise de la route, ça nous fera plaisir de regarder la possibilité de déplacer la route et de faire une nouvelle configuration à cette route-là, M. le Président. Mais pour l'instant on va à l'urgence et on va à la sécurité de cette route-là, et les montants qui sont nécessaires pour l'améliorer cette année sont mis dans la programmation.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: M. le Président, la ministre vient de nous annoncer qu'elle investissait 50 millions à peu près pour la Mauricie. Je tiens à lui rappeler que, pour le comté de Saint-Maurice, la somme est de 1 706 000 $. Et, si j'enlevais le 350 000 $ qui devait être dépensé l'an passé au niveau de la conservation des chaussées, pour la route 153, bien ça nous donnerait environ un montant de 1,3 million.

Maintenant, concernant la conservation des chaussées, justement, concernant la conservation des chaussées... Parce que tout à l'heure ce que j'entends, c'est: Autoroute ci, autoroute là, agrandissement d'autoroutes, et on met énormément d'argent. Mais, au niveau des routes secondaires, M. le Président, là, ce sur quoi les citoyens hors capitale et hors métropole voyagent, c'est sur les routes secondaires, et, au niveau de la conservation des chaussées, on sait qu'il y a actuellement un manque évident, au niveau du Québec, concernant les routes secondaires, pour la conservation des chaussées.

Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec

Et permettez-moi de vous poser, Mme la ministre, par le biais du président, les questions que mon collègue le député de Nicolet, qui aurait aimé être présent mais que, malheureusement, étant absent... Je vais vous lire les questions en rafale. Alors, c'est une lettre qu'il vous adressait le 18 novembre dernier. Alors, M. Michel Morin décrivait six endroits précis du réseau routier secondaire où des travaux étaient nécessaires. La chaussée était dans un état de déficience avancé, et ça ne s'est pas amélioré, ce printemps.

Alors, la question de mon collègue: Pourquoi n'avez-vous retenu aucune de ces six suggestions? La programmation de cette année prévoit une couche d'usure sur une partie de l'autoroute 30, dans la ville de Bécancour. Mais, avec 29 municipalités, le comté de Nicolet-Yamaska possède un réseau de plusieurs centaines de kilomètres de routes secondaires. Comment se fait-il qu'aucun kilomètre d'asphalte ne sera fait sur les routes numérotées, entre autres, la route 122, près de Saint-Guillaume, la 143, Saint-François-du-Lac—Saint-Pie-de-Guire et direction Drummondville, et la 161 entre Saint-Wenceslas et Sainte-Eulalie?

Autre question de mon collègue: Quel moyen devrait-on prendre, Mme la ministre, pour attirer votre attention sur l'état de délabrement de nos routes secondaires, et ce, à de multiples endroits? Y a-t-il moyen, Mme la ministre, de vous sensibiliser à l'importance d'un réseau routier secondaire carrossable et sécuritaire?

Et, en terminant, Mme la ministre: Vous avez entendu parler récemment du projet de prolongation de l'autoroute 30 entre Saint-Grégoire et la route du port de Nicolet. Ce printemps, vous avez répondu négativement à cette demande, mais du même souffle vous avez promis d'investir dans la réfection du rang des 60, boulevard Bécancour et de la route 132 entre Saint-Grégoire et Nicolet. Pourquoi rien n'apparaît dans la programmation 2005-2006 à ce sujet?

Entretien du réseau routier en Mauricie (suite)

Et une petite question, une toute petite pour le comté de Saint-Maurice. Est-ce que, cette année, il y aura possibilité de regarder attentivement le resurfaçage du rang Saint-Mathieu entre le lac à la Tortue et les limites de l'ancienne ville de Shawinigan-Sud?

● *(16 heures)* ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Mme la ministre.

Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec (suite)

Mme Boulet: Alors, M. le Président, il y a beaucoup de questions à la question du député de Saint-Maurice. Je ne sais pas trop par où commencer, mais je vais lui faire un portrait du Centre-du-Québec, comme je lui ai fait un portrait de la région de la Mauricie. C'est parce que je me demande où ils étaient, ces députés-là, quand leur gouvernement était au pouvoir.

Alors, le Centre-du-Québec, écoutez bien ça, M. le Président, c'est aussi intéressant, c'est aussi intéressant que la Mauricie: 1996-1997, 15 millions; 1997-1998, 10 millions; 1998-1999, 10 millions; 1999-2000, 22 millions; 2000-2001, 25 millions; 2001-2002, 31 millions. Alors, on continue, 37 millions en 2003-2004, on en met 42 millions cette année, puis même on va monter possiblement à 45 millions. On est après voir à mettre des ajouts au Centre-du-Québec. Alors, on va être à 45 millions.

Alors, la Mauricie et le Centre-du-Québec ensemble, c'est presque 100 millions de dollars, M. le Président. Alors, ça ne s'est jamais vu, ça ne s'est jamais vu depuis la dernière décennie. Et on s'imagine que l'état de délabrement des routes est dû au gouvernement qui est là en place depuis 24 mois. Alors, regardez, là, les questions, il aurait peut-être fallu qu'ils les posent à leurs ministres des Transports de l'époque et qu'ils leur soulèvent les problématiques qu'ils vivaient dans leurs comtés respectifs.

Je voudrais dire, en passant, également que, dans le comté de son collègue de Nicolet-Yamaska, cette année, c'est la plus importante contribution, c'est la plus importante subvention, là. Le budget, cette année, est de l'ordre de 18 millions de dollars dans le comté de Nicolet-Yamaska, M. le Président. Alors, 18 millions, je pense que le député n'a pas à se plaindre, il est parmi les députés privilégiés avec un tel budget.

Entretien du réseau routier en Mauricie (suite)

Pour ce qui est du comté de Saint-Maurice, alors le député relevait qu'il n'y avait pas beaucoup d'argent qu'il trouvait. Bien, écoutez, ça, ça dépend des années, M. le Président. Il y a des années où il y a des projets en cours, où on a plus d'argent. Alors, il ne nous dit pas par contre que, l'année passée, il y a eu près de 10 millions — ça, il ne nous l'a pas dit — parce qu'on faisait une route, un prolongement d'une autoroute, d'une route numérotée. Alors, il y a eu près de 10 millions.

Alors, évidemment, la vie, dans les comtés, n'est pas toujours stable. Il y a des projets qui démarrent, il y a des projets qui se terminent, il y a des réparations, et les budgets peuvent fluctuer d'une année à l'autre, et ce qui fait que, l'année passée, il y a eu un montant qui était considérable par rapport à cette année.

Et l'autre élément aussi, c'est que, dans le comté de Saint-Maurice, c'est un petit comté en termes de territoire, en termes de kilomètres de routes, et il y a à peine 119 km de routes dans le comté de Saint-Maurice, alors que j'ai des comtés qui en ont près de 1 000 km, alors le nombre de kilomètres qui relèvent du ministère des Transports du Québec, évidemment. Alors, le député de Saint-Maurice a un réseau routier municipal important, mais son réseau routier supérieur, qui relève du MTQ, est de 119 km. Alors, évidemment, je ne peux pas inventer des routes non plus. Alors, c'est ce qui fait des fois que les montants... Dans certains comtés, comme dans le comté d'Ungava, où il y a près de 1 000 km, alors c'est certain que les montants qu'on donne à ces comtés-là sont souvent plus importants parce que les interventions sont plus nombreuses.

Entretien du réseau routier dans le Centre-du-Québec (suite)

Pour ce qui est de la lettre qu'on a reçue du député de Nicolet-Yamaska, eh bien on a pris bonne note de ses requêtes, de ses demandes, de ses besoins. On est après faire l'analyse de chacune de ces demandes-là, voir la pertinence, la priorité, et voir si on aurait des disponibilités financières. Je l'ai dit, tous ceux qui veulent me parler, on n'a pas besoin de passer par les journaux, je suis disponible, je suis accessible, je réponds à tous les députés, peu importe le parti politique. Je les rencontre, on regarde leurs besoins, et après ça, s'il y a des disponibilités financières, tout le monde ici peut le dire, ça nous fait plaisir de répondre à ces attentes-là.

Pour ce qui est de l'autoroute 30 du député de Nicolet-Yamaska, bien je voudrais dire que le précédent gouvernement a déposé un plan de transport en février 2003, M. le Président, dans la région du Centre-du-Québec, février 2003. C'était le précédent gouvernement qui était en place, et l'autoroute 30 était planifiée dans un horizon de 15 ans. Alors, en 2004, en avril 2004, on prend le pouvoir, puis il faudrait faire l'autoroute 30 demain matin. Alors, expliquez-moi la cohérence. Il n'y en a pas. Alors, si c'était pour un horizon de 15 ans, en février 2003, sous le gouvernement péquiste, je ne vois pas pourquoi tout d'un coup ça devient une urgence puis qu'on n'a jamais ciblé cette urgence-là à l'époque de leur gouvernement. Alors, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. Et je prends au vol votre invitation à venir vous rencontrer. Je cherche seulement ma route...

Mme Boulet: Vous n'avez pas de route.

Le Président (M. Tomassi): C'est ça, je la cherche. Alors, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, M. le Président. Juste faire une petite précision. Ce serait intéressant qu'on connaisse, en dollars constants, les chiffres que nous étale la ministre, là. Il y a une différence dans l'achat d'une bouteille de Pepsi voilà 10 ans puis aujourd'hui. Elle devrait se rappeler ça. Alors, on ne peut pas parler des mêmes affaires, là, Mme la ministre.

D'autre part, j'aimerais rappeler, M. le Président, à Mme la ministre que la 155 dont on parle, que j'emprunte régulièrement, puisque j'ai un camp au nord-est de La Tuque, c'est Jean-Pierre Jolivet, notre collègue, qui a fait énormément de travaux sur cette grande route importante du Québec. Et la ministre prend la relève, tant mieux, bravo. Mais je pense qu'elle doit reconnaître que notre collègue Jean-Pierre Jolivet a fait énormément pour cette route-là. Et c'est la combinaison des deux gouvernements pour faire en sorte que je puisse aller à mon camp en toute sécurité et plus rapidement, tout en respectant les limites de vitesse, évidemment.

Réfection d'une voie d'accès à l'autoroute 20, dans la municipalité de Saint-Nazaire-d'Acton, en Montérégie

Ceci étant dit, vous m'avez ouvert des belles portes, Mme la ministre. J'aimerais vous rappeler... j'aimerais rappeler à Mme la ministre, M. le Président, qu'il y a une demande qui vous a été faite, de la municipalité de Saint-Nazaire-d'Acton qui est prise avec un problème de circulation de camions et de route sur une voie qui n'est pas une route collectrice au sens strict du mot. Une lettre a été acheminée — et j'ai la lettre ici — a été acheminée à Daniel Filion, qui est votre directeur territorial en Montérégie, vous demandant de lui aider à refaire cette route qui n'est pas la route collectrice et pourtant qui sert de route collectrice entre la 20 et les municipalités de Saint-Nazaire, de Wickham et de Lefebvre, dans ma circonscription électorale.

Donc, comme vous avez ouvert les portes pour qu'on puisse bénéficier de votre aide avec votre budget discrétionnaire, j'aimerais que vous nous disiez, Mme la ministre, si vous comptez répondre. Je ne suis pas allé dans les journaux, vous le savez, avec ce dossier-là, ce n'est pas mon genre non plus de le faire, en somme. Je n'haïs pas ça, y aller, là, mais quand les problèmes sont réglés. Alors, j'aimerais que vous me disiez, là, si vous considérez très sérieusement la demande que la municipalité de Saint-Nazaire vous a faite pour lui aider.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le député, j'aimerais juste préciser. C'est une route municipale, hein? C'est ça? C'est une route municipale?

M. Boucher: Oui, c'est une route municipale.

Mme Boulet: Alors, il faut nous faire votre demande par écrit.

M. Boucher: Elle a été faite.

Mme Boulet: Elle a été faite? Bon. On n'a pas commencé encore, on est après faire la compilation de toutes les demandes pour le discrétionnaire, pour répondre aux demandes du réseau routier municipal. Et ça me fera plaisir d'en reparler avec chacun des députés, là, ultérieurement. Parce que, là, à cause de l'étude des crédits, le budget n'a pas été adopté, donc on n'a pas l'enveloppe, il n'y a pas aucun projet qui a été autorisé, actuellement. Alors, ça me fera plaisir, là, d'en reparler avec vous plus longuement, M. le député, et de voir si on peut participer. Ça dépend.

C'est sûr que, dans le budget discrétionnaire des ministres, on ne peut pas non plus faire des projets de plusieurs millions de dollars. Vous comprenez que, avec les enveloppes qu'on a, c'est pour l'ensemble des 125 députés. C'est un budget qui s'étale normalement sur trois années, alors qui est décalé sur les trois années, c'est-à-dire 2005, 2006, 2007. Alors, évidemment qu'on répond à la hauteur de ce qu'on peut, mais on essaie d'aider l'ensemble des municipalités du Québec, M. le député. Alors, ça me fera plaisir d'en reparler. Je ne sais pas si vous avez établi le montant de l'aide, je ne sais pas si le projet...

M. Boucher: Oui, il est établi. Et puis c'est la première fois que je fais appel à votre discrétionnaire, Mme la ministre. Je ne suis pas gourmand, à ce niveau-là. Alors, j'espère que vous allez considérer ça très sérieusement, mais plus sérieusement, la municipalité étant en difficulté. Ce n'est pas...

Mme Boulet: Je prends bonne note. Je prends bonne note, M. le député, et soyez assuré qu'on...

M. Boucher: C'est une mauvaise décision qui a été prise en 1993 et que je n'attribuerai pas aux libéraux, que j'attribuerai au maire de la place, qui a fait un choix qui n'est pas celui qui correspondait à la circulation normale du trafic. Alors, malheureusement, on est pris avec cette décision-là, aujourd'hui. Oui?

Mme Boulet: On me dit, M. le député...

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

Mme Boulet: ...que c'est une... la municipalité voudrait que le ministère... Non?

M. Boucher: C'est sûr qu'on aurait souhaité, mais il n'y a pas d'entente intermunicipale. Alors, on fait plutôt appel à votre aide financière pour la réfection de cette route-là.

Mme Boulet: O.K. On s'en reparlera, M. le député, ça me fera grand plaisir.

M. Boucher: D'accord.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député, vous pouvez continuer, il vous reste 1 min 30 s.

M. Boucher: Bon. Très rapidement, vous nous avez dit tout à l'heure — ça a passé presque inaperçu — que nous avions annoncé à plusieurs reprises les mêmes projets. Moi, j'ai été témoin, depuis votre élection, que

vous avez réannoncé bien des projets qu'on avait annoncés. Alors, c'est assez constant chez les gouvernements de se réapproprier ce que les autres gouvernements précédents ont fait. Vous l'avez fait abondamment. Alors, il ne faudrait pas ramener ça, là, c'est un jeu qui finalement... M. le Président, c'est un jeu qui peut se jouer à plusieurs. Alors, regardons plutôt ce qui est intéressant pour les Québécois, ce qui est intéressant pour les citoyens au niveau de la circulation et de la sécurité sur nos routes. C'est ça qui m'intéresse, moi, personnellement. Merci, M. le Président.

• *(16 h 10)* •

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Johnson. Nous allons aller du côté ministériel. Et je reconnais le député de Papineau.

M. MacMillan: Merci, M. le Président, de me donner la chance de pouvoir discuter avec M. le ministre des Transports. Et je voudrais saluer M. le sous-ministre, M. Gagné, que je connais depuis 1989 — bientôt 16 ans à l'Assemblée nationale, dimanche, que je vais sûrement fêter en famille, M. le Président.

Mais ça me donne l'occasion de pouvoir parler vraiment de l'autoroute 50, l'autoroute 50 qui a été baptisée par le premier ministre dernièrement l'autoroute nord MacMillan. Si vous me permettez, ça m'a fait plaisir d'entendre ça. Mais on a un autre nom qu'on veut suggérer, M. le ministre et Mme la ministre, c'est l'autoroute Maurice-Richard. Ce sera une discussion qu'on aura plus tard, une fois qu'elle sera terminée. 50 buts, beaucoup d'années, l'autoroute 50, alors on peut... C'est une idée qui serait formidable.

Le Président (M. Tomassi): Un vrai amateur de hockey.

M. MacMillan: Oui, un vrai amateur de hockey. Mais, quand on parle d'annonce, j'aimerais en parler un peu, de l'autoroute 50 et de l'Outaouais, M. le premier ministre... oui, M. le Président. Chez nous, ça a été une fierté, au mois de février, de pouvoir annoncer...

Des voix: ...

Le Président (M. Tomassi): Pensez-vous à votre route, là? Ça doit être Maurice Richard qui vous appelle.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: Non. Merci. Je viens d'entendre un commentaire de mes collègues. En temps normal, c'est le *Ô Canada!* qui joue, ça aurait été encore plus plaisant. Mais ça, ça fait suite, avec l'autoroute 50, Maurice Richard et ce que vous avez entendu.

Mais je vais profiter de remercier mon gouvernement, M. le Président, je veux remercier mon gouvernement parce que, dans peu de temps, dans deux ans qu'on est au pouvoir, juste un petit exemple, puis grâce à Mme Boulet qui est là, qui s'occupait de l'autoroute 50...

Le Président (M. Tomassi): M. le...

M. MacMillan: ...M. le Président, Mme la ministre du Transport...

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. MacMillan: ...on a pu dépenser, dans deux ans, 43 ou 44 millions de dollars, et, pendant neuf ans, il y avait 22 millions qui avaient été dépensés par l'ancien gouvernement. Alors, je pense qu'on a fait... Plus que ça, en 1989, quand je suis arrivé ici, moi, les études d'impact qui étaient... à un moment donné, on les avait perdues, les études d'impact, M. le Président. Et, dans le temps, c'était le ministre délégué qui s'appelait Bob — est-ce que je peux mentionner son nom, il n'est plus ici? — M. Middlemiss. Après avoir fait une recherche, nous avons finalement trouvé les études d'impact qui étaient dans un bureau du Transport à Trois-Rivières. Vous pouvez vous imaginer, l'autoroute 50, l'Outaouais, finalement on a trouvé ça.

Et on est rendus, après 14 ou 15 ans, à la construction. Et je vous ferai remarquer que, lundi, par avion, j'ai remarqué qu'il y avait... Et y a-tu quelque chose de plus plaisant pour un député de prendre l'avion, puis regarder la construction, puis voir des bulls puis des camions — des dix-roues, je pense, qu'on appelle ça, si je ne me trompe pas — travailler à 6 heures et à 6 h 45, le matin. Alors, c'est signe d'un bon gouvernement, c'est signe d'un très bon gouvernement.

J'écoutais tantôt les gens qui disaient: Comment ça se fait, Mme la ministre, que je n'ai pas eu de réponse dans mes dossiers? Ça fait seulement deux ans qu'on est là, ils ont été là neuf ans, M. le Président, puis ils n'ont pas été capables de réaliser leurs dossiers. Alors, je prends ça, j'ai de la misère à penser et à comprendre pourquoi les gens viennent ici, un beau vendredi après-midi — bien il ne fait pas trop beau, là — à 4 h 15, écouter les gens dire: Bien, Mme la ministre... et vous demander du discrétionnaire. Mme la ministre... M. le Président, si vous pouvez envoyer un message à Mme la ministre — je vais revenir sur la 50 — les discrétionnaires, il y a 73 bons députés, il y en a 42 autres qui sont corrects, mais les discrétionnaires, moi, je n'en ai pas vu beaucoup pendant les neuf ans que j'ai été dans l'opposition. C'est un petit message que je veux passer. On devrait regarder aux bonnes places.

Mais, pour revenir à la 50, M. le Président...

M. Pinard: Vous ne pouvez pas laisser passer ça, M. le Président. Ça, si ce n'est pas une affirmation gratuite, qu'est-ce que c'est?

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

M. Pinard: Qu'est-ce que c'est? Il est député, il n'est pas ministre, il n'a jamais été ministre du Transport, puis je ne pense pas qu'il ait les aptitudes pour le devenir un jour.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de...

M. Pinard: Mais, de là à affirmer, M. le Président, qu'à l'époque de l'ancien gouvernement les députés de l'opposition ne bénéficiaient pas du ministère des Transports, bien je trouve que c'est une affirmation complètement gratuite, pour un vendredi après-midi.

Le Président (M. Tomassi): M. le député, un instant, là, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Puis, ensuite de ça, M. le Président, si nous travaillons et si nous sommes ici, aujourd'hui, ce n'est pas pour quêter au ministre des Transports, c'est parce que nous faisons notre ouvrage...

Le Président (M. Tomassi): Exactement.

M. Pinard: ...de députés membres de la Commission des transports et de l'environnement, ce qui n'est pas son cas. Alors, M. le Président, j'aimerais que vous le rappeliez à l'ordre.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Saint-Maurice, vous allez prendre deux minutes, là. Écoutez, vous allez arrêter un instant.

M. Pinard: ...

Le Président (M. Tomassi): Non, non, mais on va tous... On respire tous...

Une voix: ...

Le Président (M. Tomassi): M. le député, un instant! Chaque député a droit à son opinion. Tantôt, je vous rappellerai que même le député de Berthier a émis une opinion sur les discrétionnaires. Je ferme la parenthèse. Et je demanderais au député de Papineau de faire bien attention et de ne pas... l'article 35.7 est très clair, alors de ne pas blesser aucun membre de cette Assemblée. Alors, vous pouvez continuer votre intervention.

M. MacMillan: Alors, je m'en excuse si j'ai blessé le député de Saint-Maurice. Mais il dit que je ne serai jamais ministre, puis je lui ferai remarquer que je siège au Conseil des ministres depuis deux ans, et avec plaisir, et c'est une nomination du premier ministre, que vous n'avez pas eu la chance de l'avoir, mais, moi, je l'ai eue. Alors, je voulais juste passer ça en passant.

Mes affirmations... Je veux retourner pour l'autoroute 50. Je veux remercier... C'est la première fois que j'ai la chance de pouvoir dire publiquement et remercier Mme la ministre déléguée, M. le Président, M. le ministre Després — dans le temps, c'était M. Marcoux qui était là — et le premier ministre de nous avoir donné la chance, M. le Président...

Le Président (M. Tomassi): ...M. le député, c'est par le titre et non par le nom de nos collègues.

M. MacMillan: C'est bon. Des fois, j'oublie. Parce que le député de Saint-Maurice, il m'a comme piqué un peu, hein, puis ça n'a pas...

Le Président (M. Tomassi): C'est moi qui vais continuer à vous piquer, si vous continuez.

M. MacMillan: Ah bon. O.K. Mais c'est un ami pareil, je l'aime bien, hein? Il voulait montrer... Il voulait partir dans les galées, là. Mais je veux les remercier parce qu'on a annoncé, au mois de février, M. le Président, 256 millions, et ça a pris beaucoup de temps à avoir l'autorisation de pouvoir avoir ça. Il y a eu les études d'impact, il y a eu le BAPE, puis tout ça. Puis c'est difficile, il faut passer à travers de tout ça. Mais, grâce au travail des gens de notre gouvernement, on a pu finalement annoncer, avec une date réelle, M. le Président, une date réelle, que, même en 2010, tout sera terminé et, en 2007, tous les travaux de toute l'autoroute, 90 km, il va y avoir des travaux d'un bout à l'autre du trajet. Alors, merci, M. le Président. Vous pouvez retransmettre mes remerciements aux deux ministres du Transport.

Mais, en plus, dernièrement aussi, on a annoncé McConnell-Laramée. Je n'ai pas les montants, M. le Président, qui ont été annoncés. Dans l'Outaouais, 23 millions qui... Encore, pendant neuf ans, le député Lesage du temps, qui n'est plus ici, le député de Hull actuellement, qui a travaillé fort pour pouvoir avancer dans ce dossier-là, pendant neuf ans, ça n'a pas avancé d'un pouce ni d'un kilomètre; c'est réglé dans deux ans, M. le Président. Alors, il mérite des félicitations.

Travaux prévus sur l'autoroute 5

Mais il nous manque quelque chose, M. le Président. Il y a l'autoroute Lafrenière, l'autoroute 5, dans le comté de Gatineau. Je ne sais pas si mon... l'autoroute...

Le Président (M. Tomassi): Nous avons pas mal de noms sur les routes, aujourd'hui, qui ont des connotances de députés.

M. MacMillan: Oui, oui, c'est ça. Je vais juste signaler, M. le Président, que c'est important. C'est un dossier, chez nous, qui doit... Puis ce serait un bon nom, l'appeler l'autoroute Lafrenière. L'intention... Non, mais il ne voulait pas en parler, mais je veux en parler. Alors, j'espère, Mme la ministre, qu'on pourra en discuter, ou peut-être annoncer, ou regarder à quel point, tantôt, quand vous aurez terminé... de vous remercier, vous et votre collègue, du travail qui a été fait pour nous, l'Outaouais, depuis deux ans.

Il y a même des gens qui nous ont demandé chez nous: Êtes-vous en élection? Vous faites des annonces à toutes les semaines. Alors, la réponse, elle est facile, c'est qu'on règle les dossiers qui n'ont pas été réglés pendant neuf ans. On fait des bonnes annonces, on fait des annonces où le besoin se fait sentir, soit en santé, aux transports et ailleurs.

Mais on a McConnell-Laramée, on a... Et notre député de Gatineau, il est un petit peu gêné des fois, un peu gêné, il ne voudrait pas peut-être parler de l'autoroute 5. Mais est-ce que l'autoroute 5 est dans vos plans, bientôt? M. le Président, je pose la question à Mme la ministre.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Papineau. Alors, Mme la ministre? M. le ministre? Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir de répondre au député. Effectivement, la région de l'Outaouais été gâtée, privilégiée. Il y avait des projets qui étaient là, qui étaient des nécessités, ce n'est pas un luxe. Je pense que ces projets-là avaient été identifiés comme étant des priorités en termes de sécurité, l'autoroute 50 et l'affluence qui augmente d'année en année sur cette autoroute-là, et on a aussi le développement du Mont-Tremblant qui

s'en vient éventuellement, qui va encore augmenter l'achalandage et le débit journalier moyen annuel sur cette route-là.

Alors, pour ce qui est de l'autoroute 5, M. le député de Gatineau, alors on me dit que l'emprise est déjà acquise sur 9 km et que le certificat d'autorisation aurait été délivré depuis 1987, M. le député. Alors, c'est une bataille de longue haleine, ça aussi. Le projet est évalué à environ 110 millions de dollars. Alors, on parle d'une première phase, 27 millions, 2,5 km; d'une deuxième phase, 10 millions, 1 km; et d'une troisième phase, 70 millions, pour 6,5 km. Alors, écoutez, les échéanciers qui sont prévus ou qui sont dans les cartables actuellement, c'est 2008-2010. Mais, comme je vous dis, là, avant de donner plus de précisions puis d'aller plus en détail dans ce dossier-là, on va en reparler avec le collègue, le député de Gatineau.

• *(16 h 20)* •

Et éventuellement c'est certain qu'il faut prioriser. Et là il y a la 50, il y a l'axe McConnell-Laramée, alors il faut prendre en considération également les disponibilités et les capacités budgétaires du gouvernement. Alors, on a un fonds routier qui est important, on a 1,2 milliard, 1,3 milliard, 1,4 milliard, et évidemment que ça ne répond pas à tous les projets, on ne peut pas tout faire en même temps. Alors, il y a certains projets qui doivent être échelonnés dans le temps, selon des échéanciers qui sont un peu plus loin. Mais on garde ce dossier-là en priorité, M. le député, et on vous tiendra au courant de l'évolution.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député, ça va?

M. MacMillan: Oui. Je voudrais juste vous remercier encore une fois pour l'Outaouais, et tous mes collègues. Depuis deux ans, on a une oreille très attentive, on règle nos dossiers. Et merci beaucoup. Ça vient des gens de l'Outaouais et de nos collègues. Tous nos dossiers, c'est des bonnes nouvelles — mon collègue de Gatineau — qu'est-ce que vous venez d'annoncer. Et j'espère qu'avant la prochaine élection, dans trois ans ou peut-être quatre ans, je ne sais pas — c'est trois ans, hein, M. le Président, ou deux ans — on pourra régler le problème aussi de la 5, et l'Outaouais encore une fois pourra remporter les cinq comtés. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Vous savez, M. le député de Papineau, je n'ai pas ce pouvoir-là d'annoncer les élections.

M. Lafrenière: ...qu'il y ait des collisions de pépines à tous les jours. Si ce n'étaient pas des collisions de pépines, ça a failli être d'autres collisions.

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

M. Lafrenière: Oui.

Le Président (M. Tomassi): La parole est à vous.

M. Lafrenière: Oui. Pour ce qui est de la 5, je vais revenir dessus parce que, là, on en parle. Mais, pour ceux qui font des échanges avec le gouvernement fédéral, il va falloir dire au député fédéral qu'il arrête de l'annoncer. Parce que, dans son cas, lui, il l'annonce pour bientôt. Il devrait y avoir une annonce officielle du début des travaux sur la 5. Pourquoi? Parce que les plans et devis définitifs sont faits. Ça a été devancé à partir des deux dernières années.

Ce n'est pas pour le tronçon au complet de 10 km, c'est un tronçon de 2,5 km, où le ministère des Transports avait affecté 3,5 millions de dollars pour couper une courbe qu'ils appelaient une courbe meurtrière. À la suite d'une pétition, d'une revendication de l'ensemble du comté, le ministre du temps, Guy Chevrette, a décidé de faire retirer de la programmation le 3,5 millions parce que, ça, ça coupait juste une courbe qui s'appelait la courbe de la mort, puis il y avait deux autres courbes un petit peu plus bas, en allongeant l'autoroute de 2,5 km, ça faisait en sorte qu'ils coupaient quatre courbes, puis ça se faisait à moindre coût du fait qu'il y avait une participation fédérale-provinciale.

Il y a une entente de 1972, qui date, là, elle a toujours existé. Ça va au-delà de Wakefield. Et les plans et devis sont finis depuis le 31 mars, mais le gouvernement fédéral se doit d'avoir une étude environnementale chaque fois qu'il participe à 50 % dans une autoroute. Ça ne prendra pas six mois parce que le corridor a été reconnu par le ministère de l'Environnement du Canada, au ministère des Transports, ça a été reconnu. Ça devrait être acquiescé dans les trois mois qui... depuis le mois mars, là. Ça fait que le député fédéral du coin dit à qui veut bien l'entendre, à chaque fois qu'il y a une annonce en région: Nous autres, ça s'en vient, là, dans quatre, cinq mois, on va de l'avant avec ça.

La DT régionale, soit disant, a tout transféré à Ottawa, depuis le mois de mars. Je ne sais pas qui vous a donné des résultats, là, mais des fois la direction régionale, ça ne fait pas souvent des affaires, parce que, quand Guy Chevrette avait changé la décision qui avait été prise, la direction régionale n'était pas de bonne humeur qu'on continue la 5 pour 2,5 km au lieu de réaméliorer la 105 dans les courbes.

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

Mme Boulet: Alors, M. le député, comme complément d'information, là, en fait ce n'est pas une route qui est reconnue dans le réseau routier national, là, via l'entente fédérale-provinciale qu'on a pour le réseau routier national, mais c'est par contre une autoroute qui fait partie de l'entente Canada-Québec, là, dans le cadre de la Commission de la capitale nationale, là.

M. Lafrenière: Je m'excuse, là...

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre... M. le député.

M. Lafrenière: ...en 1972, il y a eu une entente, à la Commission de la capitale nationale, on appelait ça fédérale-provinciale. Depuis le règne des péquistes, il n'y en a plus, de ça. Ce qui est arrivé, à un moment donné, la Commission de la capitale nationale s'est mise à mettre des plafonds, puis il y avait toujours un ministre

délégué du Québec à Ottawa pour négocier. Puis, à un moment donné, on est venus avec des plafonds que la Commission de la capitale nationale avait mis à 3 millions. Mais, comme l'ensemble du réseau routier de l'Outaouais était subventionné à 50 %, ça ne donnait pas le temps... J'ai vu, quand je suis rentré, le gouvernement du Canada devait 15 millions sur les infrastructures régionales parce qu'il avait tellement baissé le plafond, puis il devait ça, je pense, depuis trois ans. Au moment où les péquistes sont rentrés là, ils ont négocié avec le gouvernement fédéral, puis on est dans l'entente directe, dans le paquet, avec le gouvernement fédéral. Oui, oui, effectivement.

Mme Boulet: Je vais laisser parler le sous-ministre, là, parce que, moi, là, je vous lisais ce que j'avais comme note, là. Et on me dit qu'il fait partie de l'entente Canada-Québec à partir de la Commission de la capitale nationale, là. Mais je vais laisser le sous-ministre, M. le député de Gatineau, vous répondre, là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le sous-ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, vous permettez à M. Robitaille de répondre?

Le Président (M. Tomassi): Oui. Oui, oui. M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): M. le Président, il est couvert dans l'entente de la capitale nationale. Donc, c'est une entente ouverte, comme vous mentionnez. C'est sûr que le gouvernement fédéral fait ses déboursés suivant une certaine rapidité qui lui est propre. Mais ces travaux-là seront couverts à 50-50 quand ils seront faits. Mais ça ne veut pas dire que le fédéral va débourser à l'instant même. Il y a souvent une comptabilité de caisse qu'on a entre les deux gouvernements pour permettre d'amorcer, comme McConnell-Laramée...

Mme Boulet: McConnell, ils mettent 2 millions. McConnell-Laramée, M. le député, là, le fédéral met 2 millions, cette année, sur les 23 millions. Alors, c'est une entente tripartite, là, 50-50, mais qui n'est pas nécessairement payée, là...

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

M. Lafrenière: ...par la Commission de la capitale nationale. Il y avait des plafonds d'établis par rapport au budget que la Commission de la capitale nationale avait. Elle ne pouvait plus suffire, à un moment donné, puis c'est là qu'ils ont renégocié ça avec Henri Gilbert, le DT, qui est rendu à Montréal, aujourd'hui, là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre, c'est seulement pour rappeler au député que les enregistrements sont enregistrés. Alors, pour ceux qui font la transcription, quand la balle s'envoie comme ça, quand il n'y a pas d'arrêt, c'est un peu difficile pour eux. Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, je tiens à dire au député qu'on va faire des vérifications, préciser l'élément qu'il nous apporte, et on va lui revenir ultérieurement avec des précisions.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la députée. M. le député d'Iberville.

Prolongement de l'autoroute 35

M. Rioux: Merci, M. le Président. Donc, il me fait plaisir de vous saluer, Mme la ministre, M. le ministre, et les gens qui vous accompagnent, et tous mes collègues. Je pense que M. le ministre s'attend un peu à la question que je vais lui poser, mon sujet de prédilection, c'est-à-dire l'autoroute 35.

L'autoroute 35, pour la région du Haut-Richelieu, c'est un projet prioritaire qui a été bien identifié par l'ensemble de tous les intervenants du milieu. Et effectivement vous en avez fait l'annonce avec M. Lapierre dernièrement, et je peux vous dire que ça a été bien reçu dans le milieu, parce qu'on lisait, dans la page titre du journal *Le Canada Français*: «Plus de millions pour la région: 114 millions pour le prolongement de la 35; 2,8 pour la résonnance magnétique à l'hôpital; 2 millions pour agrandir l'école Saint-John; 10 millions pour le Théâtre des Deux Rives.» Et c'est ce qui a fait écrire le rédacteur du journal *Le Canada Français*, M. Gilles Lévesque, qui disait: «Avouez que ça fait du bien qu'on pense à nous de la sorte. Depuis le règne du député Michel Charbonneau, il n'a pas plu souvent comme ça, dans la région.» Imaginez-vous, depuis 1994.

Et, nous, ce qui était reconnu, le Haut-Richelieu, on avait été oubliés, ça faisait neuf ans. Et pourtant il y avait deux députés qui étaient au pouvoir, mais on n'a rien vu. Et on avait tellement été oubliés qu'à l'époque où il y avait 39 ministres, imaginez-vous, on n'en avait même pas un dans notre région. Il y en avait un sur deux, on n'en avait même pas. Ça fait que notre région n'était pas importante.

● *(16 h 30)* ●

Donc, de parler de la 35, pourquoi elle est importante? C'est 500 km entre Boston et entre Montréal. Sur les 500 km, il en manquait 35 — j'arrondis, c'est 37, c'est pédagogique, pour bien retenir — il manque 35 km. Pourquoi ils sont importants? Pour nous, pour la région, c'est évidemment le développement économique, d'être sur ce réseau. Mais il y a plus que ça, c'est une question de sécurité. On sait que la route 133 est une route qui est dangereuse, qui est à trois voies, et qu'il y a énormément d'accidents. Donc, c'est le lien avec les États-Unis que nous avons. Sauf que, cette année, il va y avoir... Mme la ministre a annoncé effectivement que serait complétée la phase d'asphaltage entre Sabrevois et Saint-Sébastien, donc ça va améliorer les conditions, et ainsi que l'accotement.

C'est aussi une route... On parle de sécurité, mais il y a aussi au niveau des actes terroristes. Imaginez-vous qu'il se passerait un événement à la frontière de Lacolle. Donc, on vient de perdre notre lien avec les États-Unis. Et c'est pour ça que M. Lapierre, le ministre des Transports fédéral, en a tellement parlé de s'assurer qu'on ait cette deuxième voie là, cette voie sécuritaire. Donc, c'est une autre des raisons pourquoi on a autant besoin de cette autoroute-là.

Et on sait que ça fait depuis 1964 que tous les terrains étaient expropriés. Donc, ça ne date pas

d'aujourd'hui, ce projet d'autoroute, de pouvoir la compléter. Et c'est un avantage que les terrains soient déjà expropriés pour pouvoir procéder rapidement. Donc, c'est à partir de ce moment-là, je pense, que vous pourrez agir rapidement dans ce dossier-là. Et on a eu l'appui aussi... Rappelons-nous que l'État du Vermont nous a rappelé l'engagement que le Québec avait, que, si l'autoroute 89 était construite, donc on devrait construire et finaliser l'autoroute 35 pour faire le lien entre Montréal et Boston.

Et n'oublions pas qu'il y a aussi un avantage pour la région de Montréal; ça amènera finalement un décongestionnement du trafic aussi pour Montréal. Donc, on ne voit que des avantages pour la construction de l'autoroute 35. Oui? Est-ce que je vais passer à ma question?

Le Président (M. Tomassi): Non. Vous ne pouvez pas non plus passer à votre question parce que le temps est échu. Alors, vous allez...

M. Rioux: Bien, mon préambule est fait. Je passerai à la question dans le...

Le Président (M. Tomassi): Vous allez pouvoir reprendre l'autoroute tantôt, quand vous allez ravoir la...

M. Rioux: ...

Le Président (M. Tomassi): Exactement. Alors, on va aller du côté de l'opposition. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci. Je ne savais pas qu'il y avait trois ministres dans la salle, M. le Président. Enfin. C'est de valeur que le député de Papineau puis le député de Gatineau ne soient pas là parce que j'aimerais leur rappeler...

Des voix: ...

M. Boucher: Bon, bien, ils viennent de s'asseoir, M. le Président, tous les deux. J'aimerais leur rappeler...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: J'aimerais leur rappeler qu'encore une fois l'autoroute 50 dont ils parlaient, c'est une autoroute que nous avions annoncée, qui a été réannoncée. J'aimerais, M. le Président, que vous sachiez que les travaux en cours jusqu'à la montée Laurin, c'est le PQ qui a obtenu les autorisations et commencé les travaux. C'est nous qui avons fait les études d'impact, c'est nous qui avons confié à des firmes privées la confection des plans et devis. Le tronçon McConnell-Laramée dont on parle, c'est nous qui avons élaboré le concept, et repris les audiences publiques, et commencé les travaux. Alors, j'aimerais ça que le gouvernement et ses représentants reconnaissent ce que nous avons fait dans cette autoroute-là.

Et j'ai admiré le député de Gatineau, qui, sans partisanerie politique, a reconnu l'excellent travail de l'ex-ministre Guy Chevrette dans ce dossier, et je le félicite. Nous avons l'exemple là d'un député qui, au-delà des lignes de parti, est un député qui s'intéresse profondément à son comté, qui travaille pour son comté, peu importent les gouvernements en place. Félicitations encore, M. le député.

Travaux prévus sur la route 137, en Montérégie

Ceci étant dit, j'aimerais revenir, dans la circonscription de Johnson, à la route 137.

Mme Boulet: ...ou 137?

M. Boucher: 137. C'est une route qui relie, à toutes fins pratiques, la ville de Granby à la ville de Saint-Hyacinthe, en passant dans la circonscription électorale de Johnson, plus particulièrement à Sainte-Cécile-de-Milton. Le directeur territorial de la Montérégie, M. Daniel Filion, est bien au courant de la situation. J'aimerais que vous me disiez... que Mme la ministre me dise, M. le Président, s'il est vrai que des travaux vont être faits sur la 137 jusqu'à la frontière de la circonscription de Johnson.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci...

M. Boucher: C'est ce que laisse entendre d'ailleurs le député de Shefford.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Johnson. Mme la ministre.

Mme Boulet: O.K. Me permettez-vous quelques instants?

M. Boucher: Bien sûr, madame.

Mme Boulet: Ils vont me trouver les fiches, là. Alors, effectivement, moi, je voudrais confirmer, là, il y avait eu 78 millions qui avaient été mis sur l'autoroute 50, là, par le précédent gouvernement. C'est beaucoup d'argent, mais, par rapport au montant total qui doit être investi, ça va en prendre encore beaucoup, là, M. le député.

M. Boucher: Il en manque beaucoup encore, là, beaucoup, hein?

Mme Boulet: Oui. C'est ça que je veux dire. Il en manque encore beaucoup. Alors, c'était juste pour apporter une précision, un complément. On va attendre la fiche, ce ne sera pas long.

Le Président (M. Tomassi): La fiche s'en vient. Si, M. le député de Johnson, vous avez d'autres questions, en attendant...

M. Boucher: Non, c'est parce que, la question, ce n'est pas une question-piège, c'est qu'on nous dit que les travaux vont être faits... On nous dit deux choses, et j'aimerais bien que vous infirmiez ce que je vais vous dire.

Mme Boulet: C'est qui, ça, «on»?

M. Boucher: Dans le milieu. Vous savez, ça parle, dans le milieu. Alors, on nous dit d'une part que tous les budgets supplémentaires qui existent dans les régions doivent être affectés aux circonscriptions libérales. On nous dit ça. Je suis certain que vous allez nier ça, c'est évident.

Deuxièmement, on nous dit que les travaux sur la 137 vont être faits jusqu'à la frontière de la circonscription

de Johnson, alors que le tronçon, là, qui part de la frontière et qui s'en vient jusqu'à Sainte-Cécile-de-Milton, est dans un état de détérioration assez spécial: nids-de-poule, accotements mangés, comme disent les gens par chez nous. Tu dois contourner le site d'enfouissement Thibault, c'est dangereux, peu carrossable, etc. Alors, on ne voyait pas pourquoi, là, ça arrêterait à la frontière de la circonscription parce que c'est la même route, avec les mêmes problèmes.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le député, je vais revenir sur une affirmation que vous avez faite, là, ou de ouï-dire que vous avez entendus, que, s'il y a de l'argent disponible, c'est juste pour les comtés libéraux. Je vais vous donner la liste que j'ai ici, puis sans distinction, je ne passerai pas une case. Alors, CEP: Matapédia, Îles-de-la-Madeleine, Gaspé, Bonaventure, Rimouski, Matapédia, Kamouraska-Témiscouata, Gaspé, Matapédia, Bonaventure, Gaspé — alors, je ne pense pas, je ne fais pas de distinction de personne — Îles-de-la-Madeleine, Rimouski, Rivière-du-Loup, Bonaventure. Alors, c'est ça, c'est ça tout le long. Alors, je pense qu'il n'y a pas de distinction. J'ai Beauce-Nord ici, Bellechasse, Frontenac, Lotbinière, Chutes-de-la-Chaudière, Duplessis. J'ai René-Lévesque, Dubuc, Roberval, Lac-Saint-Jean, Richmond, Maskinongé. Alors, j'en ai pour tous les goûts. Charlevoix. Charlevoix, j'en ai quatre en ligne. Alors, j'en ai dans tous les comtés, des projets qui seraient à mettre en priorité parce qu'il est arrivé des impondérables, des imprévus qui sont arrivés à cause de la pluie puis des événements ponctuels particuliers qui ont pu endommager de façon particulière certains tronçons.

Alors, regardez, nous autres, on décide les projets en fonction des priorités, M. le député. Puis je pense qu'il y a des gens derrière nous qui ont développé, au cours des années, une compétence, puis une expérience, puis une crédibilité que vous reconnaissez, j'en suis certaine. Ces gens-là étaient là avec votre gouvernement également. Alors, je pense qu'ils sont très conscients des besoins du réseau routier, puis ils ont assez un bon jugement puis une bonne volonté pour faire un bon travail. Moi, je pense qu'il faut leur faire confiance.

Pour ce qui est de la route 137, évidemment je n'ai pas grand-chose, M. le député, mais je vais vous dire ce qu'on a ici, à notre disposition. C'est que, bien, il n'y a rien qui se fait, cette année, en 2005, il y aurait seulement des... Bien, il y a certaines dépenses qui sont faites mais plutôt pour des activités connexes, c'est-à-dire la préparation de plans et devis. Alors, il y aura environ, près de 300 000 $, là. J'ai trois endroits. On parle de réaménagement géométrique d'intersections et de réfection de système structural. Alors, il doit y avoir un pont en quelque part qui est à réparer. Mais, pour 2006, on parle de... dans les trois tronçons, c'est près de 5,5 millions qui seraient investis, dès l'année prochaine, pour la réfection de ce tronçon-là. C'est précis, là, dans la planification et la programmation, là, pour 2006.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député.

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup.

Mme Boulet: J'ai les kilomètres, là, si vous voulez le savoir, mais je ne suis pas sûre que ça va vous donner bien de quoi, là, M. le député.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y, Mme la ministre.

M. Boucher: Bien, peut-être que ça pourrait m'intéresser.

Mme Boulet: Bien, je vous le dis, j'ai ça, là.

M. Robitaille (Antoine): Oui. Hey boy! On aimerait mieux peut-être... parce que ça, c'est...

Le Président (M. Tomassi): Vous avez besoin d'une loupe?

Mme Boulet: C'est dans le coin du troisième rang, M. le député.

M. Robitaille (Antoine): Oui, c'est ça. C'est parce que c'est des routes tronçons-sections. Je ne crois pas que ça va vous aider.

M. Boucher: O.K. Le troisième rang, oui, bon, je comprends.

M. Robitaille (Antoine): Le troisième rang.

M. Boucher: C'est le coeur de Sainte-Cécile-de-Milton. Si vous vous rendez là, vous aurez ma bénédiction, Mme la ministre.

Le Président (M. Tomassi): Alors, madame, ça va? Oui? Alors, M. le député de Johnson.

Entretien du réseau routier sur la Côte-Nord

M. Boucher: Nous allons parler un petit peu de la région de la Côte-Nord. On constate qu'au cours des années 1998-1999 à 2002-2003 la région de la Côte-Nord bénéficiait d'un budget variant de 3,9 % à 5,1 % des investissements globaux prévus pour le Québec. En 2003-2004, c'est 3,4 % qui fut accordé à la région; en 2004-2005, c'est 3,7 %; et, en 2005-2006, au moment où le ministère annonce une augmentation des investissements, on réduit à 2,5 % la quote-part de la région. Alors, j'aimerais poser les questions suivantes à Mme la ministre, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

● *(16 h 40)* ●

M. Boucher: Pourquoi on n'a pas conservé ou augmenté le pourcentage, compte tenu de la hausse du budget? Première question.

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

Mme Boulet: M. le député, le budget a augmenté, de la Côte-Nord. Si je fais la même lecture que tantôt, il y a eu, en 1996-1997, 20 millions; 1997-1998, 9 millions; 1998-1999, 16 millions; 1999-2000, 18 millions; 2000-2001,

20 millions; 2001-2002, 31 millions; 2002-2003, l'année avant... la grosse année où vous avez mis beaucoup d'argent, il y a eu 49 millions, puis après c'est rebaissé à 21 millions. Alors, cette année, on met 30 millions. Alors, c'est une augmentation de 40 % par rapport à la moyenne par rapport à l'année dernière. Alors, écoutez, il faudrait voir. Vous, vous parlez en termes de représentativité, en termes de... par rapport à la population ou au nombre de kilomètres dans la région?

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

M. Boucher: Par rapport aux investissements globaux, au Québec. Par rapport aux investissements dans l'ensemble des régions. Il y a une baisse du pourcentage.

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

Mme Boulet: Bien, ça ne se peut pas qu'il y ait une baisse du pourcentage si... O.K. Alors, toutes proportions gardées, par rapport aux millions. Mais, pour ce qui est de la région, il n'y a pas plus de kilomètres de route, puis on a investi 10 millions, en moyenne, de plus que ce qui avait été investi au cours des 10 dernières années, là, alors. Mais là, toutes proportions gardées, c'est tout de même 10 millions de plus qui est allé dans cette région-là, là, M. le...

C'est sûr qu'il y a des grands chantiers, comme la 30, la 175, la 73, la 185, qui sont des chantiers où il y a des investissements majeurs, à la hauteur de 40 millions de dollars. Alors, la proportion n'est peut-être pas respectée, mais la contribution qui se fait dans cette région-là est 10 millions de plus, c'est presque... c'est le tiers de plus, c'est 40 % d'augmentation.

M. Boucher: Je reviens à la Côte-Nord...

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

M. Boucher: Oui, M. le Président. Pouvez-vous nous dire ce qui arrive avec les projets de contournement de Longue-Rive et de Sainte-Anne-de-Portneuf?

Mme Boulet: Oui. Alors, Sainte-Anne-de-Portneuf...

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Excusez-moi. Je peux y aller, M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui, allez-y.

Mme Boulet: Alors, oui, pour les deux voies de contournement, Longue-Rive et Sainte-Anne-de-Portneuf, alors Sainte-Anne-de-Portneuf, c'est un projet qui est prêt. Je ne sais pas si j'ai... Je vais sortir mes fiches, là, ici, là.

Alors, je vais commencer par Sainte-Anne-de-Portneuf. Sainte-Anne-de-Portneuf, c'est 6 km de voie de contournement. Le coût global de cette voie de contournement là, M. le député, est évalué à 14,2 millions, dont 1,7 million pour la réfection de l'axe, parce que, si je fais une voie de contournement, je vais réaménager, réparer l'axe qui est là actuellement, c'est-à-dire, c'est la 138.

Alors, les projets, tous les certificats d'autorisation sont autorisés. Il y a eu la signature d'une entente avec la municipalité pour la réalisation des plans et devis et du plan d'acquisition. Le projet est prévu — travaux de contournement — est prévu en deux années, 2007-2008 et 2008-2009. Alors, le certificat d'autorisation a été obtenu en juin 2004, et l'acquisition de terrains est faite. Il y a eu peu d'acquisitions de terrains sur cette voie de contournement là. Le terrain ne présente pas de difficulté géotechnique ni de rivière à traverser. Donc, on est sur le point, on est en pourparlers, là, pour donner cette bonne nouvelle là bientôt, pour ce qui est de Sainte-Anne-de-Portneuf.

Pour ce qui est de Longue-Rive, alors Longue-Rive, on sait que c'est deux villages le long de la 138, où la route a des déficiences importantes. Il y a un trafic lourd qui est considérable. Longue-Rive, c'est une voie de contournement, c'est un peu plus complexe en termes de technicalités. La longueur est de 8 km. Alors, c'est un projet de 24 millions. Il y a 4,6 millions qui devront être engagés pour la réfection de l'axe actuel. Il y a beaucoup d'acquisitions à faire. Il y a la construction d'un pont au-dessus de la rivière Sault-au-Mouton. Et il y a évidemment un projet de réfection d'eau potable... pas de réfection, un projet d'aqueduc qui est là aussi en même temps que la réfection de la route. Alors, on est en pourparlers avec la municipalité et avec la firme d'ingénieurs pour voir techniquement comment pourrait-on réaliser ça à court terme parce que leur réseau d'eau potable doit être fait avant mars 2006. Alors, est-ce qu'on peut, dans un premier temps, faire le réseau d'eau potable, et, dans un deuxième temps, procéder, continuer l'étude de la pertinence de la voie de contournement? On est après trouver avec eux une piste de solution.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député.

Accord fédéral-provincial sur l'élargissement de l'axe routier 73-175 entre Québec et Saguenay

M. Boucher: Oui, M. le Président. J'aimerais qu'on parle maintenant de l'autoroute 73 Nord et la route 175.

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

M. Boucher: C'est-à-dire, je veux poser mes questions, mais je voulais...

M. Després: Allez-y.

M. Boucher: Je voulais vous préparer, là.

Le Président (M. Tomassi): Ah, bien, c'est bien.

Des voix: ...

M. Boucher: Non, non, non.

M. Després: Allez-y, je vous écoute. Allez-y.

M. Boucher: Alors, la longueur de ce tronçon-là est plus ou moins 173 km. Le coût estimé, en 2004: environ 700 millions. Le 21 août 2002, le gouvernement

du Québec — c'était le chef de l'opposition actuel — et le gouvernement du Canada — c'était M. Chrétien — annoncent une entente qui consiste à partager à parts égales les coûts de construction d'une route à quatre voies séparées, incluant le coût des travaux déjà réalisés et à venir du kilomètre 54 à 60.

Le 7 mai 2004, signature par le premier ministre du Québec et le premier ministre du Canada de l'entente-cadre sur le financement du projet, jusqu'à 525 millions, à 50 %, donc 262,5 millions chaque niveau de gouvernement. Et tout financement complémentaire devrait être considéré ultérieurement, d'après cette entente. Donc, suite à cette entente-cadre, il doit y avoir une entente détaillée sur la répartition des responsabilités et les modes de financement du projet à être signé, j'imagine. Alors, ma première question: Est-ce que l'entente détaillée est signée?

M. Després: Non.

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

M. Després: Non, ce que nous venons de signer, M. le Président, au fond, c'est l'entente de principe, ce n'est pas l'entente détaillée. Au cours des prochains mois, au fond, par rapport à l'entente puis les montants qui ont à être dégagés, il y aura, je vous dirais, ce qu'on appelle une entente plus détaillée, au fond, qui est l'entente financière entre la réalisation des travaux, la façon d'y verser les paiements, si vous voulez.

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

M. Boucher: Donc, l'entente n'est pas signée, M. le Président. Mais est-ce que le financement des coûts supplémentaires sont négociés?

M. Després: Non, pas à ce moment-ci, parce que nous n'avons pas encore... D'abord, écoutez, il faut attendre que les audiences du BAPE se soient terminées. La deuxième chose, il faut que les plans et devis soient faits. On n'a pas, à ce moment-ci, entre l'estimé d'un projet... Ce qu'il est important de retenir au fond, c'est qu'il y a une première phase de 525 millions sur laquelle les deux paliers de gouvernement se sont engagés à 50 % chaque. Ça, c'est la première chose. Donc, on n'a pas ce montant-là non plus de dépensé, au moment où on se parle. Il y a déjà des coûts d'entamés, et naturellement les coûts sont comptabilisés depuis le début. Et ça, c'est la première chose.

La deuxième chose, quand les plans et devis seront faits, les audiences du BAPE, si vous voulez, par la suite les plans et devis qu'on connaîtra mieux, si vous voulez, le coût qu'il reste pour réaliser ce projet... Vous avez avancé vous-même des montants, tout à l'heure. Je pense qu'il est toujours — je l'expliquais hier — toujours prématuré, à la première étape ou à l'avant-projet, de donner le coût de réalisation final. Ça fait que je parle toujours au fond d'estimation. Et je disais qu'une fois qu'on a les plans et devis on peut, de façon beaucoup plus précise, identifier le montant, comme quand on est rendus à l'appel d'offres, c'est là où la marge d'erreur est la plus réduite et qu'on est peut-être à quelques pour cent de la réalité, à moins souvent de 1 %, le coût exact du projet.

Ce qui a été convenu, c'est qu'il y a cette clause, que vous avez lue vous-même tout à l'heure, qui assure qu'effectivement dans une phase subséquente de négociation... Le gouvernement fédéral a annoncé, dans son dernier budget, qu'il y aurait d'autres programmes d'infrastructures à venir. Quand? Je ne sais pas à quel moment. Ce que je peux vous dire, c'est que, nous, on en a signé trois, au cours des trois dernières années, pour l'équivalent de 800 millions de dollars. On a déjà une enveloppe pour l'équivalent de 525 millions, je pense, qui nous permet en tout cas de faire un bon bout de chemin. Et, naturellement, par la suite, on continuera à négocier pour faire le partage de ces coûts-là avec une évaluation qui sera beaucoup plus précise lorsque nous aurons les plans et devis.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Il serait intéressant que le ministre des Transports transmette à ses collègues du Conseil des ministres la simple réalité qu'entre l'annonce d'un avant-projet de loi et les coûts finaux il y a souvent des dépassements très importants et qu'on n'institue pas toujours des enquêtes publiques sur ce genre de choses là, n'est-ce pas? Alors, ce serait intéressant qu'on prenne conscience là que c'est régulier et normal qu'il y ait des dépassements de coûts dans bien des projets. Il y en a là, il y en aura sur la 50, il y en aura partout.

Une voix: ...

M. Boucher: C'est ça. Maintenant, j'ai deux autres questions. Est-ce que le gouvernement fédéral a payé sa part sur le coût des travaux déjà réalisés?

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

M. Després: Non, pas à ce moment-ci. On est en demande effectivement de paiement, au moment où on se parle. Mais le paiement ne s'est pas encore réalisé, au moment où on se parle.

Le Président (M. Tomassi): Merci. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Donc, il y a une dizaine de millions, là, qui manquent?

M. Després: ...millions.

M. Boucher: Pardon?

M. Després: 18 millions.

● *(16 h 50)* ●

M. Boucher: 18 millions. Enfin, est-ce que l'échéancier, là, 2009-2010, est toujours retenu?

M. Després: Oui, absolument, M. le Président. La seule... Oui, il n'y a aucune modification, malgré, si vous voulez, le fait qu'il y aurait pu, s'il n'y avait pas eu d'audiences publiques. Mais, comme il y a eu des demandes et le ministre de l'Environnement a décidé qu'il y aurait, suite aux demandes, des audiences publiques,

M. le Président, l'échéance 2009-2010 est toujours dans l'horizon.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci. M. le député de Johnson.

Réfection du tronçon routier reliant Wickham à Durham-Sud

M. Boucher: Je vais terminer mon intervention puis mes questions à M. et Mme les ministres sur un dossier très simple et très léger. La municipalité de Durham-Sud est aux prises avec un problème très important sur la route qui relie Wickham et Durham-Sud. Notre gouvernement avait fait des travaux du côté ouest de la voie ferrée, communément appelée la rue de l'Église. C'est une route qui dépend du gouvernement mais qui est dans un état de détérioration assez important. Je l'utilise régulièrement.

Et je vous dirai qu'il y a des demandes qui ont été faites, il y a une lettre qui a été adressée, le 12 mai 2004, au ministère des Transports, pour qu'on s'occupe de la réfection de ce tronçon-là qui est très détérioré. Je le disais au début de la rencontre d'aujourd'hui des crédits, que, même si la limite de vitesse était 80, on ne peut pas circuler beaucoup plus qu'à 60, 70 sur la route.

Ce n'est pas uniquement votre responsabilité, je ne dis pas ça, mais je dis qu'elle est dans un état de détérioration très important. Et j'aimerais, M. le Président, que notre collègue ministre se penche sur cette question-là. Les autorités du ministère à Trois-Rivières nous disent que ce n'est pas une priorité. Moi, je pense que c'est une grande priorité dans la circonscription de Johnson.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Johnson. Le bloc est terminé. Vous allez peut-être...

Mme Boulet: Je veux juste répondre au député qu'on prend bonne note, là.

Le Président (M. Tomassi): Avec le consentement de....

Mme Boulet: Ça se promène entre la direction territoriale de l'est puis de l'ouest, là. Alors, c'est entre les deux.

M. Boucher: Il y a trois régions administratives, Mme la ministre, dans mon comté, hein?

Mme Boulet: C'est ça. Ça devient mêlant, des fois, là, dans ces secteurs-là, ça devient mêlant. Mais c'est une route collectrice qui nous appartient effectivement. On va regarder et on va demander une évaluation à la direction territoriale puis on vous revient là-dessus.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député d'Iberville, avec votre autoroute 35, je crois.

Prolongement de l'autoroute 35 (suite)

M. Rioux: Merci, M. le Président. Donc, on a pu parler de l'importance tout à l'heure de l'autoroute 35 pour le développement de notre région, mais aussi, pour l'ensemble du Québec, c'est finalement le commerce nord-sud, c'est un axe privilégié.

J'aurais trois questions à vous poser, M. le ministre. Pourriez-vous nous donner l'état de situation au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement, où en est l'étude d'impact, deuxièmement, l'échéancier de construction et aussi la participation financière du gouvernement fédéral?

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

M. Després: M. le Président, très heureux que le député me pose des questions sur l'autoroute 35, parce que, je me rappelle très bien, dans l'arrivée de mes fonctions, le député m'a demandé régulièrement pour qu'on organise une rencontre avec les intervenants du milieu, les chambres de commerce, les élus, préfets, et c'est ce que nous avons fait, au mois d'avril, d'organiser une rencontre. Et très heureux, parce que j'ai compris très, très rapidement l'importance, au niveau du développement économique, du développement de cette route qui est une route frontalière pour l'axe Québec-Boston. Et c'est 37,6 km de route à faire sur l'autoroute 35, un dossier qu'on parle aussi depuis très, très longtemps. Et c'est là, M. le Président, j'y reviens constamment, l'importance de notre annonce sur les trois prochaines années. De vous dire aussi que c'est un projet, vous le disiez, où je pense qu'on a commencé dans les années soixante à aborder — 1964, vous me dites — à aborder ce dossier.

Il est prévu que le... pas prévu, c'est-à-dire que, dans l'entente qu'on a signée le 29 avril dernier avec le gouvernement fédéral, on a une entente où le gouvernement fédéral investira 57 millions de dollars provenant de deux fonds, qui sont le Fonds canadien des infrastructures frontalières et le fonds canadien d'infrastructures... canadien, dans lequel on va chercher un montant de 44 millions de dollars, et un autre, là, l'équivalent de 13 millions de dollars, ce qui permet d'avoir mis l'autoroute 35 dans cette entente et de pouvoir identifier que les travaux pourront s'échelonner, c'est-à-dire qu'ils pourraient être réalisés dès... Des travaux sur un premier segment pourraient déjà être réalisés en 2007. Et je vous dirais que l'échéance qui est identifiée par rapport à ce projet est sur une période qui peut aller jusqu'en 2011. Donc, dès que les études d'impact ont été déposées au ministère du Développement durable, c'est-à-dire le 22 mars 2005, leur décision sur ce dossier devrait être connue normalement probablement en juin 2006, et ce qui nous permettrait déjà d'être en période de travaux sur un premier segment, là, dès 2007.

Donc, je veux vous assurer que nous allons planifier, dans le cadre des programmations routières qui s'en viennent, de s'assurer que les argents soient là pour respecter l'engagement, en sachant déjà d'avance, comme je vous ai dit, qu'on a déjà un 57 millions. Ça fait que, si on va chercher l'enveloppe déjà du 57 millions fédéral et qu'on en met déjà là, à la base, 57 millions, parce qu'il faut mettre au moins 1 $ de l'équivalent du 1 $ qu'ils mettent... Naturellement, il faudra en mettre plus. On pourra toujours aller revoir dans le cadre de prochaines ententes d'infrastructures. Mais dans notre cas on est sûrs déjà là qu'on a une enveloppe, si vous voulez, déjà là, au départ, de l'équivalent de deux fois

57 millions de dollars. Et on va s'assurer qu'à partir du moment où on vient de signer l'entente on a le temps, entre le moment où les audiences publiques vont se faire, de planifier les sommes pour les prochaines années.

Donc, vous pouvez être assuré qu'avant votre prochaine campagne électorale, M. le député, les travaux vont être commencés sur l'autoroute 35, les gens vont pouvoir le voir, les gens vont pouvoir y croire, et que la parole que vous aviez donnée en campagne électorale va démontrer maintenant qu'il y a des choses concrètement qui se font sur l'autoroute 35 et que le commerce entre Québec-Boston va pouvoir être encore plus prospère pour nos exportations, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Ça va, M. le député?

M. Rioux: Peut-être aussi ce que je voulais souligner, c'est effectivement que vous avez souligné le développement économique que ça va apporter mais aussi la sécurité qu'on va assurer. Parce qu'on sait que la 133 est une route qui est très dangereuse et qu'il y a beaucoup d'accidents mortels. Donc, c'est une priorité de sécuriser finalement cette voie d'accès vers la frontière. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre? Alors, ça va? Il vous reste trois minutes. Oui, M. le ministre.

M. Després: M. le Président, il reste trois minutes. Est-ce qu'il reste du temps aussi du député de l'opposition?

Le Président (M. Tomassi): Non.

M. Després: Peut-être que je permettrais, M. le Président, au sous-ministre de pouvoir déposer... Vous vous rappellerez qu'à l'étude des crédits nous avions eu des questions en ce qui concerne, entre autres, comment faire pour... deux questions, une sur un employé qui a été engagé par le ministère des Transports, et, dans le deuxième cas... Il reste exactement deux minutes, je vais passer la parole au sous-ministre pour qu'il puisse déposer les documents et qu'ils soient remis aux membres de la commission, sur les interventions qu'on avait eues.

Le Président (M. Tomassi): O.K. On a consentement pour le sous-ministre? Oui. M. Gagné, la parole est à vous.

M. Gagné (Florent): Merci, M. le Président. D'abord, en ce qui concerne la question qui a été posée par le député de Beauharnois concernant une apparente contradiction entre les chiffres qui étaient répartis par région — vous vous souvenez, lors de sa question, mercredi, fort pertinente d'ailleurs — et le total de 1,2 milliard. M. le député faisait remarquer que l'addition des chiffres n'arrivait pas à 1,2 milliard, alors vous savez bien que les caprices de la comptabilité parfois sont difficilement réconciliables avec la limpidité et la compréhension des chiffres.

Mais j'ai devant moi un tableau qui pourra être déposé, si M. le ministre y consent, qui réconcilie parfaitement et qui, au fond, simplement expliqué, nous amène à comprendre que les investissements directs en région, qui sont dans le cahier qui a été rendu public par les deux ministres lors de l'annonce récente, totalisent effectivement 1 075 000 000 $. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que ce chiffre comprend certaines contributions du gouvernement fédéral et des municipalités, donc qu'il faut soustraire pour arriver à 1,2 milliard qui n'est que la partie payée par le Québec, d'une part.

D'autre part, comme Mme la ministre l'indiquait un petit peu plus tôt, il y a certains projets qui sont toujours à l'étude au ministère, à ce moment-ci, et qui donc ne font pas partie de la distribution régionale annoncée pour la simple et bonne raison que les projets sont toujours à l'étude. Ils sont dans le 1,2 milliard, mais ils ne sont pas dans les chiffres des différentes régions parce que la décision finale n'a pas été prise. Il y en a pour un montant de 36 millions de dollars. Et, à ça, bien, il faut ajouter les frais directs. En vertu des règles qui nous régissent, dans le Fonds routier, il y a certains frais qui sont capitalisables, d'autres qui ne le sont pas. Alors, quand on fait cette addition bien correctement — et vous allez le voir, dans le tableau, que c'est fait, je pense, avec une grande clarté — on arrive effectivement au chiffre de 1,2 milliard, à la cenne près. Alors, c'était juste une question de précision des chiffres et non pas d'erreurs dans les chiffres, les chiffres étaient parfaitement corrects, mais je comprends qu'il faut quand même les expliquer.

Quant à l'autre question...

● *(17 heures)* ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le sous-ministre, je vais devoir vous interrompre parce que le temps...

M. Després: Il faudrait demander le consentement, M. le Président, pour que le sous-ministre... C'est des questions qui avaient été posées par les membres. Si l'opposition... Puis c'est des questions qui avaient été posées par l'opposition...

Le Président (M. Tomassi): Oui.

M. Després: Permettre juste... ça va durer... Il reste un autre point pour répondre...

Le Président (M. Tomassi): Rapidement. Mais, le document, si j'ai compris, vous allez le déposer en commission?

M. Després: Oui, on va le déposer en commission. Mais peut-être permettre, je pense, parce que c'est des précisions qui étaient importantes.

Le Président (M. Tomassi): O.K. Rapidement.

M. Després: Oui.

Le Président (M. Tomassi): M. le sous-ministre.

M. Gagné (Florent): Oui. Alors, il y a eu une autre question qui a été posée concernant l'embauche de M. Yvon Mouscardy. Alors, j'ai eu l'occasion de répondre, à ce moment-là, que nous n'avions pas les documents devant nous. Nous parlions de mémoire, à ce moment-là. Mais nous nous étions engagés à revenir pour donner certaines précisions à la commission.

Alors, M. Mouscardy, en vertu du C.T. qui a été approuvé par le Conseil du trésor, gagne 1 000 $ par jour. Il est payé sur une base journalière et non pas sur une base annuelle. Alors, c'est le nombre de jours évidemment qui détermine son salaire, ce qui correspond, à peu de choses près, au salaire au fond ou au revenu d'un ingénieur senior, en vertu de la politique du Conseil du trésor, qui est de 123,35 $, huit heures par jour, alors ça nous met autour de 1 000 $. Et le C.T. a été approuvé le 13 juillet 2004.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le sous-ministre. Alors, j'ai compris que le document va être déposé. Le document sera déposé en commission.

M. Després: M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui.

M. Després: Et pour préciser que le salaire — je vois les députés se regarder — ce qu'il est important de préciser, c'est que ça respecte effectivement les normes qui ont été adoptées par le gouvernement du Québec en 1996, dans le C.T. que nous déposerons, qui respecte le tarif horaire. Et le monsieur en question a gagné, dans le cadre de la dernière année financière, l'équivalent d'un salaire de 152 000 $ par année à cause du nombre de jours qu'il a été engagé.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. Després: Merci.

Adoption des crédits des programmes 1, 2 et 3

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous allons mettre aux voix les programmes 1 à 3, compte tenu que le programme 4 a déjà été voté à la Commission de l'aménagement du territoire. Alors, est-ce que le programme 1, Infrastructures de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Tomassi): Sur division. Est-ce que le programme 2, Systèmes de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Tomassi): Sur division. Est-ce que le programme 3, Administration et services corporatifs, est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Tomassi): Sur division. L'ensemble des crédits relevant du ministre des Transports sont-ils adoptés?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Documents déposés

Le Président (M. Tomassi): Sur division. Alors, je dépose les réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle. Et la Commission des transports... Pardon?

Une voix: ...

Documents déposés

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui. Et puis les documents que le sous-ministre a fait mention sont déposés aussi en commission.

Alors, la Commission des transports et de l'environnement ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 3)