ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 3 mai 2006 — Vol. 39 N° 10

Étude des crédits du ministère des Transports (3):
volet Travaux routiers et voirie

Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats des commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 $
Commission des affaires sociales	75,00 $
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 $
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 $
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 $
Commission de la culture	25,00 $
Commission de l'économie et du travail	100,00 $
Commission de l'éducation	75,00 $
Commission des finances publiques	75,00 $
Commission des institutions	100,00 $
Commission des transports et de l'environnement	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 $

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 3 mai 2006 — Vol. 39 N° 10

Table des matières

Travaux routiers et voirie 1
Discussion générale (suite) 1
Plan de réfection des routes 132, 198 et Haldimand, en Gaspésie 1
État d'avancement du projet de travaux sur l'autoroute 73 et la route 175 2
Orientations relatives au transport en commun à Montréal 4
Sommes investies pour la réfection des routes 132, 198 et Haldimand, en Gaspésie 6
Document déposé 6
Assouplissement du programme de remboursement d'une partie de la taxe d'accise aux municipalités 6
Mesures d'aide au transport adapté dans les petites municipalités 7
Sommes nécessaires à l'entretien de routes dans la région de Chaudière-Appalaches 8
Moyens d'acquisition par les municipalités des emprises ferroviaires abandonnées 9
État d'avancement et coûts estimés des travaux de l'autoroute 30 et de la route 132 dans la circonscription de La Prairie 9
État d'avancement des travaux sur la route 185, entre Rivière-du-Loup et Saint-Louis-du-Ha! Ha! 11
Évolution du dossier du parachèvement de l'autoroute 25 en partenariat public-privé 12
Moyens d'acquisition par les municipalités des emprises ferroviaires abandonnées (suite) 13
Orientations en matière d'entretien de ponceaux dans les petites municipalités 14
Crédits alloués à la conservation des chaussées et à l'amélioration du réseau routier dans le Centre-du-Québec 16
Diminution des effectifs au Centre de services de Nicolet 17
Objectifs et composition du Forum de concertation sur le transport maritime (suite) 18
Bilan des actions entreprises et envisagées en matière de véhicules hors route 19
Calendrier projeté des travaux de réfection de la route 205 entre Beauharnois et Sainte-Martine 21
Intentions concernant le renouvellement du budget discrétionnaire des députés pour la voirie 22
Calendrier projeté des travaux sur la route 153, dans la ville de Baie-de-Shawinigan 22
Intentions concernant la majoration du budget d'entretien d'été du réseau routier municipal 23
Orientations concernant le transport collectif en milieu rural 24
Intentions concernant le tronçon ferroviaire Matapédia-Chandler 24

Adoption des crédits 25

Documents déposés 25

Intervenants

M. Claude Pinard, président

Mme Julie Boulet
M. Michel Després
M. Guy Lelièvre
M. Jean-Pierre Soucy
M. Tony Tomassi
M. Janvier Grondin
M. Jean Dubuc
M. Norbert Morin
M. Maurice Clermont
Mme Noëlla Champagne
M. Serge Deslières
Mme Solange Charest

* M. Jean-Louis Loranger, ministère des Transports
* M. André Meloche, idem
* Mme Anne-Marie Leclerc, idem
* M. Jean Couture, 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 mercredi 3 mai 2006 — Vol. 39 N° 10

Étude des crédits du ministère des Transports (3): volet Travaux routiers et voirie

(Neuf heures quarante-trois minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, je déclare la séance ouverte. Maintenant qu'on a libéré le salon La Fontaine, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Immédiatement, je vous demande, à vous tous, de bien vouloir fermer votre cellulaire.

Alors, la commission est réunie ce matin afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2006-2007. Nous terminerons aujourd'hui le volet Travaux routiers et voirie et nous procéderons à la mise aux voix des programmes 1, 2 et 3 cinq minutes avant la fin de la séance.

M. le secrétaire, avons-nous des remplacements ce matin?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Thériault (Masson) est remplacé par Mme Champagne (Champlain) et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par Mme Charest (Rimouski).

Travaux routiers et voirie

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup. Alors, je vous rappelle que, tel que convenu hier, nous procéderons par une discussion d'ordre général par blocs de questions et réponses de 20 minutes.

Discussion générale (suite)

À la fin de nos travaux, hier, il restait neuf minutes au bloc de temps alloué à l'opposition officielle. Je cède donc la parole au député de Gaspé. Alors, M. le député.

Plan de réfection des routes 132, 198 et Haldimand, en Gaspésie

M. Lelièvre: Alors, merci, M. le Président. Tout d'abord, saluer Mme la ministre, M. le ministre ainsi que tous ces collaborateurs et collaboratrices qui sont avec nous aujourd'hui pour cette importante commission, l'étude des crédits concernant le transport.

D'entrée de jeu, M. le Président, je voudrais parler de la situation de la route 132, la route nationale. Je ne parlerai pas des routes secondaires. Même, il y a des routes... il y a des interconnexions. Au niveau de la Gaspésie, il y a beaucoup de routes dans les rangs également, donc il y a des routes d'interconnexion. Je vois également M. Loranger, que je tiens à féliciter, M. le Président, qui a été notre directeur territorial pendant de nombreuses années. Maintenant, il vaque à d'autres occupations supérieures. Alors, je salue également M. Loranger.

Alors, M. le Président, il faudrait... Pour aborder la question, commençons par la route 198 qui relie Gaspé à Murdochville et même à L'Anse-Pleureuse. C'est la seule route qui permet de s'y rendre, elle est en très mauvais état. Il y a quelques semaines, j'ai utilisé cette route, et ça m'a coûté la réparation d'un silencieux pour la modique somme de 400 $. Et je ne suis pas le seul, là, la MRC de la Côte-de-Gaspé a fait une étude concernant les pertes économiques engendrées par le mauvais état des routes entre Grande-Vallée et Gaspé, M. le Président, alors c'est 9 millions par année de pertes économiques. Et je suis persuadé que ce document-là est déjà rendu au ministère de Mme la ministre déléguée aux Transports concernant le tronçon Grande-Vallée— Gaspé, qui, pour... D'ailleurs, il y avait un plan d'intervention qui avait été préparé en 2002 par le ministère des Transports et qui prévoyait sa réalisation pour un montant d'environ 100 millions de dollars, incluant tous les services et les frais connexes, etc. Donc, ce tronçon-là n'est pas encore réparé.

Et d'autre part, M. le Président, ma troisième question, Haldimand, quand est-ce que le gouvernement va pouvoir... va devoir injecter son 4,6 millions pour donner une route qui est la route nationale empruntée durant toute la saison estivale par les touristes? Nous, les résidents, on a des raccourcis, on se débrouille, mais on a une route nationale qui est la route 132. Les travaux sont prêts, il y a des choses qui sont prêtes à faire, qu'on peut réaliser, et on ne comprend pas pourquoi le gouvernement retarde l'exécution des travaux.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je peux y aller? Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, ça me fait plaisir de recevoir le député de Gaspé. Alors, hier, on avait le député, je ne sais pas lequel, un de votre côté également, qui avait un problème avec sa voiture, et là on a le député de Gaspé qui... Alors, il faudrait faire réparer vos voitures, MM. les députés.

Alors, écoutez, ça me fait... C'est la route, mais des fois c'est la voiture aussi, M. le député de Beauharnois.

M. Lelièvre: C'est vraiment la route.

Mme Boulet: Alors, M. le député, ça me fait plaisir. Je vais revenir, là, parce que vous avez parlé de la 198, vous avez parlé de la 132 dans le nord de la Gaspésie puis vous avez parlé de la route Haldimand aussi. Alors, je vais commencer par la route... la 132 dans le nord de la Gaspésie. Alors, Grande-Vallée, Petite-Vallée, Cloridorme, c'est dans ce secteur-là...

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça, il y a une centaine de kilomètres, là — c'est à peu près, hein, Jean-Louis... c'est à peu près ça — alors, moi, je vais vous dire, là, la portion... Après ça, techniquement, je pense que M. Loranger va peut-être être encore plus à point que moi dans ce dossier-là parce que c'était sur son territoire. Alors, essentiellement, on a mis en 2005... On

avait rencontré les maires de Grande-Vallée, Petite-Vallée, Cloridorme. Évidemment, il y a des interventions importantes à faire sur ce tronçon-là, ça représente environ 100 millions de dollars, là, d'interventions qui devraient être faites, là, à moyen et à long terme sur la 132, du côté nord de la Gaspésie. Ce qu'on a dit, c'est qu'on était pour regarder selon les disponibilités financières et faire un plan d'intervention. Alors, l'année dernière, on a mis 4,4 millions. Cette année, sur ce secteur-là, c'est 5,3 millions de dollars.

Bon, ceci dit, je comprends que, pour l'ensemble de l'activité économique de la région de la Gaspésie, c'est un tronçon qui est stratégique, qui est déterminant, alors ce qu'on... J'ai même parlé à ma collègue la ministre responsable de la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine dernièrement, j'ai dit: Bon, je reconnais, là, les besoins, et on devrait s'asseoir, là, incessamment pour essayer d'établir un plan de match, un plan d'intervention quinquennal qui nous permettrait, là, de faire... en tout cas, à tout le moins, d'annoncer aux gens de la Gaspésie que les interventions sur la 132 vont être mises à la programmation dans les années à venir puis qu'il y aura des montants qui seront réservés aux interventions qui sont nécessaires sur cette route-là.

Alors, on va vous revenir, M. le député de Gaspé le plus rapidement possible, là, pour vous dire, là, quels seront les montants réservés à la 132 du côté nord de la Gaspésie et quel sera le plan de match, d'intervention, là, sur les cinq prochaines années. Alors, c'est ce que j'ai discuté avec ma collègue, c'est ce que nous allons élaborer, là, sous peu, et nous vous reviendrons. Mais nous sommes parfaitement au courant, là, des besoins de cette route-là.

• *(9 h 50)* •

Pour ce qui est du secteur Haldimand, cette année, on a 600 000 $ qui vont être investis sur cette route-là, et évidemment il manque 2,4 millions pour terminer les travaux qui seraient nécessaires. Alors, on va voir à les ajouter à la programmation. Est-ce que ça peut être fait en deux années? Vous savez, est-ce que ça pourrait être fait en deux années? Peut-être que M. Loranger pourra compléter si c'est possible d'intervenir sur deux années pour mettre l'ensemble du budget qui est nécessaire pour compléter les travaux, le 2,4 millions. Cette route-là, les travaux ont déjà été commencés, et ce sera prévu dans les programmations pour 2007 et 2008, là, qu'on puisse terminer l'ensemble des travaux projetés sur la route Haldimand.

Alors, pour ce qui est de la 198 de Gaspé à Murdochville, je vais laisser la parole, si vous me le permettez, M. le Président, à M. Loranger, si le député de Gaspé est d'accord également, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que mes collègues de la commission sont d'accords pour que M. Loranger prenne la parole ce matin?

Une voix: Bien sûr.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Loranger, pour les fins de l'enregistrement.

M. Loranger (Jean-Louis): Oui, bonjour. C'est la même chose pour la route 198; on connaît très bien les besoins, on connaît les interventions, et cette année il va y avoir quand même un montant substantiel, là, qui va être investi principalement... Le secteur de Murdoch sur la 198 et justement la partie nord jusqu'à la limite du comté de Matane, il va y avoir des interventions au niveau de la chaussée, ce qui permet, là, de régler la partie, à peu près, là, la plus détériorée. Le niveau d'investissement en termes de chaussée au niveau du comté de Gaspé, on parle de 6,5 millions de dollars. Dans le cas de Murdoch plus précisément, on parle d'un projet de 1,2. Murdoch vers Gaspé, 1,2 million en termes d'interventions de chaussée. Ensuite de ça, je ne retrouve pas, là, les autres montants, mais en tout cas il y a 1,2, Murdoch vers Gaspé, mais il y a aussi des interventions de couche d'usure de Murdoch vers L'Anse-Pleureuse des deux côtés, là, la section qui est à peu près la plus détériorée.

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

Mme Boulet: Alors, pour terminer, là, pour la question du député de Gaspé, je voudrais lui dire qu'il y a une rencontre prévue avec la ville de Gaspé, la MRC de Côte-de-Gaspé, le 11 mai, à 16 heures, alors à nos bureaux, à Québec, et les deux sujets étaient évidemment la 132 du côté nord et la 198. J'aimerais rappeler au député de Gaspé que ces routes-là, évidemment elles ont besoin d'interventions, elles sont endommagées, mais qu'une route, ça ne s'endommage pas en l'espace d'un, deux ou trois ans. Ça veut dire que ça fait plusieurs années que les besoins sont là, et le gouvernement précédent n'a pas investi de façon importante sur ces routes-là. Alors, il faut le dire aujourd'hui que la détérioration du réseau routier au Québec, c'est l'aboutissement de plusieurs années de sous-investissement, de sous-financement, et c'est la raison pour laquelle notre gouvernement a décidé d'investir, là, 4 milliards de dollars sur trois années, et on est bien conscients des innombrables besoins dans toutes les régions du Québec. Ceci dit, on a du rattrapage à faire, et ce rattrapage-là, il faut le faire, M. le Président, puis il faut prendre le temps de le faire.

Un dernier petit mot, on a annoncé cette année plus de 40 millions de dollars d'investissements en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Alors, c'est un montant record depuis la dernière décennie pour cette région-là. Et sous le gouvernement péquiste, ils recevaient une moyenne de 30 millions de dollars d'investissements par année, alors que cette année on est à tout près de 42 millions de dollars pour la Gaspésie et les îles...

Le Président (M. Pinard): Le bloc étant maintenant terminé, alors nous allons céder la parole du côté ministériel pour un bloc de 20 minutes. Alors, je débute par M. le député de Portneuf.

État d'avancement du projet de travaux sur l'autoroute 73 et la route 175

M. Soucy: On va commencer, M. le Président. Alors, je vous remercie. Alors, ma question va s'adresser au ministre des Transports, parce que je pense que, selon le partage qui a déjà été prévu, je vais parler de la région de Québec.

Alors, maintenant que le projet de l'autoroute 73 et route 175 a franchi les étapes du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et qu'il a obtenu les différentes autorisations environnementales et gouvernementales, le public s'inquiète de la contribution fédérale et des délais de réalisation de ces travaux-là. On sait qu'il y a eu des petits ajustements à l'égard de la partie où la SEPAQ a un relais le long de la route. D'une part, l'estimation des coûts est passée de 525 millions en août 2002 à 700 millions en octobre 2003. En 2005, l'ancien ministre fédéral des Transports, M. Jean Lapierre, avait laissé planer un doute sur la volonté de son gouvernement à partager les coûts sur la totalité du projet. D'une part, on prétend qu'au rythme où vont les choses il est possible de maintenir l'échéance de 2009-2010.

On voudrait connaître le calendrier de réalisation des prochaines années. On voudrait aussi savoir si les travaux de déboisement ont été annoncés pour l'automne prochain, et si on maintient le cap qui avait été prévu. Le 14 mai dernier, vous avez annoncé qu'une somme de 80 millions sera investie sur la route 175 dès cette année, dès cet été. Alors, pouvez-vous nous faire le point sur ce dossier, M. le ministre?

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de pouvoir me donner la parole sur un des grands projets routiers au Québec et, je vous dirais, le plus grand projet routier au Québec, cette année, en termes d'investissement parce que le gouvernement du Québec investit dans sa programmation... Quand Mme Boulet a parlé tout à l'heure de 1,3 milliard cette année, M. le Président, 80 millions de dollars sur le dossier de l'autoroute 175. Et je vais vous dire, on a mis toutes les ressources nécessaires pour s'assurer que nous soyons capables de faire le maximum d'investissement cette année sur la route 175. Et ce qu'il y a de particulier, nous avons fait du déboisement — c'était une de vos questions, M. le député — dans le secteur effectivement du kilomètre 124 à 133, de 190 à 225 et du kilomètre 86 au kilomètre 96. Ça veut dire, si vous faites l'addition des kilomètres que je viens de vous donner ou la soustraction d'un point à l'autre, vous avez pour l'équivalent de 54 km de déboisement qui se sont faits, M. le Président, en plein hiver, ce qui est assez inusité. Je crois que c'est la première fois à ma connaissance que nous faisons du déboisement durant la période hivernale pour s'assurer justement que, dès le début de la saison, nous soyons capables de faire les travaux. Donc, les travaux qui auront lieu cette année sont dans les secteurs où effectivement il y a eu du déboisement, donc sur l'équivalent de 54 km, 80 millions de travaux.

Il y a déjà eu, au moment où on se parle... Et ça, c'est une des forces que nous avons cette année, suite à la demande de l'industrie, suite à la demande autant des municipalités, de s'assurer que les programmations routières débutent tôt. C'est pourquoi nous avons annoncé la programmation routière le 31 janvier, cette année, pour justement accélérer le processus d'appel d'offres et s'assurer que nous soyons capables de faire le maximum de travaux entre la période du mois de mai et du mois de septembre. Parce que, tout dépendant des régions, vous savez que les travaux routiers ne peuvent pas nécessairement tous se faire à la même période, d'autant plus qu'on sait que, lorsque nous sommes dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, sur la 175, bien souvent l'hiver commence un petit plus tôt que dans bien d'autres secteurs. Donc, on voulait s'assurer que nous soyons de l'avant, et c'est pourquoi, au moment où on se parle, il y a déjà sept appels d'offres qui sont octroyés pour la période de 2006, pour le dossier de l'autoroute 175, qui ont été lancés, M. le Président.

Et je voudrais rassurer le député pour lui dire que l'engagement que nous avions pris, un, de réaliser cette autoroute se fait. C'est le dossier où il y a le plus d'investissements cette année. De lui dire que les appels d'offres sont en cours, les sept contrats d'appels d'offres, et que, M. le Président, ce projet respecte les échéanciers que nous nous étions fixés. Et la volonté de faire, comme je le disais, du déboisement en pleine période hivernale démontre avec quelle volonté et, je dirais d'une façon positive, agressivité nous voulons réaliser ce projet.

En ce qui concerne, en terminant, M. le Président, les coûts — j'ai vu le député poser la question — je vous dirais qu'encore là il y a d'excellentes nouvelles dans le budget du gouvernement fédéral, qui vient d'annoncer des sommes supplémentaires en termes d'investissement dans le cadre des ententes que nous avons, c'est-à-dire des montants supplémentaires dans le cadre de deux programmes d'infrastructures fédérales. Et de lui dire qu'au moment où on se parle, dans le dossier de la 175, il n'y a pas une route au Québec sur laquelle, avec le gouvernement fédéral, il y a autant d'argent sur la table. C'est fort simple, il y a déjà pour 525 millions de dollars qui sont déjà là, qui sont déjà prévus.

Telle que l'entente a été identifiée, cette entente-là dit bien que c'est pour la première phase des travaux, comme il y aura d'autres programmes d'infrastructures qui viendront, ce qui permettra au gouvernement du Québec, au gouvernement fédéral de pouvoir poursuivre des ententes sur des routes que nous avons signées, que ce soit la 73, que ce soit la 50, que ce soit la 55, que ce soit la 185, que ce soit la 175 ou dans le PPP avec l'autoroute 30, M. le Président, les ententes déjà signées. Et les prochains programmes d'infrastructures permettront de pouvoir — j'espère bien, avec les nouvelles que nous avons eues hier — s'asseoir avec le gouvernement fédéral pour s'assurer de la continuité de ces grands projets routiers au Québec. Mais de vous dire qu'en ce qui concerne particulièrement l'argent sur la table avec le gouvernement fédéral il n'y a pas une entente au Québec où il y a autant d'argent sur la table, sur une route, à l'heure où on se parle, c'est-à-dire 525 millions déjà disponibles. Donc, l'argent est déjà là, et nous sommes en période de construction cette année, M. le Président.

● *(10 heures)* ●

Et de vous dire en terminant, M. le député, qu'étant donné justement le fait que nous pouvons... Et c'était la première fois, l'année dernière, que nous annoncions un plan triennal d'immobilisations. Vous avez tous compris qu'il y a une quatrième année, donc c'est comme si on recommençait le plan triennal d'immobilisations. Nous savons exactement les enveloppes que nous avons jusqu'en 2008-2009, ce qui nous permet comme ministère de justement mieux planifier les travaux, de commencer notre programmation de façon beaucoup plus tôt, c'est-à-dire dès l'automne, pour que nous soyons capables... Et ma collègue Mme Boulet et moi fixons de nous donner ce même objectif, c'est-à-dire

de sortir le plus tôt possible, dès le début de la prochaine année, pour être capables de maximiser le processus d'appel d'offres dans les coûts que nous avons à payer et d'avoir, je vous dirais, les meilleurs coûts justement pour réaliser ces projets alors que nous sommes en début d'année et permettre une meilleure aussi... faciliter le travail des gens de l'industrie, qui connaissent, eux aussi, nos budgets, les travaux sur lesquels nous sommes en grand chantier pour les prochaines années et, en même temps, à eux aussi, de leur permettre d'avoir une meilleure planification de leurs ressources humaines et de leurs ressources, je vous dirais... de leurs ressources matérielles qu'elles ont de besoin pour pouvoir répondre aux besoins que... Les citoyens du Québec attendent avec beaucoup de plaisir d'avoir des routes qui sont plus performantes. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Il vous reste huit minutes. Alors, M. le député de LaFontaine.

Orientations relatives au transport en commun à Montréal

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Et, M. le ministre, Mme la ministre, bon matin. Hier, on faisait état aussi de cette façon de faire que vous avez énumérée du plan triennal, là, où est-ce que les gens connaissent du début le ministère en partant, là, les sommes nécessaires pour les investissements routiers.

Je voudrais peut-être vous parler, M. le ministre, un peu de Montréal, en tant que député de Montréal, et du transport en commun. Je sais que mon collègue député de Beauharnois en fera peut-être mention dans ses questions subséquentes qui vont suivre, du partenariat qui va devoir être signé avec les différentes sociétés de transport pour le plan de financement du transport en commun, mais plus particulièrement je voudrais vous parler peut-être de Montréal.

Vous savez, Montréal est le coeur économique du Québec. Le transport en commun joue un rôle important, et le métro joue un rôle vital. On parle d'au-dessus de 700 000 déplacements par jour des véhicules roulants. Il y a des investissements qui ont été faits, hein, pendant de nombreuses années, il n'y a pas beaucoup d'investissements qui ont été faits sur ce matériel-là. Dernièrement, des investissements majeurs ont été annoncés. Lors du dernier budget, je crois qu'aussi l'autorisation d'aller de l'avant avec le remplacement des voitures de métro a été ou sera donnée.

Alors, peut-être, je voudrais peut-être vous entendre là-dessus puis parler aussi un peu du transport en commun sur les trains de banlieue. On sait que c'est un élément important où est-ce que beaucoup de gouvernements n'ont pas peut-être, dans les années antérieures... pas mis l'emphase qui devait être mise sur le transport en commun avec le train de banlieue. Des éléments importants, beaucoup de gens vivent sur les couronnes nord et sud. Or, le transport en commun par train de banlieue est un élément important. Alors, peut-être, vous entendre un peu sur ces deux éléments, M. le ministre.

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de pouvoir me donner la parole sur le transport en commun. Effectivement, quand on pense au ministère des Transports, la première chose qui nous vient en tête probablement pour tous les députés de l'Assemblée nationale, c'est les routes au Québec. Ça, c'est le premier élément auquel on associe le ministère des Transports. Mais il y a bien d'autres éléments auxquels on peut associer le ministère des Transports, puis il y en a un qui est excessivement important qui est celui du transport en commun. D'autant plus, dans le cadre d'un discours sur le développement durable, M. le Président, et de toute l'approche au niveau de diminuer les gaz à effet de serre, ça a toute son importance, le transport en commun.

Et c'est pour cette raison, M. le Président, que nous avons, au cadre dernières années... Lorsqu'on regarde les chiffres ici, 2006-2007, si on regarde l'apport du ministère des Transports avec ses partenaires cette année, ce sera, en transport collectif, 588 millions, ministère et les partenaires, alors qu'il était de 457 l'année dernière. Et, comme vous venez de la région de Montréal puis que vous parliez juste auparavant du réseau routier, pour faire la comparaison, donc, en même temps qu'on en met 588 en transport collectif, oui, il s'en met 340 dans le secteur routier, mais en même temps on investit plus en transport collectif sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal que dans le réseau routier. Ça fait qu'on a beau parler de grands projets sur lesquels on fait l'aménagement, le réaménagement d'un certain nombre d'axes ou même de nouveaux projets qu'on veut instituer, mais je vous dirais que c'est une augmentation qui est assez importante, passer de 457 l'année dernière à 588 cette année. Et, si on regarde effectivement les investissements, M. le Président, que nous avions au cadre des dernières années...

Puis c'est important d'en parler, parce qu'effectivement parler de transport en commun, ce n'est pas un sujet qui est nouveau. Le député de Beauharnois en a entendu parler longtemps lui-même quand il était député ministériel où effectivement il y a eu diminutions des investissements en transport en commun qui ont commencé en 1995-1996, M. le Président, et qui sont allées dans les faits jusqu'en 2003, 2002-2003, et auxquelles il y a eu des ajustements à partir de 2003-2004, en période de croissance.

En matière de transport en commun, je vous dirais qu'il y a... le gouvernement s'est donné comme objectif de revoir les instruments de financement, et tout en étant conscient qu'au fond il y a deux volets à ça: il y a le volet des immobilisations puis il y a le volet qui est l'aspect du fonctionnement des budgets des sociétés de transport. Notre volet et notre force, à nous, est naturellement dans le secteur des immobilisations. Pourquoi que le gouvernement du Québec a et se donne des instruments qui sont, entre autres, la SOFIL, qui sera en opération cette année, qui permettra aux sociétés... Ça, c'est le retour de la taxe d'accise, avec laquelle on a signé une entente avec le gouvernement fédéral qui nous permet, M. le Président, d'avoir un fonds, si on inclut l'apport qui revient à la taxe d'accise, l'apport du gouvernement du Québec et l'apport des municipalités, l'équivalent — je fais un chiffre rond, à 3 millions près — de 600 millions de dollars qui sont investis et qui seront investis dans les cinq prochaines années en matière

d'immobilisations. Donc, un fonds qui est là, qui peut servir effectivement à tout ce qui est immobilisations en matière de transport.

Il y a naturellement le deuxième volet, qui est le plan triennal d'immobilisations, sur lequel nous avions déjà d'excellentes nouvelles, parce que, dans le dernier budget du ministre des Finances, on parlait de 1,5 milliard de dollars de réservé effectivement pour le transport en commun en immobilisations. Voici un autre fonds en plan triennal qui est là, qui est disponible, M. le Président, pour voir justement, oui, aux trains de banlieue, oui, aux rénovations de la flotte d'autobus, oui, de voir aussi... autobus, je disais, trains de banlieue et naturellement le métro de Montréal. Et ce plan triennal d'immobilisations sur une période de trois ans nous permet justement de répondre en bonne partie aux demandes qui sont faites par les sociétés de transport.

Naturellement viendra la troisième étape, celle qui intéresse naturellement le député de Beauharnois et tous les députés de l'Assemblée nationale, qui est la fameuse politique de financement de transport en commun, M. le Président, qui viendra, je vous dirais, qui viendra combler, je dirais, le plan de match en matière de transport en commun. Et je vous dirais que ces trois-là ensemble, et en associant encore les nouvelles que nous avions dans le budget du gouvernement fédéral, hier, qui vient justement aussi donner des mesures pour faciliter le transport en commun, qui est un nouvel investissement, M. le Président, de 900 millions sur trois ans qu'ils ont annoncé pour le transport en commun, la déduction sur la passe des citoyens avec un crédit d'impôt... Vous verrez, je pense, que, dans les prochaines années... Et j'ai déjà vu d'ailleurs à notre propre budget, si je reviens à notre propre budget, la majorité des sociétés de transport...

Je n'ai pas vu mon collègue le député de Beauharnois se lever, mais j'ai en poche à peu près des communiqués de toutes les sociétés de transport qui se disaient déjà très heureuses des mesures que nous avions mises dans notre propre budget du ministre des Finances, qui étaient justement de faire l'annonce effectivement sur la rénovation du métro, sur le budget d'investissement de 1,5 milliard que nous avions, sur le crédit de la taxe sur le diesel, M. le Président, des mesures comme celles-là qui nous permettaient... et qui ont été bien reçues de la part des sociétés de transport, entre autres de la part de l'ATUQ, donc qui démontrent l'intérêt du gouvernement du Québec dans les budgets en matière de transport en commun. Et je le répète, M. le Président, ce sera, avec les partenaires, 588 millions au lieu de 457 l'année dernière. Je vais attendre le reste des chiffres pour les donner à mon collègue le député de Beauharnois s'il vient me questionner là-dessus. Donc, pour vous dire qu'il y a des efforts qui sont considérables.

● *(10 h 10)* ●

En ce qui concerne... Vous me parlez de transport en commun, je sais que vous venez de la Communauté métropolitaine de Montréal, on a fait deux annonces excessivement importantes, excessivement importantes. Juste pour se replacer, M. le Président, la dernière fois qu'on avait eu des annonces, c'était carrément en pleine campagne électorale, dans deux cas. Dans le dossier de Saint-Jérôme, en pleine campagne électorale, il restait 10 jours à faire à la campagne, c'est là qu'ils ont annoncé, hein, M. le Président, de permettre aux trains de se rendre jusqu'à Saint-Jérôme, de permettre à la ligne de se rendre jusqu'à Saint-Jérôme, M. le Président, dans un dossier où le dossier n'avait pas bien été évalué en termes de coûts et sur lequel j'ai annoncé, M. le Président, il y a déjà quelques mois, exactement un certain nombre de gestes pour améliorer la situation sur le train de Saint-Jérôme.

On a, M. le Président, annoncé six mesures qui totalisent, autant en fonctionnement qu'en immobilisations, pour l'équivalent de 47 millions de dollars, M. le Président, où on a décidé de rénover les voitures sur la ligne, l'ajout de neuf nouvelles voitures d'ici à l'été pour augmenter sa capacité de 15 %, la réfection de la voie ferrée entre Montréal-Ouest et la station de métro Lucien-L'Allier, l'aménagement de la nouvelle gare au niveau de la rue Chabanel à Montréal, l'ajout de 300 espaces de stationnement de l'aménagement permanent de la gare de Sainte-Rose et naturellement le prolongement de Blainville à Saint-Jérôme, M. le Président, ce qui en fait, de ces mesures, l'équivalent pour l'ensemble, l'équivalent de 47 millions de dollars, qui a été, je peux vous le dire...

Parce que j'ai eu la chance d'avoir, du côté de l'opposition, la députée qui était présente, la députée de Papineau qui était présente, qui, elle-même, avec ses collègues, avait pris l'engagement. Je vais vous dire, ça a été probablement dans les deux plus belles annonces que j'ai pu faire, ça a été, M. le député, M. le Président, l'annonce en ce qui concerne les trains, une annonce qui était très bien attendue, qui a été très bien reçue, auquel les députés, indépendamment des formations politiques, étaient très, très heureux de l'annonce et de voir l'échéancier qui s'en venait.

L'autre annonce, M. le Président, est naturellement celle du train de l'est, qui était dans le budget, auquel je suis allé, M. le Président, faire l'annonce le 17 mars dernier. Une annonce qui est la ligne de train de banlieue qui sera, M. le Président, de Montréal naturellement jusqu'à Repentigny, Mascouche. Une ligne qui était attendue par plusieurs députés de toutes les formations politiques. Une annonce qui est une annonce importante pour le développement du nord-est de Montréal, une annonce d'un projet qui est estimé à environ 300 millions de dollars.

Je vois le député de Masson qui vient d'arriver, qui, lui-même, suivait ce dossier-là de très, très près, qui a toujours eu, comme bien d'autres collègues, ce dossier-là à coeur, M. le Président, est heureux de voir que ce dossier est fait. On a eu la chance de pouvoir en discuter à une autre période de crédits pour justement identifier les échéanciers en présence du président de l'AMT. Un train qui aura l'équivalent de 51 km de long et qui permettra aux citoyens de pouvoir parcourir le trajet à l'intérieur de 61 minutes.

Le Président (M. Pinard): Je regrette, M. le ministre, le temps est...

M. Després: Ce sera pour la prochaine question, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui. Mais je tiens à vous dire que vous avez eu deux questions, et on a brûlé 20 minutes. Alors, M. le député de Gaspé, vous entreprenez

un autre bloc de 20 minutes, et par la suite je céderai la parole au député de Beauce-Nord.

Sommes investies pour la réfection des routes 132, 198 et Haldimand, en Gaspésie

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Alors, merci de me permettre de pouvoir compléter les questions que j'avais à poser à Mme la ministre déléguée.

Concernant les travaux, j'aimerais savoir, M. le Président, quand et combien seront investis en argent supplémentaire pour pouvoir faire la réfection de la route 132 de Grande-Vallée à L'Anse-à-Valleau, à Haldimand et également les autres secteurs, M. le Président, qui sont problématiques.

Et je voudrais déposer, avec votre permission, un article du *Soleil* du 6 mars 2006 qui fait état que la Côte-de-Gaspé perdrait au moins 10 millions par année en retombées économiques. Donc, M. le Président, je voudrais déposer cet article-là pour le bénéfice de mes collègues.

Donc, j'aimerais bien avoir une réponse, là, pour le secteur de Haldimand, pour dire à la population de Haldimand quand les travaux vont commencer. On parle d'un projet de 4,6 millions, et lorsqu'on... Tout à l'heure, on a parlé de 2002. Le plan d'intervention, M. le Président, a été préparé par le ministère des Transports, tout est prêt, il ne reste qu'à avoir une volonté de réaliser les travaux.

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Alors, le document est déposé.

Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de répondre à nouveau. La question se ressemble, elle est pas mal similaire à la première qui a été posée. Alors, je vais peut-être avoir l'air de répéter, mais je pense que c'est important.

Alors, je vais le dire, pour la Gaspésie — tantôt, on m'a comme coupée — la Gaspésie a reçu tout près de 42 millions de dollars de budget cette année, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. C'est un montant record au cours de la dernière décennie. Sous le régime péquiste, ils ont reçu en moyenne 30 millions de dollars. Alors, c'est 12 millions, c'est presque 30 % de plus d'augmentation de budget pour cette région-là. Alors, je pense, c'est important de le dire.

Et j'ai ici — tantôt, je ne l'avais pas, mais là j'ai — les montants qui ont été investis sur la 132 depuis 1995, M. le Président. Ça va me faire plaisir de rappeler au député de Gaspé combien son gouvernement a mis sur la 132 au cours des années où ils étaient en poste: alors, en 1995, 2 millions; en 1996, 5 millions; en 1997, 8 millions; en 1998, 5 millions. Puis, si on y va de suite, là, c'est 7 millions, 9 millions, alors que, nous, on en a mis 11,7 millions, 11 millions et 12,6 millions cette année. Alors, de façon générale, là, c'est un 3, 4 millions de plus par année sur cette route-là, la 132, qui est une route importante pour la région de la Gaspésie. Alors, il faut le souligner. On l'a dit tantôt, on a mis des investissements... J'ai parlé de 4 milliards de dollars pour les trois prochaines années. En fait, 2005, 2006, 2007, c'est plutôt 5,4 milliards de dollars parce qu'on a eu la confirmation d'une année de plus où on pourra investir 1,4 milliard de dollars.

Évidemment, il y a du rattrapage à faire. Évidemment, il y a des routes à réparer au Québec. On en est fort conscients, c'est pour ça que notre gouvernement agit de façon responsable, qu'il investit de façon massive. On essaie de faire ce qu'on peut, mais évidemment on ne peut pas faire tout en même temps.

Alors, pour Haldimand, on a dit qu'on avait commencé cette année, 600 000 $. J'ai dit tantôt au député que le 2,4 millions qu'il reste à investir, dépendamment des disponibilités budgétaires, l'année prochaine, probablement sur deux années, l'année prochaine, 2007 et 2008, qu'on pourrait terminer le secteur Haldimand. Et sur la route 132 nord, je lui ai dit également qu'on rencontrait le maire de Gaspé, les intervenants économiques de la région. On a pris connaissance de la lettre et de l'étude des pertes économiques estimées pour la région, et sur cet élément-là j'ai dit que j'allais rencontrer sous peu ma collègue la ministre responsable de la région de Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine pour voir quel était le plan de match qu'on pouvait présenter à la région, le plan d'intervention sur trois à cinq ans, qu'est-ce qu'on pouvait faire pour investir de façon plus importante encore sur la 132 nord.

Alors, je pense, ça démontre, là, l'effort considérable que nous faisons pour la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et l'effort que nous allons faire également pour la route 132 nord, ce qui n'a pas nécessairement été fait sous le précédent gouvernement. Et ce serait important d'être capable de le dire, qu'il y a un effort qui est fait, puis qu'on est conscients, et qu'on le sent dans la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Alors, ça nous fera plaisir de travailler avec le député de Gaspé. Et, s'il a des commentaires à nous émettre, s'il veut nous émettre par écrit les tronçons qui lui semblent plus problématiques, où on devrait intervenir de façon prioritaire, M. le député, ça va me faire plaisir de prendre bonne note de ces commentaires et de ces renseignements et éventuellement de les intégrer à un plan de match qu'on vous présentera, à la région et à tous les intervenants économiques. Alors, merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Alors, M. le député de Beauce-Nord, il vous reste 15 min 16 s.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, je comprends que je vais avoir les cinq minutes un peu plus tard.

Le Président (M. Pinard): Oui.

Assouplissement du programme de remboursement d'une partie de la taxe d'accise aux municipalités

M. Grondin: C'est bien. Bonjour à vous tous. Moi, on va aller un petit peu dans le sens que vous avez parlé tout à l'heure, sur la taxe fédérale, le retour de taxe, là, de 0,015 $ du litre, là, qui va revenir aux municipalités.

Moi, ce que j'entends dire... En tout cas, j'imagine que je ne suis pas le seul député qui doit entendre dire ça, surtout les petites municipalités où ils n'ont pas de fonctionnaires pour remplir la paperasse, là, régulièrement comme les grosses villes où ils ont des fonctionnaires qui sont capables de tout remplir les papiers assez rapidement, les petites municipalités nous demandent d'assouplir les conditions d'admissibilité à ces programmes-là parce qu'ils n'ont pas nécessairement le personnel pour établir des projets sur trois, quatre ans. Parce qu'ils pourraient investir ça dans des routes municipales, dans des ponts municipaux. Vous savez comment ça coûte pour réparer ça, ils n'ont pas toujours les fonds nécessaires. S'ils pouvaient se servir de cette taxe-là, de ce revenu-là, ça rendrait énormément service aux petites municipalités.

● *(10 h 20)* ●

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

Mme Boulet: Bien, écoutez, je ne le sais pas, je peux dire un petit mot, là, mais évidemment je vais laisser mon collègue, ça relève peut-être plus du ministre en titre, M. le Président. Alors, hier, on en a parlé un petit peu, de la SOFIL, c'est 1 380 000 000 $ qui vont être transférés aux municipalités. Les règles étaient à peu près 22 % pour les municipalités, et 22 % pour le gouvernement du Québec, et le reste était payé par le fédéral. Ceci dit, oui, il y a des municipalités qui n'ont pas nécessairement une richesse foncière qui fait qu'elles sont capables de payer leur juste part, le 22,5 %, là, alors la ministre est en train de procéder à... en fait, est en train de travailler le dossier pour que certaines municipalités qui sont plus petites en termes de nombre de citoyens ou plus petites en termes de capacité financière auraient à payer... On peut même descendre jusqu'à 5 % de contribution que ces municipalités-là auraient à payer. Alors, on part de 22 % jusqu'à 5 %. Évidemment, il y aura une échelle dépendamment des municipalités, de la grosseur des municipalités, mais ça pourrait aller jusqu'à seulement 5 % de contribution de la part des municipalités. Alors ça, je pense que ça démontre très clairement, là, qu'on est conscients que, dans les régions, il y a des petits villages, des petites communautés qui ne pourront pas payer leur part qui était dans la formule initiale. Alors, moi, je pense que ça démontre clairement, là, qu'on est conscients de cette problématique-là.

Et les montants de la SOFIL pourront être investis sur les travaux d'égout, les travaux c'est-à-dire d'eau potable, d'assainissement des eaux, sur la voirie locale et finalement sur les ponts. Il y a un comité qui est formé, qui sera mis en place pour recevoir les projets qui seront présentés par les municipalités, et évidemment si, dans une municipalité donnée, les travaux d'eau potable et d'assainissement des eaux sont faits, bien, avant d'investir sur un rang, s'il y a un pont qui est problématique, qui n'est pas sécuritaire, qui est à charge réduite, qui a été inspecté par le ministère, puis qu'on dit que les investissements sont urgents, bien, évidemment que ce sont ces projets-là qu'on va recommander aux municipalités, c'est sur ces projets-là qu'on va recommander aux municipalités d'investir de façon prioritaire. Alors, je ne sais pas, je vais peut-être laisser, M. le Président, le ministre...

Le Président (M. Pinard): M. le ministre d'État.

M. Després: Merci beaucoup, Mme Boulet. Juste pour vous dire, M. le Président, que... Écoutez, en ce qui nous concerne, quand j'écoute les commentaires du député, je peux lui dire qu'en ce qui concerne la formation de la SOFIL les deux unions municipales s'y retrouvent, et en date de la semaine dernière, lors de la dernière rencontre, nous n'avons reçu, de la part des unions municipales, aucun commentaire sur, je vous dirais, ce que vous appelez une certaine forme de difficulté pour les municipalités de pouvoir appliquer dans le cadre du programme. Ce que je peux vous dire, c'est que les unions municipales me semblent très satisfaites du déroulement, du fonctionnement, du processus d'application jusqu'au processus d'approbation des projets. Donc, tout est en marche, et naturellement, comme vous l'a dit ma collègue, il y a les égouts, il y a les aqueducs, il y a la voirie locale et, dans le volet voirie locale, il est possible pour les municipalités de faire une demande en ce qui concerne un pont. Donc, ils connaissent leur enveloppe, le processus va être assez simplifié, et nous sommes en contact avec les membres des unions municipales qui sont membres de la SOFIL justement pour en faciliter le fonctionnement.

Donc, écoutez, je prends en note vos commentaires. Je vais demander aux gens qui... M. Couture, qui est le sous-ministre qui siège et qui représente les ministres à la SOFIL, de s'assurer qu'effectivement tout va bien. Mais je peux vous dire qu'en date de la semaine dernière il n'y a pas eu de commentaires particuliers par rapport au fonctionnement de la SOFIL qui s'en vient.

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

Mesures d'aide au transport adapté dans les petites municipalités

M. Grondin: Vous savez que souvent, les petites municipalités, la première place qu'ils vont, ils vont peut-être à leur député avant d'aller au ministre, ou aux Affaires municipales, ou au ministre des Transports, parce que souvent les petites municipalités ont beaucoup de kilométrage de routes à entretenir.

Alors, sur ce, le transport en commun, vous avez... Dans la SOFIL, je crois qu'il y a un transfert d'au-delà de 500 millions pour le transport en commun, mais en région où on n'a pas de transport en commun, est-ce qu'il va y avoir des montants qui vont être pour aider le transport collectif ou le transport adapté qu'on a présentement?

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

M. Després: Il y a deux choses, M. le Président. Il y a deux choses, et effectivement le député vient de parler de... Et en ce qui concerne, je dirais, ce premier commentaire, en ce qui concerne la représentation, quand on me dit: Les municipalités vont d'abord à leur député, c'est effectivement vrai. Bien souvent, elles vont voir directement leur député. Si vous avez des représentations particulières, vous avez juste à me les faire parvenir, on regardera. Mais, comme je vous dis, à première vue, à travailler avec les unions municipales, il n'y a pas de difficulté. Mais, si vous avez des représentations à faire, il n'y a aucun problème, vous pouvez nous les faire.

Deuxièmement, en ce qui concerne... Votre deuxième question était la SOFIL, il y a deux volets. Premièrement, il y a un budget dans le transport, au ministère des Transports, pour le transport collectif qui existe, qui est une enveloppe de 2 millions de dollars, et à ma dernière rencontre avec le conseil régional des élus, où la ministre des Affaires municipales avait invité les ministres des Transports à aller rencontrer les CRE, on a discuté de transport collectif, on a convenu de créer effectivement une table entre... Elle est déjà... Le sous-ministre me dit qu'elle est déjà en place...

Une voix: Tous les D.G. sont là.

M. Després: ...où tous les directeurs généraux des CRE participent à une table pour regarder... Parce que nous avions développé des projets que je n'ai pas encore annoncés, mais, je vous dirais, des projets pilotes en ce qui concerne le développement du transport collectif sur le territoire. J'ai été sensibilisé cette fois-là, je crois, par le directeur général de la CRE de la Gaspésie qui est venu me voir pour me dire que lui avait un nouveau projet, une nouvelle forme de partenariat qu'il avait développée avec les gens du milieu.

Une voix: L'Outaouais.

M. Després: L'Outaouais, la même chose. Je leur ai dit qu'on était prêts à regarder ça, et c'est là qu'on a convenu de créer une table pour voir justement... Parce que c'est facile de parler de transport collectif, mais il y a toujours la belle formule qui arrive à la fin: les coûts et le financement, naturellement. Donc, je leur ai dit qu'il fallait regarder ça conjointement avec eux. Donc, je vous dirais qu'ils semblent très, très satisfaits de cette initiative de part et d'autre pour voir comment on peut faire pour améliorer effectivement le transport collectif dans le milieu rural. Il y a déjà des efforts qui sont faits, je sais qu'il faut continuer à le faire, puis il faut le regarder avec les gens du milieu, donc on va travailler avec eux.

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

Sommes nécessaires à l'entretien de routes dans la région de Chaudière-Appalaches

M. Grondin: Merci, M. le Président. J'ai rencontré, la semaine dernière, notre directeur des transports dans la région Chaudière-Appalaches, M. Caron, et puis suite à... L'hiver passé ou même l'autre hiver avant, on a eu une température peut-être un peu spéciale, en tout cas dans nos régions, qui a fait que les routes se sont dégradées un petit peu plus que la normale, je crois — des doux temps en plein hiver avec le gel, le dégel — et puis on a des routes, moi, dans mon comté, qui sont assez problématiques, là. Si je prends la 112, la 173, vous avez vu qu'il y a eu des accidents mortels au courant de l'hiver là-dessus.

Et puis c'est sûr qu'on a des budgets, je ne suis pas... Remarquez que je ne viens pas ici pour critiquer l'enveloppe qu'on a eue, d'attribuée, parce que je pense qu'on a eu une enveloppe cette année qu'on a... je pense, qu'on n'a pas eue souvent dans mon comté, mais on est rendus dans un état de dégradation, je pense qu'il va falloir peut-être en rajouter. Je parlais avec M. le directeur des transports, M. Caron, et puis, surtout sur la 112, je pense qu'il va falloir rajouter des montants d'argent qui ne sont pas dans la programmation. Est-ce que vous pensez qu'il y a des possibilités d'étirer l'élastique un peu plus cette année?

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

M. Després: Je vais juste faire une entrée de jeu pour dire: J'ai vu moi-même... Je n'ai pas eu la chance de rouler sur la 112, mais j'ai vu moi-même un reportage, il n'y a pas tellement longtemps, sur effectivement l'autoroute 112. Ça doit faire déjà quelques mois. Vous comprendrez qu'on fait le maximum pour s'assurer qu'on investisse partout. Et, quand vous parliez de budgets, vous l'avez vu vous-même, si vous regardez les budgets des dernières années, c'est le double qu'on met sur le réseau routier, sur l'ensemble du Québec. Donc, dans les faits, il y a plus d'investissements sur le réseau routier qu'il n'y en a jamais eu. Mais en même temps il faut être bien conscient qu'on ne peut pas tout faire dans la même année budgétaire. Si c'était ça, on réglerait... On aimerait bien pouvoir tous les régler dans la même année, mais en étant conscient qu'effectivement, en fonction des priorités, de l'état des routes dans chacune des régions, il y a une programmation qui est faite. Les députés, vous êtes vous-mêmes régulièrement, je vous dirais, consultés. Vous avez des discussions avec votre direction territoriale, qui fait des propositions au ministère. Le ministre regarde ça avec les gens qui sont les élus; donc, naturellement, il y a des priorités à déterminer.

Mais je vous dirais que, dans votre région, particulièrement avec les montants qui sont investis sur la 173, nous avons démontré notre volonté d'aller de l'avant dans des projets de développement comme ceux-là. En ce qui concerne la 112, vous permettrez à ma collègue, qui a la supervision de cette région et de cette route, de pouvoir vous donner un peu plus d'information.

● *(10 h 30)* ●

Mme Boulet: Alors, merci. Merci, cher collègue. Merci, M. le Président. Alors, j'aimerais rappeler au député de Chaudière-Appalaches... bien, en fait, ce n'est pas Chaudière-Appalaches, mais de la région de Chaudière-Appalaches que les investissements sous le précédent gouvernement, là, si on parle de 1998 à 2003, sous le gouvernement précédent, les investissements dans votre région spécifique étaient de 34 millions de dollars. L'année passée, dans Chaudière-Appalaches, on a annoncé 94 millions de dollars d'investissement, puis 87 millions de dollars cette année. Alors, c'est le double, carrément plus que le double, c'est presque le triple de ce que le gouvernement péquiste mettait dans votre région, M. le député. Alors, je pense qu'on a reconnu les besoins importants de la région de Chaudière-Appalaches. Et, écoutez, on est conscient des besoins, on essaie de faire du rattrapage, je le dis, on essaie... on ne peut pas tout réparer dans la même année.

J'ai une petite annonce à vous faire, parce qu'on va la faire prochainement, M. le député, il y a ajout de 2 millions qui va se faire à la programmation et qui va servir à ajouter évidemment de l'argent sur la route 112,

entre Vallée-Jonction et Thetford Mines, pour 200 000 $, ainsi que la route 173, entre Scott et Notre-Dame-des-Pins, pour 600 000 $, puis 1,2 million sera ajouté au projet de réfection annoncé pour le projet entre Vallée-Jonction et Saint-Frédéric. Je ne sais pas si ça vous dit de quoi, si c'est des secteurs, là, qui vous touchent plus particulièrement?

M. Grondin: Ça me dit tout.

Mme Boulet: Ça vous dit tout? Ah bon! O.K. parce que... Alors, ces montants-là, je suis supposée d'aller avec ma collègue les annoncer, mais ils sont prévus à la programmation, il y a un ajout de 2 millions de dollars qui va se faire. En fait, les montants sont prévus, ils sont programmés, ils sont budgétés, il reste juste à aller faire l'annonce. Mais les travaux vont se faire dès cette année, M. le député.

M. Grondin: Écoutez, je vous...

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Je pense que c'est une très bonne nouvelle pour le député de Beauce-Nord. Alors, tout le monde attend d'excellentes nouvelles aujourd'hui. Alors, veuillez continuer, M. le député de Beauce-Nord — le président également.

M. Grondin: Je vous l'avais dit, Mme la ministre, d'entrée de jeu, que je suis conscient qu'on a des bons budgets, je suis conscient aussi... J'étais maire dans les 10, 15 dernières années et puis je le sais que, sur les routes, le réseau routier a été négligé. Puis c'est dur de rattraper ça, que ce soit dans le réseau routier ou ailleurs, quand on laisse aller les choses, c'est dur de rattraper. Et alors on a un bout... Mais j'admets que, depuis quelques années, on fait des... il y a eu des grosses améliorations; ça, je suis conscient de ça. Et je suis bien content des annonces, puis j'espère que je vais être invité à l'annonce.

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

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Ça va nous faire plaisir.

Le Président (M. Pinard): Elle est bonne, celle-là. M. le député, rapidement, s'il vous plaît.

Moyens d'acquisition par les municipalités des emprises ferroviaires abandonnées

M. Grondin: Bon. Écoutez, j'aurais aimé avoir un peu... Sur un autre sujet, les secteurs ferroviaires désaffectés qu'on a dans nos municipalités, là, des tronçons ferroviaires qui sont désaffectés, que les tracks, si vous voulez, tout a été enlevé. Comment est-ce qu'on peut faire pour que les municipalités puissent acquérir ces tronçons-là et en faire soit des pistes cyclables ou des routes vertes ou... Quel moyen, il faut prendre?

Mme Boulet: O.K. Si vous me permettez, M. le député, je vais laisser la parole à M. Meloche, qui est le directeur des services...

Le Président (M. Pinard): Vous avez 58 secondes.

Mme Boulet: ...aériens, maritimes...

M. Meloche (André): Il aurait peut-être fallu un peu préciser la question, parce que les voies ferrées abandonnées dans votre région, la région du Québec central notamment, c'est un chemin de fer qui est en exploitation, donc il n'y a pas de voies ferrées abandonnées. Mais, si elles l'étaient ou si un autre... normalement, ces voies-là servent pour la route verte ou pour d'autres fins publiques. Mais actuellement, dans votre région, il n'y a pas de voies ferrées à ma connaissance, là, qui sont abandonnées.

M. Grondin: Votre connaissance, elle manque de...

M. Meloche (André) C'est possible.

M. Grondin: ...elle n'est pas encore à la page parce qu'il y en a dans ma propre municipalité, ça fait que... Mais, écoutez, on va s'en parler.

M. Meloche (André): Oui. Ce serait intéressant peut-être de préciser la demande...

Le Président (M. Pinard): Lors du prochain bloc. Merci beaucoup, M. Meloche. Alors, nous changeons de bloc maintenant, et, sans plus tarder, je cède la parole au député de La Prairie.

État d'avancement et coûts estimés des travaux de l'autoroute 30 et de la route 132 dans la circonscription de La Prairie

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme la ministre. On revient dans le dossier... puis c'est un dossier qui me touche un peu, c'est dans mon comté. Nous connaissons tous l'importance du projet de l'autoroute 30. On a eu une belle conférence lundi passé, avec le ministre Michel Després, à ce moment-là le ministre qui a fait une bonne annonce sur les travaux de la 30... Nous savons aussi que la 132, c'était très important dans le rapport du BAPE. Le BAPE avait recommandé: O.K., d'accord, la 30 au sud, avec des recommandations aussi de faire la 132. La 132, dans notre comté, c'est important, la 30, c'est très important, mais aussi il faudrait faire la 132. Puis dans le BAPE, il recommandait la 132.

Il y a eu des rencontres, il y a des rencontres régulières avec les villes, les MRC, le MTQ qui ont débuté en 2005. Parce que, de la 15 à la rue principale, on se comprend bien, c'est une autoroute, puis on parlait de la rue principale à aller à la 30, en boulevard urbain, ça représente 5 km de long... Dans le contexte qu'on vit avec la population qu'on a, chez nous, dans le comté, on sait que c'était très urgent, avoir les deux routes.

La question s'adresse à M. le ministre: Le gouvernement, à ce moment-là, on est rendu où dans les négociations? De quelle façon que ça peut avancer, y a-tu eu des développements? On sait que, depuis 2005, il y a eu des rencontres régulières avec, comme je le disais tantôt, les villes... Puis, j'aimerais savoir exactement aussi — exactement, on ne peut pas le savoir, c'est sûr — mais au moins un aperçu des coûts que peut représenter

le projet d'un boulevard urbain: de la rue principale à aller à la 30, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de pouvoir me donner la parole sur l'autoroute 132. Vous avez absolument raison, nous avons eu la chance, il y a à peine deux jours, lundi, où j'étais devant la Chambre de commerce de l'industrie de Châteauguay où bon nombre de gens qui suivent ce dossier-là depuis très longtemps étaient présents, ça nous a permis effectivement de faire, je vous dirais, tout le bilan de la situation de l'autoroute 30 et de la route 132. J'avais d'ailleurs moi-même invité le député de Beauharnois, j'aurais aimé qu'il soit présent, ce qui lui aurait permis de bien saisir la démarche du gouvernement, la volonté du gouvernement, dans un projet comme celui-là qui est une voie, l'autoroute 30, une voie de contournement pour Montréal, mais qui va permettre aussi tout le développement économique et des opportunités exceptionnelles pour pouvoir se relier aux routes qui sont... toutes les grandes autoroutes qui sont à côté de l'autoroute 30 et de la région de Châteauguay, M. le Président, et qui seront des investissements qui seront majeurs, divisés dans un cas de travaux qui se feront en conventionnel du côté de l'est de Montréal, du côté de la 30, et qui est le côté est, et naturellement le côté ouest qui se fera en partenariat public-privé.

Un projet, M. le Président, qui est majeur, qui, je vous le disais, fait des investissements qui en feront le plus grand projet routier, je vous dirais, pour les quatre... Cette année, c'est le tour de la 175, je vous dirais que les quatre prochaines années feront de ce projet un des plus grands projets routiers au Québec, auquel nous faisons effectivement des travaux présentement qui seront annoncés autant dans la partie est, qui sont, M. le Président, au coin de l'échangeur de la 15 et de la 30, qui commenceront au mois d'août, sur lesquels nous irons en appel d'offres au mois de juin. Et naturellement nous pourrons faire des travaux même dans la partie ouest cette année, et c'est là où je suis certain que le député de Beauharnois a dû être bien informé par les gens qu'il connaît, mais auxquels nous avons décidé de faire des travaux, cette année, M. le Président, qui est le déplacement du chemin de la Haute-Rivière et de son pont d'étagement avec la future autoroute 30, qui seront des travaux de 15 millions de dollars auxquels nous irons en appel d'offres, je vous dirais, d'ici début juin, pour commencer les travaux déjà vers la fin du mois de juin.

En ce qui concerne la route 132 — parce que je vois le président qui semble déjà avoir une autre question, M. le Président — vous dire...

Le Président (M. Pinard): Il y a plusieurs questions qui vous attendent, M. le ministre.

M. Després: Oui, mais c'est important, dans des projets comme ceux-là, de prendre le temps d'expliquer aux députés quels sont les investissements qui sont des investissements majeurs. C'est un projet qui a eu beaucoup de répercussions effectivement dans le milieu — encore, le député de Beauharnois me le faisait valoir dernièrement — auquel le rapport du BAPE avait fait la proposition, oui, du scénario de la 30 au tracé sud, mais en même temps de faire des travaux — et c'est là que je veux en arriver — à la route 132 et sur laquelle nous prenons effectivement notre engagement. Nous avons pris l'engagement de faire des investissements de 52 millions de dollars sur une période de deux ans, en ce qui concerne la route 132. Vous aurez, cette année, effectivement, des travaux entre l'autoroute 15 et la rue principale, M. le Président, pour l'équivalent de 38 millions de dollars, qui se feront cette année.

● *(10 h 40)* ●

Donc, si vous passez — je sais que vous êtes du coin — vous verrez, il y a des travaux qui sont imposants, qui sont majeurs, qui vont demander un petit peu de patience bien souvent à ceux qui circulent dans ces secteurs, mais c'est pour effectivement améliorer la situation de la route 132 et de vous dire qu'au fond pour nous les travaux, autant qui se feront sur la 30 que sur la 132, sont des travaux qui sont indissociables. Et il y a eu, vous le disiez vous-même, en ce qui concerne le reste du tracé, plusieurs discussions avec les villes, avec les MRC qui ont commencé, dès le début 2005, pour le 5 km restant entre Kahnawake et naturellement la rue principale, qui vont bon train, M. le Président, et qui vont nous permettre de pouvoir faire la poursuite éventuellement de ces travaux. Mais de vous dire que c'est sur la 132, 52 millions, dont 38 millions cette année investis sur la 132, qui répondra, je pense bien, aux attentes de la population avec une voie de contournement sur la 30 qui en fera une des routes qui sera, M. le Président, un grand succès et que nous discutons au Québec depuis maintenant probablement plus de 40 ans, si ce n'est pas 50 ans, et sur laquelle j'ai eu la chance de voir un reportage à la télévision sur tout l'historique fait par *Historia* sur le dossier de l'autoroute 30, qui nous permet d'apprendre beaucoup de choses. Un dossier qui a commencé sur le premier ministre, dans le temps de M. Duplessis, et qui a...

Le Président (M. Pinard): Si vous le permettez, M. le ministre, on va... On peut...

M. Després: Oui, je suis en conclusion, M. le Président. Je sais que vous trouvez ça...

Le Président (M. Pinard): ...on va quitter l'histoire puis on va revenir aux transports.

M. Després: Je sais que vous trouvez ça fascinant, mais ça démontre effectivement toute la complexité de cette route qui fait que nous en discutons depuis maintenant les années cinquante et qu'aujourd'hui, M. le Président, pour une fois il y a un gouvernement qui a pris des décisions, qui va investir et qui va la faire. M. le Président, je suis certain que vous vous associez à moi pour ce dossier. Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Oui, certainement. Mais je tiens à vous dire, M. le ministre, que mon rôle, comme président, c'est d'assurer le maximum de temps à vos collègues ministériels qui ont beaucoup de dossiers à traiter comme les autres auront dans leurs 20 minutes.

M. Després: J'apprécie.

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

M. Dubuc: Très court. Tout simplement pour endosser le ministre. C'est très important de bien expliquer le dossier comme le ministre vient de le présenter, parce qu'on a une population dans le comté, puis ils sont inquiets, puis ils voient le délai de temps. Ça fait que je tiens à le remercier, puis c'est important de prendre le temps. Merci, M. le Président.

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

État d'avancement des travaux sur la route 185, entre Rivière-du-Loup et Saint-Louis-du-Ha! Ha!

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Merci de travailler pour ma question. M. le ministre, Mme la ministre, la route 185, on sait que c'est la route transcanadienne qui fait le lien avec les Provinces maritimes, dans le prolongement de l'autoroute 20, à partir de Rivière-du-Loup. On sait que de nombreux accidents s'y produisent, qu'il y a un pourcentage élevé de camions qui y circulent. On a aussi le conflit entre la circulation de transit et locale. Sa transformation en autoroute à deux chaussées séparées par l'ensemble de sa longueur, soit 94 km, estimée à 1 milliard de dollars est amorcée, on le sait, depuis quelques années.

L'ensemble de ce projet a été scindé en quelques sous-projets dont le degré d'avancement est différent. Quelques secteurs sont présentement construits, d'autres sont en préparation de plans et devis alors que les autres font l'objet d'une étude d'impact. Je parle ici du secteur Rivière-du-Loup—Saint-Antonin, 5,8 km, du secteur Dégelis, 1,2 km, du secteur Saint-Louis-du-Ha! Ha! et de Cabano, 12,2 km, secteur Saint-Antonin à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, 40 km. J'aimerais donc connaître l'état d'avancement de ces travaux qui sont d'une importance cruciale pour ma région voisine.

M. Després: M. le Président, juste pour vous dire que la route, l'autoroute parce que maintenant on peut dire l'autoroute 85 et la route 185, parce que nous avons dernièrement, M. le Président, reconnu une partie qui est maintenant... qui porte le nom de l'autoroute 85 qui est l'objectif... c'est d'en faire pleine longueur, une route qui est excessivement longue, 94 kilomètres de long. Donc, un travail sur lequel je donnerai la parole au sous-ministre pour vous démontrer que, sur l'ensemble de l'autoroute 185, il y a des travaux qui se font à plusieurs endroits. Vous avez raison, cette année nous allons effectivement investir dans les secteurs que vous avez mentionnés.

Et je passerais la parole au sous-ministre adjoint pour lui permettre de vous expliquer exactement la partie des travaux qui sont faits cette année.

Le Président (M. Pinard): Alors, chers collègues, est-ce que vous acceptez que le sous-ministre adjoint intervienne en commission?

Une voix: On accepte.

M. Dubuc: Accepté.

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

M. Loranger (Jean-Louis): Comme l'a mentionné M. Després, on parle de 94 km. Alors, si on part du nord...

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

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup.

M. Loranger (Jean-Louis): Alors, comme l'a mentionné M. Després, on parle de 94 km. Alors, si on s'oriente du nord vers le sud, c'est-à-dire vers le Nouveau-Brunswick à partir de l'autoroute 20, à la fin du quatre-voies actuel, on a effectivement inauguré à l'automne 2005... M. Després est venu inaugurer un tronçon de 5,8 km au coût de 57 millions.

Suite à ça, le secteur qui suit ce 5,8 km là, c'est un secteur de 40 km sur lequel on est en train de compléter l'étude d'impact qui devrait être déposée au ministère de l'Environnement au printemps 2006. Alors, il y a eu beaucoup de consultations avec les différents organismes, avec les municipalités, et on devrait être en mesure de statuer sur un tracé et de déposer l'étude d'impact pour le printemps 2006. On parle de 40 km, on parle d'un mandat de plus de 1,2 million de dollars en honoraires professionnels.

Suite à ce 40 km là, on est rendu à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Saint-Louis-du-Ha! Ha!—Cabano, on va passer en phase construction cette année où on va investir, avec les frais de préparation, au-delà de 25 millions, deux projets, un projet de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, de l'ordre de 5 millions, qui va consister à procéder au chargement de savanes pour stabiliser la future route, et un autre projet, dans le secteur de Cabano, qui va nous permettre de construire le pont sur la rivière, qui va nous permettre par la suite de dévier la circulation sur les chemins de desserte pour procéder à la construction de la 185 telle quelle. Il y a quatre mandats de services professionnels qui ont été accordés, les plans et devis sont en préparation, et ça suit le plan de match qui avait été élaboré.

Suite à ça, Cabano-frontière, on parle d'un tronçon de 30 km. Dans ce tronçon-là, il y a déjà deux endroits qui ont été construits, comme le mentionnait aussi M. Després: Dégelis, qui a été mis en opération, et Notre-Dame-du-Lac, qui a été mis en opération. Pourquoi plus spécifiquement on avait commencé par ces deux secteurs? Parce qu'au départ on avait fait une étude d'opportunité sur l'ensemble de la route 185 et on est intervenu en priorité sur les sites les plus accidentogènes, c'est-à-dire les traversées à niveau au niveau de la 185. Alors, les sites les plus accidentogènes, c'étaient Notre-Dame-du-Lac, c'est fait; Dégelis, c'est fait — premier rang, deuxième rang; à Saint-Antonin, c'est fait. Il reste maintenant le secteur de Cabano.

Alors, Cabano-frontière, excluant le projet de Dégelis—Notre-Dame, on parle de 30 km de route. L'étude d'impact a été rendue publique par le ministère de l'Environnement, je crois, le 14 avril. On est en période de consultation, et, le 10 de mai, il y aura une séance d'information du BAPE.

Alors, il y a eu beaucoup de consultations. C'est bien évident que, sur un tronçon de 30 km, on s'attend possiblement à des demandes d'audiences publiques, sauf que le projet, dans le milieu, est souhaité, il est voulu et collectivement semble bien accepté. Alors, dépendamment de la réaction des gens, on pourrait être en audience publique à l'automne ou on pourrait avoir l'accord du ministère de l'Environnement aussi tôt que ce printemps pour par la suite accorder les mandats pour la préparation des plans et devis.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le sous-ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet, en complémentaire?

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

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Ça veut dire que, lorsqu'on voudra aller faire du vélo dans le coin de Notre-Dame-du-Lac, on aura des chemins sécuritaires?

Le Président (M. Pinard): Alors, normalement, la réponse devrait être oui.

M. Loranger (Jean-Louis): Exact. Et on peut déjà... On avait, pour les 10 dernières années, on avait une moyenne de 10 accidents mortels, et déjà, suite à nos travaux pour l'année 2004, 2005, 2006, il y a déjà eu une baisse appréciable des accidents.

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

M. Clermont: M. le Président, pourriez-vous me dire combien qu'il nous reste de temps dans le bloc?

Le Président (M. Pinard): Oui, monsieur. 5 min 25 s.

Évolution du dossier du parachèvement de l'autoroute 25 en partenariat public-privé

M. Clermont: O.K. Écoutez, je vais aller vite. D'abord, vous connaissez le dossier, M. le ministre, je ne ferai pas un grand préambule, vous savez qu'on va parler de la 25, dans mon cas. Depuis 40 ans, moi aussi, j'attends, chez nous, je ne peux pas attendre un autre 40 ans parce que je ne serai plus de ce monde.

Ça fait que l'autoroute prévoit quatre voies, 7,2 km — je vais aller vite, parce que je voudrais avoir la réponse — puis, la Rivière-des-Prairies, on transfère des routes dont la rue Roger-Lortie, boulevard Marcel-Villeneuve, la montée Masson. On s'en va en PPP. Ville de Laval et les villes, environs de Montréal aussi, vont mettre de l'argent dans le MTQ, ça, je sais ça. Je crois qu'en 2006 il devrait y avoir des travaux qui commencent sur le bord de Laval, si je ne me trompe pas, si ce n'est pas changé.

Et je voudrais savoir exactement: L'avancement du parachèvement de l'autoroute 25 en PPP, est-ce qu'on peut avoir des dates? On peut-u savoir comment ça va? Ça va-tu bien? Ça va-tu mal? Parce que, M. le ministre, vous savez très bien que ça fait longtemps que les gens du nord, les gens de Montréal attendent ce pont-là dans l'est de Laval, et je voudrais savoir où vous êtes rendus dans ce dossier-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, on vous écoute attentivement.

M. Després: Avec combien de temps, M. le Président? Je ne voudrais pas dépasser votre temps.

Le Président (M. Pinard): Avec 4 min 7 s.

M. Després: 4 min 7 s? Je devrais être...

● *(10 h 50)* ●

Le Président (M. Pinard): Mais vous n'êtes pas obligé de tout l'utiliser.

M. Després: Je devrais être bon pour réussir.

Le Président (M. Pinard): C'est une complémentaire...

M. Després: Non, c'est important. Le dossier de l'autoroute 25, c'est un dossier important pour Montréal. C'est un dossier sur lequel il y a eu beaucoup de débats, M. le Président, et c'est sur lequel on avait pris un engagement de faire un PPP qui est le premier partenariat public-privé que l'on fait dans le réseau routier au Québec. Donc, un engagement pour le gouvernement qui est important, un dossier qui est important, parce que je sais que vous êtes un député de Laval, sur lequel le dossier est très avancé.

Premièrement, le certificat d'autorisation, M. le Président, sur ce dossier-là, il a été émis, on l'a déjà. L'appel des qualifications par le Conseil des ministres a été annoncé le 14 décembre dernier, nous l'avons lancé publiquement le 22 décembre dernier. Il y a, M. le Président, quatre candidatures, parce qu'un appel de qualifications, c'est de demander aux gens qui ont de l'expertise, de l'expérience et les moyens financiers de faire un PPP de déposer leur candidature. Il y a quatre grandes organisations regroupées, quatre grandes organisations qui ont déposé des candidatures... il y en a trois.

Maintenant, nous sommes rendus à l'étape de l'appel de propositions, M. le Président, donc cet appel de propositions devrait venir prochainement. J'aimerais ça vous donner la date précisément, il reste une étape à franchir qui est celle de l'étape du gouvernement, du Conseil des ministres, à approuver... et immédiatement, par la suite, nous pourrons aller en appel de propositions. Ce qui nous permettrait, je vous dirais, à l'intérieur, à partir du moment où on est allés en appel de propositions... calculer un autre 12 mois pour en arriver à la signature avec le partenaire privé qui sera effectivement responsable de la conception, de la construction, du financement du projet. Et ce qui nous met en place pour des travaux, M. le Président, à partir de 2007, en ce qui concerne le partenariat public-privé.

Ce qu'il est important de dire, c'est qu'il y a des travaux qui se font aussi en conventionné, en conventionné. Cette année, du côté de Laval, des travaux qui se feront pour l'équivalent, de mémoire, d'une somme de 20 millions de dollars; l'année prochaine, du côté de Montréal, pour préparer les travaux pour faire le PPP,

qui se feront du côté de Montréal, qui seront pour l'équivalent aussi d'une somme de 20 millions de dollars. Donc, M. le Président, tout est en place pour respecter l'échéancier, c'est-à-dire 2007 à 2009, en ce qui concerne le dossier de l'autoroute 25. Les appels d'offres des parties conventionnées pour la partie de Laval, M. le Président, vont se faire, vont commencer cette année.

Et le PPP, je veux vous rassurer parce que je sais que vous aurez à vous présenter devant vos citoyens... pourront réaliser qu'en 2007 des travaux vont déjà avoir eu lieu en 2006 pour la partie conventionnée, et qu'un partenariat public-privé entrera dans l'échéancier pour en faire le premier PPP au Québec qui sera, M. le Président, le pont qui est un projet évalué à l'équivalent de 400 millions de dollars, donc un projet fort important et qui va permettre, en terminant, de décongestionner Montréal, de sauver l'équivalent de 40 millions de kilométrage sur nos routes à Montréal et l'équivalent de 10 millions d'heures de moins de circulation. En plus, ajoutez-y l'annonce, M. le Président, du train de l'est de Montréal pour 300 millions. Ajoutez-y Notre-Dame, M. le Président.

Vous allez vous apercevoir que le gouvernement du Québec va très bien desservir la population de Montréal tant sur le réseau routier, tant sur le secteur du transport en commun, puis vous pourrez dire, lors de votre prochaine campagne, que le gouvernement a respecté son engagement et que les travaux vont bien, de l'avant.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup.

M. Clermont: ...

Le Président (M. Pinard): Ah! Je vous le permets, je vous le permets, M. le député de Mille-Îles.

M. Clermont: Merci. Écoutez, M. le ministre, je vous remercie de ces belles paroles là qui m'encouragent bien gros à faire de la politique, parce que, pour moi, ça a été un engagement politique. Et je veux juste savoir une affaire, c'est que ce n'est pas la première fois que je vais aller dans une conférence de presse, où j'y ai été aussi dans le temps du Parti québécois avec M. Chevrette, puis il nous annonçait le pont. Et le pont, il a été annoncé, dans mon cas à moi, je pense, à peu près 25 fois. Et j'espère que ce coup-ci, c'est réellement la vraie fois qu'on va avoir le pont.

Une voix: ...

M. Clermont: ...Trois-Rivières? On est tous dans ces domaines-là. Est-ce que monsieur...

Des voix: ...

M. Després: ...d'en parler, on est à l'étape de le construire.

M. Clermont: Bon, bien, écoutez, je peux vous dire que j'ai toujours fait ça — et je me dépêche, M. le Président — je suis un gars de centre d'achats et d'épicerie surtout, j'ai eu un Provigo pendant 25 ans et je connais tout le monde. Et les gens au centre d'achats, encore la semaine passée, me disaient: Clermont, ton pont, là, tu ne l'auras pas, impossible. Ça fait 40 ans qu'on... Et j'espère que cette fois-ci, puis je vous crois, vous avez tout amené, ça va être toute une affaire pour ville de Laval, Montréal, la Rive-Nord aussi. Puis je pense que tout le monde va être bien heureux de ce que le gouvernement aura fait, mais surtout en PPP, ça va être une première fois. Merci.

M. Després: M. le Président, juste pour dire au député puis à sa population que l'appel d'offres des travaux en conventionné 125 sort au mois de mai. Donc, il va y avoir des travaux. Sa population va déjà pouvoir en faire, voir des travaux avant même l'arrivée du PPP en 2007.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Merci beaucoup. Je pense que vous réjouissez, d'une façon un peu spéciale, le député de Mille-Îles. Alors, je cède maintenant un nouveau bloc de 20 minutes et je commence, 5 min 15 s, avec le député de Beauce-Nord. M. le député.

Moyens d'acquisition par les municipalités des emprises ferroviaires abandonnées (suite)

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je vais revenir avec ma question sur le ferroviaire. J'espère que ça ne prendra pas 40 ans parce que, moi, je voulais aller faire du bicycle là-dessus. Dans 40 ans, à moins qu'ils sortent des nouveaux bicycles avec des béquilles, mais...

Écoutez, moi, je voudrais savoir de quelle façon...

Le Président (M. Pinard): Des petits moteurs, aujourd'hui.

M. Grondin: ...de quelle façon, parce que ma demande, elle va dans un... C'est un projet qu'on a, nous, dans les... Il y a des petites municipalités dans les MRC Robert-Cliche et Nouvelle-Beauce, et puis on fait un camp famille avec une école désaffectée, une école qui n'a plus d'élèves, là, et puis on fait un camp famille. Avec le camp famille, pour les jeunes qui viennent s'amuser, on a besoin d'une piste cyclable, on a besoin de...

L'hiver, il n'y a pas de problème, on a des randonnées de raquettes, on a des skis de fond, on a tout. Mais l'été, on a une belle... On a un chemin de fer qui passe à côté de l'école et puis on ne peut pas l'utiliser. Les municipalités ont déjà envoyé des résolutions au ministère des Transports pour en faire l'acquisition. Moi, je veux savoir de quelle manière, vu qu'on n'a pas eu de réponse positive sur ce projet-là, j'aimerais savoir de quelle manière qu'on peut s'y prendre pour avoir une réponse pour en faire l'acquisition.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais laisser la parole à la sous-ministre, si ça ne vous dérange pas, parce qu'elle est particulièrement au courant du dossier en question.

Mais je vais juste rappeler au député, parce que... puis je suis certaine que ça va faire plaisir à tout le monde ici de la commission parlementaire, le budget

du... Dans la programmation cette année pour le comté de Beauce-Nord, M. le Président, c'est 28,5 millions de dollars. Alors, je pense que M. le député de Beauce-Nord est un député privilégié en termes d'investissement. Alors, on est très heureux. Il se fait des beaux projets chez vous, M. le député, ça nous fait plaisir de vous accompagner dans ces projets-là. Alors, je vais laisser la sous-ministre, M. le Président, si vous me permettez.

Le Président (M. Pinard): Avec des nouvelles semblables, Mme la ministre...

M. Tomassi: On va penser à nos questions.

Le Président (M. Pinard): Alors, chers collègues, est-ce que vous acceptez que la sous-ministre intervienne en commission? Bon. Alors, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bonjour. Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjoint Infrastructures et technologies.

Les emprises ferroviaires, on se partage la tâche avec mon collègue, M. Meloche. Quand il y a des trains dessus, c'est lui. Quand il n'y en a plus, ça devient à moi.

Effectivement que, lorsqu'il y a une emprise ferroviaire abandonnée, le ministère l'acquiert, et par la suite on peut établir un bail avec la MRC ou la municipalité pour utilisation à des fins publiques ou récréotouristiques. Donc ça, c'est la procédure normale, et normalement votre directeur territorial est bien au courant de cette mécanique-là.

Dans le cas qui vous concerne, dans ce cas-là particulièrement, nous n'avons pas encore... on n'a pas fait l'acquisition de cette emprise ferroviaire pour le moment. Des discussions sont en cours avec le CP parce que c'est une emprise qui appartient au CP. Il semble qu'il y a une problématique de contamination des sols, et c'est clair que, pour nous, pour le ministère, si on veut mettre à disposition pour usage public un espace de terrain, c'est extrêmement important que le sol ne soit pas contaminé.

Donc, on est en discussion avec le CP là-dessus. Je n'ai pas d'échéancier à vous donner aujourd'hui, mais on pourra vous revenir avec André Caron pour vous donner plus de détails.

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

M. Grondin: Oui. Je comprends très bien, je suis au courant de la problématique. Mais, vous savez, nous, on nous rabat toujours les oreilles, surtout dans mon coin, là, dans la Beauce, avec la pollution par l'amiante. On a passé notre vie à côté des mines d'amiante, puis encore aujourd'hui les mines d'amiante sont là. Ça ne meurt pas plus chez nous, là, du cancer des poumons qu'ailleurs, là. Je pense qu'il y a beaucoup de peur qui s'est faite là.

Et puis la pollution par l'amiante, c'est une pollution qui est causée par la poussière d'amiante. Quand on stabilise la poussière, on n'en a plus, de pollution. Alors, nous, si jamais on pouvait faire le transfert, la seule chose qu'on a à faire sur le tronçon, c'est de mettre une couche de... soit du bitume ou un autre genre de matériel qui ne coûte pas cher et puis on stabilise la pollution. Alors, c'est...

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre, 35 secondes.

• *(11 heures)* •

Mme Boulet: Bien, écoutez, je vais... Je pense c'est une des raisons pour lesquelles il faut s'entendre d'abord avec le CP. Mais évidemment la chrysotile, l'amiante, on l'utilise encore, nous, dans les procédés avec l'asphalte, le bitume. Ça a certaines qualités qui augmentent la durabilité, la durabilité de l'asphalte, de la couche d'usure.

Ceci dit, les normes environnementales, les normes de sécurité publique, autant l'une que l'autre, sont beaucoup plus rigoureuses aujourd'hui qu'à l'époque. Alors, nous, on ne peut pas aller à contresens, il faut quand même respecter ça quand le ministère de la Santé publique nous dit qu'on doit faire des examens plus précis quand on doit procéder à des mesures exceptionnelles. Alors, c'est des choses, des incontournables pour le ministère des Transports du Québec, et c'est ce qui est en négociation présentement avec le CP, M. le député.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole à Mme la députée de Champlain.

Orientations en matière d'entretien de ponceaux dans les petites municipalités

Mme Champagne: Merci, M. le Président. Alors, Mme la ministre, M. le ministre, j'ai deux grands dossiers en 10 minutes, alors je pense qu'on va faire un peu de millage en peu de temps. Il y a les ponceaux dans nos petites municipalités que Mme la ministre connaît très bien d'ailleurs parce que, la région de la Mauricie, je pense qu'elle la parcourt régulièrement, puis également les routes du ministère des Transports qui ont été cédées aux petites municipalités. Or, en août dernier et même en septembre dernier, Saint-Stanislas titrait dans *Le Nouvelliste*: *Aux prises avec des réparations de 1 million $. Les routes remises aux municipalités en 1993 commencent à faire mal aux petites municipalités.* Je sais que le maire de Saint-Stanislas particulièrement a rencontré la ministre et que cette fameuse route 352 est une route qui vit une situation absolument, je dirais, moi, inadmissible, là, c'est qu'elle est comme située entre deux routes qui ont été retenues par le ministère des Transports. C'est la même route en fait, il y a un certain bout qui appartient au ministère des Transports, et, moi, Saint-Stanislas est comme enclavée entre deux morceaux de route qui appartiennent au ministère, et là-dessus passent des pitounes qui viennent de Saint-Sévérin de Prouxville et d'un peu partout. Mme la ministre connaît très bien le coin. Donc, vous savez, aujourd'hui, on ne transporte plus de bois, Mme la ministre, par les eaux, on les transporte sur les routes. Et, moi, Saint-Stanislas est tellement découragée, je les ai vus la semaine dernière, ils vont faire une résolution pour demander au ministère de la reprendre, cette route-là qui n'aurait à mon avis, en 1993, jamais dû revenir dans les mains d'une petite municipalité parce qu'elle supporte un trafic très lourd et que c'est la petite municipalité qui assume ça.

Or, j'ai celle-là, mais je peux ajouter la 359 et la 354 à Sainte-Anne-de-la-Pérade également qui est complètement, là, finie. C'est une route que le fondement, là, ça

date de Maurice Duplessis, donc ce n'est pas hier. Donc, pour les routes, on a des routes qui ont été remises en 1993, qui n'ont pas... il n'y a pas eu de hausse ou d'augmentation ou d'amélioration, et ça cause des problèmes, et les petites municipalités, là, ont le nez accoté, là, au mur. Elles ne sont plus capables de fonctionner.

Le deuxième point, c'est sur la politique des ponceaux. Je sais que vous avez reçu, Mme la ministre, une résolution de la municipalité de Saint-Maurice. Il y a également Saint-Prosper qui est en demande. Les ponceaux s'effondrent. Depuis 1993, on parle de 13 ans, ces ponceaux-là qui avaient quand même un peu de sens à l'époque n'en ont plus maintenant, ils sont en train de s'effondrer. Et, quand tu as un budget de 300 000 $ pour l'année, tu n'es pas capable de te payer deux ponceaux à 200 000 $ chacun, tu es dans le trouble. Or, Saint-Prosper est en demande. Saint-Maurice a cinq ponts et huit ponceaux avec des avis venant de firmes telles que VFP, et autres, là. Or, ces gens-là leur disent: Vous devez les réparer, c'est dangereux. Et j'ai même, dans la municipalité de Saint-Prosper, une route qui est complètement fermée, ils ne peuvent plus y aller, le ponceau est défoncé, ils n'ont pas d'argent pour la réparer.

Alors, j'aimerais savoir s'il va y avoir des budgets supplémentaires, s'il va y avoir indexation, chose qui n'a pas été faite depuis de nombreuses années. Alors, ce serait important de voir, là, la politique du gouvernement là-dessus. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la députée de Champlain. Vous avez tous compris que «pitounes» veut dire billes de bois. Alors, Mme la ministre des Transports.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de répondre à ma collègue. Je vais commencer, M. le Président, par dire qu'évidemment la région de la Mauricie me tient à coeur en termes d'investissements routiers, vous comprendrez, et ce que je veux dire, c'est que, sous le règne du gouvernement péquiste, sous le règne précédent, Mme la députée de Champlain, la Mauricie recevait en moyenne 22 millions de dollars par année d'investissement. Cette année, on est à 68 millions de dollars. Alors, je pense que c'est un léger progrès dans le bon sens. On était 15e et 16e sur 17 régions, on est maintenant en sixième position. Alors, si elle veut vérifier les chiffres, j'ai tout ça, puis, M. Picard, derrière elle, il les connaît très bien, les chiffres, et on peut tout vérifier ça. Alors, c'est important de le dire, là, Mme la députée, on fait notre maximum, puis, vous le savez aussi bien que moi, que, quand je peux investir dans la Mauricie, ça me fait grand plaisir de répondre aux attentes puis aux besoins de ce réseau routier là.

Ceci dit, évidemment il y a un ponceau qui s'est effondré sur l'autoroute 40, c'est à l'automne dernier. Alors, ça a créé beaucoup d'émoi, beaucoup d'inquiétude dans la population, on en est fort conscient. Ce que je veux dire, c'est qu'un ponceau, il ne s'effondre pas nécessairement, là, en l'espace... sa date d'expiration n'est pas en l'espace d'un mois. Alors, les ponceaux qui ont peut-être été mal entretenus, les ponceaux-remblais, bien c'est probablement dû au sous-financement puis au sous-investissement qu'on a connus dans cette région-là au cours des 10 dernières années. Alors, j'aimerais dire à ma collègue que, de 2002 à 2004, on a remplacé ou inséré, en Mauricie-Centre-du-Québec, 180 ponceaux. En 2005, 47 ponceaux, bien c'est-à-dire en 2005, c'est 87 ponceaux en Mauricie et au Centre-du-Québec pour un ajout de 7 millions de dollars et, en 2006, c'est 10 millions de dollars qu'on a mis pour réparer 83 ponceaux en Mauricie et au Centre-du-Québec.

Mme Champagne: Si vous permettez, est-ce que ce sont... est-ce qu'on parle de ponceaux relevant du MTQ ou de ponceaux...

Mme Boulet: Là, c'est ceux relevant du MTQ parce qu'évidemment les autres ne sont pas sous ma responsabilité, Mme la députée. Alors, il faut faire la différence.

Mme Champagne: Oui.

Mme Boulet: Alors, sur le réseau du MTQ, M. le Président, 83 ponceaux sont réparés cette année, en 2006, pour un montant de 10 millions de dollars. Maintenant, la députée, elle nous parle des routes municipales; la route 359 et la 354 sont de responsabilité municipale aussi, je pense. Alors, écoutez...

Mme Champagne: ...pas la 359. La 359, il y a même un bout de fait.

Le Président (M. Pinard): Excusez, excusez...

Mme Boulet: Oui, M. le Président.

M. Pinard: Mme la ministre, vous avez la parole. Alors, on continue comme hier.

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): On discute avec le président.

Mme Boulet: Alors, pour ce qui est des routes municipales et des ponts municipaux, alors je vais... Premièrement, je vais réitérer à la députée, là, que ce n'est pas sous ma responsabilité, c'est de la responsabilité des municipalités et ça a été transféré en 1993. On a beau dire que ce n'était pas une bonne idée, mais ça fait déjà 13 ans de ça. Alors, ces éléments-là, que ce soient le réseau routier municipal, les ponts, les ponceaux municipaux, relèvent des municipalités. Donc, normalement, ils devraient assumer la pleine et entière responsabilité et la pleine et entière charge en termes de réparations et de coûts, de coûts pour réparer ces infrastructures-là.

Pour ce qui est des ponts municipaux. Depuis 1993, on a... en fait il y a un programme d'aide à la voirie locale qui permet de donner tant d'argent par kilomètre de routes qui ont été cédées aux municipalités, et également le ministère des Transports du Québec assure l'inspection de tous les ponts et ponceaux municipaux, là, régulièrement à tous les trois ans. Quand il y a un pont qui doit être à charge réduite, c'est un pont qui est inspecté, et la charge réduite est établie et est indiquée par le ministère des Transports du Québec. Ceci dit, Mme la députée, on convient que, dans le programme de voirie locale, autant les routes que les ponts, mais particulièrement une problématique de ponts, il y a

4 400 ponts municipaux au Québec pour une valeur à neuf de 1,5 milliard de dollars.

Alors, on reconnaît qu'on a une enveloppe budgétaire d'à peu près 120 millions de dollars actuellement. On reconnaît qu'il faudrait revoir le partage et la distribution de ces montants-là pour aider certaines municipalités qui n'ont pas la richesse foncière qui leur permet de réparer ces ponts. Certaines municipalités ont plus de 25 ponts. Bécancour est un cas. Puis Bécancour a 28 ponts sous son territoire. Il y a d'autres municipalités qui ont un seul pont, mais, le pont, il vaut 5 millions. Alors, que ce soit parce qu'on a trop de ponts, que ce soit parce qu'on a une structure qui est importante, qui coûte très cher, il y a des municipalités, des très petites municipalités qui n'ont pas la capacité d'assumer la réparation de ces infrastructures-là.

Alors, on est après revoir une formule, avec l'aide de la SOFIL, qui est un transfert de la taxe d'accise qui a été retournée aux municipalités, on est après voir avec eux est-ce qu'on ne pourrait pas prendre cette même enveloppe-là mais la partager, de façon plus équitable, pour faire en sorte que nos petites municipalités reçoivent une aide appropriée puis que les plus grandes municipalités, qui ont une richesse foncière qui leur permettrait, eux, d'assumer une part de cette responsabilité. C'est ce qu'on est après regarder actuellement, Mme la députée. Le scénario n'est pas finalisé, après il devra être présenté à la FQM, à l'UMQ, et on espère, avec eux, trouver la meilleure des formules ou la formule qui répondrait de façon la plus efficace à ces besoins-là.

Le Président (M. Pinard): 1 min 45 s pour questions et réponses.

Mme Champagne: ...une question, en même temps un commentaire. Il est évident qu'avec 120 quelques milles par année, neuf municipalités rurales, plus trois secteurs qui appartiennent à la ville de Trois-Rivières, honnêtement je ne sais même pas quoi faire avec ça à force que j'en ai peu. C'est très, très peu. Alors, c'est là qu'on arrive et qu'on va demander, et quémander pratiquement, dans les budgets discrétionnaires, dont le vôtre. Et il est évident que je n'ai pas le choix de faire la demande au nom des municipalités parce que s'il n'y pas un rehaussement, il est évident que ces ponceaux-là vont s'éteindre, vont s'effriter, vont se défaire, et on va faire comme à Saint-Prosper: il y a une route de fermée, là, depuis pratiquement six mois, ils ne peuvent pas la réouvrir parce qu'ils n'ont pas d'argent pour mettre le ponceau. Alors, je souhaite que ce soit la SOFIL ou peu importe le programme ou la société d'État qui va permettre aux municipalités d'avoir plus de sous, c'est qu'ils puissent l'utiliser parce que leur inquiétude, c'est que les montants d'argent qui sont dans la SOFIL vont servir d'abord et avant tout soit pour de l'aqueduc ou de l'égout, et ça, c'est une autre problématique dont on a déjà parlé d'ailleurs qu'il faudrait qui soit réglée parce que, si le problème est sur les routes, il faudrait qu'il soit réglé sur les routes. C'était mon commentaire. Si vous en avez un à ajouter, j'apprécierais.

Le Président (M. Pinard): Vous avez 33 secondes.

• *(11 h 10)* •

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je suis très sensible aux préoccupations de la députée. On a déjà rencontré les maires de son comté. Si je peux l'aider, avec mon discrétionnaire, à faire un bout de chemin avec eux, mais, comme je vous dis, il faut qu'il y ait des partenaires, il faut que les municipalités investissent un tout petit peu avec le discrétionnaire. Les budgets n'ont pas été diminués. Alors, les budgets qui sont attribués à l'entretien, aux enveloppes des députés n'ont pas été diminués; on sait qu'il faut revoir l'ensemble de cette formule-là et assurer un partage plus équitable, pour aider davantage les municipalités qui sont petites et qui n'ont pas les richesses foncières pour répondre à ces besoins.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Merci beaucoup, Mme la ministre. Maintenant, je céderai la parole au whip en chef de l'opposition, le député de Nicolet-Yamaska. M. le député.

M. Morin (Nicolet-Yamaska): Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme la ministre déléguée, j'espère que vous allez vous garder un peu de discrétionnaire pour Nicolet-Yamaska, pour les ponceaux, parce que — je dis bis à ma collègue la députée de Champlain — effectivement, dans la région... dans mon comté, Nicolet-Yamaska, on a exactement le même problème que sur la rive nord. Le comté de Nicolet-Yamaska, je pense, je n'ai pas les chiffres exacts, là, mais il y a sûrement plus d'une soixantaine de ponts municipaux et de ponts aussi à... ce qu'on appelle à structure complexe.

Je vous donne juste un exemple. À Sainte-Brigitte-des-Saults, il y a trois ponts à structure complexe dans cette seule municipalité-là, donc ça devient complètement aberrant et onéreux, pour les municipalités, d'assumer ces coûts-là. Ça fait que je fais appel à votre budget aussi.

Et, en même temps aussi, j'aimerais peut-être savoir peut-être un peu plus de précision par rapport à la SOFIL, comme vous disiez tantôt, parce que vous comprenez très bien que les municipalités actuellement, leurs listes d'épicerie, ils nous les envoient. Puis ce n'est pas nécessairement leur priorité, les ponceaux; ils y vont beaucoup plus avec l'amélioration, exemple, de l'eau, l'aqueduc, l'assainissement des eaux, etc. Donc, si ça passe en dernier, ça ne réglera pas notre problème.

Crédits alloués à la conservation des chaussées et à l'amélioration du réseau routier dans le Centre-du-Québec

Je vais y aller, trois, quatre petites questions rapides. Bon, quand on fait des comparaisons entre les régions — tantôt, vous avez parlé des investissements en Mauricie, puis tant mieux si, la Mauricie, il y a des investissements majeurs — moi, je voudrais vous parler du Centre-du-Québec un petit peu, faire une comparaison, entre autres, sur la conservation des chaussées et l'amélioration du réseau routier.

Je prends un exemple, Chaudière-Appalaches: le montant qui est prévu dans les crédits est de 23,8 millions, et Centre-du-Québec, 11,3 millions; ça, c'est pour la conservation des chaussées. Pour l'amélioration du réseau routier, toujours Chaudière-Appalaches, la comparaison, c'est 15,2 millions, comparativement à 1,9 million. Et j'insiste sur le 1,9 million pour le Centre-du-Québec: ça m'apparaît très peu. Je regarde la Mauricie — et on n'est

pas jaloux — Mauricie: 17,6 millions pour la conservation des chaussées, comparativement à 11,3 millions dans le Centre-du-Québec. Et encore là l'amélioration du réseau: 8,2 millions, comparativement toujours à 1,9 million.

Le 1,9 million, là, Mme la ministre déléguée, j'ai un peu de misère avec ça parce qu'il me semble que ce n'est même pas le quart de la moitié des besoins. J'aimerais avoir des éclaircissements là-dessus, là, puis je vous reviendrai tantôt avec le Centre de services de Nicolet, au niveau de son personnel et au niveau des travailleurs et travailleuses qui sont là, parce que, depuis quelques années, il y a une diminution de personnel assez dramatique, et j'aimerais avoir des éclaircissements aussi.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je vais commencer par les ponts et les ponceaux, M. le Président, si vous me permettez, parce que M. le député est encore... est parti, là, dans le même dossier un petit peu que sa collègue, là, de la région de la Mauricie.

Alors, évidemment, les ponts et ponceaux, on est conscient que, les ponts et les ponceaux municipaux, il y a une problématique, puis c'est ce qu'on va tenter de revoir. Dans la SOFIL, il y a 1 milliard — c'est parce que ce n'est pas la première fois que je le dis, mais là les collègues apparaissent puis... alors, je vais le répéter brièvement — il y a 1 380 000 000 $ qui est retourné aux municipalités. Ce qu'on est après faire, c'est... le partage était à peu près à 25,5 % pour les municipalités, pour le gouvernement du Québec, et l'autre portion du fédéral. Mme la ministre aux Affaires municipales est après revoir cette formule-là pour que les municipalités qui ont moins de population, pour que leur contribution à eux puisse même aller jusqu'à 5 %, alors à peine 5 % de contribution pour être admissibles à un projet qui répondrait aux normes et aux paramètres du programme de la SOFIL. Alors, je pense, c'est intéressant, ça, dans un premier temps, pour nos petites municipalités.

Ceci dit, il y aura évidemment les travaux d'eau potable, les travaux d'assainissement des eaux et la voirie locale dans laquelle on pourra retrouver le volet des ponts municipaux. Et ces projets-là devront être présentés à un comité à la SOFIL, un comité qui étudiera l'ensemble des dossiers. Et, si un pont ou des ponceaux dans une municipalité quelconque sont en problématique, doivent être à charge réduite, puis qu'il y a un problème de sécurité, bien l'argent, les ponceaux, c'est ce qu'on demande à l'heure actuelle au ministère des Affaires municipales, c'est qu'il y ait une espèce de priorité qui soit accordée pour le financement de ces infrastructures-là. Alors, on sait que c'est 4 400 ponts municipaux. Alors, c'est important qu'on trouve une formule, là, qui va être capable d'accompagner les municipalités.

Ceci dit, le député me parle des budgets. Alors, je vais parler du budget du Centre-de-la-Mauricie parce que, cette année, on a annoncé, M. le Président, 43 millions de dollars. Et je vais vous dire que le pont de Trois-Rivières a été mis dans la Mauricie, alors il devrait aller en partie entre la Mauricie puis le Centre-du-Québec. Alors, si on le partageait moitié-moitié, on serait à 58 millions de dollars pour le Centre-du-Québec, ce qui est de loin une année record pour ce qu'ils n'ont jamais eu parce que, sous la gouverne du PQ, ils recevaient 27 millions de dollars en moyenne par année. Alors, 27 par rapport à 58, là, je peux-tu vous dire qu'on est relativement très satisfait de l'argent qui est investi dans le Centre-du-Québec.

C'est sûr que, si on fait comme le député fait puis qu'on prend chacun des secteurs, parce qu'il y a quatre grands axes: conservation des chaussées, conservation des structures, amélioration, c'est sûr que...

Le Président (M. Pinard): En conclusion.

Mme Boulet: M. le Président, d'une année à l'autre, ça change. Si, M. le député, on a investi beaucoup dans le développement de l'autoroute 55, alors je pense qu'on ne peut pas investir partout en même temps. Alors, il y a des années où il y a plus de développement, un peu moins d'amélioration, un peu plus de conservation. Alors, on ne peut pas comparer ça comme ça. Si on se met à comparer, je vais lui dire qu'en moyenne, dans son comté, ils ont eu 6 millions sous sa gouverne, et qu'avec nous ils ont une moyenne de 11 millions d'investissement par année. Alors, je pense que, dans Nicolet-Yamaska, on a fait notre effort considérable en termes d'investissement sur son réseau routier.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, j'annonce immédiatement à l'opposition que j'ai 1 min et 20 s du prochain bloc qui a été pris. Alors, sans plus tarder, je cède la parole du côté ministériel.

M. Deslières: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Monsieur...

M. Deslières: ...intervention. On peut tout faire en commission s'il y a un accord. Est-ce qu'on permettrait au collègue de Nicolet de compléter son intervention, tout en réduisant le nombre de minutes du dernier bloc d'autant.

Le Président (M. Pinard): C'est à la discrétion du président. C'est à la discrétion du président.

M. Deslières: Ah, c'est à la discrétion du président? Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): C'est à la discrétion du président, et le président va acquiescer. Mais le temps de votre dernier bloc diminue toujours, et essayez de faire en sorte qu'il en reste un peu pour le comté de Saint-Maurice.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Nicolet-Yamaska.

Diminution des effectifs au Centre de services de Nicolet

M. Morin (Nicolet-Yamaska): Oui. Non, peut-être ma dernière question, mais qui a déjà été posée,

parce que Mme la ministre déléguée dit: Bon, bien là, comparativement à ce qui se faisait dans le temps du Parti québécois... Les chiffres que j'ai, là, c'est que les cinq dernières années, c'étaient 3,4 millions dans le comté de Nicolet-Yamaska, et les quatre dernières années, c'est 1,7, donc la moitié moins. Mais ma réponse aussi sur le Centre de services de Nicolet, j'aimerais avoir des éclaircissements.

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

Mme Boulet: Je vais compléter, monsieur... c'est parce qu'il prend juste ses bonnes années. Il y a une année, en 1999...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais, M. le Président, regardez, il faut remettre les choses dans leur perspective. Il y a une année, ils ont mis 112 000 $ en conservation de chaussées. Alors, c'est facile de prendre juste les beaux chiffres, puis ne pas mettre les moins bons chiffres. Alors, en moyenne, dans Nicolet-Yamaska, il y a eu 6,7 millions de dollars de mis sous le gouverne péquiste et 11 millions en moyenne depuis qu'on est là.

Alors, c'est sûr que, si on décortique chacun des chiffres, puis qu'on prend juste les beaux chiffres, moi aussi, je peux faire cet exercice-là. En 1999-2000, ils ont mis 112 000 $ pour un grand total de 562 000 $ dans la programmation d'une année. Il faut le faire, ça devait être le comté le moins payant de l'année. Alors, il faut le faire, là. Regardez, là. Alors, si on veut décortiquer les chiffres, je vais le faire, moi aussi, le débat.

Alors, on va répondre au centre de services. Alors, si vous me permettez, je vais laisser la parole, M. le Président, au sous-ministre qui est responsable du territoire de l'Est du Québec.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le sous-ministre... Est-ce que vous êtes d'accord, chers collègues? Oui. Alors, identification pour fins d'enregistrement.

M. Loranger (Jean-Louis): Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint.

Votre question, c'est... vous questionnez la diminution des effectifs au Centre de services de Nicolet?

M. Morin (Nicolet-Yamaska): Oui.

• *(11 h 20)* •

M. Loranger (Jean-Louis): Bien, écoutez, là, je n'ai pas les chiffres devant moi. Ce que je peux vous assurer, c'est que les employés qui sont permanents ont une permanence, ils sont assurés de leur emploi. Les employés saisonniers sur liste de rappel sont rappelés systématiquement, il n'y a pas de coupure à ce niveau-là. Ils sont rappelés systématiquement, et on les rend... habituellement on leur assure un minimum de semaines, parce que ce n'est pas des employés à l'année, pour les rendre admissibles au chômage. À ma connaissance, ces emplois-là seront protégés. C'est sûr que les remplacements bien se font selon les orientations gouvernementales actuelles, et tout ça est en train d'être regardé justement pour s'assurer que les régions périphériques vont conserver suffisamment d'emplois, dépendamment aussi du mode d'exécution des travaux, pour s'assurer d'un niveau d'entretien selon les standards de niveaux de services qu'on s'est donnés.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, merci. Maintenant, du côté ministériel, M. le député de Portneuf.

Objectifs et composition du Forum de concertation sur le transport maritime (suite)

M. Soucy: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, on va revenir, si vous le permettez, M. le Président, à un volet qu'on avait commencé à discuter hier, qui est le volet Maritime et le transport maritime. Alors, le Forum de concertation sur le transport maritime existe, on le sait, depuis déjà quelques années et est constitué de représentants de l'industrie maritime et du gouvernement du Québec. Ce forum se réunit deux fois par année. Le forum est coprésidé par un représentant de l'industrie et par la ministre déléguée aux Transports.

Hier, vous avez commencé à parler du rôle du Forum de concertation sur le transport maritime, mais faute de temps votre réponse a été écourtée. Alors, la ministre pourrait-elle nous dire en quelques mots: Pourquoi le forum et qu'est-ce que le gouvernement fait à la table?

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, le Forum de concertation sur le transport maritime, M. le Président, il est né de la politique du transport maritime et fluvial qui a été mise en place par le précédent gouvernement en 2001 et que nous avons endossée totalement. Alors, c'était une très belle initiative.

Le monde maritime, c'est 3,1 milliards de dollars d'investissement, près de 26 000 emplois au Québec. Alors, je pense que c'est important qu'on puisse mettre en place tous les acteurs qui sont rattachés de près ou de loin au secteur maritime, qu'on puisse les mettre en commun autour d'une table, former une table de concertation où on peut échanger des différentes problématiques qu'ils ont à vivre.

Alors, autour de cette table-là, M. le Président, on retrouve l'industrie du camionnage, on retrouve les groupes environnementaux, on retrouve la main-d'oeuvre, les armateurs, l'industrie. Alors, ces gens-là se rencontrent en moyenne deux à trois fois par année, et ils ont mis en place un plan d'action. Alors, ces gens-là discutent, entre autres, de la... En fait, le plan d'action, j'ai toutes les... En fait, on les a-tu? Alors, on discute, M. le Président, autour de cette table-là, de la valorisation, du cabotage, du réseau stratégique, de la promotion, de la compétitivité. Alors, ce sont tous des sujets qui sont discutés autour de la table. Il y a eu des comités de travail qui ont été formés par ces gens-là, il y a eu un plan d'action qui a été élaboré. Et il y a un plan d'action qui s'échelonnait de 2004 à 2006, donc on arrive à la fin du plan d'action. Maintenant, on est après faire... les rapports des études sont après être présentés présentement, là, devant le comité, et on va élaborer quel sera, dans un deuxième temps, le travail qui devra être effectué par le forum maritime.

Je peux vous dire que, comme étant coprésidente du forum maritime avec le président de la société... la SODES, M. Guy Véronneau, je peux vous dire que ces tables de travail là sont fort enrichissantes, et que, partout ailleurs dans le monde, dans plusieurs pays, le secteur maritime s'est développé d'une façon exponentielle. Et ce qui n'est pas nécessairement le cas au Québec alors qu'on a un fleuve extraordinaire qui est le fleuve Saint-Laurent et qu'on reconnaît que le transport maritime est le mode de transport le plus écologique, le plus économique, il serait huit fois plus économique que le transport par camion et qu'il permettrait également de retirer un nombre considérable de camions de nos routes. Donc, ça améliorerait la fluidité de la circulation, la sécurité des usagers et par conséquent les coûts d'entretien d'un réseau routier au Québec qui est excessivement élevé.

Alors, je pense qu'on devrait tous davantage axer nos interventions ou encourager les compagnies à utiliser encore plus le transport maritime. Il y a eu de très beaux projets qui ont été initiés avec la Kruger, à Trois-Rivières, pour du transport de copeaux par barge, avec la Compagnie Alouette pour du transport d'aluminium, alors on parle de Forestville et de Baie-Comeau vers Trois-Rivières, et ces initiatives-là ont permis de retirer entre 18 000 et 26 000 passages-camions par année, ont permis des économies substantielles également aux compagnies qui ont utilisé...

Et on vient également de réussir à boucler la boucle avec le projet de SOPOR, un projet d'embranchement ferroviaire au port de Baie-Comeau, un projet de 14 millions de dollars dans lequel le gouvernement du Québec était partenaire à la hauteur de 6,8 millions de dollars.

Alors, je pense qu'on doit tous être très, très fiers de ces initiatives-là et faire en sorte qu'elles nous permettent d'en voir de plus en plus voir le jour et que ces initiatives-là puissent être encouragées et qu'on les voit, dans chacune des régions, émerger avec beaucoup de succès.

Alors, M. le député, je pense que le Forum de concertation maritime, tout comme la politique de transport maritime et fluvial, je pense que c'est une initiative qui doit être continuée, qui doit être encouragée et qui prend tout son sens dans les années à venir où l'on parle beaucoup, beaucoup d'intermodalité. Alors, je pense que c'est un bel exemple également de partenariat entre le privé et les gouvernements autant fédéraux que provinciaux.

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

M. Soucy: Non, on va donner la chance au député de LaFontaine.

Le Président (M. Pinard): Alors, je vais céder la parole au député de LaFontaine, et ensuite ce sera le député de Montmagny-L'Islet. Alors, M. le député de LaFontaine.

Bilan des actions entreprises et envisagées en matière de véhicules hors route

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Hier, Mme la ministre, on a commencé, le député de Mille-Îles vous avait posé une question en vous parlant un peu des véhicules hors route. Vous nous aviez dit que c'était un dossier que vous étiez pas mal attachée, pour avoir travaillé dans ce dossier-là depuis 1994. On se souvient de la consultation publique qui a été menée à travers le Québec concernant ce dossier, la commission parlementaire qui a été tenue ici par notre commission où est-ce qu'on a entendu, je pense, une trentaine de groupes. Un dossier important parce que beaucoup de régions du Québec vivent de cette industrie de la motoneige. Beaucoup de questionnements ont été soulevés. Il y a un projet de loi qui a été déposé dernièrement par vous, Mme la ministre, concernant ce dossier. Je voudrais peut-être qu'on fasse un peu une rétrospective du dossier, pourquoi qu'on s'est rendus là, hein?

Parce que je pense que c'est avant de savoir où est-ce qu'on s'en va, c'est savoir pourquoi qu'on s'est rendus là, hein? C'est des éléments essentiels de nos éléments et plusieurs dossiers, plusieurs questionnements ont été soulevés par l'opposition et par divers groupes qui à mon avis, des fois, me laissaient songeur parce que des fois il y avait des positions qui ont été prises antérieurement dans d'autres dossiers qui venaient répondre à cette problématique de façon identique. Alors, aujourd'hui, parce que peut-être c'est le gouvernement libéral qui le met en place, ça cause problème, là. Or, je voudrais peut-être vous entendre sur ce dossier-là, Mme la ministre, dossier important pour, comme je le disais, pour plusieurs régions du Québec, là. La Beauce, c'est un élément important. La motoneige au Québec est un élément important, et le tourisme se vend aussi à l'extérieur du Québec avec la motoneige, hein?

On a vu des pamphlets de Tourisme Québec qui mentionnent la beauté des paysages et des randonnées en motoneige. Alors, peut-être un peu un éclaircissement de ce dossier-là.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je vais répondre au député. Il y a une longue histoire derrière tout ça. D'ailleurs, le dossier a commencé avec le dossier du P'tit-Train-du-Nord. Alors, tout le monde sait que c'est le parc linéaire dans les Laurentides entre Saint-Faustin du Lac-Carré et Labelle, un sentier de 38 kilomètres de long où il y a eu des plaintes, un recours collectif et les citoyens... Il y a eu un jugement de la juge Langlois en décembre 2004, qui a fait en sorte que ce sentier-là, ce tronçon-là a été fermé parce que la juge a donné raison aux citoyens du recours collectif, et le tronçon, il est fermé.

Alors, suite à ça, M. le Président, les citoyens nous ont demandé d'intervenir. Les citoyens dans toutes les régions du Québec, parce que les MRC nous disaient à l'époque: Nous, c'est difficile, pour nous, de s'assurer parce que les compagnies d'assurance se questionnent par rapport au recours collectif. Alors, plusieurs MRC nous disaient, autant dans l'Outaouais, dans les Laurentides, dans des régions stratégiques pour la motoneige, les gens nous disaient: Nous, on songe à fermer le sentier, la Trans-Québec, là, le sentier qui est situé sur des emprises ferroviaires désaffectées.

● *(11 h 30)* ●

Alors, j'aimerais faire un petit historique. En 1995, le gouvernement précédent, M. le député, a permis la circulation des motoneiges à moins de 30 m des habitations sur les emprises ferroviaires. Alors, regardez, je pense que tout part de là parce que, si on n'avait pas permis de circuler en deçà de 30 m, possiblement qu'on n'aurait peut-être pas eu de recours collectif parce que ce qui est le cas dans le recours collectif, il y a plusieurs citoyens qui sont en deçà de 30 m. En 1998, le Protecteur du citoyen, suite à des pressions, les gens, en 1996, avaient commencé d'ailleurs à travailler sur leur recours collectif, et, en 1998, le Protecteur du citoyen a demandé au gouvernement précédent: Bien, est-ce qu'il y aurait possibilité de réduire la vitesse quand on arrive à proximité des résidences? Ce qui n'a évidemment pas été fait. En 1998, c'est à ce moment-là... Et en 2002, on a reconnu le recours collectif, et le dossier a été plaidé devant la juge. Alors, de 1996, 1995 même à 2003, il ne s'est pas rien fait. On a vécu, puis on a attendu, puis on a écouté les gens critiquer puis se plaindre des inconvénients de voisinage. Malheureusement, c'est sept ans d'inertie du précédent gouvernement.

Alors, le problème qu'on vit aujourd'hui puis le problème qu'on tente de solutionner... Parce que, des solutions idéales, il n'y en a pas. Il n'y a pas qu'une seule solution. On essaie d'en mettre plusieurs en place, puis on ose espérer que l'ensemble de ces 34 mesures là, qu'on a mises en place, vont nous permettre d'atteindre un juste équilibre et une cohabitation harmonieuse entre les utilisateurs et les riverains. Alors, le problème, il est écrit de toutes pièces par le précédent gouvernement.

Nous, on s'est dit: Bien, écoutez, on va agir en gouvernement responsable. On va aller voir les gens dans les régions, on va consulter d'abord, faire une consultation publique dans chacune des régions du Québec, ce qui a été fait. Alors, 16 régions ont été visitées, plus de 1 000 personnes sont venues nous voir, 350 mémoires ont été déposés.

Suite à la consultation publique qu'on a faite dans tous les milieux, on a fait une commission parlementaire pour entendre des groupes, des groupes, qui, sur invitation... qui ont été invités à venir nous parler des mesures, des propositions qu'on avait faites. Parce qu'il y a un premier document qui a été proposé aux régions. Alors, les gens sont venus discuter de ce document-là.

Écoutez, ce qu'il est important de dire, c'est une économie de 2 milliards de dollars pour le Québec. C'est 14 400 emplois. Alors, je pense que c'est important en termes de retombées économiques. Puis je pense que... je me dis souvent: Le territoire du Québec doit être assez grand pour qu'on puisse trouver un endroit où faire passer des sentiers, au Québec, sans qu'on ait de problématique de cohabitation.

Alors, c'est dans ce contexte-là qu'on s'est mis à travailler sur plusieurs pistes de solution. Alors, il y a 34 mesures qui sont proposées dans le cadre du projet de loi n° 9 qui sera discuté prochainement à l'Assemblée nationale. Et ce qu'on essaie de faire, c'est de trouver les meilleures décisions. En fait, on s'est dit que...

On pourrait en nommer quelques-unes, M. le Président. Alors, j'ai la liste ici devant moi. Il y a le resserrement des règles, il y a une aide. On va former des tables de concertation, dans les régions, où chacun des acteurs ou chacun des intervenants impliqués de près ou de loin au dossier des véhicules hors route sera appelé à siéger. Le ministère des Transports du Québec va même payer une personne-ressource, au niveau de ces tables de concertation là, M. le député, pour les accompagner.

Parce qu'on nous disait souvent: On vient pour consulter des ministères et puis on travaille le jour; le soir, c'est toujours fermé. Alors, cette personne-ressource-là va permettre de faire le lien avec l'ensemble des ministères interpellés dans le dossier des véhicules hors route. Que ce soit la Sécurité publique, l'Environnement, le ministère des Affaires municipales, le MTQ, plusieurs ministères sont interpellés dans ce dossier et ont participé également à l'élaboration de ce dossier-là.

Alors, on va donner 40 000 $ par ressource, par région. On est même prêts à mettre en place un fonds, un fonds dédié aux sentiers de véhicules hors route au Québec, un fonds qui sera dégagé à partir d'un programme, au ministère des Affaires municipales, de 4 millions de dollars, auquel on dit: Si on a une contribution égale de la part des partenaires régionaux — ça peut être même également le gouvernement fédéral — ça fait une enveloppe de 8 millions de dollars.

Et on demande à chacune des régions de nous définir un sentier interrégional qui devrait passer dans leur région, qui permettrait de relier l'ensemble des régions les unes entre les autres. Et, s'il y a des tronçons problématiques sur ce sentier interrégional là, s'il y a des tronçons où il y a des conflits de cohabitation, des conflits avec les riverains parce qu'on est trop près, on va travailler avec les régions pour déplacer ces sentiers-là ou y apporter des mesures d'atténuation.

Alors, avec le 8 millions qu'on est capables de ramasser, ça nous permettra... Parce que, des conflits d'usage, il n'y en a pas partout. C'est surtout dans les régions où c'est des zones plus urbanisées, où le développement domiciliaire a augmenté beaucoup au cours des ans, des régions en croissance démographique. Mais ce qu'on veut éviter, c'est qu'on développe, au fil des ans, des sentiers un peu partout sans tenir compte du schéma d'aménagement, sans tenir compte des développements domiciliaires.

Et ce développement de réseau là, il s'est fait un peu de façon anarchique, au fil des dernières années. Ce qu'on dit: Maintenant, il faut le planifier, il faut le voir à moyen et à long terme, et il faut éviter qu'on investisse autant les deniers des utilisateurs que les deniers gouvernementaux — des fonds publics — qui vont servir à déplacer ces sentiers-là. Il ne faut pas qu'on ait à les déplacer à tous les deux ans parce que... pour x raisons. Ce qu'on veut, c'est qu'on définisse un sentier interrégional qui soit bien établi, qui soit loin des conflits d'usage et qui permettra une cohabitation harmonieuse et la pérennité de ce loisir-là au Québec.

Alors, moi, ici, j'ai la liste de chacune des régions ici, M. le député, et des retombées économiques que ça génère dans chacune des régions. Alors, je pense qu'il y a des régions, entre autres comme la Maurice chez nous, dans les Laurentides, le Centre-du-Québec, il y a des régions — le Saguenay—Lac-Saint-Jean — où ce sont des retombées économiques à la hauteur de 75, 80 millions de dollars par année. Alors, c'est important qu'on trouve le juste équilibre entre le besoin des uns et les attentes des autres. Et je pense que ce qu'on propose ici, ce sont une solution de compromis qui comporte

34 mesures, et l'ensemble de ces mesures-là, elles sont additionnées parce qu'il y a du resserrement de règlement par rapport aux silencieux modifiés, l'interdiction de les vendre, l'interdiction de modifier, il y a l'augmentation de l'âge pour la conduite, il y a des amendes progressives pour les gens, et il y aura également des études socio-acoustiques, une évaluation du parc de véhicules hors route qui sera faite au Québec, et on se donne même, à travers ce projet de loi là, la possibilité de réglementer pour interdire le passage des véhicules hors route qui ne respectent pas les normes tant en termes de normes pour le bruit qu'en termes d'émissions de rejets.

Alors, je pense qu'on a fait beaucoup, on a fait beaucoup, et la principale des raisons, c'est qu'on veut éviter que les gens circulent de façon anarchique un peu partout au Québec, on veut encadrer cette pratique-là de façon rigoureuse. Il y a beaucoup d'autres États américains ou d'autres pays qui nous regardent aller, qui vont probablement nous prendre comme exemples par rapport à ce qui est avancé. On est avant-gardistes, par rapport à ce qu'on met en place, et on dit: Il faut encadrer de façon plus rigoureuse, de façon plus respectueuse; on parle même de formation pour les étudiants qui sont au secondaire IV et V; on parle également, dans les dépliants de la SAAQ, d'inclure un guide d'utilisation pour les utilisateurs, comment être plus respectueux des riverains.

Alors, je pense que c'est la somme de toutes ces interventions-là, la somme des éléments qu'on retrouve, à l'intérieur du projet de loi et de la modification au règlement, qui vont nous permettre d'atteindre l'objectif qu'on s'est fixé. Alors, je pourrais en parler pendant des heures, M. le Président; il le sait, parce qu'ils ont assisté à la commission parlementaire...

Des voix: ...

Mme Boulet: Oui, c'est ça. Mais, écoutez, il y a beaucoup de choses à dire, puis je suis consciente que l'opposition également a beaucoup de choses à dire, mais je pense qu'il faut travailler ensemble à trouver un objectif. Le problème, il n'est pas simple, il n'est pas facile à résoudre, on en convient. Il n'y a pas de solution idéale, je l'ai dit d'entrée de jeu, mais il faut faire quelque chose. On ne peut pas laisser le statu quo, on ne peut pas laisser la situation se détériorer.

Et, si on ne fait rien, les MRC... J'ai les lettres, ici, des MRC. Alors, j'ai les lettres, ici, des MRC de Sainte-Thérèse-De-Blainville, de la MRC des Laurentides, qui nous disent: Regardez, aidez-nous à trouver une solution, parce que, si on ne fait rien, on va être obligés de fermer nos sentiers et on n'aura plus accès, dans nos régions, pour ces retombées économiques là. Alors, ce qu'on essaie de faire, avec les citoyens, dans les régions du Québec, c'est de trouver des pistes de solution qui vont nous permettre d'atteindre cet équilibre-là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Alors, M. le député de LaFontaine, en complémentaire, et il reste 1 min 45 s.

M. Tomassi: Merci. Peut-être plus un commentaire qu'une question, M. le Président. Et j'aime la vision de la ministre quand elle parle de partenaires, de collaboration, la participation des citoyens, la planification des territoires, ce que l'ancien gouvernement n'a pas fait, hein? On peut dire qu'en 1995, quand ils ont permis cette circulation à moins de 30 m des habitations, peut-être... puis on peut leur donner peut-être la raison du... en ne sachant pas la conséquence que cela allait apporter, mais c'est très important.

Et, je sais, un des éléments... Parce que j'étais en commission parlementaire avec vous quand ils sont revenus avec la question de la non-possibilité de poursuivre en cinq ans. Nous avons eu l'ancien ministre de la Justice, qui était venu sortir ses dents de crocodile, là, puis jouer la vierge offensée, qui disait qu'on brimait les droits des citoyens. Je lui avais rappelé aussi que même la loi n° 23, aux articles 79.12 et 79.13 sur la loi sur l'agriculture, faisait la même chose, hein; textuellement, le même texte de loi. Il n'a pas été capable de me répondre puis ni l'opposition. Alors, c'est dire que, quand eux font des choses, peut-être c'est bien, puis quand nous... Puis, en réalité, c'est pour sauver une industrie.

Et des fois, Mme la ministre, il faut être critique, hein? Il faut être critique de nos lois, puis c'est très important. Mais un critique, Mme la Présidente, c'est quelqu'un à mon avis qui connaît la route mais qui ne sait pas conduire. Or, c'est un élément important de ces éléments. C'est nécessaire, être critique, mais des fois il faut comprendre tout le dossier, et 2 milliards de retombées économiques, là, c'est majeur pour le Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci, M... Merci beaucoup, M. le député de LaFontaine. Ceci met fin à votre bloc. Alors, il nous reste un dernier bloc, et je céderai la parole au critique officiel de l'opposition en matière de transports, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vais faire ça rapidement. La question de mon collègue de LaFontaine me tente presque d'embarquer, mais je vais résister, Mme la ministre déléguée, je vais résister. Ce n'est qu'une question de partie...

Une voix: Partie remise.

M. Deslières: ...partie remise, Mme la ministre. Vous allez avoir l'occasion de...

● *(11 h 40)* ●

Mme Boulet: J'en suis bien consciente.

Calendrier projeté des travaux de réfection de la route 205 entre Beauharnois et Sainte-Martine

M. Deslières: Oui. Oui, oui. Vous allez avoir l'occasion de tout détailler ça, votre proposition, là, au cours des prochains jours, des prochaines semaines.

M. le Président, je veux revenir sur un dossier de voirie locale. Mme la ministre déléguée, je fais ça rapidement, là, on parle de la route 205, dans le comté de Beauharnois, particulièrement dans la ville de Beauharnois, la nouvelle ville de Beauharnois. Je suis intervenu, en août 2005, auprès de la DT, j'ai rencontré M. Bernard Caron, en septembre 2005, toujours sur le même sujet. La ville de Beauharnois est venue en appui, a déposé une résolution, le 4 octobre 2005, ça concerne bien sûr les corrections et l'asphaltage du chemin qui

mène entre la ville de Beauharnois et Sainte-Martine. On m'a répondu — bien sûr dans la façon de répondre du ministère des Transports — que tout ça était dans les prévisions, dans les programmations, etc.; mais sauf qu'un an plus tard, il n'y a pas eu de travaux de correction, de travaux d'asphaltage.

Ma question: Est-ce que c'est prévu dans la programmation, et, sinon, est-ce que vous allez utiliser d'autres moyens pour qu'on puisse régler ce dossier-là, qui est en attente depuis au moins trois ans, Mme la ministre?

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

Mme Boulet: M. le Président, si vous permettez, on est après vérifier, parce que je ne peux pas connaître... j'essaie d'en connaître beaucoup, là, mais je ne connais pas nécessairement toutes, toutes les routes, d'autant plus, c'est plus dans le secteur de Montréal, là, alors... J'inviterais par contre... mais on va regarder, là, si on a une réponse à vous donner dans un premier temps.

Mais j'aimerais ça, M. le député, vous inviter à, dans un premier temps, parler à la DT, c'est numéro un. Mais, si vous voyez que cette réponse-là ne convient pas ou si ce n'est pas assez clair, demandez-moi-le, j'aimerais ça qu'on m'interpelle directement. Puis, moi, à ce moment-là, je retourne à la DT, puis madame... la collègue à côté de vous, c'est ce qu'elle fait à l'occasion.

Alors, c'est de me parler, à moi, de la problématique, et puis, à ce moment-là, moi, je questionne, à ce moment-là, la DT, puis j'essaie de vous donner des réponses avec des échéanciers plus précis, avec soit des chiffres ou des dates qui vont peut-être répondre davantage à vos interrogations ou à vos besoins.

Le Président (M. Pinard): Merci, vous allez revenir...

Mme Boulet: Mais je prends bonne note, là, c'est la 205...

M. Deslières: ...entre la ville de Beauharnois et la municipalité de Sainte-Martine. C'est ce qu'on...

Mme Boulet: Mont-Roy et Ste...

M. Deslières: De Beauharnois.

Mme Boulet: Beauharnois et Sainte-Martine?

M. Deslières: Oui. Ça s'appelle le chemin de la Beauce.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous allez revenir...

Mme Boulet: Alors, vous nous permettez qu'on vous revienne, M. le député, avec une réponse. On vous reviendra par écrit même, s'il le faut, là, je pense que ce serait plus approprié.

M. Deslières: Non, mais... Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui, allez.

M. Deslières: Je sais que vos gens travaillent en arrière...

Mme Boulet: Bien, s'ils trouvent quelque chose...

M. Deslières: ...ils cherchent, là. Est-ce qu'on pourra me répondre?

Mme Boulet: Tout à fait. Tout à fait.

M. Deslières: O.K.

Intentions concernant le renouvellement du budget discrétionnaire des députés pour la voirie

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la ministre, une question fort simple: Est-ce que le discrétionnaire de la voirie des députés sera renouvelé pour la prochaine année?

Mme Boulet: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors...

Mme Boulet: Au même montant.

Le Président (M. Pinard): Au même montant?

Mme Boulet: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Pas indexé? Non?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Ça fait 13 ans qu'il n'y a pas d'indexation, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): C'est ça, on s'habitue, madame.

Mme Boulet: C'est ça.

Le Président (M. Pinard): En politique, il faut s'habituer à toutes ces choses.

Mme Boulet: On fait plus avec moins.

Calendrier projeté des travaux sur la route 153, dans la ville de Baie-de-Shawinigan

Le Président (M. Pinard): Oui. Alors, moi, madame, j'ai écouté, depuis plusieurs heures... et vous avez gratifié beaucoup de mes collègues à gauche...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): ...à gauche, à droite. Il y a quasiment un concours, concernant les montants les plus élevés, qui s'est déroulé devant moi. Mais, moi, je voudrais vous parler du chemin de colonisation, le dernier chemin de colonisation qui existe au Québec. Et vous savez très bien à quel endroit il se situe, il se situe

dans l'ancienne patrie de l'ancien premier ministre du Canada, la jolie ville de Baie-de-Shawinigan, sur une longueur de 1 km à 1,5 km.

Vous savez, en 2002, votre prédécesseur, M. Jacques Baril, l'ancien député d'Arthabaska, avait donné un mandat à la firme Pluritec de préparer des plans préliminaires pour faire en sorte que ce chemin de colonisation soit vraiment dévolu à l'histoire du Québec — la vraie histoire du Québec. Et, depuis ce temps-là, les plans ont été sortis, et, moi, ce que je voudrais tout simplement connaître de votre part, c'est quelles sont les autres étapes que ce petit tronçon de 1,5 km doit subir, quelles sont les autres étapes que le petit tronçon doit subir avant d'en arriver à une réalisation. Et est-ce que vous êtes en mesure de me donner quelle sera l'étape qui sera franchie cette année?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de vous répondre; on s'est parlé, je dirais, à plusieurs reprises de ce dossier-là. Évidemment, il y avait une étude qui avait été demandée pour voir s'il y avait possibilité de déplacer la route de colonisation — mais c'est la 153 finalement — alors la déplacer au-dessus de la montagne plutôt que de tout près de l'entreprise de la Belgo.

Alors, ce qu'on a dit... puis je l'ai dit à M. le député, j'en ai parlé avec Mme la mairesse, c'est que ce projet-là, il peut être intéressant dans le cadre où l'usine Belgo, qui est tout près, à proximité, aurait des projets, parce que c'était le cas. Quand on a demandé de faire une étude pour voir si on ne pouvait pas déplacer cette route-là, c'est que la Belgo à l'époque parlait d'agrandissement possible, et donc elle avait besoin de l'emprise de la route pour pouvoir prendre de l'expansion au niveau de son bâtiment.

Alors, ce qu'on a dit, c'est que, écoutez, la déplacer, la route, telle qu'elle est là, là, la déplacer, c'est presque une dizaine de millions de dollars, si je ne me trompe pas — M. le député, vous pourrez me rafraîchir la mémoire — mais c'étaient plusieurs... c'était près de 10 millions de dollars. Alors, ce que j'ai dit, puis ce que je vais vous répéter, puis je l'ai dit à l'époque, c'est que, si jamais Belgo allait de l'avant avec ce projet-là, on va regarder, de façon tout à fait sérieuse, la possibilité de déplacer l'emprise.

Maintenant, ce n'est pas le cas. Alors, Belgo à court terme ne prévoit pas procéder à des agrandissements. Alors, l'année passée, on a réparé la chaussée de cette route-là. On a mis tout près de 400 000 $, là, 380 000 $ pour réparer la chaussée. Et mon collègue le député de Saint-Maurice m'est revenu avec une deuxième question cette année: Est-ce qu'il y aurait moyen d'enlever, je vais dire, les buttes, les buttons, ou je ne sais pas, parce qu'il y a comme deux bosses importantes qui font que la visibilité et la sécurité de la route — c'est ça — ne sont pas appropriées?

Le Président (M. Pinard): Elles sont nulles.

Mme Boulet: Alors, c'est ce que j'ai demandé à la direction territoriale. Actuellement, ils sont après faire l'étude de faisabilité de telles interventions sur la route et qu'est-ce que ça impliquerait. Alors, je vous avais dit que je vous reviendrais là-dessus, M. le député, et ce sera chose faite.

Le Président (M. Pinard): C'est fait, c'est fait. Merci beaucoup. Alors, je céderais maintenant la parole à la députée de Rimouski.

Intentions concernant la majoration du budget d'entretien d'été du réseau routier municipal

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre. Je suis heureuse de pouvoir vous poser une question, parce qu'elle revient souvent auprès des élus municipaux. Les élus municipaux ont beaucoup d'attentes, vous êtes bien placée pour le savoir. Il s'agit du budget d'entretien d'été du réseau routier municipal. Depuis plusieurs années, les élus municipaux réclament un peu plus de sous pour le réseau routier d'été. Est-ce qu'il y a des possibilités de voir ce budget bonifié d'une façon ou d'une autre?

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

Mme Charest (Rimouski): Et qu'est-ce qu'on peut répondre aux élus municipaux là-dessus?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir, je trouve ça... c'est parce que les députés de l'opposition, ils sont venus un après l'autre me poser finalement la même question, alors je vais essayer de résumer. Mais ce n'est pas de votre faute, là, Mme la députée de Rimouski.

Le programme de voirie locale qui a été... les routes qui ont été transférées, en 1993, aux municipalités, il y a une enveloppe qui accompagne les municipalités, depuis 1993, avec une formule qui n'a pas été indexée depuis 1993, alors une formule qui est très complexe, qui tient compte du nombre de kilomètres, de la capacité de payer des municipalités. Le budget de l'année précédente, de l'année passée, 2005-2006, était à la hauteur de 114,5 millions. Cette année, on a 4 millions de plus, là, c'est 118 660 000 $ qui seront consacrés.

On est très conscients, Mme la députée, qu'il y a des besoins importants autant sur le réseau routier que sur les ponts municipaux. Je le disais tantôt, il y a 4 400 ponts municipaux pour une valeur de 1,5 milliard de dollars. Ce qu'on est après faire, au ministère, on est après regarder comment on pourrait prendre cette somme-là, cette enveloppe-là et la partager de façon plus équitable avec les municipalités qui ont moins de capacité, soit les municipalités qui ont moins de population, les municipalités qui ont moins de richesse foncière, les municipalités qui ont beaucoup de structures en termes de nombre; il y en a qui ont 25 ponts. D'autres n'ont pas beaucoup de ponts, mais elles ont des ponts qui coûtent très cher. Alors, on est après revoir l'ensemble de cette enveloppe-là, est-ce qu'elle ne pourrait pas être distribuée autrement et faire en sorte que les municipalités qui ont plus de capacité financière soient capables d'en assumer un peu plus, et qu'on soit en mesure d'aider davantage les municipalités qui ont moins de capacité.

Alors, on sait qu'il y a la SOFIL qui a été mise en place dernièrement, alors c'est 1 380 000 000 $ qui est transféré aux municipalités. Alors, est-ce qu'avec la

SOFIL, est-ce qu'avec l'argent du MTQ, est-ce qu'avec une nouvelle formule de partage qui tiendrait compte d'un partenariat, qui tiendrait compte de la capacité de payer de ces municipalités-là... On est après revoir ça. Quand ce sera prêt, on a dit aux deux fédérations, l'UMQ et la FQM, qu'on leur présenterait ça, et, en accord avec tout le monde, on espère qu'on va atteindre un scénario, là, ou une proposition qui soit plus intéressante, pour nos petites communautés, dans nos régions, comme la vôtre et comme la mienne.

Mme Charest (Rimouski): Les municipalités rurales.

Mme Boulet: C'est ça. Tout à fait.

Mme Charest (Rimouski): Alors, je comprends de votre réponse que vous êtes en train de revoir les critères d'allocation de ces budgets.

Mme Boulet: C'est ça, c'est ça.

Mme Charest (Rimouski): Et ce que les maires vont éventuellement recevoir, c'est des nouvelles par rapport à ça?

Mme Boulet: Bien, en fait on va consulter les fédérations, la FQM et l'UMQ.

Mme Charest (Rimouski): Oui?

Mme Boulet: Est-ce qu'on est rendus à l'étape de tous les maires, là? On va commencer par consulter les fédérations, voir si cette formule-là qu'on leur propose... ou s'ils ont d'autre chose à nous proposer. Ce qu'on cherche, c'est une solution.

Mme Charest (Rimouski): Parfait.

Mme Boulet: On en est fort conscients.

Une voix: Cette année, c'est pareil.

Mme Boulet: Cette année, ça va être pareil par contre, Mme la...

● *(11 h 50)* ●

Le Président (M. Pinard): Tu as une autre question? Alors, Mme la députée de Charest... Mme la députée de Rimouski aurait une dernière question, ensuite de ça, M. le député de Beauharnois. Il nous reste seulement cinq minutes.

Orientations concernant le transport collectif en milieu rural

Mme Charest (Rimouski): Ah bon! Bien, rapidement, vous en êtes rendus où dans le transport collectif en milieu rural?

Mme Boulet: Hé mon Dieu! c'est le dossier de M. Després, mais je vais vous laisser répondre... Peut-être qu'il y a quelqu'un qui peut répondre, si ça ne vous dérange pas? J'ai le sous-ministre qui pourrait peut-être vous répondre, mais je vais préciser, Mme...

Le Président (M. Pinard): Mme la députée, est-ce que j'ai l'approbation pour que le sous-ministre dépose? Oui, merci. M. le sous-ministre.

Mme Boulet: Mme la députée de Rimouski, je voudrais vous dire que, pour cette année, c'est encore la vieille formule, là, parce que ce n'est pas simple, mais on a des choses sur la table. On travaille très fort depuis, je vous dirais, plusieurs mois, à essayer de trouver quelque chose et à bonifier finalement cette enveloppe-là, pas la bonifier en termes d'investissement, mais la bonifier en termes que, la formule, la répartition soit plus juste et équitable pour les communautés qui ont moins de capacité financière.

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre, vous vous identifiez.

M. Couture (Jean): Oui. Jean Couture, sous-ministre adjoint aux Transports. Seulement pour vous dire que vous avez raison, le transport collectif en milieu rural, c'est une problématique majeure. M. Després, Mme Boulet ont mis une table en place, une table avec les CRE — le conseil régional des élus — de façon à trouver une solution à la grandeur du Québec. Dans votre région particulièrement, particulièrement Rimouski, le transport collectif est très dynamique.

En fait, ce que ça va permettre de faire, c'est de mettre en commun des services qui sont déjà payés par l'État en bonne partie, soit le transport scolaire, le transport adapté, le transport médical, le covoiturage, une partie sur le taxi, et de façon à rendre admissible ces programmes-là, alors c'est une démarche que l'on fait présentement. On a formé une table, ministère avec l'ensemble des directeurs généraux de tous les CRE du Québec; la première rencontre a déjà eu lieu il y a environ trois semaines, et on espère avoir des bonnes nouvelles incessamment, pas seulement dans votre région mais dans d'autres régions également.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le sous-ministre.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Non. M. le député de Beauharnois, 3 min 30 s.

Intentions concernant le tronçon ferroviaire Matapédia-Chandler

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mme la ministre déléguée aux Transports, le transport ferroviaire, région de la Gaspésie, on sait que la Société de chemins de fer du Québec est propriétaire, là, de tout le tronçon, mais qu'il y a également un élément, là, qui inquiète toute la population, soit que la société veut se départir du tronçon Matapédia-Chandler. Et on sait l'intérêt des communautés locales et régionales à vouloir garder cette partie-là pour bien sûr le transport des marchandises mais également pour toute la question du développement économique de cette région-là.

Quel est l'état actuel de la situation, Mme la ministre?

Mme Boulet: Alors, l'état actuel...

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

Mme Boulet: Oui. Merci, M. le Président. Alors, l'aide financière qu'on accorde, sur le Chemin de fer de Baie des Chaleurs, est à la hauteur actuellement... ce qui a été donné, c'était 3 millions de dollars sur cinq ans, alors c'est-à-dire 600 000 $ par année. Alors, ça, c'est la contribution. Le Chemin de fer Baie des Chaleurs, c'est une ligne de 235 km qui fait une bonne partie de la région de la Gaspésie. Évidemment, depuis la fermeture des usines, là, comme Smurfit-Stone, etc., il y avait environ 10 000 wagons qui voyageaient par année sur cette ligne-là; maintenant, il y en a à peu près 1 500. Alors, vous comprendrez que la rentabilité de l'entreprise n'est pas nécessairement au rendez-vous et qu'ils accusent des déficits d'opération, selon eux, d'environ 50 000 $ par mois. C'est ça, M. Meloche? Environ 1,2 million par année.

Alors, ce qu'on est après regarder avec eux, parce qu'on comprend très bien — on est très sensibles et on est en étroite, là, communication avec les intervenants de la Gaspésie; on comprend très bien — que, pour eux, il ne faut pas démanteler ce chemin de fer là et qu'il faut regarder tous les moyens, tous les outils qui s'offrent à nous pour faire en sorte que cette infrastructure-là demeure en place. Parce qu'à partir du moment où il y a démantèlement, bien on ne peut pas inciter les entreprises à venir dans les parcs industriels puis leur dire: Vous allez pouvoir bénéficier du transport ferroviaire. Alors, pour eux, c'est comme une plaque tournante de leur développement économique.

Alors, ce qu'on a dit avec eux... on est après regarder avec eux quelles sont les pistes de solution. On a même payé, à l'heure actuelle, une étude. On a donné 50 000 $ aux gens de la Gaspésie pour la réalisation d'études par les élus régionaux, afin notamment d'évaluer les coûts d'acquisition, d'exploitation, de réhabilitation et les formules de prise en charge de ce tronçon par les instances régionales. Parce qu'il y a coût: si les instances régionales veulent racheter éventuellement ce tronçon-là, juste le coût du fer, du métal, c'est évalué à plusieurs millions de dollars, on parle même de 28 millions de dollars. Alors, il y a un coût pour acquérir le réseau, alors c'est tout ça. Et il y a un coût également pour faire la réfection, parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de ponts, il y a environ 70 ponts sur le tronçon, le Chemin de fer Baie des Chaleurs, de ponts ferroviaires qu'il faudrait réparer. Pas nécessairement tous les ponts, mais il y a beaucoup de besoins de réhabilitation sur ce tronçon-là. Alors, on évalue les besoins en réhabilitation à la hauteur de 12 millions de dollars.

Alors, c'est ce qu'il faut faire, c'est qu'il faut avoir un portrait très clair, M. le député de Beauharnois, un portrait le plus clair possible de la situation, des coûts impliqués dans la démarche, et après on a dit: On regardera ensemble quelles sont les solutions qui s'offrent à nous, mais on est très sensibles et on suit ce dossier-là de très, très près.

M. Deslières: Est-ce que l'étude a été déposée? Est-ce que l'étude est terminée, Mme la ministre?

Mme Boulet: Non. M. le Président, je dirais que non parce que ça fait quelques semaines à peine.

M. Deslières: Et on sait que la date butoir est en juin pour 2007. La compagnie a fait signe, a dit: Moi, là, juin 2007.

Mme Boulet: Oui. Mais c'est dans un an.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, merci beaucoup, Mme la ministre, merci, chers collègues.

Adoption des crédits

Nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des programmes 1, 2 et 3 relevant du ministre des Transports.

Le programme 1, Infrastructures de transport, est-il adopté?

M. Deslières: Sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté sur division.

Le programme 2, Systèmes de transport, est-il adopté?

M. Deslières: Sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Sur division.

Le programme 3, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

M. Deslières: Sur division.

Des voix: Adopté.

Documents déposés

Le Président (M. Pinard): Je dépose les réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle. Alors, M. le secrétaire.

J'ajourne les travaux de la commission au mercredi 10 mai, à 9 h 30, afin de compléter l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Merci, je vous souhaite à tous bon appétit.

Mme Boulet: ...merci à tous les membres de la commission pour leur travail, pour leur participation, pour leur belle collaboration, et merci à tous les gens du ministère qui nous accompagnent, parce que ces gens-là ont travaillé très fort pour s'assurer que l'information soit au rendez-vous, l'information soit toujours pertinente. Alors, je voudrais les remercier pour l'ensemble du travail qui a été fait par les gens du ministère.

Le Président (M. Pinard): Alors, ils vous ont entendue, chère madame, et sûrement que, cet après-midi, lorsqu'ils reprendront leurs travaux au ministère, ils se souviendront de vos propos. Merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Fin de la séance à 11 h 57)