ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 2 mai 2006 — Vol. 39 N° 9

Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volets Affaires maritimes et 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 mardi 2 mai 2006 — Vol. 39 N° 9

Table des matières

Affaires maritimes 1
- Remarques préliminaires 1
  - Mme Julie Boulet 1
  - Mme Lorraine Richard 3
- Discussion générale 3
  - Ajustement de la grille tarifaire du contrat de desserte maritime de la Basse-Côte-Nord 3
  - Calendrier projeté pour la signature d'un contrat à grille tarifaire revue avec Relais Nordik 5
  - Dispositions applicables en cas d'avarie majeure au port de Havre-Saint-Pierre 6
  - Niveau des crédits consacrés au nouveau programme axé sur des projets intermodaux 7
  - Échéancier et coût des travaux sur le pont Laviolette, à Trois-Rivières 8
  - Mesures visant à stimuler le transport maritime sur le Saint-Laurent 8
  - Programmation des traversiers sur la rivière des Outaouais 9
  - Évaluation de la possibilité de partenariat public-privé pour les traversiers 10
  - Analyse comparative de l'opportunité d'un pont ou d'un traversier à Aylmer 10
  - Objectifs et composition du Forum de concertation sur le transport maritime 11
  - Effets de la baisse du niveau du fleuve Saint-Laurent sur l'industrie maritime 11
  - Utilisation d'un troisième bateau à la Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine 12
  - Mesures envisagées pour rétablir le service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins 12
  - Proportion des crédits prévus pour la gestion des services de traversiers consacrée au transport maritime 12

Travaux routiers et voirie 13
- Remarques préliminaires 13
  - Mme Julie Boulet 13
  - M. Claude Boucher 14
- Discussion générale 15
  - Crédits alloués aux ponts municipaux 15
  - Crédits prévus pour les travaux de voirie locale à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) 16
  - Mode de sélection des projets d'infrastructures à la SOFIL 16
  - Projets de haltes routières à Sainte-Eulalie et dans le secteur de Richmond-Melbourne 16
  - Ventilation des crédits consacrés au réseau de voirie locale 17
  - Financement d'un contrat de services professionnels portant sur un partenariat public-privé par le Fonds routier 17
  - Financement de l'achat de bitume pour le resurfaçage de couches d'usure par le Fonds routier 18
  - Plan de développement de la route 117, entre le secteur des Laurentides et l'Abitibi-Témiscamingue 19
  - Plan de développement du tronçon de route entre Cacouna et Mont-Joli 20
  - Échéancier des travaux sur le boulevard McConnell-Laramée, dans l'axe Hull-Aylmer 21
  - État d'avancement et coût des travaux projetés sur la route 116, entre Victoriaville et Princeville 22
  - Patrouilles supplémentaires pour assurer le respect des lois par les conducteurs de véhicules hors route 22
  - Plan d'action concernant l'entretien du réseau routier secondaire dans la circonscription de Matapédia 23
  - Répercussions pour des sous-traitants du report tardif de l'heure de tombée de soumissions dans le dossier de la route 175 25
  - État d'avancement du projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda 26
  - Programme fédéral-provincial de partage des coûts des routes secondaires frontalières 27
  - Budget et plan de parachèvement des derniers tronçons de la route verte 28
  - Actions envisagées pour compléter les tronçons pour véhicules hors route au-dessus des rivières 29
  - État d'avancement du plan de réfection de la route 131, dans Lanaudière-Nord 30
  - Planification budgétaire pour le projet de voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois 31

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président
M. Maurice Clermont, président suppléant

M. Jean Dubuc
Mme Charlotte L'Écuyer
M. Jean-Pierre Soucy
M. Norbert Morin
M. Janvier Grondin
M. Tony Tomassi
Mme Danielle Doyer
M. Alexandre Bourdeau
M. Stéphan Tremblay
M. Michel Després

* M. Georges Farrah, Société des traversiers du Québec
* M. André Meloche, ministère des Transports
* M. Jean Couture, idem
* Mme Anne-Marie Leclerc, idem
* M. Denys Jean, idem
* M. Antoine Robitaille, idem
* M. Jean-Louis Loranger, 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 8 mai 2006.

Le mardi 2 mai 2006 — Vol. 39 N° 9

Étude des crédits du ministère des Transports (2): volets Affaires maritimes et Travaux routiers et voirie

(Quinze heures quinze minutes)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je déclare la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Immédiatement, je demanderais à tous ceux qui ont des téléphones cellulaires de bien vouloir les mettre à «off». Merci.

Je rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministère des Transports pour l'année financière 2006-2007. Nous traiterons d'abord du volet Affaires maritimes pour une période de temps maximale d'une heure. Par la suite, nos entamerons le volet Travaux routiers et voirie, et ce, jusqu'à 18 heures. Nous poursuivrons l'étude des crédits de ce même volet, demain le 3 mai, à compter de 9 h 30. Par ailleurs, je vous rappelle que la mise aux voix des crédits budgétaires des programmes 1, 2 et 3 sera effectuée, demain, à la fin de la séance, soit vers 11 h 30, midi.

Alors, M. le secrétaire, avons-nous des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Thériault (Masson) est remplacé par M. Boucher (Johnson) et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par Mme Richard (Duplessis).

Le Président (M. Pinard): Merci. Bon. Alors, est-ce que vous êtes d'accord pour qu'on fonctionne par des blocs de 20 minutes pour la première heure? Ça va?

Des voix: Oui.

Affaires maritimes

Le Président (M. Pinard): O.K. Donc, nous allons débuter par des remarques préliminaires qui ne seront pas de 20 minutes parce qu'on a un bloc d'une heure. S'il y a consentement, on va essayer de compresser ça, et par la suite il y aura échange pour la balance du temps, le résidu du temps sera divisé en parts égales entre le côté ministériel et l'opposition officielle.

Remarques préliminaires

Alors, avec le consentement de la commission, j'inviterais donc la ministre déléguée aux Transports, Mme Boulet, de la circonscription de Laviolette, ainsi que la porte-parole de l'opposition officielle en matière d'affaires maritimes, Mme Richard, députée de Duplessis, à formuler de courtes remarques préliminaires. Alors, Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je voudrais, d'entrée de jeu, saluer mes collègues du parti ministériel, saluer également les collègues des partis de l'opposition. À l'avant, avec moi, M. le Président, j'ai M. Georges Farrah, qui est le président de la Société des traversiers du Québec. Alors, je pense que, s'il y a des questions, Mme la députée, qui pourraient avoir un intérêt par rapport au dossier de la Société des traversiers, M. Farrah va nous aider à y répondre le plus précisément possible.

Le Président (M. Pinard): Vous permettez que je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues? Considérant que c'est également un ancien parlementaire qui a fait sa marque ici même.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Farrah (Georges): Merci, M. le Président. Merci.

Mme Boulet: Et, à ma droite, j'ai M. Meloche, qui est le directeur du transport aérien, maritime, ferroviaire au ministère des Transport du Québec. Et je voudrais saluer toute l'équipe derrière moi, l'équipe du ministère des Transports, avec les collaborateurs autant pour les travaux routiers que le secteur maritime... bien le transport aérien, maritime, ferroviaire, les remercier d'être avec nous également et d'être des collaborateurs de tous les instants.

Alors, c'est avec grand plaisir — je vais essayer, M. le Président, de rentrer dans mon 15 minutes, là, je vais faire du mieux que je peux; alors, c'est avec grand plaisir — que je viens vous présenter, aujourd'hui, les crédits du ministère des Transports pour les volets touchant le transport maritime.

D'entrée de jeu, je tiens à remercier les membres de cette commission, qui, pour une deuxième année consécutive, m'accordent le temps nécessaire pour faire le point sur l'ensemble des interventions du ministère des Transports dans le secteur maritime. Pour moi, c'est une occasion privilégiée de vous entretenir d'un secteur d'activité que je considère comme un élément clé du développement économique, régional et touristique du Québec.

Une étude, commandée par le ministère, évaluait à 3,1 milliards de dollars les retombées annuelles des activités maritimes et portuaires, au Québec, qui de plus permettaient le maintien de 26 000 emplois directs et indirects dans plusieurs régions du Québec.

Vous me permettrez de préciser que les bases de notre intervention, dans le secteur maritime, sont le Forum de concertation sur le transport maritime ainsi que le Programme d'aide en transport maritime, deux leviers importants de la mise en oeuvre de la Politique de transport maritime et fluvial adoptée par le gouvernement en 2001.

Pour ce qui est du Forum de concertation sur le transport maritime, j'ai le plaisir de coprésider ses activités avec le président de la Société de développement économique du Saint-Laurent, la SODES, M. Guy Véronneau. Des représentants de l'ensemble du secteur maritime, du camionnage, de même que des milieux ferroviaires et

environnementaux participent également aux rencontres et aux travaux.

Ce forum s'est doté d'un plan d'action couvrant les années 2004 à 2006 qui vise plusieurs objectifs. Premièrement, soutenir le rôle stratégique du transport maritime dans l'économie du Québec et du système de transport; favoriser la compétitivité et la promotion du transport maritime et le développement du transport maritime de courte distance, qu'on appelle communément le cabotage; enfin, apporter une plus grande valorisation de ces secteurs d'activité et notamment de notre principale voie de navigation qu'est le magnifique fleuve Saint-Laurent.

Afin de pousser plus loin nos discussions et réflexions, le forum a mandaté un groupe de travail pour la réalisation d'une étude comparative sur le sujet afin d'apprécier la compétitivité du Saint-Laurent par rapport aux ports américains concurrents.

● *(15 h 20)* ●

Bien entendu, notre gouvernement fait du développement durable une priorité, et cela s'applique également au secteur maritime. Une des manières de nous inscrire en harmonie avec le développement durable et dans le contexte de l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto, c'est sans conteste l'appui que nous apportons à l'essor du transport maritime de courte distance. À ce propos, on peut noter plusieurs initiatives fort positives, comme le Plan d'action Saint-Laurent ou encore une entente entre les gouvernements du Québec et du Canada. Dans la même veine, le ministère des Transports copréside aussi le Comité de concertation Navigation, qui traite du sujet.

Par ailleurs, le ministère des Transports fait partie d'une entente signée le 5 janvier 2004 avec Emploi-Québec, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et le Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime du Québec. Cette entente porte sur la planification et le financement des activités de perfectionnement du personnel navigant québécois.

Un mot maintenant en ce qui concerne le Programme d'aide en transport maritime. En 2005-2006, 3 millions de dollars ont été engagés dans des projets d'envergure, notamment dans le domaine du transport maritime de courte distance et dans l'intermodalité. Rappelons que l'intermodalité, c'est une façon de transporter des marchandises en utilisant différents réseaux de transport. Par ailleurs, le recours à l'intermodalité nécessite, dans bien des cas, des volumes suffisants de marchandises, et elle fait appel à des technologies d'information et de communication avancées.

De fait, le transport maritime est le mode de transport de loin le plus économique. Avec 1 litre de carburant, une tonne de marchandises parcourt 28 km par camion, 95 km par train et 241 km par bateau. Autrement dit, le transport maritime est huit fois plus économique en carburant que le transport par camion.

Le ministère donc a mis sur pied ce programme d'aide au transport maritime et a ciblé des initiatives qui lui sont apparues intéressantes dans la perspective du développement durable. Ainsi, par exemple, le ministère a investi 300 000 $ dans la rénovation d'un quai à Trois-Rivières, afin de faciliter le transbordement par barges de copeaux de bois en provenance de Forestville. On évalue à quelque 440 000 tonnes par année de copeaux qui n'auront plus à transiter sur presque 500 km de notre réseau routier. En favorisant le transport maritime, ce projet contribuera de façon directe à gérer différemment quelque 26 000 passages de véhicules lourds sur la route 138 entre la Côte-Nord et Trois-Rivières.

Toujours dans le cadre de la promotion du cabotage, une somme de 250 000 $ a été engagée afin d'aider la firme Logistec à raffermir son centre de transbordement de Trois-Rivières, qui reçoit par barges des cargaisons d'aluminium en provenance de Sept-Îles; on parle ici d'un retrait de 15 000 passages-camions par année.

De plus, une subvention de 1,5 million de dollars a aussi été versée à la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — la Société SOPOR — afin de construire un lien ferroviaire entre le terminal de traversier-rail et le parc industriel de Baie-Comeau. Sans oublier également l'engagement de notre part de 420 000 $ à TPQ Vrac Liquide inc. pour la réalisation d'études d'avant-projets visant à faire passer les approvisionnements régionaux en produits pétroliers d'un transport entièrement routier à un mode mixte mer-route. Précisons que l'impact d'un tel projet, s'il est mené à terme, serait un retrait de 25 500 passages de camions-citernes sur les routes 169 et 175.

Voilà ce que j'appelle des applications concrètes et efficaces de développement d'activités, en transport maritime domestique ou cabotage, dans une perspective de développement durable. Enfin, la promotion des croisières dans le Saint-Laurent n'est pas en reste, puisque 35 000 $ ont été alloués à la mise sur pied d'un stand dans le cadre de la Conférence Seatrade, à Miami.

Je tiens également à vous informer brièvement que les paramètres qui nous permettront d'arriver à une entente Canada-Québec à propos des infrastructures ferroviaires et multimodales font présentement l'objet de discussions. Rappelons que le précédent gouvernement fédéral avait signé une entente avec le Québec destinée au secteur ferroviaire. L'arrivée d'un nouveau gouvernement à Ottawa n'a aucunement remis en question cette entente, mais cela a causé certains délais dus à la mise en place de la nouvelle équipe gouvernementale à Ottawa.

Les fonctionnaires des ministères de Transport, à Québec et à Ottawa, sont à mettre au point les modalités de ce programme, et par la suite ce programme sera soumis à l'approbation des deux paliers de gouvernement. Précisons que cette entente de 100 millions a été signée pour une durée de cinq ans et comporte deux volets. Un premier concerne la réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêts locaux. Il totalise 75 millions du programme total, qui seront répartis ainsi: le Canada, 30 millions; le Québec, 20 millions; et finalement les CFIL — le privé — 25 millions.

Le second volet de 25 millions vise directement des initiatives à caractère intermodal. La répartition des contributeurs est de 10 millions pour la partie Québec et de 15 millions pour la partie de l'industrie. Je tiens à rappeler ici, M. le Président, que c'est le premier et le seul gouvernement provincial qui négocie avec le fédéral une entente sur l'intermodalité; on en est très fiers. En somme, pour l'exercice financier 2006-2007, donc l'année en cours, le ministère des Transports a déjà accordé à cet important dossier du transport intermodal une enveloppe de 6 millions de dollars qui serviront à divers projets à venir.

Je profite aussi de l'occasion pour vous rappeler l'entente conclue avec le gouvernement fédéral sur la cession des ports. Dans cette négociation, nous avons réussi à

convaincre notre partenaire fédéral de conserver la propriété de quatre d'entre eux qui sont considérés comme des ports stratégiques. C'est une excellente nouvelle qui concerne les ports de Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna et Matane. Quant au port de Havre-Saint-Pierre, que ma collègue connaît très bien, il a été cédé à un organisme local qui assume maintenant la responsabilité de l'exploiter et de le conserver en bon état. Nous nous sommes assurés que la compensation financière fédérale, à la hauteur de 13,3 millions de dollars, soit conséquente et de nature à permettre la reconstruction de cette infrastructure et son entretien durant 25 ans.

En résumé, il y a lieu de se réjouir des résultats du Programme d'aide en transport maritime, qui, en 2005, a servi de levier à plusieurs projets particulièrement intéressants au chapitre du développement économique et durable.

Vous n'êtes pas sans savoir que le ministère veille à ce que des régions éloignées ou isolées soient convenablement desservies, et ce, en plus de certains liens de traversiers. Au sujet de ces derniers, il y a lieu de mentionner que l'analyse et les évaluations ayant trait à la modernisation de la Société des traversiers du Québec sont en cours. Rappelons que cet exercice s'inscrit dans la foulée des suites au rapport Boudreau, déposé en mai 2005. Je précise que cette analyse s'effectue dans une vision d'amélioration des services aux citoyens, et cela, dans le respect des conventions collectives en vigueur. Il est prévu que cette analyse aboutisse à l'automne prochain.

De plus, le ministère continue de contribuer au financement de certains services qui sont d'une importance capitale pour les régions, à savoir la Moyenne et Basse Côte-Nord et les Îles-de-la-Madeleine. Dans ce dernier cas, la CTMA assure du transport de marchandises ainsi qu'un service de croisières entre Montréal, Chandler et les Îles-de-la-Madeleine, de même qu'un service de traversier entre Chandler et les îles. Enfin, la desserte de la Moyenne et Basse Côte-Nord assurant le transport de marchandises et de passagers à partir de Rimouski fait l'objet de discussions, tant avec l'armateur qu'avec le milieu socioéconomique régional, dans le cadre du renouvellement du contrat de services correspondant. Le volet administratif de ce dossier nécessite des autorisations et tout un processus gouvernemental qui demande du temps, certes, mais ce qui m'importe surtout, c'est que nous en arrivions à un équilibre entre les besoins de la population et les paramètres budgétaires du gouvernement, parce que, faut-il le rappeler, ce service de desserte maritime est essentiel aux communautés de la Côte-Nord, et il se doit d'être amélioré.

Alors, M. le Président, j'avais une portion de mon allocution ou de ma présentation qui était pour les travaux routiers. Étant donné que la première heure va être consacrée exclusivement au transport maritime, je vais m'arrêter ici et je vais permettre aux gens d'avoir des discussions et de nous poser des questions. Ça nous fera plaisir, grandement plaisir de répondre à ces questions. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, Mme la députée de Duplessis et critique officielle de l'opposition en matière maritime, à vous les remarques préliminaires.

Mme Lorraine Richard

Mme Richard: Merci, M. le Président. Mme la ministre, membres de la commission, c'est avec plaisir que je participe, aujourd'hui, à cette commission réunie pour l'étude des crédits en transport maritime.

Le fleuve Saint-Laurent a été le facteur principal du peuplement du Québec, et aujourd'hui près de 80 % de la population vit à proximité du Saint-Laurent. Il est un des grands fleuves du monde, tant par sa longueur que par son débit ou sa profondeur. Le système hydrographique du Saint-Laurent — les Grands Lacs — draine plus de 25 % des réserves mondiales d'eau douce.

Le Saint-Laurent permet au Québec d'avoir des échanges économiques avec plus d'une centaine de pays. Sans cette précieuse voie d'accès, il n'existerait aucun moyen d'entretenir des échanges économiques à grande échelle avec d'autres marchés que ceux du Canada et des États-Unis. Plus de 100 millions de tonnes de marchandises y transitent chaque année. Au niveau touristique, le fleuve Saint-Laurent attire par sa splendeur et les trésors fauniques qu'il recèle; pensons particulièrement à la route des baleines qui attire à chaque année des milliers de touristes. Nous avons pu dernièrement voir l'immensité des baleines qui s'y baignent alors que l'une d'entre elles s'est échouée à Contrecoeur.

● *(15 h 30)* ●

Toutes les études réalisées sur le sujet, au cours des dernières années, démontrent les avantages du navire sur les autres modes en matière d'impacts environnementaux. Notre gouvernement avait mis sur pied une politique maritime et fluviale avec comme objectif d'accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce, utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outil de développement socioéconomique des régions du Québec, accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent, et finalement favoriser la formation de la main-d'oeuvre.

Donc, nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour connaître la vision de la ministre déléguée sur tout ce qui touche les affaires maritimes. J'ai d'ailleurs plusieurs questions, mais, comme nous n'avons qu'une heure au bloc des affaires maritimes, M. le Président, si vous permettez, moi, je suis prête à débuter l'échange, mais je pense que mon collègue va sûrement vouloir intervenir.

Discussion générale

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. Alors, sans plus tarder, madame, vous avez pris 1 min 55 s, alors on vous permet maintenant d'entamer le premier bloc de 20 minutes. Allez-y, madame.

Ajustement de la grille tarifaire du contrat de desserte maritime de la Basse-Côte-Nord

Mme Richard: Merci, M. le Président. Je vais tout d'abord aborder la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Bon, c'est sûr que c'est sur mon territoire, mais, vous savez, au cours des dernières semaines, il y a eu énormément de communiqués qui sont sortis. Mme la ministre a reçu une lettre des maires de la Basse-Côte-Nord ainsi que de la conférence régionale des élus.

Les négociations se poursuivent pour renouvellement du contrat de la desserte en Basse-Côte-Nord entre le ministère des Transports du Québec et la compagnie Relais Nordik. Alors que les citoyens de ce territoire tempêtent contre la nouvelle entente, contre la nouvelle grille tarifaire, la CRE — la conférence régionale des élus — souhaite que le Québec sursoie à la signature du contrat de 10 ans afin d'en connaître les impacts à long terme, de cette nouvelle entente.

Je vous donnerais des exemples, M. le Président: pour le ciment comme pour le sel pour les usines de transformation de poisson, les tarifs sont augmentés de 48 %, mais les tarifs sur la bière et la liqueur, eux, ont baissé de 11 %. Les entrepreneurs choisissent plutôt de s'approvisionner à Terre-Neuve par la route qui mène au Labrador.

En 2004, la ministre déléguée aux Transports nous avait dit que le Conseil du trésor avait demandé au ministère des Transports de faire un appel d'offres pour renouveler le contrat, que ces appels d'offres devraient ratisser plus large au niveau canadien pour assurer que certaines bonifications soient respectées. La ministre nous avait parlé notamment de la flexibilité pour les véhicules légers, plus de cabines disponibles, tarification allégée, meilleurs délais de livraison pour les marchandises.

M. le Président, ce que je voudrais savoir de Mme la ministre, c'est, écoutez, ça fait plus d'un an qu'ils sont en négociation avec Relais Nordik; il y a eu 17 addenda au contrat; on a mis sur pied un comité d'analyse. Parce que Mme la ministre avait promis, bon, même un nouveau bateau, je l'ai répété, meilleure accessibilité, bon, pour les usagers, etc., une meilleure grille tarifaire. Donc, un comité a été mis sur place, on a fait tout ce travail-là, et là la desserte maritime fonctionne depuis à peu près un mois, un mois et demi, les maires de la Basse-Côte se plaignent: la grille tarifaire ne leur convient pas, la conférence régionale des élus également. Donc, je me dis: Quel travail a fait ce comité pour qu'on arrive... Parce que la ministre a sorti également dans les médias en disant qu'elle allait regarder ça pour peut-être réajuster la grille.

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

Mme Boulet: M. le Président, alors je suis très contente de répondre à la députée; d'ailleurs, on s'en parle régulièrement, alors je pense qu'elle est parfaitement au courant de l'évolution du dossier. Je comprends qu'il faut qu'elle fasse son travail de députée de l'opposition, mais on la tient au courant; je vous dirais, je pense qu'on doit se parler à tous les mois là-dessus, sur ce dossier-là. Je comprends que c'est très, très... pour sa région, c'est très préoccupant.

Alors, on est allés... évidemment on est allés en appel d'offres l'année dernière, et l'ouverture des soumissions a eu lieu le 2 août 2005, M. le Président. Il n'y a eu qu'un seul soumissionnaire qui était la compagnie Relais Nordik, mais évidemment la soumission est sortie à un montant supérieur des coûts qui avaient été estimés lors de la construction de l'appel d'offres.

Avant de faire cet appel d'offres là, M. le Président, évidemment on avait été consulter les gens, sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, pour connaître leurs besoins, connaître leur... bien en fait qu'est-ce qui allait avec l'ancien service, qu'est-ce qui allait, qu'est-ce qui n'allait pas, qu'est-ce qu'on devait améliorer. Et c'est à partir de là qu'on a construit l'appel d'offres, le document qui nous donnait plus de places pour les passagers sur le bateau, plus de places pour les cabines, qui nous donnait également des réductions de tarifs importantes pour les passagers, qui permettait également d'augmenter la capacité du transport de marchandise. Alors, le bateau, c'est un bateau neuf qui va être beaucoup plus gros que celui qui existe actuellement, et on avait estimé la réduction des coûts, pour les citoyens de la Basse-Côte-Nord, à environ une économie de 1,5 million de dollars par année.

Alors, étant donné que le soumissionnaire était plus haut, qu'il était le seul soumissionnaire, il y a des discussions qui ont cours actuellement, avec le Conseil du trésor, pour voir comment on peut arrimer les coûts qui avaient été estimés par le soumissionnaire et comment on peut arriver avec les conditions budgétaires, là, ou les limites budgétaires que le gouvernement s'était fixées pour remplir ce contrat-là.

Maintenant, contrairement à ce qu'a dit la députée, on avait même dit aux gens... étant donné qu'il y a un retard dans le processus, suite à ces discussions-là qui ont lieu présentement avec le Conseil du trésor, on a dit aux citoyens: Écoutez, même si on n'a pas le nouveau bateau en place pour mars 2006, on vous garantit que les nouvelles grilles tarifaires seront mises en place, en lieu et place, tel que prévu dès le départ, c'est-à-dire à partir de 2006, même si on a toujours l'ancien bateau qui est en fonction.

La nouvelle grille tarifaire, on s'est rendu compte... et on est très ouverts à discuter: les gens de la Basse-Côte-Nord sont venus nous rencontrer, que ce soient les maires et les élus de la Basse-Côte-Nord, que ce soit la conférence régionale des élus, que ce soit la chambre de commerce, M. le Président, on a rencontré tous ces gens-là, dernièrement, il n'y a pas si longtemps, il y a quelques semaines, et ces gens-là nous ont fait part de leurs inquiétudes par rapport au fait que, dans la nouvelle grille tarifaire, on a des réductions de coûts qui sont importantes pour certaines denrées, certaines marchandises, mais que, relativement aux denrées sèches, il y a des augmentations qui sont significatives, et les gens sont inquiets. C'est sûr que la grille tarifaire, elle avait été vue de façon globale, avec des éléments qui diminuaient de coûts ou des éléments qui pouvaient parfois augmenter. Quand on la prenait globalement, il y avait une économie de 1,5 million de dollars.

Maintenant, on comprend bien cette préoccupation-là. Il y avait déjà même une problématique au niveau des coûts de carburant. On a déjà réglé la problématique de l'augmentation des coûts de carburant, on l'a baissée de 25 %, alors ce qui fait que ça va peut-être augmenter les coûts de carburant d'environ 0,03 $ du litre. Mais, pour ce qui est de l'élément, là, qui reste à discuter et dont les élus sont très préoccupés, c'est pour ce qui est des coûts de transport de denrées sèches, la marchandise sèche, entre autres les denrées alimentaires comme les boîtes de conserve; alors, on sait, le ciment, entre autres les matériaux de construction, le bois, le ciment, ce sont les deux éléments, dans la grille, où on observe une certaine augmentation. On est en discussion à l'heure actuelle; on est après évaluer les coûts, Mme la députée, et on a dit que rien ne serait signé avant qu'on en vienne à une

entente qui va faire l'affaire des gens, des citoyens, des résidents de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et qui va faire également l'affaire du ministère des Transports du Québec. C'est le message qu'on a envoyé aux gens.

On a d'ailleurs reçu une lettre, là, que je n'ai pas avec moi, là, une lettre de la conférence régionale des élus et des maires qui nous remercient d'être sensibles à leurs préoccupations, de travailler de concert avec eux, de tenir des communications. C'est important qu'on communique ensemble et que les liens soient toujours maintenus, et c'est ce qu'on essaie de faire. Mme la députée. Vous le savez tout aussi bien que moi que j'ai à coeur et que ce que je veux, c'est de faire en sorte qu'on réussisse à atteindre un équilibre ou un contrat qui va satisfaire l'ensemble des parties qui sont impliquées dans cette démarche-là. Merci.

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

Calendrier projeté pour la signature d'un contrat à grille tarifaire revue avec Relais Nordik

Mme Richard: M. le Président, bon j'ai écouté les propos de la ministre, c'est vrai qu'on s'est parlé; c'est vrai, je pense que vous avez à coeur d'offrir des meilleurs tarifs. Vous conviendrez avec moi que la livraison même n'était pas au rendez-vous, parce que vous vous êtes engagée en diminuant la grille tarifaire, ce qui n'est pas le cas. On le constate, on a un seul soumissionnaire. Bon. Les coûts, vous l'avez dit, sont plus élevés que ce qui avait déjà été prévu.

Ce que je voudrais savoir de vous, Mme la ministre, avec un seul soumissionnaire, des coûts plus élevés, est-ce que vous allez être capable d'ajouter des sommes supplémentaires, retourner au Conseil du trésor, s'il le faut, pour assurer le service aux gens de la Basse-Côte et une grille tarifaire à laquelle vous vous êtes engagée, là, mais avec des meilleurs tarifs?

Parce que, moi, je veux savoir quel échéancier. Ça fait plus d'un an et demi que je sais que bon vous êtes en discussion avec le seul soumissionnaire, qui est Relais Nordik. Au moment où on se parle, toujours il faut réanalyser la grille tarifaire. Quand allez-vous... Vous êtes-vous fixé un échéancier, que vous allez finir par signer, avec Relais Nordik? Quelle durée sera le contrat? À un moment donné, on parlait de 10 ans, là, peut-être 15 ans, parce qu'on va échelonner le contrat pour être capables d'arriver dans ce que c'est que vous avez alloué comme sommes, parce que, moi, je ne les ai pas, ces montants-là, là. Donc, je voudrais savoir de votre part quel échéancier vous vous êtes donné. Et, si des sommes supplémentaires doivent être injectées, est-ce que vous les aurez?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais rappeler à la députée qu'il y a une diminution quand on regarde l'ensemble du dossier et la grille au complet. Alors, il y a une diminution de 1,5 million, je vais lui rappeler, parce que ce n'est pas rien. Il y a une diminution de coûts pour les passagers. On a même annoncé, il n'y a pas longtemps, des réductions significatives, même l'abolition des tarifs pour les gens qui voyagent à Saint-Augustin... là je n'ai pas les villages, là, mais les villages qui ont des transports secondaires, si on peut dire, on a même annoncé que ça ne leur coûterait plus rien dorénavant pour se voyager de part et d'autre de la rive.

● *(15 h 40)* ●

Alors, il y a une diminution globale de 1,5 million de dollars qui est là. On en convient qu'il y a certains items de la grille qui semblent problématiques, où il y a des augmentations. Ce que j'ai dit, et je le répète à la députée collègue, c'est qu'on est après revoir. Alors, elle me demande: Allez-vous avoir l'argent? Bien, je ne peux pas dire qu'on ne l'aura pas, parce qu'on est après négocier avec le Conseil du trésor, puis qu'on est déjà au-delà des montants qu'on avait anticipés. Alors, bien oui, c'est possible qu'on le trouve, l'argent, pour répondre à ce besoin-là. Et c'est ce qu'on essaie de faire, on essaie d'évaluer les coûts relatifs à ces deux types de marchandises qui sont dans la grille, puis après ça on verra s'il y a possibilité de les ajouter.

Je voudrais lui rappeler également que c'est long, c'est vrai, mais c'est un dossier d'une grande complexité. Ça, sûrement qu'elle le reconnaît, c'est un dossier qui est très complexe. Ce n'est pas simple, c'est un service multidisciplinaire, si on peut dire, et ça rejoint une population qui est éloignée. Et ce que j'aimerais lui rappeler, c'est qu'également, son gouvernement, eux ne sont jamais allés en appel d'offres. Alors, c'est beau, dire: Il n'y en a rien qu'un, mais au moins on a fait l'effort d'en chercher plus qu'un. On est allés en appel d'offres, on a bonifié l'offre de service, on a tout mis ça sur la table, et on a ouvert notre jeu. On a dit: S'il y a des gens, des partenaires, des entreprises qui sont prêts à offrir ce service-là...

Alors, on a fait cette démarche-là, M. le Président. On est allés écouter les gens, on a amélioré l'offre de service, on est allés en appel d'offres pour trouver l'entreprise qui était le mieux placée pour offrir les besoins qui répondent à cette population-là. Alors, déjà, je pense que ça démontre que notre gouvernement a agi de façon responsable, qu'il est à l'écoute des populations en région. Et je pense qu'on l'a apprécié, parce que, le fait de redonner le contrat, s'en retourner en appel d'offres... à l'époque je pense que la population n'avait vraiment pas apprécié, parce qu'ils n'étaient pas satisfaits du service puis parce qu'on n'améliorait pas rien, on faisait juste reconduire un contrat.

Alors, je pense qu'il faut reconnaître qu'on a fait un travail là-dedans puis qui allait dans le sens de l'amélioration des services à cette population-là, et ça, on l'a fait de bonne volonté. On est très heureux aujourd'hui, et on espère atteindre les objectifs que tous ensemble, on s'est fixés.

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

Mme Richard: Une dernière question sur la desserte parce que j'ai d'autres points que je voudrais amener. Mme la ministre, est-ce que vous êtes capable de me confirmer, à ce moment-ci... Parce que, oui, c'est vrai qu'il y a une diminution sur certaines denrées, mais, vous l'avez dit, sur d'autres il y a une augmentation, ça va jusqu'à 48 %, êtes-vous prête à me confirmer, à ce moment-ci, que la grille tarifaire va être modifiée? Est-ce que vous êtes prête à me... Pouvez-vous me confirmer, à

ce moment-ci, que la grille tarifaire va être confirmée pour répondre aux besoins des gens de la Basse-Côte? Parce que, oui, il y a des diminutions, mais sur des choses sèches, comme vous l'avez dit, sur des denrées sèches, ça va jusqu'à 48 %.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Ayoye!

Mme Boulet: Alors, oui, là je peux y aller.

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

Mme Boulet: C'est parce que le micro est comme toujours ouvert, mais ce n'est pas grave, alors on n'a rien à cacher. Alors, regardez, on a donné le mandat, là. Le sous-ministre est là... J'ai un nouveau sous-ministre qui est arrivé en poste depuis une semaine, alors ils ont le mandat de revoir les éléments problématiques de la grille tarifaire, et, dès que cette analyse-là sera faite et qu'on aura des réponses, Mme la députée, ça nous fera plaisir de vous revenir.

Dispositions applicables en cas d'avarie majeure au port de Havre-Saint-Pierre

Mme Richard: Merci, Mme la ministre. On va aborder un autre thème. Bon, vous savez, la cession des ports... C'est vrai que, bon, pour ce qui est de Havre-Saint-Pierre, je suis au courant de ce dossier-là. Quand, par rapport à la corporation de la gestion du port de Havre-Saint-Pierre, bon vous avez négocié l'entente avec vos homologues au niveau fédéral. Si ma mémoire est bonne, je crois que c'est 13 millions...

Une voix: ...

Mme Richard: Bon, vous nous aviez dit, à ce moment-là, qu'il y avait... je crois que c'est 3 millions qui étaient octroyés bon pour toute la partie gestion au niveau du port. Il y avait 9 millions... 9 ou 10 qui pouvaient aller au niveau bon des infrastructures, refaire l'asphaltage, etc., et après il y avait une somme qui était allouée pour assurer une certaine pérennité à la corporation du port. Et tantôt, dans vos remarques préliminaires, vous avez dit: On s'est assurés pour 25 ans.

Ma question, Mme la ministre, si c'est juste 3 millions, je doute qu'on assure une pérennité pour 25 ans, mais, quand vous avez négocié la cession du port pour Havre-Saint-Pierre, est-ce que, bon... s'il devait arriver... Parce que, vous savez, on ne peut rien prévoir, mais, s'il devait arriver une avarie majeure au quai de Havre-Saint-Pierre, après sa reconstruction, est-ce que ce serait le gouvernement provincial ou ce serait à la charge des gens de Havre-Saint-Pierre qui gèrent le port?

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, d'entrée de jeu, je vais dire, le 13 millions, il n'y a pas 3 millions pour ça puis 9 millions, ça ne fonctionne pas comme ça. C'est un montant global qui a été négocié avec les gens de votre communauté, les gens... votre corporation qui est là, qui a négocié avec le gouvernement fédéral. Nous, on les a accompagnés à faire une bonne évaluation des coûts, combien ça coûte, faire une mise à niveau, une remise à neuf de l'infrastructure, quelles sont les possibilités de dépassement de coûts et quels sont éventuellement les coûts d'entretien dans les 25 prochaines années. Il faut dire que ce sera une infrastructure complètement neuve, là, alors les coûts d'entretien, ce n'est pas les mêmes que si on prend l'infrastructure telle qu'on a là aujourd'hui.

Alors, c'est une enveloppe globale qui a été négociée. Je vous rappellerai qu'on est partis à peu près à la hauteur de 8,9 millions, 9 millions à peu près, et que, nous, l'expertise qu'on avait, au ministère des Transports du Québec... et je laisserai probablement M. Meloche compléter, là, parce qu'il est dans le dossier depuis le départ. On a dit, dès le départ, à vos gens, chez vous, de ne pas accepter ce transfert-là à 8,9 millions, que ce n'était pas suffisant. L'estimation qu'on avait de nos équipes techniques ici nous disait que ça aurait rendu votre corporation vulnérable. Elle aurait été obligée de gérer, là, de façon, là, très, très rigoureuse, sans marge de manoeuvre. Et c'est chez nous, on a accompagné vos gens puis on leur a dit: Écoutez, ça prend plus que ça. Si vous voulez être bien puis si vous voulez avoir une marge de manoeuvre puis être confortables dans les travaux que vous allez réaliser, ça prend plus d'argent.

Alors, c'est dans ce contexte-là que ça a été fait. Mais, comme je vous dis, dans le dossier de cession des ports, on accompagne les corporations, on accompagne les communautés à faire en sorte qu'il n'y ait pas une négociation à rabais. Ce qu'on veut, c'est on veut faire en sorte que les ports, oui, soient pris sous la charge ou la responsabilité des corporations et des communautés, mais on veut que ces communautés-là soient capables éventuellement de s'en occuper et d'être capables de payer les coûts rattachés ou reliés à ces infrastructures-là.

Mais peut-être que M. Meloche... parce qu'il était là lors des négociations, vous lui permettez, Mme la députée de...

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement pour que M. Meloche s'adresse aux membres de la commission? Oui?

Mme Richard: Consentement.

Le Président (M. Pinard): Consentement. Alors, voulez-vous vous identifier pour fins d'enregistrement, s'il vous plaît?

M. Meloche (André): D'accord. André Meloche, le directeur du transport maritime, aérien, ferroviaire.

Tout le dossier de la cession des ports, qui ont été identifiés par le gouvernement du Canada, il y a toujours des ententes entre les corporations et le ministère fédéral des Transports. Ce que le gouvernement du Québec fait dans le dossier, c'est qu'il s'assure qu'on réduise les risques à zéro. Dans le cas de Havre-Saint-Pierre, c'est un dossier bien particulier parce que les installations portuaires étaient, à toutes fins pratiques, finies, donc elles avaient besoin de réhabilitation complète.

La difficulté dans ces dossiers-là, c'est que les corporations qui se portent acquéreurs n'ont pas la connaissance en termes de reconstruction maritime, ils n'ont pas les gens qu'il faut. Alors, nous, on s'assure que l'entente qu'ils signent avec le fédéral va faire en sorte que le risque, il va être à zéro. Dans le cas de Havre-Saint-Pierre, le montant qui a été négocié est un montant qui, de notre point de vue, réduit considérablement le risque.

Le Président (M. Pinard): Merci.

Mme Richard: Vous n'avez pas répondu par contre à ma deuxième question, qui était: S'il devait arriver une avarie majeure au quai de Havre-Saint-Pierre... Parce que, si je vous dis tout ça, c'est parce que, vous savez, bon il y a d'autres ports stratégiques, hein, qu'on parle de Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna et Matane. Et, moi, pour avoir parlé avec des gens, même à Baie-Comeau, ces gens-là ne voulaient pas prendre possession du port parce qu'ils disaient: On va se retrouver avec des infrastructures que, peut-être à long terme, c'est nous qui vont être obligés d'entretenir.

Bon. Je comprends bien... Moi, je vous dis, j'ai accompagné les gens de Havre-Saint-Pierre. Eux, ils voulaient en prendre possession, ils étaient avancés, c'est leur choix. Mais, s'il devait arriver bon qu'un navire, je ne sais pas, une fausse manoeuvre du capitaine, il y ait une avarie aux infrastructures à Havre-Saint-Pierre, qui en assumerait les coûts? Ce ne sera pas le fédéral parce qu'on n'a pas...

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

Mme Boulet: Bien, Mme la députée, c'est la corporation qui veut devenir propriétaire de cette infrastructure-là. Nous, on les accompagne, on s'assure que les montants d'argent correspondent aux besoins de l'infrastructure puis faire en sorte qu'il y ait le moins de risques possible pour la communauté ou la corporation.

Ceci dit, votre question, elle est très hypothétique: une infrastructure maritime qui est remise à niveau, il faudrait qu'il y ait vraiment, là, un événement exceptionnel, là, un ouragan ou je ne sais pas quoi. Mais évidemment que le gouvernement du Québec, dans cette négociation-là de cession des ports, ne s'engage pas à répondre à d'éventuelles situations, là, catastrophiques, comme vous le dites.

Mme Richard: Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, Mme la ministre, encore 1 min 22 s... Mme la députée, excusez-moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

Niveau des crédits consacrés au nouveau programme axé sur des projets intermodaux

Mme Richard: C'est de l'autre côté. Merci, M. le Président. Dans le programme de soutien à des projets maritimes, dans la politique maritime et fluviale de 2001, c'était 20 millions sur cinq ans qui avaient été prévus en 2001, en raison de 4 millions par année, pour soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes, faciliter des projets d'intermodalité.

En réponse à la question 55 des questions particulières, on nous indique qu'un nouveau programme intermodal remplacera le programme d'aide en transport maritime et le programme d'aide en amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Est-ce que vous pouvez me dire, Mme la ministre... est-ce que même vous pouvez nous assurer que ce nouveau programme, même s'il change de nom, conservera le même... le même niveau d'aide attribuée par ces deux programmes?

● *(15 h 50)* ●

Mme Boulet: Alors, d'entrée de jeu, je vais dire, Mme la députée, que nous avons mis, en 2004-2005, 2,6 millions de dollars pour le programme d'aide sur le transport maritime et 3 millions en 2005-2006. Alors, en deux ans, c'est 5,6 millions de dollars que nous avons investis, alors que votre gouvernement, en 2001, 2002 et 2003, a mis 3 millions; une moyenne de 1 million par année, alors que, nous, on est rendus à 5,6 millions en deux ans.

Alors, en soi, on est très fiers des investissements. Je pense qu'il y a des très beaux projets qui nous ont été présentés, et ces projets-là sont porteurs d'avenir. Ils nous permettent d'avoir une vision sur le transport maritime sur courte distance, le cabotage. Je pense que, dans le contexte du développement durable, dans le contexte où le transport maritime est le plus économique, le plus écologique puis qui nous permet également de retirer un nombre considérable de camions sur le réseau routier du Québec, donc ça assure la fluidité, la sécurité, et ça diminue les coûts d'entretien de nos routes.

Ce qu'on négocie actuellement avec le fédéral, c'est une entente de 100 millions de dollars sur cinq ans. Alors, 100 millions de dollars, il y a un volet 75 millions de dollars pour le ferroviaire, la réhabilitation ferroviaire, et un volet de 25 millions de dollars pour le transport, le volet maritime, intermodalité maritime. Alors, c'est dans ce sens-là, on continue dans la même lignée, et on a actuellement déjà réservé 6,3 millions de dollars cette année, pour accompagner les projets d'intermodalité autant ferroviaires que dans le secteur maritime.

Alors, je pense qu'on est dans le bon sens. C'est important, M. le Président. Il faut que je donne de l'information.

Le Président (M. Pinard): Malheureusement, je vais vous interrompre immédiatement parce que le bloc de 20 minutes, le premier bloc...

Mme Boulet: O.K.

Le Président (M. Pinard): ...est déjà expiré. Alors, M. le député de La Prairie, s'il vous plaît...

M. Dubuc: Pardon?

Le Président (M. Pinard): ...avec un bloc de 20 minutes.

M. Dubuc: Moi, j'ai demandé la parole? Moi, j'ai demandé la parole? Qui qui m'a donné la parole, là? Bien, je vais prendre la parole.

Le Président (M. Pinard): C'est le député... c'est votre collègue de Portneuf, mon cher ami.

M. Dubuc: M. le député... Ah oui? C'est un bon collègue, ça!

Le Président (M. Pinard): Alors, écoutez, si vous ne voulez pas prendre la parole...

M. Dubuc: Non. C'est correct. C'est bien.

Le Président (M. Pinard): ...je peux céder la parole à monsieur...

M. Dubuc: C'est sur la question... On est-u dans le bloc pour parler du pont de Laviolette? On peut-u... ou bien si on...

Le Président (M. Pinard): Vous avez 20 minutes. Vous pouvez parler de... de transport maritime, monsieur.

Échéancier et coût des travaux sur le pont Laviolette, à Trois-Rivières

M. Dubuc: Bien, la question va se poser si le pont de Laviolette reliant les travaux du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal, bon il y a des coûts. C'est-à-dire qu'il y a une moyenne annuelle de 31 000 véhicules par jour. On parle donc de 10 % de véhicules lourds. On sait que c'est important, M. le Président, à ce moment-là, avec les véhicules... autant de véhicules.

La question, ça se dit comme tel... se pose comme tel, Mme la ministre: Quels sont l'échéancier et le coût des travaux... aura-t-il dans la fermeture complète du pont cette année... Je ne sais pas si Mme la ministre, elle a écouté la question, là, oui?

Mme Boulet: Sur le pont Laviolette?

M. Dubuc: Oui.

Mme Boulet: Alors, le pont Laviolette, alors on est très heureux de faire les réparations. Cette année, on a annoncé 30 millions de dollars, dans le budget de la Mauricie, pour la réparation du pont Laviolette.

Je veux rappeler que c'est une infrastructure qui a environ 40 ans. Il y a 35 000 voitures qui circulent, de part et d'autre du pont Laviolette, entre la rive sud et la rive nord. Et c'est le seul lien, entre Montréal et Québec, qui fait le lien entre la rive sud et la rive nord. Donc, c'est une infrastructure stratégique pour le développement économique autant de la Mauricie que le Centre-du-Québec.

Ces réparations étaient attendues depuis fort longtemps. On parle d'investissements totalisant 100 millions de dollars qui vont s'échelonner sur quatre années et qui vont créer environ 1 600 emplois. Alors, cette année, c'est 30 millions de dollars qui vont être investis. Essentiellement, c'est le remplacement de la dalle de béton du côté nord. Alors, ce sont des travaux, là... C'est une compagnie de la Beauce qui a eu les travaux.

Et ce qu'on essaie de faire, ce qui rend le projet et les travaux plus compliqués, ce qui est plus compliqué, c'est de continuer à réparer, c'est-à-dire réparer le pont tout en maintenant la circulation. Alors, il faut faire très attention pour ne pas réduire la fluidité et ni affecter la sécurité des usagers lorsqu'ils circulent de part et d'autre du pont, à chaque journée. Donc, on travaille surtout de soir, de nuit et de fin de semaine, et ce qui fait que ça augmente considérablement la facture totale des coûts. On parle ici d'à peu près 30 % des coûts qui sont ajoutés dû au fait qu'on travaille, là... on est obligés de travailler sur 24 heures, 24 sur 24 ou sept jours sur sept. Alors, ça complique un petit peu les travaux. Mais on a l'expérience de l'année passée, et on a mis en place des choses, cette année, qui vont nous permettre de s'assurer que la fluidité ne soit pas affectée, là, par les travaux ou en tout cas affectée le moins possible par les travaux sur le pont Laviolette. Alors, les travaux ont débuté, ils vont se terminer à la fin de l'automne, et ça totalise 30 millions de dollars.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Je vous inviterais à la pertinence: je comprends qu'un pont, c'est rattaché à de l'eau, mais on en est aux transports maritimes. Alors, je vais céder la parole à Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Passe-moi ta question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Soucy: Portneuf.

Le Président (M. Pinard): Portneuf? M. le député de Portneuf. Vous, vous avez des grandes étendues d'eau devant votre comté.

Mesures visant à stimuler le transport maritime sur le Saint-Laurent

M. Soucy: M. le Président, si on cherchait le fleuve, il s'agissait de m'en parler. Alors, M. le Président, j'ai la chance, vous savez, d'être... ma famille est originaire de Lotbinière, et là je suis dans Portneuf, alors on épouse le Saint-Laurent à bras ouverts.

Alors, M. le Président, on sait que le fleuve Saint-Laurent — ça a été dit d'ailleurs dans les remarques préliminaires — constitue une artère essentielle à l'économie du Québec. Le programme d'aide au transport maritime vise pour l'essentiel à favoriser le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent. En 2005-2006, on sait que plusieurs projets ont pu être considérés et que certains même ont été mis de l'avant, notamment celui qui concerne le transport maritime de courte distance, ça a été évoqué lors des remarques prémilitaires aussi, en fait ce qu'on appelle le cabotage.

On sait aussi que le gouvernement s'est résolument engagé dans l'option du développement économique durable. On a même parlé, tantôt, qu'on évitait un certain nombre de gaz à effet de serre, parce qu'avec le transport maritime, c'est huit fois plus économique au niveau du carburant, donc il y a une économie, là, au niveau des gaz à effet de serre, puis c'est ce qu'on souhaite aussi.

Alors, est-ce que le gouvernement — la question s'adresse à Mme la ministre; est-ce que le gouvernement — est suffisamment actif dans ce domaine, de manière à ce qu'on ne fasse pas seulement que regarder passer les bateaux, ce qui est un peu le cas au quai de Portneuf

actuellement, et comment on entend concilier «transport maritime» avec «développement économique»?

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

Mme Boulet: Alors, je vais revenir, M. le Président, sur les initiatives qui ont été accompagnées dans le programme d'aide au transport maritime. Alors, c'est 3 millions de dollars. Alors, je vais donner deux, trois exemples, M. le député, qui sont très concrets.

La compagnie Kruger transporte des copeaux de bois, elle part de Forestville jusqu'à Trois-Rivières, et on parle ici de 26 000 passages-camions par année, sur la route 138. Alors, on nous a présenté un projet, Kruger; on nous a demandé 300 000 $ pour réparer le quai de la Wayagamac, à Trois-Rivières, pour permettre d'accueillir des barges. Alors, la barge, M. le député, dans une seule barge, il rentre entre 250 et 300 camions de copeaux de bois. Alors, c'est extraordinaire quand cette barge-là est arrivée à Trois-Rivières, c'était vraiment impressionnant. Et, quand on parle qu'on retire 26 000 camions, passages-camions par année, c'est intéressant, parce que les journalistes disaient en Mauricie: Quelle belle annonce intelligente! Parce que 300 000 $, c'est un montant... ce n'est pas quelque chose d'astronomique, là, c'est pas quelque chose... par contre ça permet, là, du transport maritime, donc une économie, un transport plus écologique, plus économique, ça permet également une économie importante pour la compagnie Kruger, qui économisait, via ce mode de transport là, 1 million de dollars par année. Alors, Kruger, c'est une des belles réalisations.

Dans d'autres pays, le volet maritime s'est développé de façon beaucoup plus rapide que chez nous, et les industries en ont profité, ont connu des périodes d'expansion économique importantes, et c'est pour ça que chez nous on est rendus à ce stade où on doit encourager ces initiatives-là, parce que plus il y en aura, plus les gens vont être en mesure de réaliser l'importance de cette voie navigable là extraordinaire qu'on a chez nous.

On a un autre projet aussi avec Logistec, qui transporte de l'aluminium. Alors, le transport d'aluminium, ça nous permet également de retirer 18 000 passages-camions par année sur la 138, et on sait que la 138... la collègue de Duplessis connaît très bien cette route-là, et on sait que c'est une route qui a des difficultés particulières; il faut investir beaucoup, à chaque année, pour augmenter le niveau de sécurité, améliorer le profil de la route, on a même des voies de contournement qui sont déjà planifiées. Alors, si on est capables, par ces projets-là, comme on a fait avec Kruger, comme on a fait avec Logistec, si on est capables de retirer des camions de nos routes, je pense que tout le monde est gagnant.

● *(16 heures)* ●

On a un autre projet qui est extraordinaire, c'est le Saguenay—Lac-Saint-Jean qui veut transporter l'ensemble de tous les hydrocarbures, alors le pétrole: si on était capables de transporter le pétrole de Québec au Saguenay, à Port Saguenay, ça permettrait de retirer 26 000 passages-camions par année sur la 175. Alors, présentement, Port Saguenay est après faire une étude qui va coûter 1,6 million, et le gouvernement du Québec est partenaire au quart, à 25 %. Alors, les partenaires: il y avait la corporation du port, il y avait la ville de Saguenay, il y avait le fédéral et nous, et là on a fourni 420 000 $ pour procéder à l'étude d'avant-projet: est-ce que ce projet-là, il est faisable, est-ce qu'il est réaliste, est-ce qu'on peut le réaliser? Et quelles seront les économies? Parce qu'au Saguenay—Lac-Saint-Jean vous comprendrez qu'ils n'ont pas de réserve de carburant à l'heure actuelle. Alors, si la route est coupée pour une raison x, ils n'ont pas de réserve, ils n'ont pas d'endroit où ils ont des réservoirs de pétrole qui peut garantir à la population une réserve de sept jours, deux jours, quatre jours ou cinq jours en avance. Alors, si on était capables d'aller de l'avant avec ce projet-là, c'est un très, très beau projet.

Et le Programme d'aide en transport maritime sert à accompagner ce genre d'initiative et la mise en place de ces projets-là. Alors, souvent, c'est la bougie d'allumage, je dirais, c'est la poussée dans le dos, l'élément déclencheur qui permet aux compagnies d'aller de l'avant, et je pense qu'on sera en mesure, dans les années à venir, de voir beaucoup, beaucoup d'autres projets dans ce genre-là qui vont nous permettre d'apprécier davantage les bénéfices du transport maritime.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Pontiac.

Programmation des traversiers sur la rivière des Outaouais

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Moi, je n'ai pas le fleuve Saint-Laurent chez nous, mais on a quand même la rivière des Outaouais et...

Le Président (M. Pinard): Très différent.

Mme L'Écuyer: C'est différent, mais c'est aussi une grande rivière. Et ce qui est assez cocasse, quand j'écoute parler du transport de bois par barge, si on regarde un peu notre histoire de la rivière des Outaouais, au début de la colonie, le bois était descendu par barge jusqu'à Ottawa à partir de la rivière des Outaouais. Comme quoi, quand on prend le temps de regarder nos histoires, ça se ressemble. Et c'est sûr que, si on pouvait faire le tour et l'inventaire de toutes les rivières qui seraient en mesure de transporter du bois par barge plutôt que par camion, ça aurait un effet bénéfique au niveau et des routes et de l'effet de serre.

Je veux parler un petit peu des traversiers. On a un petit traversier chez nous qui fait la navette des autos et des gens sur la rivière des Outaouais. C'est un traversier qui finalement permet d'éviter beaucoup d'autos sur notre route, d'une part. Deuxièmement, c'est aussi un traversier qui sert beaucoup à nos producteurs. Comme on est frontaliers, on a beaucoup de transport qui se fait entre les deux provinces, et je voulais connaître les intentions de la ministre par rapport — je ne sais pas s'il y en a d'autres dans la province, mais j'imagine qu'il y en a d'autres, parce qu'il y en a beaucoup, de ces traversiers-là, même au Nouveau-Brunswick, là, qui relient soit deux villages ou... mais c'est tout petit; les intentions de Mme la ministre — au niveau de la programmation de ces traversiers-là.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Mme la députée, évidemment, chez vous, ce sont des

traverses privées qui appartiennent à des propriétaires privés. J'ai rencontré ces gens-là — il y en a cinq si je ne me trompe pas; alors, j'ai rencontré ces gens-là — un peu avant Noël, et évidemment, comme ils nous le disaient, c'est difficile, pour eux, d'avoir de l'aide. Bon, c'est une entreprise de services, et les entreprises de services, c'est toujours plus difficile de se positionner dans un programme d'aide gouvernemental. Alors, ce qu'ils nous ont demandé, c'est de contribuer avec eux à une étude pour évaluer le marché potentiel — hein, M. Meloche, c'était ça — faire une espèce d'étude de marché, et on leur a dit oui. On les accompagne présentement, là, pour faire cette étude-là, on la finance en partie.

Mais je vais laisser M. Meloche ou M. Farrah, parce que je pense que ça les concerne également un petit peu, tous les deux, puis peut-être qu'ils ont des éléments de réponse, là, qui seraient intéressants pour vous, Mme la députée. Si c'est possible, là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, si vous voulez bien vous identifier pour fins d'enregistrement.

M. Farrah (Georges): O.K. Alors, merci, M. le Président. Alors, Georges Farrah, président de la Société des traversiers du Québec.

Évidemment, en ce qui concerne ces traverses-là, ce ne sont pas des dessertes qui sont identifiées, là, sous notre responsabilité. Alors, dans la mesure ou suite peut-être à l'étude qui pourrait être faite par le gouvernement, si le gouvernement décidait, à un certain moment donné, que la société pourrait être utile, tant au niveau techniquement qu'autre, à ce moment-là ça nous fera plaisir évidemment de pouvoir contribuer soit à l'étude ou à éventuellement peut-être une traverse. À ce moment-ci, nous, compte tenu qu'on est régis par un certain nombre de traverses qui nous ont été déléguées par le gouvernement, on doit s'en tenir à ce niveau-là. Mais, si techniquement nos ressources, chez nous, sont sollicitées, c'est avec beaucoup de plaisir qu'on pourra vous aider techniquement à élaborer une recherche en ce qui concerne ces traverses-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, en complémentaire, Mme la députée?

Évaluation de la possibilité de partenariat public-privé pour les traversiers

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Brièvement, je comprends que ces traversiers-là sont du domaine du privé. Je pense, entre autres, au plus gros traversier, celui qu'on parle, de Masson, j'ai l'impression qu'on pourrait penser à un beau partenariat public-privé. Sinon, on s'en va dans la construction de ponts, et on sait ce que ça peut impliquer quand on parle de construire un pont. On vient de finir cette expérience-là dans mon comté, dans le bout d'Aylmer, où il y a un pont Québec-Ontario, et ça a pris maintes et maintes années. Ça m'apparaît important que le ministère regarde de très près ce dossier-là pour voir s'il y a une place, au niveau de l'intervention, entre le public et privé dans le cas de ces traversiers-là. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Meloche, peut-être? Allez-y.

M. Meloche (André): André Meloche. Vous avez mentionné, là, Masson, vous avez tout à fait raison. Au niveau des infrastructures, soit dit en passant, c'est un des quais qui étaient la propriété du gouvernement fédéral, et le Québec a accepté le transfert aux Traversiers Bourbonnais, si je me souviens bien du nom. Alors, il est certain, tout ce que vous dites en termes, là, de comment examiner les traverses sous l'angle de leur apport sur l'économie de la région, c'est pour ça que ce plan d'action a été demandé, notamment par les gens de la région. Premièrement, c'est une très bonne nouvelle qu'ils se soient regroupés ensemble pour examiner, là, leurs façons de faire. Il y a peut-être des économies en termes d'achats, d'économies en termes de complémentarité et en termes de services. Donc, dès qu'on aura ce plan d'action là qui est préparé par les gens du milieu, on sera mieux en mesure, là, d'évaluer les éléments de solution qu'on pourrait mettre de l'avant, le ministère, parce que, vous avez tout à fait raison, ce sont quand même des services qui sont très utiles pour l'économie régionale.

Mme L'Écuyer: ...complémentaire, il reste une minute, hein?

Le Président (M. Pinard): On vous en donne encore, madame.

Mme L'Écuyer: Est-ce qu'il reste une minute?

Le Président (M. Pinard): Allez-y.

Mme L'Écuyer: Mon Dieu! Non, c'est parce que je passerais à mon collègue s'il reste plus de temps.

Le Président (M. Pinard): Trois minutes.

Analyse comparative de l'opportunité d'un pont ou d'un traversier à Aylmer

Mme L'Écuyer: Trois minutes. On sait, bon, il y a une étude, il y a un plan d'action qui est en train de se faire. On sait aussi que, depuis des années, il y a des études qui se font, provinces Ontario, Québec, fédéral, pour un nouveau pont. On a commencé à regarder aussi dans le comté, dans mon comté, à Aylmer, mais il y a aussi une proposition peut-être d'avoir un traversier. Est-ce que ce ne serait pas important, en termes, premièrement, d'économies, en termes de protection de l'environnement, plutôt que d'avoir un pont où il y a Dieu sait combien de voitures, qu'on regarde la possibilité d'un traversier plutôt que la construction soit d'un nouveau pont à un bout de la ville de Gatineau ou à l'autre bout? On sait que ce dossier-là est très vivant.

Le Président (M. Pinard): Alors là, Mme la députée, on va laisser la parole à la ministre parce qu'on parle...

Mme L'Écuyer: De pont, traversier, pont.

Le Président (M. Pinard): Traversier, pont, donc c'est décisions politiques.

Mme L'Écuyer: Privilégier le traversier.

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

Mme Boulet: C'est parce que je cherche ma fiche, là, pour avoir... Mais je vais y aller de mémoire, M. le Président. Alors, évidemment, il y a une demande de la région autant de l'Outaouais, là, que de l'Ontario pour un nouveau pont qui relierait les deux provinces. On nous dit que la circulation a atteint un niveau, là... Le débit journalier moyen annuel, là, est suffisamment grand pour justifier un autre pont pour désengorger, pour augmenter le niveau de fluidité. Nous, ce qu'on a fait, c'est qu'on a contribué... Il y a une étude qui vient d'être amorcée où les trois partenaires financiers sont là: le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de l'Ontario. Alors, on est trois partenaires qui contribuent à cette étude-là. Je pense que c'est à la hauteur de 3 millions de dollars, l'étude, et ils ont 40 mois pour réaliser l'étude. Bien, est-ce que c'est pertinent d'avoir un pont par rapport à un système de traversiers? Nous, on est allés avec les recommandations du plan de transport et les recommandations de la région.

Ceci dit, votre question est tout à fait pertinente. Il faudrait voir avec les intervenants économiques, avec le milieu, est-ce que le traversier ne serait pas une possibilité ou quelque chose à envisager comme moyen de transport pour permettre aux gens de traverser la rive, là, de part et d'autre.

Le Président (M. Pinard): En une minute, M. le député de Montmagny-L'Islet, la réponse ministérielle. Une minute.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, compte tenu que ma question, je crois qu'il va falloir que la ministre élabore assez longuement, je pourrais passer mon tour pour tout à l'heure.

Le Président (M. Pinard): Non, M. le député, parce qu'on est à la fin du bloc, il ne restera plus de temps. Allez-y.

Objectifs et composition du Forum de concertation sur le transport maritime

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Bon, M. le Président, je veux tout simplement, en tout cas, commencer par remercier la ministre par son ouverture d'esprit et aussi à M. Meloche. Les gens de l'île aux Grues, pour la deuxième année consécutive, ont un service hivernal d'une fois par année, et ces gens-là sont très satisfaits de la réponse du ministère, satisfaits de la ministre, satisfaits de M. Meloche, et je transmets leurs sincères remerciements de la part des gens de l'île aux Grues.

J'aurais aimé que la ministre me parle du forum maritime, qui sont les intervenants et quels objectifs le forum maritime a.

• *(16 h 10)* •

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, très brièvement, la réponse, puisque déjà le temps est déjà imparti et est en arrière de nous.

Mme Boulet: Alors, oui, le forum maritime, écoutez, le forum maritime, c'est une initiative qui est née de la politique maritime et fluviale qui a été mise en place par le précédent gouvernement, et c'est une bonne chose qui a été mise en place par le précédent gouvernement. D'ailleurs, on a endossé pleinement cette politique de transport maritime et fluvial. Et un des éléments clés à l'intérieur de cette politique-là, c'était la mise en place d'un forum maritime. Alors, ce forum maritime là, c'est un lieu de rencontre, je vous dirais, entre tous les intervenants qui sont rattachés de près ou de loin... O.K. Un lieu de rencontre, il y a les gens du camionnage, il y a les gens du ferroviaire, les gens de l'environnement, il y a les armateurs, il y a la main-d'oeuvre, les syndicats. M. le Président, tout simplement, c'est un lieu de rencontre, et on a défini un plan d'action, et c'est eux qui, avec nous... On travaille ensemble, avec le Programme d'aide au transport maritime, à élaborer des priorités puis un plan d'action stratégique pour les années à venir, pour le développement du transport maritime au Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. M. le député de Beauce-Nord.

Effets de la baisse du niveau du fleuve Saint-Laurent sur l'industrie maritime

M. Grondin: Merci beaucoup. Alors, moi, je n'ai pas de... Bien entendu, chez nous, la rivière Chaudière, on ne peut pas passer en bateau, là, mais on peut passer en canot. Mais par contre je pense qu'il n'y a pas aucun parti politique qui peut être contre, je pense, l'utilisation ou le développement du transport maritime quand on pense au prix du pétrole qui s'en vient pour les industries aujourd'hui et dans le futur, la pollution qu'on enlève de sur les routes aussi, la dégradation de nos routes et les accidents surtout. Mais on voit dans des documentaires assez souvent, là, à la télévision, ils nous disent... Je ne sais pas s'ils veulent nous faire peur, mais le niveau du Saint-Laurent, le niveau de l'eau est censé baisser, je pense, d'un mètre. Est-ce que ça va mettre l'industrie maritime en problème ou si c'est des gens qui veulent nous faire peur?

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

Mme Boulet: ...M. le Président. Je vais répéter votre question pour être sûre de l'avoir bien saisie. Vous dites qu'il y a des gens qui estiment que le niveau du fleuve Saint-Laurent va baisser dans les années à venir pour toutes sortes de raisons, j'imagine, les changements climatiques, l'évaporation.

M. Grondin: Oui, c'est ça.

Mme Boulet: Alors, est-ce qu'on anticipe des problématiques au niveau du transport maritime?

M. Grondin: C'est ça.

Mme Boulet: Bien, je vais laisser mon expert répondre. Ça vous convient, M. le député?

M. Grondin: Oui, oui, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Pinard): Rapidement, très rapidement, parce qu'on commence à manquer beaucoup de temps. M. Meloche.

Une voix: On manque d'eau puis on va manquer de temps.

Le Président (M. Pinard): Monsieur, on vous écoute.

M. Meloche (André): Je ne sais pas si on peut dire qu'on manque d'eau. C'est certain que c'est une question qui est très préoccupante. L'environnement, qu'on pense à Kyoto, etc., toutes les mesures qui sont en train d'être mises en place, c'est certain que c'est une mesure qui est préoccupante pour l'industrie, mais je ne pense pas qu'il faut partir, aujourd'hui, en peur en disant que, dans quelques années, il va être difficile de naviguer sur le Saint-Laurent. Alors, je pense que, oui, il doit y avoir des mesures qui doivent être prises, puis c'est ce que l'industrie est en train de faire.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. Meloche. Une dernière question, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Non, ça va bien. C'est beau.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Mme la députée de Duplessis.

Utilisation d'un troisième bateau à la Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

Mme Richard: Merci, M. le Président. Comme vous le dites, le temps file. Je vais accélérer le débit malgré que je parle assez rapidement d'habitude. Bon, je voudrais savoir, de la part de la ministre, si nous aurons un troisième bateau à la Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, comme on les a eus les années précédentes?

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

Mme Boulet: La réponse, c'est oui.

Mme Richard: Merci.

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

Mesures envisagées pour rétablir le service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins

Mme Richard: Dernière petite question. Vous savez, le service entre Trois-Pistoles et Les Escoumins a été interrompu depuis avril 2005, et il manque toujours les fonds pour assurer le service. Ça a un impact aussi au niveau de l'économie régionale. Moi, j'aimerais savoir quelles représentations, Mme la ministre, vous avez faites auprès du gouvernement fédéral pour que l'argent soit débloqué rapidement parce que ça a des contraintes, je vous dirais, pour les usagers de la traverse.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, on est très conscients de la dynamique du dossier des Escoumins—Trois-Pistoles. On parle de 25 emplois dans cette région-là, ce n'est pas peu. Alors, c'est stratégique en termes d'économie pour une région comme celle-là. Maintenant, le fédéral a payé une étude, je dirais, là, au... Je ne sais pas, là, l'automne passé, ils ont payé une étude. Ce qui était important pour eux à l'heure actuelle, c'était de bien connaître l'état de situation de l'infrastructure et quels étaient les coûts reliés à une éventuelle mise à niveau, réparation. Et on a, dernièrement, eu les résultats de cette étude-là: on estime les coûts à 13 millions de dollars, M. le Président. Alors, présentement, ce qui arrive, c'est que le Programme de cession des ports vient de se terminer au fédéral. Alors, on a réglé le montant, on en est venus à une entente peut-être sur le montant de 13 millions de dollars, mais il faudra, dans un deuxième temps, savoir, connaître la volonté du gouvernement fédéral par rapport à la poursuite de ce programme-là.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de Duplessis, une dernière.

Mme Richard: Une dernière question.

Le Président (M. Pinard): Une toute petite dernière.

Mme Richard: Mon Dieu! Je vais encore accélérer le débit, je vous dirais que... Écoutez, je suis obligée de le dire, je trouve réellement qu'on manque de temps pour...

Le Président (M. Pinard): Alors, comme on manque de temps, posez votre question.

Mme Richard: ...aborder des sujets, écoutez, aussi importants. Quand on fait une politique maritime et fluviale, on n'est pas capables... Écoutez, je ne prends même pas la peine, à moins que vous me disiez, écoutez...

Le Président (M. Pinard): Une minute.

Proportion des crédits prévus pour la gestion des services de traversiers consacrée au transport maritime

Mme Richard: Merci pour la minute, parce que je veux bien accélérer, mais à un moment donné ça devient incohérent, là. Mme la ministre, sur le financement, là, des organisations des traversiers du Québec, bon, on a dans l'organigramme, on a vu ça, le nombre de personnes en place, etc., en page 197 du volume III. Le budget d'investissement de 45,4 millions, ça démontre une augmentation de 1,3 million. Ça permet au ministère d'assumer ses besoins aux chapitres suivants: on parle de travaux relatifs à des infrastructures de transport maritime, aérien, développements informatiques, acquisition de matériel et d'équipement. Je vous dirais qu'on a ventilé assez large. Mais combien de ces sommes-là seront attribuées vraiment au transport maritime?

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

Mme Boulet: Bien, écoutez, c'est que là-dedans il y a plusieurs choses, Mme la députée, là. Il y a la desserte maritime, il y a le CTMA, il y a la Société des traversiers du Québec, il y a le Programme d'aide en

transport maritime. Là, c'est parce que vous avez parlé d'un montant global, là, je ne sais pas, il faudrait...

Mme Richard: ...combien...

Mme Boulet: Il faudrait me le décortiquer, parce que le volet maritime, c'est très large chez nous, là. C'est près de 6 millions de dollars par année pour la CTMA. C'est 41 millions de dollars pour la Société des traversiers. Alors, c'est l'ensemble de programmes d'aide au transport maritime. Alors, je ne sais pas si je peux vous le détailler, là, ça. On l'a-tu?

Une voix: La Société des traversiers...

Mme Boulet: C'est ça, la Société des traversiers, les infrastructures, les dessertes, la CTMA. Alors, en fait, ça regroupe l'ensemble des services qui sont compris puis qui aident au transport des citoyens et des marchandises dans les régions. Si vous voulez qu'on vous le détaille, on pourra vous le détailler, Mme la députée, puis l'envoyer. Ça va nous faire plaisir.

Le Président (M. Pinard): Merci, mesdames. Je m'excuse, hein? Moi, je dois obéir à l'ordre qui m'est donné par l'Assemblée nationale, et le temps imparti était seulement d'une heure, en sachant très bien que le sujet est tellement intéressant qu'on aurait pu passer la journée sur le transport maritime. Alors, merci.

Travaux routiers et voirie

Et, sans plus tarder, j'inviterais le critique officiel de l'opposition en matière de voirie à bien vouloir se présenter. Bonjour, M. le député.

M. Boucher: Bonjour, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Et je vous mentionne que les travaux débutent à l'instant, et ils se termineront à 18 heures précises pour reprendre demain matin, à 9 h 30.

Remarques préliminaires

Alors, je vous invite rapidement à formuler vos remarques préliminaires, si vous en avez, concernant la voirie. Et, si vous n'en avez pas, on va immédiatement débuter l'étude des crédits. Mais, si vous avez des remarques, je suis prêt à vous entendre quelques minutes de part et d'autre.

Mme Boulet: ...qui commence, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): C'est toujours un honneur pour la ministre de commencer...

Mme Boulet: D'accord.

Le Président (M. Pinard): ...et ce, sur consentement des parlementaires.

Mme Boulet: Alors, bien, écoutez, on...

Le Président (M. Pinard): Ça va? Merci.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Bienvenue, cher collègue député de l'opposition. Et je vais maintenant prendre un autre sujet, mais qui me tient particulièrement à coeur, c'est un secteur d'activité dont nous allons discuter aujourd'hui, soit les travaux routiers.

Alors, en janvier dernier, M. le Président, mon collègue ministre des Transports, M. Michel Després, et moi-même avons annoncé une programmation des travaux pour 2006-2007 représentant des investissements de 1,3 milliard de dollars. Cette programmation s'inscrit dans le cadre du plan de redressement du réseau routier québécois amorcé l'an dernier et qui prévoit des investissements sans précédent de près de 4 milliards de dollars répartis sur trois ans. Alors, c'est la première fois qu'un gouvernement annonce des investissements sur une base stable et récurrente, et je pense que ça permet à nos entreprises d'investir dans leur entreprise, de créer des emplois et de faire du développement, de la recherche et de l'innovation technologique.

Ce plan de redressement ambitieux est inspiré d'un constat fait à l'arrivée au pouvoir de notre gouvernement et qui démontrait une dégradation importante et continue de l'actif collectif que représente notre réseau routier. Or, nous avons pris les choses en main dès l'an dernier, soit la première année de ce plan ambitieux. Des investissements de 1,2 milliard de dollars ont été réalisés. Nous sommes alors intervenus sur plus de 1 500 km de chaussée. Ces investissements et les interventions qui en ont découlé ont permis de renverser la tendance des dernières années. Ils représentent une contribution énorme au développement socioéconomique du Québec et à l'essor de l'expertise québécoise en matière de travaux routiers, tout en favorisant l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des déplacements et, par voie de conséquence, la qualité de vie à l'échelle du Québec. Notons que les travaux qui découlent de ces investissements généreront plus de 15 800 emplois.

• *(16 h 20)* •

Nous sommes maintenant devant une réalité nouvelle. Depuis l'arrivée au pouvoir de l'actuel gouvernement, les routes du Québec s'améliorent. C'est le cas dans l'ensemble des régions du Québec, et je peux vous assurer que les nombreux chantiers qui seront mis en branle cet été vont vous permettre de continuer dans la même veine. Pensons seulement à 83 millions de dollars sur la route 132; 45,3 millions sur la route 138, dont 33 millions dans Charlevoix et sur la Côte-Nord; 17 millions sur la route 155; 73 millions sur l'autoroute 50, en Outaouais et dans les Laurentides; 86,7 millions sur la 20, dont 23 millions entre Québec et Montréal et 20 millions entre Québec et le Bas-Saint-Laurent; 65 millions sur la 55, qui va se terminer cette année, l'ouverture à l'automne 2006; 46 millions sur la 15; et 27 millions sur la 10, en Estrie. Ceci n'est qu'un simple résumé, un bref résumé des travaux majeurs qui se font dans les différentes régions du Québec, M. le Président.

J'ajouterai aussi que nous maintiendrons cette année le programme d'entretien du réseau routier local, doté d'une enveloppe de près de 85 millions de dollars, tout comme le budget de 15 millions de dollars des députés.

Je vais vous parler un tout petit peu également très brièvement des véhicules hors route. Le projet de

loi que j'ai déposé le 12 avril dernier à l'Assemblée nationale fait suite à la consultation publique entreprise dans 16 régions du Québec, au cours de laquelle quelque 1 000 personnes ont été rencontrées et plus de 370 mémoires et commentaires ont été recueillis. Cette consultation a été suivie d'une commission parlementaire où les groupes entendus ont accueilli favorablement la majorité des solutions mises de l'avant, et leurs interventions nous ont aidés à bonifier les propositions retenues. Dans l'ensemble, ce sont 34 mesures qui viendront encadrer de façon plus rigoureuse la pratique des véhicules hors route au Québec.

Pour ce qui est de la route verte, j'ai aussi annoncé la prolongation du programme d'aide financière au développement de la route verte pour une période de deux ans. Ce programme d'aide, qui devait prendre fin le 31 mars 2006, sera maintenu jusqu'au 31 mars 2008. Ainsi, ce sont 4 millions de dollars de plus qui seront investis au cours des deux prochaines années afin de permettre l'achèvement de ce vaste réseau cyclable au Québec. Cet effort supplémentaire vise à maintenir le rythme de développement de la route verte en soutenant financièrement les partenaires municipaux dans leurs efforts pour compléter cet itinéraire cyclable à l'échelle nationale.

La route verte offre aux 3,5 millions de cyclistes québécois et aux adeptes du cyclotourisme un vaste itinéraire à l'échelle nationale. Elle s'inscrit dans la tradition des grands itinéraires cyclables mondiaux. Ce réseau, qui compte 4 359 km lorsqu'il sera terminé, reliera toutes les régions du Québec d'est en ouest et du nord au sud. En date du 31 octobre 2005, la route verte était complétée à 83 %, soit 3 598 km, et son inauguration est toujours prévue pour 2007.

Pour terminer, M. le Président, je veux simplement vous assurer que le ministère des Transports déploie tous les efforts possibles pour contribuer à l'essor du transport maritime au Québec et favoriser la libre circulation des marchandises et des personnes sur nos routes. Nous travaillons avec acharnement, en gestionnaires responsables, pour faire en sorte que le secteur des transports continue d'être un levier efficace pour le développement socio-économique du Québec et de ses régions. C'est dans cet esprit que je demande à cette commission d'accorder au ministère des Transports, et ce, après étude, les crédits qui vous sont aujourd'hui présentés. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Alors, M. le critique officiel de l'opposition en matière de voirie, M. le député de Johnson.

M. Claude Boucher

M. Boucher: M. le Président, chers collègues de l'Assemblée nationale. Mme la ministre, merci à tous vos supporteurs... pas vos supporteurs, mais vos adjoints. Quel lapsus! M. Jean serait très fâché de mon intervention, de même que mon ami Antoine.

Une voix: ...

M. Boucher: Oui. C'est ça que je voulais dire. Les statistiques qui ont été brandies par Québec sur l'état acceptable du réseau routier masquent en réalité une tout autre réalité, effectivement. Plus de 2 000 km de route sur le territoire sont dans un état lamentable. Ces chiffres proviennent de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement. Même le ministre responsable de l'époque, M. Yvon Marcoux, affirmait il y a un an que, «malgré tous nos efforts, on ne parvient pas à stopper la détérioration du réseau routier supérieur». Ainsi, le réseau stratégique d'environ 7 000 km d'autoroute est à 77 % en bon état. Le reste, plus de 23 000 km de routes régionales sous la responsabilité de Transports Québec, est en bon état à 55 % seulement. Pire encore, des 45 % des routes en mauvais état, environ 8 %, selon les études internes du ministère, sont jugées en très mauvais état, soit entre 2 000 et 2 500 km de routes régionales où la sécurité est compromise.

D'ailleurs, Mme la ministre, vous êtes très chanceuse de vous promener dans une limousine qui est probablement en très bonne condition, parce que, si vous étiez dans mon Altima, qui commence à faire défaut, vous verriez que c'est très dur pour nos autos. Et les citoyens en général le disent, les routes cette année...

M. Soucy: M. le Président.

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

M. Soucy: Oui. À ce que je sache, les députés se promènent en Chrysler 300 et non pas en limousine. Parce que le député de l'autre côté vient de dire que la ministre se promène en limousine, je veux juste comprendre.

M. Boucher: Bien, c'est une limousine qu'a Mme la ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, si un Chrysler est devenu une limousine, il faudrait redéfinir le mot «limousine». Alors, M. le député de Johnson, veuillez continuer vos remarques préliminaires, s'il vous plaît.

M. Boucher: Je pense que le député de Portneuf sait très bien qu'on appelle ça des limousines. Alors...

Le Président (M. Pinard): Veuillez poursuivre vos remarques préliminaires, M. le député.

M. Boucher: Mes remarques... Non, non, ce n'est pas méchant, Mme la ministre, c'était simplement pour vous dire que les autos qui ne sont pas tout à fait en parfaite condition souffrent beaucoup de l'état des routes au Québec. C'est ce que je voulais signifier.

Dans un document de septembre 2005, le ministère détaille l'intervention palliative pour les segments dont l'état est jugé inacceptable. Pour ces chaussées, on suggère un resurfaçage mince avec ou sans correction localisée. On suggère d'y dépenser au plus 9 $ le mètre carré, même si l'intervention est moins durable. L'important, précise-t-on, c'est que la satisfaction des usagers augmentera rapidement. Là, c'est une remarque, Mme la ministre, qui laisse songeurs les gens qui pensent qu'on ne fait pas de la route comme dans le temps de Duplessis, en fonction des résultats électoraux, mais qu'on la fait pour le confort des usagers et leur sécurité.

Il y a un maire d'ailleurs tout près de mon comté qui me disait qu'il avait vu des interventions du ministère

dans le Centre-du-Québec, jeter de l'asphalte, là, comme ça sur une route, dans une municipalité tout près de chez moi, et qu'ils en avaient manqué, ça fait qu'ils avaient laissé ça comme ça. C'était un surplus qu'ils avaient, point à la ligne. Il y a ce genre d'intervention là, là, qui nous laisse songeurs sur la façon de gérer, à certains endroits, le réseau routier.

De sérieuses questions se posent donc sur cette pratique, sachant également que la majorité des budgets annoncés en travaux routiers vont pour le développement du réseau routier et non à sa réhabilitation et à sa conservation. Nombreux de mes collègues vont d'ailleurs venir questionner la ministre sur l'état du réseau routier dans leur circonscription, d'autant que nous avons appris au début du mois d'avril que le ministère des Transports du Québec — et j'aimerais que la ministre me confirme cela — vient d'accorder des permis spéciaux aux poids lourds de l'industrie du camionnage pour transporter des charges supérieures à la limite durant la période critique du dégel. Selon *Le Quotidien*, cette autorisation accordée à la période de l'année où les routes sont les plus vulnérables fait des vagues au ministère des Transports et chez les contrôleurs routiers, qui voient là un permis de détruire les routes. Comme nous avons peu de temps et beaucoup de questions, nous allons poursuivre avec des questions pour la ministre déléguée aux Transports.

Discussion générale

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Johnson, à vous la parole.

Crédits alloués aux ponts municipaux

M. Boucher: Merci, M. le Président. La ministre déléguée, jeudi dernier, a répondu à une question du député de Beauce-Nord en mentionnant qu'effectivement les ponts municipaux — et c'est une grande préoccupation dans toutes les circonscriptions où passent des cours d'eau; les ponts municipaux — demandant des réparations majeures, et il y en a plusieurs dans ma circonscription... et qu'elle cherchait avec les municipalités des moyens de financement pour ces réparations. On s'étonne de cette réponse de la ministre parce qu'on lit dans les renseignements particuliers qu'en 2005-2006 c'est un montant de 2 723 801 $ qui a été investi pour les ponts municipaux et les ouvrages d'art plutôt que le montant de 8 millions prévu antérieurement. Est-ce que la ministre peut nous expliquer cette situation?

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

• *(16 h 30)* •

Mme Boulet: Alors, ça me fait grand plaisir, M. le Président, de revenir sur ça. Je vais, d'entrée de jeu, apporter certains éléments pour corriger le préambule du collègue, là, parce qu'il a dit des choses, puis j'aimerais ça, faire une mise au point.

Alors, je voudrais dire que notre gouvernement investit cette année 1,3 milliard de dollars. Avec la contribution des municipalités puis du fédéral, ça donne 1 450 000 000 $. C'est un montant historique qui est exactement le double des 700 millions investis par le gouvernement précédent en moyenne pendant les neuf années qu'ils ont été au pouvoir. Alors, je pense que c'est sûr qu'il faut réparer ce qui n'a pas été entretenu pendant 10 ans, ce qui a été négligé, sous-financé, oui, il y a beaucoup de choses à faire, oui on a du rattrapage à faire, mais je pense qu'on le démontre clairement en investissant les montants dont le réseau a besoin. Alors, je pense que le député ne peut pas dire le contraire, les investissements sont au rendez-vous. On est à pleine capacité de la capacité de production des entreprises québécoises, les entreprises qui travaillent dans le secteur routier. Alors, je pense que, déjà là, il y a un geste important qui est posé par notre gouvernement, et c'est un geste responsable.

Vous avez parlé également des chaussées tantôt, des épaisseurs de couches, et si jamais... Ce serait intéressant, notre sous-ministre, ici, est spécialisée dans les chaussées, pourrait peut-être répondre, là, comment on intervient sur les chaussées, pourquoi on décide d'en mettre plus ou moins puis quelles sont les interventions qu'on fait. Alors, ça nous fera plaisir tantôt si Mme Leclerc peut prendre la parole.

Pour ce qui est des ponts municipaux, alors, oui, les ponts municipaux ont été cédés aux municipalités en même temps que plusieurs routes dans le cadre où la voirie locale a été transférée aux municipalités en 1993. Maintenant, aujourd'hui, on arrive à une époque où nos ponts... Il y a 4 400 ponts municipaux au Québec qui ont une valeur de 1,5 milliard de dollars, comme il y a 4 900 ponts qui relèvent du ministère des Transports du Québec qui ont une valeur de 10 milliards de dollars. Alors, ces ponts-là, 75 % de ces ponts-là ont tous été bâtis en moyenne en 1960-1970, donc ils atteignent aujourd'hui un âge de maturité. Donc, il y a un pic d'interventions sur ces ponts-là qui doivent être faites partout au Québec, tant sur les ponts qui relèvent du MTQ que sur les ponts municipaux. Alors, je rappelle que ces ponts-là, les 4 400 ponts, relèvent de la responsabilité des municipalités. Depuis 1993 que le ministère les accompagne dans les inspections sur ces ponts-là, dans la planification des plans et devis, et, dans la mesure du possible, on accompagne les ponts aussi qui ont besoin d'interventions en priorité pour des raisons d'urgence ou de sécurité.

Évidemment, aujourd'hui, comme les besoins augmentent, on est après revoir avec les municipalités, avec le programme de SOFIL... Parce qu'on sait qu'avec le transfert de la taxe d'accise, alors le 1,3 milliard de dollars qui est transféré via la SOFIL, c'est une aide qui est retournée aux municipalités dans laquelle on pourrait très bien passer des problèmes d'eau potable, d'assainissement des eaux, de voirie locale et de réfection également des structures des ponts. Alors, ce qu'on veut regarder avec les deux fédérations, l'UMQ et la FQM, c'est de revoir l'indexation de ce programme-là selon la nouvelle richesse foncière uniformisée des municipalités aujourd'hui en tenant compte de la contribution de la SOFIL, qui pourrait être un partenaire, un collaborateur dans la réfection de ces structures d'art, est-ce qu'on ne pourrait pas, avec les mêmes montants dont on dispose aujourd'hui, c'est-à-dire un budget de près de 120 millions de dollars pour le programme de la voirie locale, est-ce qu'on ne pourrait pas faire un partage plus équitable pour certaines municipalités qui ont moins de moyens financiers.

Alors, c'est ce qu'on est après regarder. Il n'y a pas rien qui a été mis encore sur la table, qui n'a pas été présenté encore aux fédérations, mais ils savent très bien, les deux fédérations, qu'on est dans ce processus, qu'on essaie de tenter de trouver une nouvelle formule

qui permettrait d'intervenir de façon plus efficace pour réparer nos structures et d'investir davantage dans ce secteur-là, année après année, pour être capables, là, de se remettre à niveau avec nos infrastructures municipales.

Le Président (M. Pinard): Merci.

Crédits prévus pour les travaux de voirie locale à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL)

M. Boucher: Alors, rapidement, est-ce que la ministre déléguée peut nous dire combien d'argent sera disponible pour les travaux de voirie locale dans la nouvelle Société de financement des infrastructures locales du Québec?

Mme Boulet: Bien, la SOFIL, M. le Président, je peux répondre. C'est sûr que c'est plutôt au ministère des Affaires municipales, elle serait mieux placée que moi, mais le montant total qui va être attribué, là, comme je vous dis, au volet de l'eau potable, de l'assainissement des eaux, de la voirie locale et des infrastructures telles que les ponts, c'est 1,38 milliard de dollars qui est transféré aux municipalités pour les cinq prochaines années.

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

Mode de sélection des projets d'infrastructures à la SOFIL

M. Boucher: Est-ce que la ministre... Qui fera ces choix-là, les choix des différents projets?

Mme Boulet: En fait, je peux commencer, mais je pourrais inviter, M. le Président, si vous voulez... J'ai un sous-ministre qui est sur le comité de la SOFIL pour étudier les projets qui leur seront présentés et pour nous dire combien... Alors, si vous permettez qu'il vienne nous parler, c'est M. Jean Couture, le sous-ministre adjoint chez nous. Est-ce que ça va, M. le collègue?

Le Président (M. Pinard): Chers collègues, est-ce que vous êtes d'accord pour que le sous-ministre intervienne en commission? Oui?

M. Boucher: Pourvu qu'il nous laisse du temps pour une autre question.

Le Président (M. Pinard): Alors, oui, rapidement. Alors, M. le sous-ministre. D'abord, vous identifier pour fins d'enregistrement.

M. Couture (Jean): Oui, Jean Couture, sous-ministre adjoint au ministère des Transports du Québec.

Essentiellement, il y a une société de financement des infrastructures locales du Québec. C'est une société où il n'y a pas de fonctionnaire qui est à l'intérieur de cette société-là, ce sont uniquement des représentants de... sous-ministres adjoints aux Finances, aux Transports, aux Affaires municipales. Il y a le maire de la ville de Laval qui représente l'Union des municipalités du Québec et également un des maires de... en Gaspésie dont j'oublie le nom, malheureusement.

Une voix: Jean-Guy Poirier.

M. Couture (Jean): M. Jean-Guy Poirier. Essentiellement, c'est de gérer... En fait, ce que c'est, la SOFIL, c'est un compte de banque. Le compte de banque, il y a une répartition des sommes qui ont été allouées à l'ensemble des municipalités du Québec, des grandes villes ainsi que les villes de taille moyenne et de petite taille. Il y a également un élément qui est dans un compte de banque qui est ouvert au niveau du transport en commun où chacune des sociétés de transport en commun a également sa partie. La répartition a déjà été allouée, et ce que c'est maintenant, ce sont des municipalités qui ont à faire un plan de développement dans leur communauté pour s'assurer d'un développement du réseau d'aqueduc, d'égout ainsi que de la voirie locale, et également du transport en commun. Essentiellement, c'est la mécanique. C'est beaucoup d'autonomie locale, ce sont les municipalités qui développement leur plan de match. Ce n'est pas un plan qui est développé à partir du gouvernement du Québec, c'est un plan qui est développé par le monde municipal.

Intentions concernant des projets de haltes routières à Sainte-Eulalie et dans le secteur de Richmond-Melbourne

M. Boucher: Merci. J'ai une dernière question. La ministre a rencontré des intervenants à Sainte-Eulalie, un peu avant Noël, sur la question des haltes routières, et elle leur a dit à deux reprises durant cette rencontre qu'il n'y aurait pas de halte routière d'installée s'il y avait une station de gazoline à moins de 1 km de l'autoroute. Dans la circonscription chez nous, il y a un poste à essence qui est à 0,3 km de l'autoroute et il y a une halte routière qui est projetée dans le secteur de Richmond-Melbourne.

J'aimerais que la ministre nous confirme deux choses: d'abord, qu'elle a effectivement dit qu'il n'y en aurait pas, de halte routière, lorsqu'il y a une station de gazoline à moins de 1 km de l'autoroute et est-ce qu'il y aura effectivement une halte routière d'installée à l'endroit dont je viens de parler, alors qu'il y a une station de gazoline, station Shell, la propriété de M. Denis Mongrain, qui était à la rencontre d'ailleurs, à Sainte-Eulalie, et qui est à 0,3 km de la 55.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, ça me fait plaisir d'aborder le sujet des parcs routiers. C'est le premier PPP du gouvernement, on en est très fiers. Il y a eu beaucoup de travail qui a été élaboré en étroite collaboration avec les gens de tous les milieux, de toutes les régions. Il faut se rappeler qu'on a fait un sondage auprès de la clientèle, puis il y a une insatisfaction qui est généralisée au Québec par rapport aux haltes routières, aux haltes qui existent présentement. Alors, on parle d'une image négative du réseau, un réseau incomplet. 50 % des haltes routières n'ont pas d'eau, et 50 % d'entre elles n'ont pas d'eau potable. Il y a des endroits, c'est mal éclairé, ce n'est pas sécuritaire. Les femmes ont certaines craintes, des fois, d'arrêter tard, le soir, ou durant la nuit. Alors, il y avait une volonté claire, là, je pense de l'ensemble de la population, puis des intervenants économiques dans les régions, puis des ATR également... Parce que les régions veulent avoir des portes d'entrée sur leur région, être capables de faire découvrir les attraits

touristiques qu'ils ont, chacun d'entre eux, dans leur communauté, alors on a mis en place ce projet-là.

Dans ce projet-là, il y a 33 aires de services, 45 villages-relais, six aires de stationnement et 26 belvédères. Alors, contrairement au Parti québécois, au précédent gouvernement qui voulait faire un projet mur à mur puis faire... Parce qu'on le voit, là, à Saint-Nicolas, à Saint-Michel-de-Bellechasse et à Saint-Augustin, on a investi beaucoup de millions de dollars puis on a fait des projets mur à mur, on a décidé de bâtir des haltes routières sans tenir compte des réalités socioéconomiques des régions puis des particularités de chacune de ces régions-là. Alors, nous, on a pensé que le privé pouvait être intéressé à ce projet-là et devenir un partenaire avec nous. Quand on dit partenaire avec le privé, ça veut dire qu'il y a un partage de risques, le privé partage le risque avec le gouvernement, et on a mis en place ce projet-là.

Oui, c'est un beau projet. Pour ne pas décider de mettre 33 aires de services en bloc, aller en PPP avec ça, on a dit: Écoutez, on veut voir qu'est-ce que ça peut donner, on va y aller de façon prudente, de façon raisonnable, puis on va faire un premier bloc. On va faire un premier bloc de sept aires de services et on va essayer d'aller en appel d'offres avec ces sept aires-là. Évidemment, il y en a des plus avantageuses, des moins avantageuses. C'est le fait de les regrouper qui fait que ça peut être intéressant, pour un privé, d'aller de l'avant dans ce projet-là.

On a rencontré des comités. Parce qu'à chacun des endroits qu'on a ciblés dans la première grappe, si on peut dire, on a rencontré des comités de travail dans chacune des régions. Et ce que j'ai dit aux gens quand je les ai rencontrés, c'est que... Puis je vais le dire, à Melbourne, au départ, il n'y a pas nécessairement de station d'essence qui est prévue dans ce projet-là. Ceci dit, dans chacun des projets, on se fait accompagner présentement par des comités de travail qui, eux, nous donnent leur idée, comment ils voient ça chez eux, et quel type de halte routière pourrait être présente sur leur territoire, et quels services ils voudraient y retrouver. Alors, ce n'est pas une décision du MTQ, ce n'est pas une décision du gouvernement, c'est une décision qui a été prise par les gens du milieu. Alors, si éventuellement on retrouve des services qui s'ajoutent, qui sont complémentaires à la halte routière de Melbourne, bien le collègue, le député de Boucher devrait peut-être aller s'asseoir avec les intervenants économiques de sa région et leur demander pourquoi ils ont cette position-là.

Alors, nous, on ne décide pas. Si, dans une région donnée, on veut mettre le bureau de l'ATR pour faire une porte d'entrée touristique sur une région donnée, ils sont libres de le faire. Il n'y a pas de formule mur à mur, c'est une formule qui va être adaptée à ce que chacune des régions va nous avoir demandé, et c'est ce qu'ils veulent comme halte routière.

• *(16 h 40)* •

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

M. Boucher: Oui, de Johnson, et non pas de Boucher.

Mme Boulet: Ah, excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): M. Boucher, de Johnson.

Mme Boulet: Bien là, excusez...

M. Boucher: Mme la ministre, vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai demandé si effectivement vous aviez indiqué à ces gens-là qu'il n'y aurait pas de station de gazoline dans une halte routière s'il y avait une station de gazoline à moins de 1 km d'une autoroute. C'est le cas à Melbourne, et vous me dites que ça pourrait... il pourrait y avoir une station de gazoline qui viendrait évidemment fragiliser et même faire mourir la station qui existe déjà. Vous ne m'avez pas répondu à cette question-là, vous m'avez dit: C'est les gens qui vont décider. Mais, si c'est les gens qui vont décider, pourquoi vous avez dit à ces gens-là... pourquoi la ministre a dit à ces gens-là qu'il n'y en aurait pas?

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

Mme Boulet: Au départ, M. le Président, au départ, dans le concept des haltes routières, évidemment c'était prévu que, s'il y avait des points de services de stations-service qui étaient à proximité, que ce n'était pas nécessairement requis pour la construction de la nouvelle halte routière. J'ai dit à ces gens-là également que chacun des projets qui étaient dans la grappe actuellement présentée, que chacun des projets était accompagné d'un comité de travail des intervenants économiques de chacune des régions et que ces gens-là étaient pour définir leur plateau de services.

Alors, dans cette région-là, il semble y avoir une problématique entre le commerçant et les intervenants économiques du milieu. Nous, tout ce qu'on demande... Nous, on est là pour répondre aux besoins d'une communauté, répondre aux besoins d'une région, alors ce serait intéressant que les gens se parlent et conviennent d'une entente. Alors, nous, on n'est pas là pour décider. C'est ce que j'ai dit, et je n'ai jamais dit que j'étais là pour prendre des décisions pour les gens. Il y a des comités en place, et c'est en collaboration avec ces gens-là, en fonction du dossier qui est présenté, des requêtes, et, nous, on est à l'écoute de ces gens-là.

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

Ventilation des crédits consacrés au réseau de voirie locale

M. Boucher: Dans un autre ordre d'idées, est-ce que la ministre déléguée peut nous détailler le budget de 118,7 millions annoncé pour le réseau de voirie locale?

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

Mme Boulet: Je cherche juste, oui, c'est quoi, ma fiche, là. O.K. Alors, le 118 millions, il se définit comme suit: le programme d'aide à l'entretien, 87 millions de dollars; le programme d'aide à l'amélioration, 29 160 000 $; le programme d'aide à la réfection des ponts, 2,5 millions; pour un total de 118 660 000 $, ce qui est 4 millions de plus que le budget précédent.

Financement d'un contrat de services professionnels portant sur un partenariat public-privé par le Fonds routier

M. Boucher: Merci. L'autre question: Est-ce que la ministre peut nous dire comment un contrat de

services professionnels sur l'établissement d'un partenariat public-privé dans le cadre de la mise en place d'aires de services du nouveau réseau des parcs routiers peut être financé par le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier? Comment?

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

Mme Boulet: Oui. Pouvez-vous préciser, M. le député?

M. Boucher: Alors, comment, dans un partenariat public-privé dans le cadre de la mise en place des aires de services, ces aires de services peuvent être financées par le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier?

Mme Boulet: Mais c'est parce que je ne comprends pas qu'est-ce qui est financé par le fonds. Les parcs, c'est complètement à part.

M. Boucher: Bien, ce n'est pas ce que j'avais compris.

Mme Boulet: Il n'y a pas... Dans le projet de PPP des...

M. Boucher: Je parle des contrats de services professionnels.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. On continue à passer par la présidence.

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, est-ce que la question est bien comprise, Mme la ministre, ou si vous voulez que le député de Johnson reformule?

Mme Boulet: Bien, M. le Président, si j'ai bien compris la question, c'est que les contrats de services professionnels des PPP seraient payés à même le Fonds routier. C'est...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que c'est la question, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Oui, oui, c'est ça.

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

Mme Boulet: Alors, vous me permettez de passer la parole à Mme la sous-ministre?

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes d'accord pour que Mme la sous-ministre intervienne? Alors, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, ministère des Transports.

Ce qui peut-être porte à confusion, c'est qu'actuellement, à partir du 1er avril, a été créé le fonds des parcs routiers. Il y a un fonds de biens au niveau des parcs routiers. Ce n'est pas le Fonds de conservation du réseau routier, mais il y a un fonds particulier pour les parcs routiers. Vous comprenez qu'à partir du moment où on travaille en PPP il y aura éventuellement des perceptions de redevances, donc ce fonds-là a été créé au 1er avril.

Le Président (M. Pinard): 2 min 30 s, M. le député de Johnson.

Financement de l'achat de bitume pour le resurfaçage de couches d'usure par le Fonds routier

M. Boucher: Une question que beaucoup de personnes se posent et qui est un peu dans la continuité, là, des interventions que j'ai faites préalablement: Pouvez-vous me dire s'il est possible — d'ailleurs, un journaliste me l'a posée, la question, tout à l'heure; s'il est possible — qu'on retrouve, dans le budget du Fonds de conservation du réseau routier, le financement de l'achat de milliers de tonnes métriques de bitume qui vont servir à des couches d'usure, alors que le fonds devait servir à des investissements pour au moins une période de 10 ans, et là on sait qu'une couche d'usure, ça ne dure pas 10 ans, là? En d'autres mots, est-ce que les couches d'asphalte, là, qui sont financées par le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier qui...

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

Mme Boulet: ...M. le sous-ministre.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui. Vous allez répondre?

(Consultation)

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

Mme Boulet: En fait, tout ce qui passe dans le Fonds routier, ce sont des projets routiers. Alors, votre question, c'est que les travaux de bitume seraient à l'intérieur du Fonds routier et ne... C'est ça, votre question, M. le député?

M. Boucher: Oui. Ce sont les travaux d'entretien habituels et, là, qui sont financés par le Fonds d'intervention qui, lui, devrait financer des travaux qui ont une durée de vie d'une dizaine d'années, normalement.

Mme Boulet: O.K. Alors, je vais laisser M. le sous-ministre répondre, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes d'accord, cher collègue, que M. le sous-ministre réponde?

M. Boucher: Bien oui. Bien oui.

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

M. Jean (Denys): Alors, Denys Jean, sous-ministre.

Bon, le Fonds routier date de 1996. Il est normé, il y a des normes qui permettent de dépenser à l'intérieur du Fonds routier, et les dépenses qui sont faites sont conformes aux normes prévues à l'origine du fonds. Quant aux couches de bitume, ma faible expérience au ministère des Transports, depuis janvier dernier, m'indique qu'une couche de bitume généralement ça a une durée de vie assez longue. Ça peut durer jusqu'à 10 ans, 10 à 15 ans, donc c'est assimilable dans le fond à un investissement qui a une durée de vie assez longue, de telle sorte que c'est admissible au Fonds routier.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup.

M. Jean (Denys): Merci, monsieur...

Le Président (M. Pinard): Je céderai maintenant la parole, du côté ministériel, au député de LaFontaine.

Plan de développement de la route 117, entre le secteur des Laurentides et l'Abitibi-Témiscamingue

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président, et rebonjour. Nous vous avons manqué, la semaine dernière... Comme président de cette commission, je sais que, sans doute, vous aviez des choses très importantes à faire dans votre comté, c'est tout à fait comprenable.

Le Président (M. Pinard): On n'a pas à souligner l'absence de qui que ce soit alentour de cette table.

• *(16 h 50)* •

M. Tomassi: Excusez, M. le Président, mais je le faisais dans une bonne chose. Et j'ai été un peu surpris des notes introductives de notre collègue député Johnson qui faisait état de sa voiture, son Altima qui avait des problèmes. Je l'inviterais peut-être à passer chez son garagiste, aller vérifier l'état de ses amortisseurs. Des fois, vous savez... On a eu une commission parlementaire sur la sécurité routière, et les pneus, les amortisseurs, des fois, peuvent causer des accidents et peuvent causer des incidents aussi sur les routes. Alors, je l'inviterais à passer chez son garagiste préféré, peut-être les faire vérifier, peut-être les remplacer, quelque chose tout à fait naturel. Parce qu'à les entendre parler — on a eu le député de Beauharnois la semaine passée et, aujourd'hui, le député de Johnson — c'est comme si l'état des routes s'est détérioré les trois dernières années, hein? Avant ça, c'était tout beau, on vivait dans une bulle, les routes étaient excellentes, on roulait sur du pavage flambant neuf. Quand on voit les dépenses qui ont été investies par l'ancien gouvernement en entretien et en nouvelles routes, on se rend compte que les budgets étaient beaucoup, beaucoup, mais beaucoup moindres de ce qu'ils sont aujourd'hui.

Et ça me permet aussi de saluer l'excellent travail que vous, Mme la ministre, et M. le ministre des Transports... Vous deux, vous faites une équipe hors pair. Je l'ai toujours dit que peut-être les hommes construisent les routes, mais les femmes les tracent, les chemins. Alors, c'est quelque chose de vrai ici même. Et la façon de faire, que ce soit sur un plan triennal de dépenses, d'investissements, parce que ce n'est pas vraiment une dépense, mais c'est un investissement en routes, en travaux routiers, était une excellente nouvelle. Pourquoi? Parce que ça permet aux gens qui doivent construire ces routes-là de se préparer, hein? Le ministère des Transports leur fait savoir d'avance les investissements majeurs qu'il va y avoir sur le secteur routier. Ça leur permet de se préparer et de préparer la machinerie, préparer les hommes. Et c'est des investissements majeurs.

Et cette idée d'avoir un plan triennal est une excellente nouvelle, même dans le domaine routier. Et annoncer bien avant le début des travaux pour que les gens puissent se préparer et non pas à la dernière... de un, ça permet au ministère des Transports peut-être de faire 10 % de plus d'ouvrage — je lance un chiffre comme ça — pourquoi? Parce que les prix, des fois, quand on s'y prend d'avance... C'est le ministère des Transports qui donne les contrats avant les municipalités, alors on risque d'avoir, des fois, des meilleurs prix pour les routes. Et ça fait en sorte que l'économie des régions, l'économie du Québec puisse rouler. Aux États-Unis, bien des fois on disait: Si l'automobile va, l'économie va aux États-Unis. Nous, c'est: Si la construction va, tout va. Alors, c'est un élément important.

Et peut-être, pour parler un peu de routes, j'étais dans le secteur des Laurentides, en fin de semaine dernière, et je voyais la route 117 qui est dans ce secteur-là, Mme la ministre. Je pense, c'est un tronçon assez important, que ce soit pour l'industrie du camionnage... et qui est aussi un lien stratégique, je crois, pour le développement économique de cette région. Et on avait notre collègue de l'Abitibi-Témiscamingue qui, lui aussi, parce que je pense que la route 117 se rend jusqu'en Abitibi-Témiscamingue...

Alors, je voulais savoir, Mme la ministre, quand est-ce le ministère compte réaliser les travaux sur cette route qui est importante parce que c'est le seul lien de transport entre ces régions avec le marché, les divers marchés de l'Ouest canadien et montréalais.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, effectivement, la route 117, c'est une artère stratégique parce qu'elle fait le lien entre les grandes régions de Laurentides et de l'Abitibi. Et c'est en même temps également pour... Il y a beaucoup de transport lourd, de transport de matières premières, de ressources naturelles, et c'est le seul axe routier, là, que les gens ont à prendre, là, pour aller vers les grands centres.

Alors, ça nous a fait plaisir de rencontrer, je vous dirais, il y a peut-être un an, les gens du Comité SOS 117, alors des intervenants économiques de la région des Laurentides et de l'Abitibi, en présence des députés. M. le député de Labelle, M. Pagé, était là. Il y avait le député Daniel Bernard également, de la région de l'Abitibi. Il y avait le collègue, le ministre Pierre Corbeil. Et tout le monde était unanime pour dire, passer le message au gouvernement qu'on devait réinvestir, améliorer cette route-là, autant en reconfigurant son profil qu'en améliorant certains secteurs, là, pour la fluidité et la sécurité de la circulation.

Alors, on sait que, durant les périodes, là, estivales, là, quand on a des fêtes comme la fête du Travail, la Saint-Jean-Baptiste, dans les secteurs de Labelle et de Rivière-Rouge, il y a une congestion importante. Alors, ce qu'on leur a dit, c'est: Écoutez, on va faire un plan de

match. On va vous proposer un plan quinquennal de développement de la route 117 incluant les voies de contournement de Labelle, de Rivière-Rouge, et même aujourd'hui on peut dire qu'on inclut même la voie de contournement de Rouyn-Noranda.

Alors, je pense que ces gens-là, les députés et les intervenants économiques de ces régions étaient très heureux. On leur a présenté, M. le Président, un plan de match sur cinq ans dans lequel on s'engageait à investir minimalement 60 millions de dollars, c'est-à-dire entre 12 et 15 millions de dollars par année. Cette année, on en met 19 millions de dollars. Alors, ça démontre clairement la volonté du gouvernement.

Vous savez, le réseau routier, c'est un peu l'épine dorsale de l'économie des régions du Québec. Alors, si on veut que nos entreprises soient performantes dans un contexte de mondialisation, dans un contexte de juste-à-temps, il faut leur fournir un réseau routier qui réponde à leurs besoins, et c'est dans ce contexte-là qu'on va accompagner les intervenants économiques de la région des Laurentides et de l'Abitibi et une portion de cette route-là qui est en Outaouais. On parle d'investissements, là, totalisant 147 millions et, à court terme, là, on pense mettre entre 60 et 70 millions de dollars pour intervenir à des endroits stratégiques où les besoins sont les plus importants et les besoins ont été ciblés par les gens des régions.

Le Président (M. Clermont): Merci, Mme la ministre. M. le député de LaFontaine.

Plan de développement du tronçon de route entre Cacouna et Mont-Joli

M. Tomassi: Bien, merci beaucoup. Et on va rester en région, Mme la ministre. Même si je viens d'un grand centre, Montréal, des fois ça fait du bien sortir et visiter un peu nos belles régions du Québec, et dernièrement j'ai eu le plaisir, avec mon collègue de Roberval et notre députée, la députée de Matane, d'aller dans cette belle région. On a passé dans le comté de Mme la députée de Matapédia, on a arrêté chez un dépanneur. Personne ne vous connaissait, mais ça ne fait rien, c'était bien quand même, et ça a été une belle visite. Et on a rencontré pas mal de gens, les gens économiques, là, les intervenants, les maires des différentes régions dans les villages et dans les villes qui côtoient cette région. Et je peux vous dire qu'on a eu une belle visite, et l'arrivée du gouvernement libéral au gouvernement a créé une effervescence économique dans cette région de Matane, quelque chose d'extraordinaire. On a visité plusieurs entreprises, et plusieurs intervenants, plusieurs intervenants sont venus nous parler, lors d'une petite rencontre, de l'autoroute 20, hein, qui passe Le Bic et Mont-Joli, là, je crois, c'est dans cette région-là. Alors, vous connaissez ça, cette région-là.

Mme Doyer: C'est dans mon comté.

M. Tomassi: Ah, bien, c'est bien. J'espère ne pas vous avoir volé votre question, mais je dirais peut-être pour les gens de cette région qui sont venus nous en parler et... route qu'ils attendent depuis des années, hein? Ce n'est pas quelque chose de nouveau, là, ça fait énormément de temps qu'ils attendent après ces travaux-là.

Alors, je voudrais savoir, Mme la ministre, de votre part et pour le bénéfice des gens de la région de Matane et de Matapédia, où en sommes-nous rendus avec ce tronçon de route.

Mme Boulet: Pardon, madame...

Mme Doyer: C'est parce que, la 20, je ne pense pas qu'elle s'en aille à Matane tout de suite, là.

Mme Boulet: Non, non, non. On va parler...

Mme Doyer: Regardez, la ministre est d'accord avec moi, là.

Mme Boulet: On va parler de votre comté.

Le Président (M. Clermont): Je m'excuse...

Mme Boulet: M. le Président.

Le Président (M. Clermont): Je m'excuse, il y a une question de posée qui mériterait une réponse, s'il vous plaît, Mme la députée de Gaspé.

Une voix: Vous avez bien raison.

● *(17 heures)* ●

Mme Boulet: M. le Président, ça me fait plaisir, d'autant plus que c'est directement dans la région de la collègue députée et qu'en plus on a le nouveau sous-ministre qui vient de la région du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, qui était le directeur territorial de Mme la députée. Alors, je pense qu'on a les gens, les bonnes personnes ici, qui peuvent nous donner, là... nous expliquer le dossier avec les plus menus détails.

Alors, évidemment, l'autoroute Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic puis de Le Bic à Mont-Joli, c'est une route qui est stratégique également pour le développement de la région du Bas-Saint-Laurent. Le tronçon Cacouna-Le Bic, c'est 77 km, c'est évalué à 525 millions de dollars. Et le tronçon Le Bic—Mont-Joli, c'est 45 km, pour environ 154 millions de dollars. Alors, au total, c'est une route, là, qui va nécessiter des investissements de 679 millions de dollars. Alors, ce qu'on avait conclu avec les gens de la région et Mme la collègue députée également, on s'est dit: Il restait Sainte-Luce—Mont-Joli à faire, à finaliser. Alors, on parle de 13 km, pour environ 50 millions de dollars. Et on avait dit, on avait convenu... On a même rencontré les gens de la région de Mme la députée puis on avait convenu qu'on était pour investir entre 10 et 15 millions de dollars par année puis qu'on était pour prendre à peu près entre trois et quatre ans pour terminer le tronçon jusqu'à Mont-Joli.

Alors, cette année, on a tenu parole et on est à 11 millions. L'année passée, on en avait mis 13 ou 14 millions de dollars. Cette année, on à 11 millions de dollars... 12, tout près de 12. Alors, on va bon train et on a bon espoir que, d'ici 2008, le tronçon soit complété jusqu'à Mont-Joli — hein, Jean-Louis; jusqu'à... — d'ici 2008, on pense bien être capables de terminer le tronçon jusqu'à Mont-Joli.

Maintenant, il reste la portion Cacouna—Trois-Pistoles—Le Bic. Alors, entre Cacouna et Trois-Pistoles, ça va bon train. Cette année, on met tout près de 3 millions

de dollars, 3,6 millions pour ce tronçon. Et on est encore à l'étude, là, vous savez, il y a beaucoup d'étapes techniques, c'est à dire l'obtention du CAR, les études environnementales, les expropriations, si besoin est. Alors, dans la première portion, quand on parle de Cacouna—Trois-Pistoles, ça va bon train. Et après ça on pourra procéder, débuter les travaux sur ce tronçon-là, et après ça procéder avec l'autre portion qui est Trois-Pistoles—Le Bic.

Alors, M. le Président, je pense que ce projet-là, c'est un grand projet, c'est un projet important pour la région, et je pense qu'il est bien enclenché, et il y a une volonté gouvernementale d'aller de l'avant avec ce dossier qui est prioritaire pour la région.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Pour informer mon collègue de LaFontaine, la 117, elle passe dans le comté de notre collègue Réjean Lafrenière.

M. Tomassi: Je vous ai pris votre question aussi, là.

Échéancier des travaux sur le boulevard McConnell-Laramée, dans l'axe Hull-Aylmer

Mme L'Écuyer: Non, tu ne m'as pas pris ma question. On en a juste un comme le collègue de LaFontaine.

Vous avez annoncé la construction de l'autoroute 50. Il y a aussi d'autres projets au niveau de la réfection et de l'entretien du réseau routier de l'Outaouais. Il y en a un en particulier qui touche mon comté, qui est le boulevard McConnell-Laramée. La décision de construire cette artère a été prise voilà plusieurs années. On sait que le milieu l'attendait aussi depuis très longtemps, je pense que c'est une trentaine d'années.

L'Outaouais était un milieu en croissance, contrairement à d'autres régions du Québec qui sont en décroissance démographique, mais surtout le secteur d'Aylmer qui est peut-être celui où la croissance démographique est la plus grande. On sait que ce projet-là va très bien, et même on a l'impression qu'on va être peut-être un peu avant les échéanciers. Les gens de la communauté nous demandent: Est-ce que cette autoroute-là... Est-ce que McConnell-Laramée va être prêt avant les échéanciers prévus? Où en est-on? C'est un projet, quand on le regarde, qui va bien. J'aimerais ça, Mme la ministre, savoir: Est-ce qu'on est dans le temps avec les échéanciers, ou en retard, ou c'est le contraire? Et on pourra utiliser avant longtemps ce fameux tronçon Hull-Aylmer qui est réellement un lien très important.

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

Mme Boulet: M. le Président, ça me plaisir, je vais commencer, puis j'ai le sous-ministre qui s'occupe de tout le territoire de l'Ouest du Québec, alors qui pourrait compléter. Antoine connaît très bien... M. Robitaille connaît très bien le dossier.

Alors, Mme la députée, évidemment, c'est un projet qui a débuté il y a quelques années, qui s'est fait... c'est un projet où la capitale nationale, la Commission de la capitale nationale est partenaire à 50 % du coût des travaux qui sont réalisés sur l'axe McConnell-Laramée. Alors, il s'est fait par étapes, M. le Président. Alors, on a eu l'ouverture à la circulation, en novembre 2004, du tronçon Saint-Laurent à Saint-Joseph. On a eu l'ouverture à la circulation, en décembre 2005, du tronçon Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées. Alors, ce sont des coûts importants qui ont été investis. Et le dernier tronçon qu'il restait à faire, c'était entre la promenade et le lac des Fées, alors c'est un contrat de 55,4 millions, qui a été octroyé en septembre 2005 et qui est en parachèvement cette année. Donc, la portion des travaux, cette année, totalise 22,4 millions d'investissement. Et on a bon espoir, Mme la députée, de pouvoir procéder à l'ouverture de ce tronçon en 2007, à la fin de l'année 2007.

Alors, je pense que ça respecte les échéanciers qui avaient été prévus. Mais je vais laisser le sous-ministre peut-être compléter, apporter des compléments d'information, s'il y a lieu, s'il y a des éléments qui pourraient vous intéresser, qui pourraient être pertinents à la question. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que mes collègues sont d'accord pour entendre le sous-ministre? Oui. Alors, voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît, pour fins d'enregistrement?

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille, sous-ministre adjoint, direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Effectivement, Mme la ministre, c'est impossible de devancer plus que 2007, déjà que l'entrepreneur là-bas, avec des travaux de 50 quelques millions et des contraintes environnementales qui ont été fixées par le gouvernement fédéral, par... Donc, la Commission de la capitale nationale a des contraintes d'environnement pour le passage au-dessus de la rivière. Donc, on n'est pas capable d'aller beaucoup plus tôt que l'automne 2007, malgré que l'entrepreneur va très bien là-bas, donc... mais on va respecter.

Le Président (M. Pinard): Complémentaire, Mme la députée de Pontiac?

Mme L'Écuyer: Oui. Au niveau des contraintes environnementales, est-ce que vous pouvez être un petit peu plus précis?

M. Robitaille (Antoine): Ah, c'est au niveau du passage au-dessus de la rivière, pour qu'il n'y ait aucun... l'entrepreneur doit respecter pour ne pas qu'il n'y ait aucun débris qui tombe dans la rivière. Donc, la façon de faire les piles, ça... il y a un cadencement de travaux un peu particulier là-bas pour le passage au-dessus de la rivière, vu que c'est dans un parc, là. Ils veulent absolument se protéger. Donc, c'est...

Mme L'Écuyer: Oui, parce qu'on est dans le parc de la Gatineau, là. On est rendu dans le parc de la Gatineau.

Le Président (M. Pinard): Un parc de conservation.

M. Robitaille (Antoine): C'est ça. Oui.

Le Président (M. Pinard): Et les tortues?

Mme L'Écuyer: Non, non. Merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme la députée de Pontiac. Pour fins de l'enregistrement, voulez-vous répéter votre nom, s'il vous plaît, M. le sous-ministre? Armand Robitaille?

M. Robitaille (Antoine): Non, Antoine.

Le Président (M. Pinard): Antoine Robitaille, sous-ministre.

M. Robitaille (Antoine): Oui. Sous-ministre adjoint.

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

État d'avancement et coût des travaux projetés sur la route 116, entre Victoriaville et Princeville

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Comme on a parlé de la 117, j'aimerais savoir, au niveau de la route 116, qui est entre Victoriaville et Princeville... C'est une route très importante. Donc, j'aimerais savoir où ça en est rendu, le plan d'intervention pour la route 116, et surtout les coûts.

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

Mme Boulet: M. le Président, évidemment, il y a un projet, dans la région du Centre-du-Québec, qui leur tient à coeur, c'est d'élargir à quatre voies un tronçon, sur la 116, entre Victoriaville et Princeville. Alors, c'est un tronçon de 8,1 km qui est évalué à 18 millions de dollars.

Alors, ce qu'on a fait cette année, on a... C'étaient 18 millions de dollars pour 8,1 km. Et ce qu'on a fait cette année, on a présenté... lorsqu'on a présenté la programmation dans le Centre-du-Québec, une programmation de 46 millions de dollars, c'est la première fois que le Centre-du-Québec reçoit un montant aussi important depuis la dernière décennie.

Alors, il n'y a pas d'argent de planifié. En fait, ce qu'on a planifié cette année pour cette route-là, c'est la préparation des plans et devis, tout ce qui est travaux techniques ou activités connexes, qui doit être préparé pour la mise en place ou les débuts des travaux pour l'année 2007. Alors, on pense qu'en deux années de travaux, c'est-à-dire 2007 et 2008, on sera en mesure de réaliser l'ensemble de l'élargissement de ces 8 km là sur la route 116.

Et c'est un projet qui est attendu depuis fort longtemps par la région du Centre-du-Québec. Alors, le député d'Arthabaska était très content de procéder à cette annonce-là, et je pense que ça va desservir l'ensemble des communautés situées sur le territoire du Centre-du-Québec. Alors, 18 millions pour 8,1 km, pour l'élargissement de la route 116.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, si vous voulez me permettre, tout à l'heure, j'ai félicité Mme la ministre, M. Meloche, et, dans l'empressement du temps qui nous... j'ai oublié de remercier la Société des traversiers du Québec pour son approche au niveau de l'île aux Grues. Je m'en excuse.

Le Président (M. Pinard): Très bien, M. le député. Alors, M. le député de Mille-Îles.

Patrouilles supplémentaires pour assurer le respect des lois par les conducteurs de véhicules hors route

M. Clermont: Bonjour, Mme la ministre. Je ne ferai pas un préambule, Mme la ministre. Je veux juste vous féliciter pour l'ouvrage que vous avez fait sur les véhicules hors route. Et je pense que vous l'avez pris à coeur, ce dossier-là, et vous l'avez rendu à bon point.

Je voudrais juste savoir: Y a-t-il des policiers qui vont faire la surveillance? Comment allez-vous faire respecter cette loi-là? Je sais que vous avez mis beaucoup de temps, mais est-ce que vous allez avoir des effectifs de plus, vous allez avoir des policiers de plus? Parce que je pense qu'on a eu un hiver mouvementé sur les motoneiges, et tout ça. Et je sais que vous avez tenu à coeur de faire une belle job sur ça parce qu'on a entendu parler souvent de vous. Et je voudrais savoir où c'est rendu, puis qu'est-ce que vous allez faire pour les citoyens du Québec.

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

• *(17 h 10)* •

Mme Boulet: Alors, ici, M. le Président... Alors, très brièvement, M. le collègue, M. le député de... Mon Dieu! Voyons, Maurice, c'est quel député? Mille-Îles. Excusez-moi. Alors, écoutez, je pourrais parler longuement de ce dossier-là, il me tient à coeur. Mais je vais répondre de façon plus spécifique à votre question.

Alors, évidemment, sur les sentiers de motoneige, il y a 33 000 km de sentiers de motoneige au Québec, 17 000 km de sentiers de VTT. On a actuellement, je dirais, 250 patrouilleurs de la Sûreté du Québec qui effectuent 10 000 heures de patrouille par année sur nos sentiers, sur les kilomètres de sentiers de véhicules hors route au Québec.

Ceci dit, il faut... Dans la nouvelle réglementation, avec la réglementation et le nouveau projet de loi qui va être discuté à l'Assemblée nationale, il y a 34 mesures qui vont être mises en place. Et, à l'intérieur de ces 34 mesures là, il y en a une qui est fort intéressante pour améliorer l'application des règlements et de la Loi sur les véhicules hors route. C'est qu'il va y avoir des agents, des patrouilles spéciales d'agents qui vont être formés à partir des clubs et des fédérations de motoneige, et ces patrouilleurs-là spéciaux vont avoir des pouvoirs qu'ils n'avaient pas au préalable, c'est-à-dire qu'ils vont pouvoir remettre des billets d'infraction pour les gens qui ne portent pas les habits réglementaires, tel que le port de casque, quelqu'un qui ne respecte pas les heures de circulation, quelqu'un qui ne possède pas son droit d'accès et quelqu'un qui a un silencieux modifié pour faire en sorte que son appareil soit plus bruyant.

Alors, c'est nouveau. Ce sont des bénévoles qui seront recrutés de façon plus rigoureuse, qui recevront

une formation plus élaborée qui sera supervisée par l'École nationale de police, qui sera accompagnée par la Sûreté du Québec et par les corps policiers municipaux. Et ces agents-là auront de nouveaux pouvoirs et seront habilités à émettre des billets d'infraction, et on va faire en sorte que ces gens-là soient reconnus soit par un uniforme, soit par des gyrophares sur leur engin, sur leur machine. Et je pense que ça va augmenter de façon considérable l'application et le respect des règlements et des lois qui seront en vigueur pour les véhicules hors route au Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Ceci termine le bloc. Je reviendrai avec vous, M. le député de La Prairie, soyez-en sûr. Alors, nous, on va débuter un autre bloc de 20 minutes. Alors, Mme la députée de Matapédia, je vous salue.

Plan d'action concernant l'entretien du réseau routier secondaire dans la circonscription de Matapédia

Mme Doyer: Merci. Merci, M. le Président. Alors, comme j'ai déjà fait partie de cette commission-là à une autre époque, pendant au moins deux ans, ça me fait toujours plaisir de revenir y faire des interventions.

Et, M. le Président, je voudrais m'adresser à la ministre pour lui dire que, oui, effectivement on a dû se battre, dans la première année de votre mandat, pour faire en sorte que l'autoroute 20 soit prolongée. Ce n'était pas évident, vous n'étiez pas convaincue. Et, avec les gens de ma région, particulièrement ceux de la... les personnes de la MRC de La Mitis, on vous a convaincue de continuer, et de continuer... ça s'est fait, je dirais, depuis deux ans, avec diligence. Alors, moi, à un moment donné, M. le Président, je dois reconnaître ce qui doit être reconnu, et 15 millions l'an passé, 12 millions cette année, et connaissant ce que prend un projet de cette envergure-là, c'est comme correct, c'est comme suffisant, mais vous savez que ce n'est jamais suffisamment vite. Les gens voulaient que la route soit livrée en 2006, ça va être 2008-2009. Et, moi, je veux vous dire que, lorsque cette route-là va être terminée, il m'apparaît que ça va être le temps de Cacouna-Bic aussi, parce que je sais que, pour ma région du Bas-Saint-Laurent, la 185 avance aussi rondement. Elle est allée chercher une bonne part du budget de développement pour l'année passée et cette année. Alors, c'est pour ça que, pour moi, c'est quand même un dossier où est-ce que je voulais vous dire de ne pas oublier le tronçon Cacouna-Bic. Les gens, je sais que les gens de la MRC de Rimouski-Neigette, Mitis vous en ont fait part régulièrement, de l'importance de compléter aussi ce tronçon-là.

Ceci étant dit, aujourd'hui, mon intervention va surtout tourner autour du réseau... je vous dirais du réseau secondaire des routes, parce que, comme députée, vous savez, ça fait 12 ans que je suis députée, et j'ai 34 villes et villages dans ma circonscription, on ne fournit pas de faire des réparations sur la 132. La 132, moi, vous savez, mon comté commence à Sainte-Luce, se termine sur l'axe près du fleuve, de Sainte-Luce à Métis-sur-Mer, ensuite ça entre dans La Mitis et dans la vallée jusqu'au Nouveau-Brunswick, où est-ce que ma dernière municipalité, c'est Sainte-Florence, Routhierville, ensuite c'est le comté de Bonaventure. Donc, j'ai le comté qui a le plus grand kilométrage à entretenir du Bas-Saint-Laurent. J'ai un des comtés du Québec où il y en a le plus aussi.

Alors, pour ce qui est de... Je vous donne un exemple, Mme la ministre. La 297, de Saint-Moïse à Baie-des-Sables.

Mme Boulet: On va prendre ça en note.

Mme Doyer: Oui. Toutes ces routes-là que M. Loranger... Et, en passant, pendant que vous cherchez ça, sur la 297, la 298, la 234, et je vais aussi vous parler de la 195. Et je vais vous remettre en cadeau, Mme la ministre, si vous ne l'avez pas déjà, je vous la donne, et je vous dis de vous procurer la caricature de votre nouveau sous-ministre, et c'est un petit clin d'oeil à M. Loranger en même temps, caricature charmante. En passant, j'ai bien ri quand je l'ai vue parce qu'il y avait un article *Loranger quitte après 17 ans* et une caricature qui dit: «Après 17 ans comme directeur régional de Transports Québec, Jean-Louis Loranger quitte», une caricature très réussie de votre nouveau sous-ministre adjoint, et un travailleur de la construction de route qui dit: «Un autre trou à boucher encore.» Alors, je sais que... Ceci étant dit, je peux vous dire que j'ai bien ri quand j'ai vu ça. Et j'en profite pour remercier M. Loranger parce que, vous savez, souvent, les administratifs, on les oublie. Et, moi, il y en a que j'aime oublier aussi, je peux vous le dire en passant, il y en a que j'aime oublier, M. le Président, comme vous peut-être, mais la plupart du temps, la plupart du temps...

Une voix: ...

Mme Doyer: Non, non, non, mais des administratifs qui ne sont pas respectueux envers les parlementaires. Et, moi, je peux vous dire que j'ai eu du bon service avec M. Loranger. J'ai eu le respect de la parlementaire que je suis, au pouvoir, dans l'opposition, traitement égal. Alors, je voulais rendre hommage à M. Loranger en passant.

Et je veux vous parler de la 297 de Saint-Moïse, et bien sûr que ça va jusqu'à Baie-des-Sables, mais Saint-Moïse, Saint-Damase, Saint-Noël; la 195, on avait eu une rencontre avec des gens de ma circonscription, je ne vous en parle pas plus — vous allez voir tantôt où je veux en venir; la 298, Saint-Donat de Rimouski, Saint-Gabriel et Sainte-Luce; la 234, de Sainte-Angèle à Saint-Gabriel.

Ma question, Mme la ministre, c'est qu'on ne fournit pas à réparer le réseau supérieur — le réseau supérieur, la 195, en passant, en fait partie aussi comme la 132. Mais, le réseau secondaire, il est en train de partir, je vous dirais, en morceaux aussi, là. Et comment on va faire à un moment donné? Parce qu'il m'apparaît que les gens de nos MRC rurales, dans le monde rural, ils ont aussi droit à des routes sécuritaires, à des routes bien entretenues. Et, moi, je vous dis que, comme députée, je suis très capable, on est tous capables de voir que les besoins sont incommensurables et que, l'argent, il est mesurable, il est rare. Et là on aura beau s'obstiner qui en a mis le plus, qui en a mis le moins. Moi, je suis parlementaire, je veux que les gens de mon monde rural aient aussi droit à des routes potables que les gens... Et je travaille pour que la 132, qui a un navettage — on va

se le dire — plus important... On doit aussi réparer le réseau primaire, le réseau national, mais on doit aussi se préoccuper du réseau secondaire.

Alors, je vous donne un exemple: la 195, on a besoin de 7 millions. On a besoin d'à peu près 5 millions pour Saint-Donat, Saint-Gabriel, Sainte-Luce. Moi, comme députée, j'aimerais un million, une année, 2 millions, l'autre, et que ce soit fait de façon constante et régulière, et que les gens sentent qu'à un moment donné leur tour aussi va venir. Je m'arrête là.

Le Président (M. Pinard): Alors, oui, madame. Est-ce que... Mme la ministre, après ce long préambule et cette introduction, est-ce que vous avez un commentaire à formuler?

Mme Boulet: Oui. Alors, tout à fait, merci, Mme la députée. On a toujours eu une très belle collaboration avec la députée de Matapédia, et je tiens à l'en remercier. Parce qu'au-delà de la partisanerie politique on est là pour les services à notre population, et ça, moi, j'ai toujours mis ça en priorité.

Alors, évidemment, Mme la députée, il y a beaucoup de besoins, puis on le reconnaît. Maintenant, ceci dit, pour répondre à tous ces besoins-là, ça prend des budgets, ça prend de l'argent, et c'est ce qu'on essaie de faire en investissement, de façon massive, avec le 4 milliards de dollars qu'on investit sur trois ans. Alors, c'est la première fois qu'un gouvernement s'engage à annoncer ces montants de façon stable et récurrente. Alors, pendant trois ans, pendant quatre ans, on sait qu'on va pouvoir investir à la hauteur de 1,2, 1,3, 1,4, alors ça nous permet de planifier.

Alors, mon introduction m'amène à vous dire, Mme la députée... Tantôt, je vais laisser la parole à M. Loranger parce qu'il me dit qu'il y a des montants d'argent sur certains de ces projets-là qui sont à la programmation cette année, alors il pourra nous les détailler. Moi, ce que je vous invite à faire, c'est de me mettre ces demandes-là, Mme la ministre, sur papier. Mettez-moi là qu'est-ce que vous aimeriez dans les années à venir, les travaux qui selon vous devraient être priorisés dans une éventuelle programmation. Parce qu'on sait qu'avec les montants qu'on a à investir, on pense à la programmation 2006, 2007, 2008, on ne peut pas tout faire, évidemment on ne peut pas tout faire la même année, mais on peut planifier puis être capables sur deux, trois ans, être capables de venir à bout de faire des travaux qui ont un rendement puis qui sont significatifs pour la population.

Alors, je vous invite à me les faire part par écrit. Dès l'automne, on va rencontrer les directeurs territoriaux pour planifier déjà la nouvelle programmation, et j'aimerais ça avoir, moi, ces éléments-là sur papier. Puis, avec les nouveaux directeurs territoriaux que vous aurez chez vous, bon, on sera en mesure de faire ces discussions-là et ces échanges-là, quels sont les montants d'argent qui peuvent être autorisés, attribués à ces différents dossiers là. Alors, moi, je vous invite... Comme je vous dis, c'est difficile de répondre à tous les besoins, on est fort conscients qu'il y a des besoins partout à travers le Québec; les besoins, il y en a beaucoup, ils sont nombreux. Mais évidemment on a du rattrapage à faire puis on essaie de combler. On a déjà agi de façon responsable en investissant, mais tout ne peut pas être récupéré à partir d'une année 1.

Alors, ça va prendre quelques années, mais on a bon espoir, avec les investissements massifs qui ont été annoncés, qu'à moyen terme on va réussir, là, à faire beaucoup de travaux. On parle de 1 500 km par année, qui sont réparés; alors, 1 500 plus 1 500, plus 1 500, je pense qu'on va venir à bout de répondre en tout cas à la majorité des dossiers qui semblent urgents dans les régions.

Alors, je vais laisser M. Loranger, si ça ne vous dérange pas, Mme Doyer, peut-être apporter des compléments parce qu'il me dit qu'il y a déjà certains de ces dossiers-là que vous avez soulevés... qu'il y a un peu de montants d'argent. M. le Président, ça va? Ça va, madame? O.K.

• *(17 h 20)* •

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes d'opinion? Oui. D'accord. M. Loranger, s'il vous plaît.

M. Loranger (Jean-Louis): Bonjour. Jean-Louis Loranger.

Bien, effectivement, en conservation de chaussée, ça va être 6,8 millions qui vont être investis cette année, chez vous. Il y a effectivement un projet sur la route 297 de Saint-Moïse vers Saint-Noël, pour un montant de 350 000 $. Il y a effectivement aussi des besoins sur les routes que vous avez mentionnées, 298, 234. Sur la 298, on a plutôt axé, cette année, notre planification pour la route du Mont-Comi, qui donne accès à un centre de ski régional, mais qui raccorde aussi à la 298. Alors, c'est 6,8 millions. Et, comme Mme Boulet vous l'a mentionné, dans les prochaines années, ça nous permettra de faire une planification à plus long terme puis de rencontrer les besoins que vous avez exprimés tantôt.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée... Mme la ministre, excusez.

Mme Boulet: Brièvement, j'aimerais juste apporter une conclusion parce que c'est important. Le Bas-Saint-Laurent, cette année, reçoit un budget de 94 millions de dollars, et, sous les années du PQ, c'était une moyenne de 38 millions de dollars qu'on avait dans la région du Bas-Saint-Laurent. Cette année, on en a 94 millions, M. le Président.

Et, dans le comté de Matapédia plus particulièrement, l'heureuse élue, elle a 26 millions de dollars, cette année, dans le comté de Matapédia. Alors, c'est un des comtés qui reçoit un budget important. Je pense que c'est une bonne année pour Mme la députée.

Le Président (M. Pinard): Je dirais même que le président de la commission se sent vraiment floué, Mme la ministre.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la députée de Matapédia, et ce sera la dernière question. Vous ramassez tout, vous, alors...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Doyer: Alors, voyez-vous, je suis quasiment venue faire ma promotion.

Une voix: Il y a des injustices pour les députés libéraux.

Le Président (M. Pinard): Oui, rapidement, madame, parce qu'il faut qu'il en reste pour les autres.

Mme Doyer: Mais, M. le Président, il ne faut pas que vous oubliiez ce que j'ai dit tantôt, que j'ai un des comtés avec le plus grand kilométrage. Et effectivement je pense que je travaille bien mes dossiers et avec les personnes qui sont en poste aussi. Et ce que je veux vous dire, c'est que, oui, je vais envoyer la planification. Puis, la planification, ce qu'on dit, c'est qu'il faut que ce soit inscrit à la programmation. Depuis 12 ans que je suis députée, je vais le faire et je n'attendrai même pas l'automne, Mme la ministre, je vais le faire dans un délai le plus court possible. Voilà.

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

Mme Boulet: Alors, tout à fait, j'invite la députée à me faire parvenir ces éléments-là le plus rapidement possible, et c'est quelque chose qu'on veut planifier, là, dès le début de l'automne, de voir tout de suite à la programmation et de ramener sur la table les dossiers qui nous auront été présentés par les députés ou qui auront fait l'objet, là, de certains commentaires particuliers, on veut... C'est mon objectif à moi d'être capable de revoir ces dossiers-là avec l'ensemble des directeurs territoriaux.

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

M. Bourdeau: Lac-Saint-Jean. Je vais laisser la place à mon collègue avant parce qu'il y a un changement, là. C'est comme à la lutte, je lui donne le tag.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Lac-Saint-Jean.

Répercussions pour des sous-traitants du report tardif de l'heure de tombée de soumissions dans le dossier de la route 175

M. Tremblay: Merci, M. le Président. J'ai une question particulière sur une situation qui s'est produite dans mon comté lors des soumissions dans le cadre de la route 175. Vous comprendrez que, lorsqu'il y a des soumissions qui sont demandées, il y a plusieurs contracteurs qui soumissionnent. Et là où je veux poser ma question, c'est dans la situation où la date d'ouverture de l'enveloppe a été reportée. Jusque-là, il n'y a pas de problème.

Là où il y a un problème, c'est que vous comprendrez qu'il y a les soumissionnaires qui appliquent mais il y a des sous-contractants qui, pour le contracteur principal, doivent envoyer leurs soumissions la veille. Et donc quand, à la dernière minute — et c'est là, le problème, la situation dans laquelle... à deux reprises, nous l'avons vécue; à la dernière minute — l'ouverture des enveloppes a été reportée, faisant en sorte que les contracteurs principaux ont eu accès aux informations financières de sous-contractants, et ces informations-là étaient extrêmement pertinentes parce que ça donnait l'opportunité aux contracteurs principaux de comparer les montants d'argent des sous-contractants.

Donc, là où je pense qu'il y a eu préjudice pour une entreprise de mon comté, ce n'est pas tant dans le fait qu'il y ait eu un report de l'ouverture des enveloppes, mais qu'il y ait eu, à la dernière minute... Donc, ça veut dire que, par exemple, si l'ouverture des enveloppes devait se faire le jeudi midi, bien, on apprend que, le jeudi matin, à neuf heures, il y aura report de l'ouverture des enveloppes, mais que, la veille, les contracteurs ont été en mesure d'ouvrir les enveloppes des sous-contractants et de comparer entre eux les informations. Et, quand on appelle la direction responsable d'octroyer les contrats au ministère des Transports, M. Jacques Darveau, on n'a pas de retour d'appel. Et l'entreprise de chez nous se dit: Bien, est-ce qu'il y a... Je n'ose pas dire le mot, là. Mais est-ce qu'il y a magouille? Je suppose que c'est impossible qu'il y ait ce genre de choses là, mais j'ai dit: Bien, je vais aller poser la question si nos ministres des Transports trouvent normal qu'à la dernière minute, comme ça, on puisse décider de reporter l'ouverture d'enveloppes qui permettent à des contracteurs principaux d'avoir une information, compte tenu qu'ils ont ouvert une enveloppe la veille. C'est ma question, et j'espère que je me fais comprendre parce que ce n'est pas évident.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre d'État, vous avez, je pense, débuté la réponse la semaine dernière, mais le député de Lac-Saint-Jean n'était pas présent.

M. Després: Effectivement, vous avez raison, M. le Président, c'est un sujet qui a été...

Le Président (M. Pinard): Alors, veuillez revenir là-dessus, s'il vous plaît.

M. Després: Oui, M. le Président. Et je vais, si vous n'avez pas d'objection, d'abord, premièrement, vous faire un petit préambule, mais permettre au bureau... au sous-ministre adjoint, M. Loranger, de pouvoir répondre.

Effectivement, c'est un dossier qui a été abordé par un de vos collègues la semaine dernière. Juste pour vous dire que, de façon générale, lorsque le ministère prend une décision comme celle-là de reporter, d'arrêter un processus, des fois de reprendre le processus, ça ne se fait pas au hasard, là. Il y a des raisons qui y sont et qui justifient ce geste-là. Et, je vais vous dire, dans le cas que vous parlez, sur l'autoroute 175, c'est une décision qui s'est prise, d'ordre administratif, de la part du bureau du sous-ministre.

Donc, je permettrai, si vous n'avez pas d'objection, de donner... de demander à M. Loranger, qui est le sous-ministre adjoint, pour le territoire qui couvre le territoire de la 175, de vous donner les raisons pour lesquelles, dans ce cas-là, il y a eu effectivement report de date dans le cas des soumissions qui concernent l'autoroute 175. Vous pourrez lui reposer des questions par la suite. Effectivement, le sous-ministre avait donné, M. le Président, une partie de réponse. Je pense que M. Loranger... Parce que c'était la journée même qu'on nous a posé la question. Et, comme je dis souvent, il y a des milliers d'appels d'offres au ministère des Transports, donc à tous les jours. Donc,

de permettre à M. Loranger d'effectivement redonner une partie de la réponse et de pouvoir compléter la réponse. M. Loranger.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement pour permettre à M. Loranger de répondre à cette question? Consentement.

M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger. Nous avons introduit, dans nos contrats, des clauses budgétaires pour mieux gérer nos budgets, compte tenu de l'envergure de ces travaux-là. Alors, dans les contrats, il y avait des clauses budgétaires qui limitaient la dépense pour l'année 2006. Les soumissionnaires se sont plaints auprès de nos responsables que les exigences du ministère en matière de travaux à réaliser en 2006 et 2007 ne concordaient pas avec le maximum de nos clauses budgétaires qu'on avait inscrit dans les contrats pour l'année en cours. Alors, on a dû apporter des modifications pour que les seuils maximums par année qui étaient prévus dans les clauses budgétaires correspondent à la capacité de travaux à réaliser.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Tremblay: Mais vous êtes conscient de l'impact. Et je peux comprendre le report d'une ouverture d'enveloppe, mais que ça puisse se faire à quelques heures d'échéance de la date limite et que ça crée un préjudice aux sous-contractants qui, la veille, ont eu à dévoiler aux contractants leurs soumissions... Donc, est-ce que... Bon, le mal est fait. Mais est-ce que dans l'avenir il ne devrait pas y avoir l'établissement d'un délai minimum où vous pouvez retarder l'ouverture d'une enveloppe?

M. Loranger (Jean-Louis): Écoutez, comme je viens de le mentionner, c'était à la demande des soumissionnaires que le report a été effectué, et en plus je m'explique mal le préjudice aux sous-traitants parce que, règle générale, à part des soumissions déposées, les entrepreneurs demandent des prix aux sous-traitants, et ça ne rentre pas nécessairement à une date déterminée. Règle générale, les entrepreneurs demandent des prix, ils rentrent leurs soumissions avec le sous-traitant qu'ils préfèrent généralement, probablement celui qui a soumis le meilleur prix, mais aussi en fonction de l'ouvrage, des échéanciers qu'il est capable d'ajuster, et souvent, après l'appel d'offres, on a vu l'entrepreneur ou d'autres sous-traitants aller renégocier avec l'entrepreneur général et changer de sous-traitants. Je m'explique mal le préjudice, là, au niveau des sous-traitants, à moins que d'une façon spécifique l'entrepreneur ait demandé à quelqu'un: Bien, vous déposez vos soumissions la veille.

Mais un entrepreneur ne peut pas soumissionner sur des contrats de plusieurs millions en ayant les prix du sous-traitant, là, la veille de sa soumission. Je ne comprends... je ne m'explique pas, là, où se situe le préjudice, surtout que c'était à la demande des entrepreneurs généraux. Je ne m'explique pas le préjudice aux sous-traitants.

● *(17 h 30)* ●

M. Tremblay: À prime abord, parce que, là, c'est un cas pratiquement de comté, est-ce que je pourrais avoir l'engagement du bureau des ministres que, si cette entreprise-là qui a certainement une bonne raison de se plaindre et qui... avec plus de détails, si on pourrait avoir un retour d'appel de la part de la direction responsable d'octroyer les contrats pour qu'il puisse y avoir un dialogue entre cette entreprise qui pense avoir eu... qui prétend avoir eu un préjudice et...

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

M. Després: Je pense, M. le Président, qu'il n'y a aucun problème pour pouvoir... Ce qu'on me dit, je n'ai pas les documents entre les mains, mais qu'il y avait déjà eu une correspondance, je crois, qui a été... Je ne sais pas si ça s'est fait par une lettre officielle ou par un e-mail, mais je sais qu'on a renvoyé une réponse à l'entreprise concernée, et je m'engage, M. le Président — il n'y a aucun problème — à ce qu'un contact soit fait, personnel, de la part des gens, à qui de droit, qui sont responsables de l'octroi des contrats, qu'ils puissent parler à l'entreprise en question pour s'assurer que l'information soit bien donnée à cette entreprise-là. Je n'ai aucun problème.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à un autre bloc de 20 minutes, et je débute par le député de La Prairie. M. le député.

État d'avancement du projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Je vais revenir un peu sur la question du député de Johnson, parce que ça me choque un petit peu quand j'entendais les états de route. C'est vrai que les routes, là, il y a beaucoup de travail à faire, il y a beaucoup de travaux à accomplir. Puis on dit quoi? On dit qu'on a du rattrapage pas sur un an, pas sur deux ans, on a un rattrapage de neuf ans de pouvoir du gouvernement précédent qui n'a pas investi autant. C'est ça, la vérité est là. Puis on a un rattrapage à faire, puis ça fait trois ans qu'on le fait, parce qu'on met tout près... Puis, Mme la ministre, corrigez-moi, mais je crois qu'on a dit tantôt 1,4 milliard, je pense, avec les municipalités, ou tout près, là, avec les villes qui peuvent s'impliquer. Ça fait qu'on met beaucoup de sous pour faire le... pour rattraper un peu les travaux qu'on a à faire, puis on est encore en retard dans tout ça.

Question. Un des mes collègues a peut-être posé un peu la question tantôt, j'avais cette question-là qui était préparée. Le 21 février, Mme la ministre, vous avez annoncé que le gouvernement du Québec a donné son accord dans un projet d'une importance capitale pour la région de Rouyn-Noranda, mon collègue en a discuté un petit peu, mais je savais que la réalisation de ce projet était estimée à plus de 32 millions. À quelle étape qu'on est rendus dans ce projet-là? On est rendus où exactement, Mme la ministre?

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, évidemment, le projet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda était un projet attendu par la communauté

depuis de nombreuses années, plus de 10 ans, et, quand on est allés visiter les gens à Rouyn-Noranda, il y avait une étude qui se faisait, puis on se demandait si on devait prendre le tracé. Il y avait un tracé nord, il y avait un tracé sud, il y avait un tracé urbain qu'on appelait, qui passait carrément, là, au milieu de la ville. Alors, tout le monde ont fait consensus autour du tracé nord. Alors, c'était le tracé qui était le plus économique, mais c'était le tracé qui perturbait le moins également l'activité économique de la municipalité.

Alors, le projet qui a été retenu, c'est un projet, là... c'est une voie de contournement qui va mesurer... en fait, c'est huit plus... c'est environ 11 km de voie de contournement. On parle d'un projet de 32 millions de dollars. Et les étapes qui vont être à réaliser, dans un premier temps, c'est l'installation de feux de circulation à l'intersection Rideau-Bradley, deuxièmement, le pavage des accotements et le réaménagement de l'intersection Saguenay-Bradley. On estime qu'en 2007 on va être bons, là, pour commencer les travaux sur le terrain. La troisième étape, c'est le réaménagement de l'intersection 101 et la voie de contournement. La quatrième étape, la construction du premier tronçon, qui est un tronçon de 1 km. L'autre étape, la construction d'un deuxième tronçon de 3,5 km. L'avant-dernière étape, c'est la construction d'un troisième tronçon de 3,5 km qui va permettre le raccordement à la route 117. Et finalement le pavage des étapes 5 et 6. Alors, on pense qu'à l'intérieur de cinq ans on va être capables de réaliser l'ensemble de la voie de contournement de Rouyn-Noranda.

Et je tiens à vous rappeler qu'ils ont de plus en plus... C'est la région de l'Abitibi, alors ils ont beaucoup de travaux forestiers, ils ont beaucoup de ressources, de richesses naturelles, la foresterie et les mines, et il y a de plus en plus de trafic lourd qui circule en plein coeur de la ville de Rouyn-Noranda, et c'est la raison pour laquelle cette voie de contournement, elle a été jugée comme étant un dossier pertinent, requis et va permettre à l'ensemble également des citadins de pouvoir désengorger leur centre-ville et d'avoir une certaine quiétude, tant au niveau du bruit que des poussières qui émanent du trafic lourd qui circule à longueur de journée, là, en plein coeur du centre-ville.

Alors, la voie de contournement de Rouyn-Noranda, c'est un très, très beau projet. On a beaucoup de voies de contournement qui sont en planification. Les villes où il y a beaucoup de trafic lourd sont toutes en attente d'une voie de contournement. On essaie de voir, là, puis d'aller de l'avant avec plusieurs d'entre elles. Ici, on parle de Labelle, on parle de Rivière-Rouge, on parle de Rouyn-Noranda, on parle également de Longue-Rive, de Portneuf-sur-Mer, on est en train d'en faire une à Saint-Félicien. Alors, il y a beaucoup de voies de contournement qui sont en construction dans la province du Québec; il y en a une à Val-d'Or, il y en a une à La Tuque. Alors, je pense que c'est réclamé par les communautés et je pense que ça reflète un grand besoin de tranquillité, de quiétude, et ces gens-là ont droit à cet environnement-là. Je pense que c'est requis dans le contexte où il y a de plus en plus de trafic lourd sur les routes qui partent de nos régions.

Alors, c'est un très beau projet, et l'ensemble des intervenants économiques de la région étaient très heureux qu'on puisse procéder à la réalisation et que les travaux puissent être mis en branle dès l'année 2007.

Le Président (M. Pinard): En complémentaire, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Non, c'est bien. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci. Mme la députée de Pontiac.

Programme fédéral-provincial de partage des coûts des routes secondaires frontalières

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Je veux parler des routes secondaires. Je ne nommerai pas mes routes chez nous, mais je pense que j'ai travaillé avec les gens du ministère pour déposer un plan. C'est un dossier qui chemine bien. Je veux remercier la collaboration et des gens de chez vous et des gens de la direction régionale. Je pense que c'est important que, comme gouvernement, on réalise qu'il y a des routes secondaires et que les mises à niveau se fassent au même moment qu'on fait les mises à niveau des autoroutes et des autres grands réseaux routiers qui nous touchent.

Je voulais juste demander à Mme la ministre si vous étiez... J'ai entendu parler que le gouvernement fédéral pensait à un programme de réseau routier pour les routes secondaires frontalières Québec—États-Unis, et il était question... lors de contacts, il était peut-être question aussi qu'on commence à regarder ce qui était frontalier Québec—Nouveau-Brunswick, Québec-Ontario. C'était une information, je ne sais pas si le ministère était au courant, mais qui circule beaucoup dans notre région, dans l'Outaouais; on est très près du fédéral. Et il y aurait possibilité d'un nouveau programme de partage des coûts, qui toucherait... où on pourrait avoir de l'aide au niveau des routes secondaires.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, la route... C'est la 148, hein, si je ne me trompe pas, Mme L'Écuyer? Alors, Mme la députée nous a parlé de la route 148 dans sa région, où il y a même eu des décès dernièrement. Alors, on est très sensibles. Alors, il y a eu une rencontre avec le directeur territorial de l'Outaouais et Mme la députée, et j'ai dit: Établissez les priorités, les secteurs où vous pensez que ce serait prioritaire d'intervenir. Et, suite à ça, le directeur territorial devrait nous revenir, puis éventuellement on va être capables de faire un plan de match à Mme la députée, là, comment on peut intervenir sur une cédule de trois à cinq ans, comment on peut intervenir et à quel endroit on peut intervenir de façon plus ponctuelle et de façon stratégique.

Ceci dit, Mme la députée, évidemment il y a beaucoup d'argent d'investi sur les autoroutes. Les autoroutes sont le réseau routier qui est en soutien au commerce extérieur. Donc, c'est là que se passe une grande partie des échanges avec les États-Unis. Il y a des débits journaliers moyens, annuels qui sont très importants sur nos autoroutes. Alors, c'est certain que les interventions du ministère, c'est une priorité pour nous d'intervenir sur le réseau routier qui est en soutien au commerce extérieur. Mais évidemment vous avez tout à fait raison en disant que chez nous les routes collectrices puis les routes

régionales devraient également être, tu sais, entretenues, puis on devrait investir sur ces routes-là. Tout est une question de définir les priorités, puis évidemment, avec les budgets qui sont là, ça va nous permettre à moyen terme d'intervenir un peu partout puis d'essayer de remettre à niveau ce réseau routier là.

Maintenant, pour ce qui est de la contribution du fédéral pour ce qui est de la portion frontalière, je vais laisser le sous-ministre, M. le Président, si vous me permettez, le sous-ministre qui s'occupe des négociations avec le fédéral... Alors, étant donné qu'on dépose un budget demain, est-ce qu'il y aura des bonnes nouvelles? Je vais laisser le sous-ministre compléter.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement pour que M. le sous-ministre...

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Pinard): Consentement. M. le sous-ministre, pour fins d'enregistrement.

M. Couture (Jean): Alors, Jean Couture, sous-ministre adjoint aux Transports.

Comme vous le savez, il y a déjà une entente de faite sur l'autoroute 15, dans la région de Lacolle, en ce qui concerne la 35, en ce qui concerne la 55 et la 73, 173. Ça, c'est un dossier qui est un peu du passé. Maintenant, il est presque 17 h 45, probablement que, ce soir, vous allez être tous branchés au budget fédéral, on verra pour le futur. Ce serait très malhabile de ma part de faire les annonces au nom du fédéral, je pense.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le sous-ministre. Je pense qu'on n'aura pas d'autres questions à vous poser. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Un commentaire. Ce n'est pas un reproche, c'est juste un commentaire. Ce que je voulais juste savoir, c'est si vous aviez entendu parler du programme de financement Québec-Canada pour les frontaliers qui ne sont pas des autoroutes.

Mme Boulet: Ça existe.

Mme L'Écuyer: Ça existe. Bon, c'est ça.

M. Couture (Jean): Ça existe, oui, madame.

Mme L'Écuyer: C'était juste ça. Merci.

• *(17 h 40)* •

Mme Boulet: Ça existe. Mme la collègue, ça existe, la 35, la 73, la 15. C'est ce qu'il vous expliquait.

Mme L'Écuyer: Ah oui! C'est ça qu'il vient de... Ah! O.K. Ça, c'en est, des...

Mme Boulet: C'en est déjà, des tronçons d'autoroute qui sont près des frontières et pour lesquels il y a des ententes déjà existantes avec le gouvernement fédéral pour la collaboration sur les interventions...

Mme L'Écuyer: Vous avez parlé d'autoroutes ou de routes secondaires?

Mme Boulet: Ça, c'est des autoroutes.

Mme L'Écuyer: Oui, mais il est question de routes secondaires aussi, frontalières. C'est de ça qu'il a été question avec les gens du fédéral.

Mme Boulet: Vous avez parlé avec votre collègue au fédéral, Mme la députée?

Mme L'Écuyer: Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: O.K. Je pense que c'est le bon endroit pour faire des représentations.

Mme L'Écuyer: Exactement.

Mme Boulet: Merci.

Mme L'Écuyer: Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. Alors, nous allons passer maintenant aux besoins dans le comté de Portneuf. Alors, M. le député.

Budget et plan de parachèvement des derniers tronçons de la route verte

M. Soucy: M. le Président, ce n'était pas mon intention de parler de mes problématiques de comté nécessairement.

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Soucy: Non. Mais comme, M. le Président, tantôt on a fait un bout sur la route bleue, on vient de parler de la route noire, moi, je vous parlerais, M. le Président, de la route verte. Dans les remarques préliminaires de Mme la ministre tantôt, elle a fait allusion au fait qu'elle avait... son programme de soutien financier était prolongé jusqu'en 2007-2008 et, vous savez, c'est un projet qui est suivi d'année en année depuis déjà un certain temps.

On veut réaliser, à travers l'ensemble du territoire québécois, l'ensemble du réseau routier, on veut développer la route verte sur l'ensemble du territoire québécois et on sait que, d'année en année, bien, on en fait dans chacune des directions régionales. On sait qu'à chaque fois il faut établir des partenariats avec les municipalités, les municipalités régionales de comté et d'autres groupes, là, qui sont interpellés par la construction de la route verte. On sait que c'est devenu, au fil des ans, un moyen de récréotourisme quand même assez important, et je comprends qu'on devrait arriver l'an prochain à compléter le réseau.

Alors, ma question, M. le Président, c'est de vérifier quels sont les tronçons qu'il nous reste à faire et quels sont les montants qui seront investis pour pouvoir finalement conclure la construction du réseau cyclable de la route verte dès l'été prochain, si j'ai bien compris, ou l'automne prochain?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre à la question sur la route verte parce

que c'est un projet qui a été initié en 1995, sous le précédent gouvernement, puis qui va voir le jour en 2007 avec notre gouvernement, mais je pense que c'est un beau projet, c'est une belle initiative qui a été mise en place, c'est une route qui va sillonner l'ensemble des régions du Québec.

Alors, ce qui reste à faire présentement sur la route verte... Il faut dire qu'actuellement elle est achevée à la hauteur de 83 %, c'est-à-dire près de 3 600 km sur les 4 359 km qui sont prévus au tracé final, là. Alors, on est rendus à 83 %, on a bon espoir de la terminer pour 2007, et, 2007, on pense qu'on va être rendus à peu près à 90 % parce qu'il y a une portion... dans le financement pour la route verte, le ministère fournit 25 % des coûts et le milieu doit fournir 75 %. Alors, il reste une portion à terminer sur le réseau routier municipal. Sur les 760 km qu'il reste à terminer sur l'ensemble de la route verte, il y en a 334 km qui relèvent des municipalités et 426 km qui relèvent du ministère des Transports du Québec. Alors, pour compléter le dossier des municipalités, ça va prendre 3,8 millions de dollars si on considère que c'est 25 % des coûts totaux; alors, le quart de la facture, c'est 3,8 millions de dollars. Et on est très heureux parce qu'on a réussi à poursuivre ce projet-là. On sait que le programme de subventions se terminait en 2006, on a réussi à avoir une extension pour 2007 et 2008, à la hauteur de 4 millions de dollars, pour nous permettre de compléter l'accompagnement qu'on fera avec les municipalités pour qu'elles puissent terminer l'ensemble du réseau de leurs pistes cyclables.

Pour ce qui est de la portion du MTQ, c'est 426 km qu'il reste à terminer; ça représente des investissements de 23 millions de dollars. Alors, la portion du ministère, elle se fait à même les travaux routiers qu'on fait à chaque année. Alors, quand on refait une route, on l'élargit pour faire en sorte d'améliorer la piste cyclable. Alors, c'est 23 millions qu'il reste à mettre. En 2006-2007, on estime qu'on va investir 5,6 millions pour réaliser une centaine de kilomètres de plus. Alors, de façon, je dirais, parallèle, autant le MTQ que les municipalités progressent dans les kilomètres qu'il nous reste à faire sur la route verte, et on est très optimistes de pouvoir procéder à l'ouverture officielle en 2007.

Alors, écoutez, le vélo au Québec, c'est 3,5 millions d'adeptes, ça a des retombées économiques qui dépassent les 100 millions de dollars à chaque année. Alors, c'est une activité familiale qui est peu coûteuse, qui permet aux utilisateurs de visiter l'ensemble des régions du Québec, de découvrir le Québec dans toutes ses splendeurs, dans chacune des régions. Et je pense que ça permet de faire de la prévention également au niveau de la santé des gens, de les mettre en forme, de les maintenir en forme, et je pense que ça a tous les mérites. Et c'est pour ça que le gouvernement est très fier d'y être associé, et de continuer à investir, et d'accompagner les municipalités dans la réalisation de ce beau projet là.

Ceci dit, c'est important, M. le député, M. le Président, de faire le message. Il y a des montants qui ont été promis à des municipalités, puis c'est d'inciter les municipalités à réaliser leurs travaux le plus rapidement possible parce que, si on n'a pas cette collaboration-là, on aura beau donner notre portion de subvention, il faut que les municipalités investissent puis réalisent les projets pour lesquels elles ont reçu les montants d'argent en subvention. Alors, on invite l'ensemble des municipalités du Québec à réaliser leurs travaux le plus rapidement possible pour que l'objectif de 2007 soit atteignable et réaliste.

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

Actions envisagées pour compléter les tronçons pour véhicules hors route au-dessus des rivières

M. Soucy: Bien, ça va être une question plutôt additionnelle dans un autre sujet. On était sur la route verte, on a des routes aussi qui sont, je vous dirais, hors emprise du territoire public. Alors, je veux faire une petite question sur les véhicules hors route.

On sait que, dans le budget de cette année, du moins avec ce qui est entendu avec le dépôt de la loi n° 9, on prévoit des sommes pour venir aider les régions à développer une concertation, enfin à mettre des ressources en place pour être capables de décoder, sur l'ensemble du territoire, des tronçons qui seront plus permanents.

Alors, ma question, c'est: Est-ce que, l'an prochain, sur le prochain budget, est-ce qu'on anticipe déjà les sommes qui pourront être investies pour les traversées de rivières, les traversées de cours d'eau? On sait que, dans notre région particulièrement, on a des rivières assez importantes, ça prend des longues portées. Ça ne peut pas être des ponts comme il se faisait avant, là, avec des bénévoles, puis... À des places, il faut vraiment utiliser les emprises du ministère des Transports pour traverser nos cours d'eau. Alors, quelle sorte du budget on peut penser avoir pour aider à favoriser les traverses de ces cours d'eau là?

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, de la part du gouvernement, il y a deux types d'aide dans le projet, et le projet de loi et le projet de modification de règlement pour les véhicules hors route. L'objectif qu'on s'est fixé depuis le début de la démarche, c'est de trouver un juste équilibre entre les droits des citoyens à un environnement sain et les besoins des utilisateurs. Alors, comment peut-on concilier les besoins, les attentes des uns et des autres, comment peut-on faciliter ou atteindre l'objectif d'une cohabitation harmonieuse? Alors, je me dis tout simplement que le territoire du Québec doit être suffisamment grand pour qu'on soit capable de faire passer à quelque part des sentiers de véhicules hors route sans qu'on ait des conflits d'usage. Alors, on a mis en place 34 mesures qui vont permettre, qui vont encadrer de façon plus rigoureuse la pratique des véhicules hors route pour que les utilisateurs soient plus respectueux des riverains. Alors, il y a plein de moyens et de mesures qui sont mis en place.

Ceci dit, les moyens financiers... Concrètement, une des mesures qui est importante, c'est qu'on va mettre en place dans chacune des régions une table de concertation. Ce qu'on dit, c'est qu'au fil des ans ces sentiers-là se sont développés un peu de façon anarchique. Alors, on développait des sentiers de véhicules hors route n'importe où, sans tenir compte des schémas d'aménagement, sans tenir compte des développements domiciliaires. Puis, après trois, quatre ans, on s'apercevait que, là, il y avait un conflit

d'usage, puis il y avait un conflit... il y avait un problème de cohabitation. Alors, ce qu'on dit, c'est qu'on veut que dorénavant les régions... ce n'est pas le gouvernement qui va faire ce travail-là, mais chacune des régions va y définir son plan, va définir son réseau de sentiers de véhicules hors route au Québec, où il doit passer, pour éviter qu'on ait des sources de conflit.

Alors, pour ces tables de concertation là qui vont nous aider à définir où doivent passer les sentiers inter-régionaux... Autour de cette table-là, on va retrouver les citoyens, les fédérations, les clubs, les instances régionales, on va retrouver les groupes environnementaux, l'UPA, les compagnies forestières, les ATR, les chambres de commerce. Alors, eux, on va leur fournir une ressource, à la hauteur de 40 000 $ par année pendant trois ans, qui va encadrer cette démarche-là et qui va nous définir les sentiers problématiques qui doivent être déplacés. Suite à ça, pour accompagner les régions à déplacer ces sentiers problématiques là, on a un budget, on a une enveloppe, qui a été dédiée par le ministère des Affaires municipales, de 4 millions de dollars, auxquels s'ajoutera un montant équivalent de la part de partenaires régionaux. C'est une enveloppe de 8 millions de dollars pour accompagner les régions à déplacer ces sentiers problématiques là.

Alors, je pense que c'est la première fois qu'un gouvernement investit de l'argent sur des sentiers, mais c'est parce que...

• *(17 h 50)* •

Le Président (M. Pinard): Je vous remercie infiniment. Je sais, c'est une question très importante, et vous vous enflammez quand vous discutez de hors-route.

Mme Boulet: J'y reviendrai, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons débuter un autre bloc de 20 minutes, en vous spécifiant que le temps qui ne sera pas réalisé ce soir, parce que nous devons absolument terminer nos travaux à 18 heures ce soir, le temps qu'on n'aura pas complété, le 20 minutes, là, sera repris demain matin. Et je vous avise immédiatement qu'il y aura un bloc complet qui sera la propriété du député de Beauce-Nord, demain matin, à 10 h 1, si tout est dans le temps.

Bon. Alors, j'avais le goût de vous poser une question, mais je la garde pour demain. M. le député de Berthier.

État d'avancement du plan de réfection de la route 131, dans Lanaudière-Nord

M. Bourdeau: Merci. Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre, M. le ministre. J'ai des petites questions pour vous par rapport à la 131, la voie de pénétration de Lanaudière-Nord. On a déjà eu plusieurs discussions au cours des dernières années, sur le sujet. Je commencerai par le plan de réfection, pas la voie de contournement, mais le plan de réfection de la 131.

L'an passé, vous aviez accordé des montants pour la réfection... dans le cadre du plan stratégique sur la réfection de la 131, vous aviez accordé de l'argent pour faire la courbe qu'on appelle Pain-De-Sucre chez nous. Mais, cette année, je ne sais pas pour quelle raison puis j'aimerais savoir, vous n'avez pas investi dans ce plan stratégique qui normalement aurait dû se terminer en 2005. Et, cette année, sur la 131 — on exclut la voie de contournement de ce dossier-là, mais... Sur le plan de réfection, c'est-à-dire, de Saint-Félix jusqu'à Saint-Michel, il n'y a pas rien qui a été fait du plan stratégique qui avait été adopté il y a de ça déjà quelques années.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vous remercie. Je vais... Parce que je ne peux pas... Évidemment, je connais les dossiers principaux, je ne connais pas toutes nécessairement les routes collectrices ou les routes régionales, là. Alors, le dossier de la 131, je me rappelle, à l'époque, mais ça fait plus d'un an, là, ça fait presque deux ans, M. le député. Ça aurait été bon peut-être qu'après la première année vous soyez revenu m'en reparler, là.

M. Bourdeau: Je vous en ai reparlé, Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, pas à mon bureau, en tout cas.

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît! C'est... Merci.

Mme Boulet: Il n'y a pas eu de rencontre officielle, M. le Président. Ce que je veux dire, c'est qu'il faudrait voir, là. Moi, je suis... En fait, les programmations sont établies par les directeurs territoriaux de chacun des...

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'ici présent vous avez quelqu'un qui peut répondre?

Mme Boulet: Oui, bien, c'est ça, je vais... Bien, il n'est pas là, le directeur territorial, mais celui qui est responsable de l'ensemble des dossiers va vous répondre. Mais, c'est ça, les priorités sont établies par les directeurs territoriaux de chacune des régions, et évidemment, là, aujourd'hui, moi, je n'ai pas nécessairement la réponse à ce que le député me pose comme question, là.

Le Président (M. Pinard): M. Lapointe.

Mme Boulet: M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille, sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Pinard): M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): Donc, effectivement, sur les deux sections, Notre-Dame-des-Prairies—Saint-Félix-de-Valois, Saint-Félix-de-Valois—Saint-Michel-des-Saints. Donc, pour l'état d'avancement, qu'on peut dire, entre la première section Notre-Dame-des-Prairies—Saint-Félix-de-Valois...

M. Bourdeau: Dans le deuxième secteur. Le premier secteur, je sais, on est en audiences publiques, on est ailleurs. C'est ça. C'est plus la deuxième section. C'est parce que...

M. Robitaille (Antoine): O.K. Les travaux réalisés, il y en a pour 7 millions déjà, à date, de réalisés

à cet endroit-là. Il y a eu la reconstruction du pont sur la rivière Noire. Donc, ce n'est pas ceux-là qui vous intéressent non plus?

M. Bourdeau: Non, non. Ce que je veux dire, c'est que, cette année... C'est juste pour comprendre pourquoi, cette année, lorsqu'on a eu l'impression qu'on repartait le plan stratégique, mais on n'a pas... Mais de toute façon... En tout cas, c'est plutôt ça, pourquoi, cette année, il n'y a pas eu d'investissements supplémentaires. Entre autres, on était rendu peut-être dans le secteur plus Saint-Michel-des-Saints, côte des Sept Chutes, où là on a eu, à toutes les années, énormément, énormément, énormément d'accidents par les camions parce que les courbes ne sont pas réglementaires, les camions, ils versent à tour de bras dans les courbes, puis c'est très dangereux. Même le fond de la route est fini, là, tout est fini dans ce coin-là.

Mme Boulet: M. le Président, si je peux... On va prendre bonne note de ça, on va revenir au député, là. On va vérifier avec la direction territoriale, Antoine, hein, de façon plus spécifique, puis voir si, dès l'année prochaine, M. le député, les interventions que vous désirez, si elles sont ciblées et si elles seront retenues, là. Je vais vous revenir personnellement avec ce dossier-là.

Planification budgétaire pour le projet de voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois

M. Bourdeau: Ça me fera plaisir. Vous avez même une demande de rencontre — si elle n'est pas rentrée, elle va rentrer incessamment — avec les maires de la 131, justement sur ce sujet-là, les maires qui sont aussi... parce que c'est vraiment la priorité de tout le monde. Même ceux qui ne bordent pas directement la 131, pour eux, c'est la priorité.

L'autre question, ce serait sur la voie de contournement. L'an passé, on a eu une discussion ici même, en crédits, sur le sujet de la voie de contournement. Cette année, on est allé en audiences...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le député. La voie de contournement de quelle municipalité?

M. Bourdeau: De Saint-Félix-de-Valois, excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): De Saint-Félix-de-Valois.

M. Bourdeau: Quand on est dans notre comté, on le sait, mais je comprends que vous avez plusieurs voies de contournement que vous regardez. Celle de Saint-Félix-de-Valois. On est allé en audiences publiques, on est allé.... pas en audiences publiques, on est allé en audiences d'information par le ministère des Transports et le BAPE donc qui étaient là avec la direction régionale pour expliquer le projet aux gens. Là, on attend la réponse du ministre de l'Environnement pour ce qui est du bureau d'audiences publiques en matière d'environnement. Selon moi, il va y en avoir un, puis je pense que c'est préférable dans un tel projet, pour que les gens puissent s'exprimer.

La question que j'ai pour vous... Lorsque je regarde les crédits, lorsque je regarde les crédits du ministère, je ne vois pas d'argent réservé pour le projet de la voie de contournement. Étant donné qu'on est dans le processus et que, si le processus va comme il faut, on va commencer rapidement le début des expropriations, je voudrais savoir c'est pourquoi... ou quand exactement vous allez pouvoir budgéter le montant nécessaire pour la voie de contournement. Est-ce qu'il y a un budget réservé, etc., là, sur la voie de contournement?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir, je vais répondre au député. Tant que les étapes préliminaires ne sont pas faites sur un projet donné, un projet x, bien je ne réserve pas d'argent dans un budget. Il faut... Avant de procéder à réserver des budgets, il faut qu'on soit capables de passer toutes les étapes préliminaires. Si le dossier ne passe pas le BAPE, s'il ne passe pas les audiences publiques, s'il ne passe pas les... Moi, là... On y va étape par étape dans le contexte où on est à l'avant-projet ou aux étapes préliminaires d'une voie de contournement. Mais, la voie de contournement, quand on met de l'argent à la programmation, c'est qu'on est prêts à procéder aux travaux sur les chantiers. Alors là, elle chemine.

Vous me dites, là, que vous êtes dans les audiences publiques ou dans les études environnementales, alors on l'accompagne dans ce sens-là, parce que ce sont des étapes préliminaires qui sont incontournables, qui sont indissociables d'un projet. Alors, on doit les faire, même si, pour une communauté et pour des maires, ça ne va jamais assez vite. On n'a pas le choix, nous, il faut faire ça. Et après, quand le projet aura passé ces étapes-là et que vous aurez reçu les autorisations requises autant en termes environnementaux, le certificat d'autorisation, le CAR, et puis tout ça, les audiences publiques, bien là, à ce moment-là, on pourra planifier sur un certain nombre d'années quels sont les coûts rattachés à cette voie de contournement là et quels sont les échéanciers. Mais, dans un premier temps, ce qu'on fait est tout à fait normal, c'est comme ça qu'on accompagne tous les projets de voies de contournement au Québec.

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

M. Bourdeau: Merci, M. le Président. C'est que la planification qui nous a été présentée, lors de cette soirée d'information là, nous donnait des dates: 2006, début des expropriations. Normalement, pour les gens, la question se pose: Est-ce que les sommes nécessaires vont être là? Parce que, vous comprendrez, il y a des gens qui attendent depuis 10 ans. Parce que, vous connaissez le processus, lorsqu'on fait des consultations de voies de contournement, des choses comme ça, ça prend des années parce qu'il y a, bon, des changements de tracés, tracé nord, tracé... Bon. Vous connaissez tout ça. Ça fait en sorte qu'aujourd'hui on a eu un exposé du ministère qui nous dit: Bon, 2006, ça commence; 2010-2011, la construction, etc. La question que j'avais, c'est que, 2006, on devrait avoir normalement le début des expropriations, et est-ce que je dois comprendre de votre réponse que,

suite à ça, il y aura les budgets nécessaires pour aller dans le processus qui a été présenté par le ministère, c'est-à-dire construction vers quelque chose comme 2011?

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

(Consultation)

Mme Boulet: Non. Là, ce qu'on me dit, c'est qu'avant de procéder aux expropriations ça prend un décret, ça prend le certificat, le CAR, le certificat d'autorisation. Alors, il faut faire ces étapes-là préliminaires, c'est ce que je vous dis. Il faut faire ces étapes préliminaires là, puis, quand le projet sera à maturité, quand il aura franchi toutes les étapes préliminaires administratives, bien là, à ce moment-là, en fonction des disponibilités budgétaires, en fonction des priorités de votre région, bien le directeur territorial va être capable de nous dire en quelle année on est capables de procéder concrètement aux travaux sur le terrain. C'est comme ça que ça fonctionne. Il faudrait avoir une bonne discussion avec votre directeur territorial, avec le directeur du bureau régional.

M. Bourdeau: Je le connais très bien. Je lui parle régulièrement.

Mme Boulet: Bien, c'est ça. Alors, il faudrait que...

Le Président (M. Pinard): M. le député, on s'adresse à la présidence.

Mme Boulet: M. le Président, M. le député, quand vous amènerez vos maires, là, on convoquera également le directeur territorial et on verra. Mais pour l'instant il ne peut pas procéder avec les expropriations parce qu'il n'a pas reçu, par décret, le CAR qui va l'autoriser à procéder.

M. Bourdeau: Je suis d'accord avec ça. C'est parce que... Le fait, c'est que, lorsqu'on s'est fait présenter début des expropriations 2006, et que je regarde, il n'y a pas d'argent réservé pour ça. Les gens se posent une question: Est-ce qu'on va reporter encore le projet? Est-ce que la volonté politique va être là d'investir? Parce que la volonté politique locale, elle est là, territoriale aussi, la volonté administrative territoriale. Mais est-ce qu'il va y avoir la volonté politique de mettre l'argent nécessaire pour qu'on puisse continuer? C'est la question, en fin de compte, de ce côté-là. Est-ce que, si la région vous dit vraiment: C'est la priorité numéro un de Lanaudière, puis ce qui est dans le cadre du plan stratégique, c'est la priorité, vous allez aller avec les argents nécessaires pour la construction?

Mme Boulet: M. le Président, première chose, je ne peux pas planifier de l'argent puis je ne peux pas le mettre à la programmation si les étapes préliminaires ne sont pas franchies. Alors ça, c'est clair, il ne pouvait pas y avoir de l'argent là si vous n'avez pas le CAR qui vous permet de procéder aux expropriations. On planifiera de l'argent pour les expropriations quand le CAR aura été autorisé par le Conseil des ministres.

Ceci dit, si c'est une priorité qui est reconnue par la région, c'est un message dont on prend bonne note. Après ça, il faut parler avec le directeur territorial, puis, lui, il évalue, en fonction des éléments de sécurité, quelles sont les priorités en fonction de la sécurité. Et, si le directeur territorial est d'accord avec vos maires puis vos élus pour dire que c'est une priorité en termes de sécurité, bien elle sera priorisée puis elle sera mise à la programmation lorsque les éléments techniques et administratifs auront été remplis.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Merci, M. le député de Berthier.

Ceci met fin à la séance d'aujourd'hui. J'ajourne donc nos travaux, les travaux de la commission, au mercredi 3 mai, à 9 h 30, afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports. Et nous allons débuter avec le député de Berthier demain matin. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)