



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

TROISIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

**Commission permanente de l'aménagement et des équipements**

**Étude des crédits du ministère des Transports (4)**

**Le lundi 25 avril 1994 — No 9**

**Président: M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

115 \$ débats de la Chambre — 10 \$ Index  
325 \$ débats des commissions parlementaires  
105 \$ commission de l'aménagement et des équipements  
75 \$ commission du budget et de l'administration  
70 \$ commission des institutions  
65 \$ commission des affaires sociales  
60 \$ commission de l'économie et du travail  
40 \$ commission de l'éducation  
35 \$ commission de la culture  
20 \$ commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation  
5 \$ commission de l'Assemblée nationale

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  
5, Place Québec, bureau 195  
Québec, (Qc) G1R 5P3  
téléphone: 418-643-2754  
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe; numéro d'enregistrement: 1762

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Secteur voirie	CAE-399
Document déposé	CAE-399
Discussion générale (suite)	
Autoroute 50 et circulation des camions vers l'autoroute 417, en Ontario	CAE-399
Bilan des investissements dans le réseau routier depuis 1990	CAE-404
Lien routier Alma-La Baie	CAE-406
Programmation relative à l'autoroute des Laurentides	CAE-414
Traverses de motoneiges sur la route 170	CAE-414
Programmation relative à l'autoroute des Laurentides (suite)	CAE-415
Affichage commercial sur les panneaux du ministère	CAE-423
Facturation des services d'entretien des passages à niveau	CAE-430
Rapport annuel du Vérificateur général	CAE-430
Adoption des crédits	CAE-432
Adoption de l'ensemble des crédits	CAE-432
Remarques finales	
M. Gaston Blackburn	CAE-432

### Autres intervenants

Mme Claire-Hélène Hovington, présidente

M. Jean Garon

Mme Louise Bégin

M. Francis Dufour

M. Rémy Poulin

\* M. Alain Vallières, ministère des Transports

\* M. Yvan Demers, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

**Note de l'éditeur:** La commission a aussi siégé en après-midi pour l'étude des crédits du ministre délégué aux Affaires régionales. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.



Le lundi 25 avril 1994

## Étude des crédits du ministère des Transports

(Vingt heures deux minutes)

**La Présidente (Mme Hovington):** Je déclare la séance ouverte. Si vous voulez prendre place. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, pour l'année financière 1994-1995. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour le secteur voirie est de six heures, dont deux heures et 15 minutes aujourd'hui.

Est-ce que nous avons des remplacements?

**La Secrétaire:** C'est les mêmes que cet après-midi.

## Secteur voirie

**La Présidente (Mme Hovington):** C'est les mêmes que cet après-midi, parce qu'on a commencé à siéger à 15 heures, cet après-midi.

Alors, nous en étions au programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre.

## Document déposé

**M. Blackburn:** ...j'aurais, d'entrée de jeu, à déposer au député de Lévis et aux membres de cette commission, pour répondre à une demande qui nous a été faite la semaine dernière concernant l'enveloppe discrétionnaire du ministre, son utilisation, les comtés, dans quels endroits ça avait été distribué... Alors, je soumetts à la commission toutes les données, y compris, bien sûr, chacun des comtés avec les enveloppes qui ont été réservées à chacun des députés, ainsi que la réserve ministérielle qui était distribuée par le ministre. Ce qui fait que chacun des comtés a le montant total qui a été versé, pour chacun des comtés à travers le territoire. Et, dans le comté de Lévis en particulier, il y a eu un montant, pour ce qui est de l'enveloppe du député, de 125 934 \$; ajoutez cette réserve ministérielle d'un montant de 525 000 \$, ce qui fait que le député de Lévis... le comté de Lévis a reçu 651 000 \$.

**La Présidente (Mme Hovington):** Oh! Je vois que le comté de Lévis a été très gâté, si je compare au mien.

**M. Blackburn:** Ce que je veux juste ajouter, Mme la Présidente, c'est que, la semaine dernière, par rapport à la demande qui avait été faite par le député de Lévis sur un montant spécifique de 12 600 000 \$, il y a eu, je dirais, une mésentente, parce que cette enveloppe de 12 600 000 \$ qu'on avait déposée, comme ministre, au député, la semaine dernière, par mon collègue responsable du ministère, M. Cherry... c'est que cette enveloppe de 12 600 000 \$, c'était du parachèvement. Alors, ce que nous donnons aujourd'hui, c'est la véritable enveloppe qui correspond véritablement à la demande qui avait été faite par le député de Lévis, pour la commission, la semaine dernière.

**La Présidente (Mme Hovington):** Alors, j'accepte le dépôt du document que nous allons distribuer à chacun des membres de la commission.

**M. le député de Lévis,** vous avez des questions?

## Discussion générale (suite)

Autoroute 50 et circulation des camions  
vers l'autoroute 417, en Ontario

**M. Garon:** Oui. Selon un rapport réalisé par le ministère des Transports intitulé «Problématique des transports, orientations et objectifs préliminaires», l'autoroute 50 entre Lachute et Masson ne verra pas le jour de sitôt en dépit des nombreuses promesses du gouvernement libéral à cet égard. Dans ce rapport, le ministre des Transports recommande de minimiser la construction de nouvelles infrastructures dans l'Outaouais, entre guillemets, et, entre guillemets, d'améliorer les conditions de déplacement des camions entre le Québec et l'autoroute 417, fermez les guillemets. Bref, le ministère préconise les investissements pour mieux aller en Ontario. Le premier ministre Johnson, qui a effectué une tournée dans l'Outaouais au début du mois de mars, a déçu des partisans de l'autoroute 50 en refusant de prendre des engagements sur la construction de cette autoroute. Le 16 mars 1993, dans une entrevue accordée au journal *Le Droit*, le ministre délégué aux Transports de l'époque, qui est responsable de la région de l'Outaouais, M. Middlemiss, a lié la construction de la route 50 entre Lachute et Masson à l'avenir de l'aéroport de Mirabel. Rappelons qu'une étude déposée en janvier 1991 par la firme Soléco démontre que, sur le plan fiscal, la construction des autoroutes 13 et 50 ne coûtera rien au gouvernement, puisqu'elles généreront des revenus de 1 300 000 000 \$ pour le gouvernement du Québec alors que les coûts sont évalués à 508 000 000 \$.

Alors, j'aurais trois questions à poser au ministre. La première: Quelles sont les orientations du gouvernement sur la construction de l'autoroute 50? Le gouvernement veut-il la faire, oui ou non, et, si oui, quels sont ses échéanciers? Deuxièmement, est-ce que l'entente fédérale-provinciale conclue en 1972 sur la construction de l'autoroute 50 est encore en vigueur, et quels sont les montants disponibles? Troisièmement, quels sont les investissements que veut réaliser le ministre pour améliorer les déplacements des camions entre le Québec et l'autoroute 417 en Ontario?

**M. Blackburn:** Très bonnes questions, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Consultation)  
(20 h 10)

**M. Blackburn:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** Alors, la réponse, M. le ministre, vous avez la...

**M. Blackburn:** ...en réponse à une question très importante et en même temps aussi très intéressante. Pour ce qui est des orientations du gouvernement par rapport à l'autoroute 50, c'est évident qu'il y a eu des annonces de faites, il y a une volonté de réaliser. La démonstration de la volonté de réaliser, c'est qu'on a déjà, au niveau des dépenses antérieures, dépensé jusqu'à maintenant 6 000 000 \$ entre Mirabel et Lachute. Dans la programmation 1994-1995 en parachèvement dans ce même secteur, on a un montant de 5 337 000 \$ qui est prévu, et, en 1995-1996, pour compléter ça, ce tronçon-là, c'est 150 000 \$. Ce qu'il faut bien dire...

**M. Garon:** Combien?

**M. Blackburn:** 150 000 \$.

**M. Garon:** Hi! Hi! Hi!

**M. Blackburn:** Mais c'est seulement... attendez un peu! attendez un peu! je n'ai pas fini... dans cette partie de tronçon là qui est en train de se réaliser, M. le député de Lévis. On a aussi, entre Lachute... encore une partie après cette partie qui va avoir été réalisée dans la première phase, de programmés en 1995-1996, parce que, là, il faut, bien sûr...

**M. Garon:** L'avez-vous déjà parcouru ce tronçon-là?

**M. Blackburn:** Bien sûr.

**M. Garon:** Allez faire un tour. Le tronçon dont vous parlez, là?

**M. Blackburn:** Oui.

**M. Garon:** J'ai passé dessus en fin de semaine.

**M. Blackburn:** Donc, pour continuer dans les explications que vous avez besoin d'avoir, M. le député de Lévis, en 1995-1996, il y aurait 9 000 000 \$ de programmés, dans la programmation que nous avons devant nous, plus, en 1996-1997, un autre montant de 8 000 000 \$ et, en 1997-1998, un montant de 640 000 \$. Ça, c'est pour ce qui est du tronçon Mirabel-Lachute, dans son entièreté.

**M. Garon:** Cette année, il y en a combien?

**M. Blackburn:** Une quarantaine de kilomètres.

**M. Garon:** Non, cette année, en 1993... en 1994.

**M. Blackburn:** Cette année, c'est 5 300 000 \$. Ce qu'il faut ajouter, c'est que, pour ce qui est du lien qui va compléter ce tronçon de Lachute à Masson, alors, là, bien sûr que le projet est déjà rendu au ministère de l'Environnement; il y a des retours de questions qui ont été envoyées au ministère des Transports, et le ministère des Transports... puis il y en a quelques pages, pour ne pas dire le nombre, c'est 16 pages qui ont été posées. Et là on est au stade où le ministère des Transports a à répondre à ces questions du ministère de l'Environnement. Ce qu'il est important de préciser, c'est que l'autoroute, quand elle sera complétée, pour ce qui est de Mirabel, dans son ensemble, c'est une autoroute, l'autoroute 50, qui va coûter 300 000 000 \$. Alors, on comprend bien que, dans les questions budgétaires du gouvernement et, bien sûr, dans les priorisations et les choix qui doivent être faits, il y a de ces réalités auxquelles on est confrontés, et on se doit de continuer de travailler en fonction de cet ensemble de situations sur tout le territoire du Québec.

**M. Garon:** Est-ce qu'il reste de l'argent dans l'entente de 1972? Est-elle encore en vigueur? Quels sont les montants qui sont disponibles dans l'entente?

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre, sur l'entente de 1972.

**M. Blackburn:** ...pour bien comprendre la question des ententes fédérales-provinciales. Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, l'argent, ou cette entente qui existait, c'était une entente qui couvrait la région, ce qu'on peut appeler la région de la capitale nationale. Mais quand on parle des travaux de l'autoroute 50, à l'est de Masson en direction de Lachute, ce n'était pas

inclus dans cette entente fédérale-provinciale. Donc, on ne peut pas parler de sommes d'argent qui étaient à l'intérieur et qui pourraient servir à la réalisation.

**M. Garon:** Il y en avait une...

**M. Blackburn:** Bien, ce sont les informations que je reçois des gens qui sont avec moi, ici, au bout de la table, qui ont bien...

**M. Garon:** Il y en avait une. Il y en avait une en 1972...

**M. Blackburn:** Bien, c'est ça. L'entente de 1972, ce que l'on me dit, c'était l'entente qui couvrait la capitale nationale. Mais, quand on parle de capitale nationale, cette entente-là était servie dans un territoire donné, cet argent-là devait servir dans un territoire donné. À l'est de Masson en direction de Lachute, bien, là, ce n'était pas inclus dans le territoire de l'environnement immédiat de la capitale nationale, donc l'enveloppe ne couvrait pas ce territoire-là.

**M. Garon:** Ah! non, il y a une erreur là. Il y a une entente fédérale-provinciale qui couvrait les travaux. D'ailleurs, quand on est arrivés au gouvernement en 1976, on a mis de l'argent dans la... il y a un bout de l'autoroute qui a été fait dans ce coin-là.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Jusqu'à Masson, c'est ça qu'on dit. Jusqu'à Masson, c'était couvert par l'entente. Mais, à l'est de Masson jusqu'à Lachute...

**M. Garon:** O.K.

**M. Blackburn:** ...c'est le territoire qui n'était pas inclus dans l'entente nationale... l'entente fédérale-provinciale de la capitale nationale.

**M. Garon:** Alors, il ne reste plus rien dans l'entente?

**M. Blackburn:** Mais, s'il reste des sommes d'argent, elles doivent servir nécessairement à l'intérieur du territoire de la capitale nationale.

**M. Garon:** Est-ce qu'il en reste ou s'il n'en reste pas?

**M. Blackburn:** Il en reste, à ce qu'on me dit, mais là je ne pourrais pas vous donner les sommes d'argent qui restent.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Donc, l'entente se poursuit encore. Il y a encore des sommes d'argent. Je ne pourrais

pas vous répondre sur les montants d'argent qui restent à l'intérieur de l'entente, mais l'entente... des montants d'argent sont dépensés. Des montants d'argent sont dépensés à l'intérieur du territoire de la capitale nationale.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une ventilation de l'argent qu'il y avait dans l'entente: l'argent qui a été dépensé puis celui qui reste?

**M. Blackburn:** Oui. Mais je ne pourrais pas vous le donner ce soir, par exemple, hein. C'est ce qu'on me dit? On ne pourrait le donner ce soir?

**M. Garon:** Mais c'est une vieille entente. Elle n'a pas bougé depuis des années.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, on va fournir ça aux membres de la commission ultérieurement. Malheureusement, ce soir, ce sera impossible.

**M. Garon:** Ils ne l'ont pas?

**M. Blackburn:** Vous ne l'avez pas, M. Boucher?

**M. Garon:** Parce qu'elle ne bouge pas beaucoup, cette entente-là.

**M. Blackburn:** Pas ici, là.

**M. Garon:** Ils ne le savent pas par coeur?

**M. Blackburn:** On a beaucoup de dossiers, hein, c'est très important. On voudrait surtout répondre de façon très juste aux questions si importantes et si pertinentes du député de Lévis, ne pas donner des chiffres erronés.

**M. Garon:** Mais je remarque que le ministère n'a pas une grosse mémoire pour ne pas se rappeler de ça. Ça, vraiment, ce n'est pas compliqué à se rappeler, ça. (20 h 20)

**M. Blackburn:** Ce n'est peut-être pas compliqué de se rappeler de la somme, de l'argent qui couvre l'entente. Mais ce qu'il est peut-être important de savoir, c'est quelles sont les sommes d'argent qui restent et combien il en reste à dépenser puis combien il y en a d'engagées.

**M. Garon:** Mais là vous ne devriez pas excuser, Mme la Présidente... le ministre ne devrait pas excuser ses fonctionnaires, parce que, normalement, ils devraient connaître ça par coeur, cette entente-là. Les gens qui sont là... je comprends que le ministre ne s'en rappelle pas, mais celui de ses fonctionnaires qui est là, lui, il n'administre pas 50 ententes, il y en a très peu d'ententes. Celui qui est en charge devrait savoir ces chiffres-là par coeur.

**Une voix:** Il ne le sait pas.

**M. Garon:** Il ne le sait pas.

**M. Blackburn:** Si on peut vous les fournir d'ici la fin de la présente commission, d'ici 22 heures...

**M. Garon:** Comment s'appelle le fonctionnaire qui est en charge de l'entente?

**M. Blackburn:** C'est qu'il y avait un sous-ministre...

(Consultation)

**M. Blackburn:** M. Plouffe, qui était sous-ministre au ministère dans la région de l'Outaouais...

**M. Garon:** Qui?

**M. Blackburn:** M. Plouffe.

**M. Garon:** M. Plouffe.

**M. Blackburn:** ...qui n'est plus maintenant au ministère, qui est à sa retraite, alors c'est ce qui nous cause un petit problème.

**M. Garon:** Il est parti avec ses souvenirs.

**M. Blackburn:** C'est un peu ce qui nous pose un petit problème ce soir pour répondre à la question posée par le député de Lévis. Mais je peux vous assurer que d'ici la fin de cette commission, si c'est possible de vous donner les chiffres, vous allez les avoir, sinon demain matin à la première heure, autour de 7 h 30, 8 heures, ça va être rendu chez vous.

**M. Garon:** Il n'y a pas de problème, il y a quelqu'un au bureau à partir de 8 heures.

**La Présidente (Mme Hovington):** Mme la députée de Bellechasse a une question.

**Mme Bégin:** Oui, s'il vous plaît, Mme la Présidente, j'aimerais...

**M. Garon:** J'aimerais juste terminer, il me reste une question concernant cette affaire-là.

**Mme Bégin:** Pas de problème.

**M. Garon:** J'ai demandé quels investissements veut réaliser le ministre pour améliorer les déplacements des camions entre le Québec et l'autoroute 417. Pour ne pas écraser le restant de routes qu'on a, qui nous restent, j' imagine.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, étant donné la question si pertinente du député de Lévis, on voudrait savoir un peu... qu'il précise sa question pour qu'on puisse bien lui répondre. Parce que, là, il nous pose une question relativement à: Quelles sont les orientations du ministère par rapport aux camions qui se dirigent en direction de l'Ontario, vers la 417? Et, là, je voudrais comprendre le sens de la question et surtout le but visé, parce qu'on a un peu de misère à lui trouver la réponse.

**M. Garon:** Bien, le but visé, c'est dans un rapport du ministère intitulé — j'espère que les fonctionnaires connaissent les rapports qu'ils font, autrement vous devriez leur poser des questions une fois par semaine, comme dans leur petit catéchisme, pour qu'ils sachent un peu ce qu'ils font. Voici, je vais vous dire. Selon un rapport réalisé par le ministère des Transports intitulé, ouvrez les guillemets, «Problématique des transports, orientations et objectifs préliminaires», fermez les guillemets, l'autoroute 50 entre Lachute et Masson ne verra pas le jour de sitôt en dépit des nombreuses promesses du gouvernement libéral à cet égard. Dans ce rapport, le ministre des Transports recommande, ouvrez les guillemets — hein, le ministère des Transports recommande — «de minimiser la construction de nouvelles infrastructures», fermez les guillemets, dans l'Outaouais et, ouvrez les guillemets, «d'améliorer les conditions de déplacement des camions entre le Québec et l'autoroute 417», fermez les guillemets. C'est dans un rapport du ministère, ça. Alors, ce que je demande simplement: Quels sont les investissements que veut réaliser le ministère pour améliorer les déplacements des camions entre le Québec et l'autoroute 417? puisque ça fait partie d'un rapport même du ministère.

**M. Blackburn:** En tout cas, la réponse qu'on peut donner à la question posée, c'est ce qu'on est en train de faire en termes d'investissements dans ce secteur-là pour favoriser non seulement le transport des camions, mais aussi le transport de l'ensemble des véhicules.

**M. Garon:** Bien, non, non. C'est parce que le rapport dit qu'il faut améliorer les conditions de déplacement des camions entre le Québec et l'autoroute 417 de l'Ontario. Je dis: Bon, bien, si le ministère vise ça, qu'est-ce qu'il veut faire pour réaliser ça? Quels investissements veut réaliser le ministère pour améliorer les déplacements des camions entre le Québec et l'autoroute 417? puisque c'est dans son propre... un rapport du ministère lui-même que c'est marqué.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, on va préciser, pour le bon entendement de la commission et de tous les membres, que ladite commission est en train d'étudier les

crédits du ministère des Transports, secteur voirie. Pour ce qui est de l'autre volet, de la responsabilité qui incombe au ministre des Transports, pour ce qui est du transport routier plus élargi, c'est évident que, demain, mon collègue, Norm Cherry, va présenter le plan de transport de la région de l'Outaouais au niveau des orientations et, bien sûr, la problématique et toutes les solutions proposées pour, bien sûr, discussion avec le milieu. Alors, à ce moment-là, certainement que la question des problèmes qui sont soulevés dans le rapport dont fait mention le député de Lévis par rapport à une problématique donnée... les réponses, demain, seront certainement données lors de la présentation de mon collègue, le ministre des Transports, dans la région de l'Outaouais, pour faire part, justement, du plan de transport proposé, suite à une réflexion importante qui s'est faite au cours des dernières années avec les intervenants du milieu.

**M. Garon:** Ce que je demande, c'est les crédits de cette année. Là, il y a quelque chose qui ne va pas, parce que j'ai l'impression que, quand vous interrogez votre sous-ministre, il est borgne au pays des aveugles, parce qu'il n'y a pas plus de réponse de l'un que de l'autre. Essentiellement, je vous dis ceci: On étudie les crédits de cette année; voulez-vous dire que, parce qu'on étudie les crédits de cette année, il n'y a pas une cent cette année pour ça? C'est ça que je vous demande: Quels sont les investissements, évidemment, prévus dans les crédits de cette année...

**M. Blackburn:** J'ai donné tout à l'heure...

**M. Garon:** ...que veut réaliser le ministère pour améliorer les déplacements des camions entre le Québec et l'autoroute 417? S'il n'y en a pas, dites-moi: Il n'y en a pas. Il y en a ou bien il n'y en a pas ...pour les déplacements des camions du Québec vers l'autoroute 417. S'il n'y en a pas, il n'y en a pas.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Bon, bien, alors, on commence à voir clair là, M. le député de Lévis. Je pense que l'éclairage et la compétence des gens du ministère ne peuvent être mis en doute d'aucune façon. C'est tout simplement que ce qu'on voulait comprendre, c'est la problématique soulevée par le député de Lévis qui fait référence à un rapport qui, lui, souligne une problématique de circulation de camions... Quand on parle du tronçon de route qui nous amène vers la 417, qui, elle, est située en Ontario, c'est sur la 550. Et, sur la 550, les investissements que le Québec avait à faire sont complétés. Tout est fait, tout est réalisé. Donc, à ce moment-ci, on n'a pas pu faire de programmation dans ce secteur-là sur cette route-là. Les choses qui, semble-t-il, auraient besoin d'être améliorées du côté de la 417, bien, si c'est dans le secteur de l'Ontario, ça devrait donc être des budgets ou des crédits du gouvernement ontarien.

**La Présidente (Mme Hovington):** Ça va, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Bien, ça va... Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Hovington):** Alors, je peux reconnaître la députée de Bellechasse?

**M. Garon:** Ça va...

**M. Blackburn:** Le député de Lévis vient de la région de Lévis. Mais je pense que ce coin-là est peut-être un coin qu'il ne connaît pas beaucoup.

**M. Garon:** J'en arrive, je viens justement de faire une conférence, en fin de semaine, aux camionneurs, parce que le ministère n'est pas allé. Et les ministres ont refusé d'y aller, alors ils m'ont invité.

**M. Blackburn:** Ah oui! si j'avais été invité, je serais allé.

**M. Garon:** Je suis allé. Je suis allé, je suis justement passé par ces routes-là.

**M. Blackburn:** La preuve que ça ne relève pas de moi... Je n'ai pas, moi, à discuter de ces problèmes-là. Je discute des crédits du ministère des Transports, secteur voirie: les investissements, les programmations qui sont faites... La problématique du transport, comme celle du plan de transport de l'Outaouais qui va être rendue publique demain par mon collègue et ministre des Transports, là, c'est sa responsabilité à lui. On va lui laisser cette responsabilité. Il ne faut pas mêler les champs de compétence et les juridictions. Je pense que c'est important. Et si les crédits de mon collègue ne sont pas complétés...

**La Présidente (Mme Hovington):** Ils sont complétés.

**M. Blackburn:** Ils sont complétés? Et vous n'avez pas posé la question à mon collègue?

**La Présidente (Mme Hovington):** Ils sont complétés.

**M. Blackburn:** Est-ce que vous l'aviez posée?

**M. Garon:** Bien, la responsabilité des crédits de voirie dans la région de l'Outaouais, c'est la vôtre, ce n'est pas la sienne.

(20 h 30)

**M. Blackburn:** Je vous dis que le plan de transport de mon collègue, par rapport à une problématique qui est celle spécifiquement nommée, qui touche le transport par camion en direction de l'Ontario, ce que vous soulevez... c'est qu'il y a un plan de transport,

demain, qui est présenté par mon collègue, un plan de transport qui découle d'une discussion qui s'est faite entre tous les intervenants du milieu et le ministère des Transports pour regarder la problématique dans son ensemble, y compris la circulation par camion. Et, certainement qu'en même temps qu'on va présenter ce plan de transport il doit y avoir, à l'intérieur de ce plan de transport proposé, des solutions à toute la problématique. Alors, je vais laisser le soin à mon collègue de rendre public, demain, son plan de transport. Et, pour ce qui est de ce que vous souleviez spécifiquement, la 550, qui est la route du Québec qui s'en va vers la 417, tout est complété dans ce coin-là. On n'a plus d'argent à investir.

**La Présidente (Mme Hovington):** Mme la députée de Bellechasse.

#### Bilan des investissements dans le réseau routier depuis 1990

**Mme Bégin:** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, j'aimerais vous ramener à votre tableau, le graphique que vous nous avez remis lors de votre première visite à la commission. J'aimerais, M. le ministre, que vous me donniez un petit peu un bilan de la situation depuis... Parce qu'on voit, depuis 1990 entre autres, une nette amélioration des investissements du gouvernement dans le réseau routier. C'est sûr que j'ai juste les chiffres, mais j'aimerais avoir un bilan, pour savoir où ces chiffres-là sont allés, où vous avez investi vos sommes d'argent. Est-ce que c'est au niveau des ponts? Est-ce que c'est au niveau des couches d'asphalte, comme on dit communément dans mon comté? Ou si c'est de la rénovation, de la construction, de l'entretien? C'est quoi?

**M. Blackburn:** Alors, j'apprécie beaucoup la question très pertinente de la députée de Bellechasse...

**Mme Bégin:** J'en ai besoin. Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** ...qui fait référence à un tableau que je soumettais, la semaine dernière, à la commission et à un tableau sur lequel, j'espère bien, mon collègue de Lévis va nous poser une question en Chambre pour qu'on puisse le représenter pour compléter l'éclairage qu'on a donné. Peut-être que ça pourrait venir aussi, mais le député de Lévis, certainement, n'osera pas poser de question en Chambre sur ce tableau qui est tellement révélateur, qui a fait cette démonstration si extraordinaire que les sommes d'argent qui ont été investies par le gouvernement libéral depuis 1986 sont presque de 30 000 000 \$ supérieures...

**M. Garon:** Répondez à ce qu'elle a demandé.

**M. Blackburn:** Non, mais j'aimerais quand même compléter...

**Mme Bégin:** Il peut extrapoler, je n'en suis pas là.

**M. Blackburn:** ...parce que j'ai le droit de répondre puis j'ai le droit de prendre le temps qu'il faut. Alors, elles sont de 30 000 000 \$, presque de 30 000 000 \$ supérieures à ce que le gouvernement péquiste avait fait de 1976 à 1985. Bien, c'est important...

**Mme Bégin:** Puis en chiffres de 1986, hein.

**M. Blackburn:** ...à partir de cet exercice très simple, pas très compliqué, facilement compréhensible, bon, qu'à quelque part le gouvernement libéral ait fait, malgré toutes les affirmations du député de Lévis, malgré toutes ces choses qu'il a lancées sur la place publique, en termes de déclarations tout à fait incroyables, qu'à quelque part on ait fait cette démonstration de capacité d'investissements majeurs, et de souci, surtout, de conserver notre réseau routier.

Alors, entre 1990 et 1994, pour répondre spécifiquement à la question de la députée de Bellechasse, et ceci, en excluant les sommes qui ont été consacrées aux salaires du personnel du ministère et les frais afférents, quelque 770 000 000 \$ ont été investis pour la réfection et l'entretien du réseau routier, des chaussées. Des interventions de réfection des surfaces, de renforcement et de reconstruction ont été réalisées sur 8400 km de routes, représentant 31 % du réseau. Il en est résulté une amélioration notable de la qualité du roulement, alors que plus de 25 % des sections déficientes ont été corrigées, les sections, elles, déficientes, qui ont été réduites de 33 % en 1990 — elles étaient de 33 % en 1990 — à 24 % en 1993. Et, aussi, il faut ajouter quelque 200 000 000 \$ qui ont été consacrés à l'entretien des structures pour en prolonger la vie utile. Le ministère a aussi entrepris un programme de renforcement de ponts conçus pour un chargement inférieur à celui autorisé par la réglementation. Quelque 83 000 000 \$ ont ainsi été consacrés au renforcement de 165 ponts, soit 50 % du programme d'intervention prévu d'ici l'an 2000 pour améliorer la capacité portante de ces structures. Donc, la sécurité routière, pour nous, est extrêmement importante.

Puis ce qu'il nous faudrait peut-être ajouter, c'est que cette amélioration du bilan routier a engendré des économies de 211 000 000 \$ en indemnités et en réparations pour dommages matériels. Donc, les interventions du ministère, quand on parle de la SAAQ, vous savez, de ces investissements qui sont faits par le gouvernement ou qui sont pris dans les fonds de la Société de l'assurance automobile, bien, il y a des sommes d'argent qui sont investies de façon majeure pour améliorer la circulation, bien sûr, sur le territoire du Québec, et ces interventions sur le territoire du Québec permettent d'améliorer la circulation, donc d'améliorer aussi la sécurité. Ça fait qu'il y a beaucoup moins d'accidents, beaucoup moins de décès, beaucoup moins de dommages matériels, et ça,

c'est majeur. Et ça, ce sont des choses qu'il faut absolument qu'on rende publiques pour, justement, dans ce souci de transparence vis-à-vis de la population, dans ce souci de transparence vis-à-vis de la gestion des deniers publics, bien, qu'à quelque part on dise toute la vérité. Et ça, c'est important. C'est ce que l'on fait, là, aujourd'hui. Cette commission est extrêmement majeure dans cette démarche. Et, M. le député de Lévis, je vous invite à poser des questions additionnelles si, des fois, l'éclairage n'est pas complet. Mais on est vraiment très fiers de ce qu'on a fait et on va continuer de le véhiculer.

**Mme Bégin:** M. le ministre, quand vous parlez de 30 000 000 \$, parce que je pense que votre graphique est bien révélateur là-dessus, quand vous dites que le gouvernement libéral a injecté 30 000 000 \$ de plus que sous le gouvernement péquiste, c'est toujours en argent de 1986.

**M. Blackburn:** En dollars constants...

**Mme Bégin:** On compare toujours les choses.

**M. Blackburn:** Tout à fait.

**Mme Bégin:** O.K.

**M. Blackburn:** Ça aussi, c'est majeur, en dollars constants de 1986, c'est important de le dire. Ça veut dire que, peu important les phénomènes d'inflation, on compare des choses véritablement comparables. On compare les pommes avec les pommes, les poires avec les poires. Et, dans ce cadre-là, ce que l'on soumet comme chiffres, il n'y a pas personne, y compris le député de Lévis, y compris le député de Jonquière, qui peuvent contester, mais d'aucune façon, parce que ces chiffres proviennent du livre des comptes publics jusqu'en 1990, et, de 1991, 1992, 1993, des budgets.

**M. Garon:** Pensez-vous qu'avec un si beau bilan la députée de Bellechasse va se représenter?

**Mme Bégin:** Ça, c'est une décision qui relève de la députée de Bellechasse.

**M. Garon:** Ha, ha, ha!

**Mme Bégin:** Puis vous savez la décision... la réponse.

**M. Blackburn:** Et ce qui est important... Vous voyez, Mme la Présidente, l'attitude du député de Lévis. Quand on a des choses qui sont comme ça...

**Mme Bégin:** Positives.

**M. Blackburn:** ...on voit sa réaction. C'est son style, c'est son expérience, bien sûr, c'est sa volonté

d'essayer de faire dévier les discussions de fond que nous avons.

**M. Garon:** Non, mais ça a l'air de deux députés qui se retirent et qui se vantent de leurs prouesses.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, j'avais la parole...

**Mme Bégin:** Je ne me suis pas vantée de mon pouvoir, je demande des explications.

**M. Garon:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Hovington):** S'il vous plaît! S'il vous plaît!

**M. Blackburn:** Ce sont des prouesses d'un gouvernement, d'un gouvernement qui, depuis 1986, est au pouvoir. Malgré tout ce que vous avez affirmé jusqu'à maintenant, j'ai devant moi, et nous avons devant nous, devant cette commission, tous les éléments pour détruire systématiquement tout ce que vous avez affirmé jusqu'à maintenant sur les sommes non investies par le ministère des Transports en matière d'entretien et de conservation du réseau routier. Et c'est ça qui est important, ce qu'on fait devant vous, et je suis convaincu que vous ne reviendrez pas à la période de questions là-dessus.

**La Présidente (Mme Hovington):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** Oui, justement. Je voulais répondre au député de Lévis, qui dit que, parce que je me retire, je me congratulate. Ce n'est pas tout à fait le cas. Tout simplement, le ministre nous a présenté un bilan qui est positif, et, à la lecture de ce bilan, je trouvais qu'il y avait des explications à obtenir du ministre. C'est ce que je pose. Quand on a des chiffres, M. le député, ça ne me dit pas où l'argent a été mis. Tout simplement, ce que je demandais au ministre, c'est de spécifier où a été mis l'argent...

**M. Garon:** Il ne l'a pas dit.

**Mme Bégin:** Bien, c'est ça qu'il m'a dit tantôt. Il m'a dit qu'au niveau des ponts il y avait eu tant, qu'au niveau de la construction il y avait eu tant, qu'au niveau de l'asphalte il y avait eu tant. C'est bien sûr que je ne lui ai pas demandé ce qu'il avait mis dans le comté de Bellechasse, la députée de Bellechasse le sait. Mais quand je vois un montant de 921 000 000 \$, je voulais demander au ministre où il l'avait injecté, cet argent-là, puis il m'a très bien répondu: au niveau des ponts, au niveau de l'entretien des structures. C'était le but de ma question et j'ai obtenu une réponse.

**M. Garon:** Vous avez oublié de lui demander, Mme la Présidente, la députée de Bellechasse, combien

sur les barres blanches. Parce que le député de Richmond, quand il était ministre délégué à la Voirie, a déjà fait une conférence de presse pour annoncer les barres blanches qu'il ferait au cours des cinq prochaines années. C'est la première fois que j'ai vu un ministre annoncer les barres blanches qu'il mettrait sur les routes. Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Mais je vous mets au défi de m'inviter, M. le député de Lévis, en débat sur ces éléments que nous avons devant nous au niveau du questionnement. Vous allez voir qu'on ne rira pas longtemps.

**M. Garon:** Ah!

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Jonquière.

#### Lien routier Alma-La Baie

**M. Dufour:** Oui, Mme la Présidente. J'ai reçu une lettre, datée du 13 avril 1994, du ministre délégué aux Transports concernant le lien routier Alma-La Baie, qui est une copie conforme d'une lettre qui a été envoyée au préfet de la MRC du Fjord-du-Saguenay le 9 mars 1994. Les députés reçoivent les informations un mois après tout le monde, un mois et quatre jours, et tous les maires l'ont reçue après le préfet, qui, lui, a pris bien garde de ne pas le dire en public. Je voudrais, sur ce lien routier Alma-La Baie, soulever quelques interrogations, parce que le ministre a dit publiquement que j'avais été quelqu'un qui a empêché, en 1987, de se réaliser ce lien routier là. Je voudrais bien voir où il était en 1987. Je ne sais pas s'il était dans la région, s'il était ici ou ailleurs, mais, moi, je ne le comprends pas. On peut bien rire, mais ça, ça a l'air naïeux un peu, excusez l'expression. Mais, moi, je trouve que... En 1987, je n'étais plus maire. En 1985, ça a été signé. En 1987, je n'ai rien empêché, je ne m'en suis pas mêlé. Depuis 1985, je peux dire que je pousse sur le dossier pour qu'il essaie de se réaliser, puis ça ne va pas vite. Moi, je vous demande la question: Est-ce qu'en 1987... Si c'est le cas que, moi, j'ai empêché quelque chose, j'aimerais savoir où, parce que vous avez l'air d'avoir des bonnes informations. Dites-le-nous donc où j'ai empêché cette route-là et, après ça, on parlera d'affaires sérieuses.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, je dois vous avouer que le député de Jonquière a beaucoup de front.

**M. Dufour:** Oui, oui, puis je ne suis pas gêné pantoute.  
(20 h 40)

**M. Blackburn:** Il a beaucoup de front. Quand...

**M. Dufour:** Après 31 ans de loyaux services à la population, je ne l'ai pas bernée, puis, votre

transparence, mon oeil! Je peux dire que, moi, je n'ai pas de problème...

**M. Blackburn:** Alors, vous allez me permettre de répondre à la question.

**M. Dufour:** ...à me présenter devant le public et la population. Je vais me représenter encore cette fois-ci. On verra les résultats.

**M. Blackburn:** Oui, puis je respecte votre...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre...

**M. Dufour:** Je vous invite à venir faire la campagne chez nous. Vous allez voir comment j'organise ça, moi.

**M. Blackburn:** Je respecte votre décision.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre avait le droit de répliquer.

**M. Blackburn:** Je respecte votre décision, M. le député de Jonquière, puis vous allez respecter la mienne aussi. Sauf que, d'ici ce temps-là...

**M. Dufour:** Bien, vous ne viendrez pas dire n'importe quoi devant moi, par exemple.

**M. Blackburn:** ...je vais certainement être très présent, je vais être très présent sur le débat public...

**M. Dufour:** Ah!

**M. Blackburn:** ...dans la région, et je vais être très présent pour assumer...

**M. Dufour:** Des paroles!

**M. Blackburn:** Mais voulez-vous écouter la réponse?

**M. Dufour:** Oui, oui, je vais l'écouter.

**M. Blackburn:** Elle va vous déranger un peu, mais vous le savez, d'ailleurs. Vous savez, M. le député de Jonquière, vous avez été maire d'une municipalité pendant plusieurs années, qui est celle de Jonquière. Et, quand, au niveau de la région — là, c'est un secret de polichinelle, tout le monde l'a dit — s'il y en a un qui, dans la région, a bloqué ce dossier...

**M. Dufour:** Ce n'est pas vrai, ça.

**M. Blackburn:** ...de la continuité du travail...

**M. Dufour:** Ce n'est pas vrai.

**M. Blackburn:** ...de l'argent qui aurait dû être dépensé sur l'autoroute Alma-La Baie, c'est le maire de Jonquière d'alors, qui était vous...

**M. Dufour:** Ce n'est pas vrai, ce qu'il dit là.

**M. Blackburn:** ...qui était vous qui, pendant une période d'une dizaine d'années, avez bloqué systématiquement, parce que le maire de la municipalité de Jonquière voulait avoir des sorties dans toute sa municipalité, dans toutes les rues de sa municipalité. C'est évident que c'était un problème...

**M. Dufour:** Il est malade.

**M. Blackburn:** ...mais c'est un fait, ce sont des faits que je cite là, M. le maire de... M. le député de Jonquière, et c'est des faits que tout le monde connaît. Puis quand j'ai répondu au préfet, bien, ça a été parce qu'il avait écrit une lettre, puis j'ai donné, dans la lettre que je lui ai envoyée, toutes les explications sur l'histoire, bien sûr, du dossier de l'autoroute Alma-La Baie, y compris, bien sûr, ce qui va se faire cette année, y compris ce qui va se faire au cours des prochaines années, avec les explications appropriées. Alors, on vous a envoyé copie conforme de cette lettre que nous avons envoyée au préfet, et c'est la même lettre que j'ai envoyée, parce que le préfet, il est aussi responsable des maires. Alors, je lui ai envoyé cette lettre-là aussi en réponse, parce qu'il y a eu beaucoup de résolutions qui m'avaient été cheminées, et j'ai retourné ces copies conformes de lettre que j'avais envoyée au préfet, qui était la même réponse que je me devais de donner.

Alors, ce qu'il faut bien comprendre, pour rappeler plus précisément au député de Jonquière l'histoire de cette route-là, parce que je pense qu'il en a oublié des bouts...

**M. Dufour:** Voyons! Voyons!

**M. Blackburn:** ...ce projet avait été promis depuis 1970, hein, pour l'ensemble du lien Alma-La Baie, après la construction de secteurs qui étaient situés dans Chicoutimi et La Baie. D'abord, il y avait eu ce consensus régional, qui, bien sûr, a dû être revu en 1987 pour «prioriser» le tronçon Jonquière—Saint-Bruno, parce que, pendant une période de 10 ans de temps où il y avait ce blocage systématique dans une municipalité, qui était celle de Jonquière, sous la présidence d'un maire que vous connaissez bien, cet argent, qui aurait dû être dépensé dans la construction de cette route, a été ailleurs sur le territoire du Québec. Et c'est là que la région s'est, bien sûr, repliée sur elle-même, qu'elle a révisé la situation et qu'elle a choisi de «reprioriser» le tronçon Jonquière—Saint-Bruno.

Donc, ce projet, qui fait l'objet d'une entente auxiliaire Canada-Québec pour son financement depuis 1977, qui a été renouvelée en 1985 et qui expire le 31 du 10e mois 1994... cette route, qui constitue un axe majeur,

qui a été utilisée pour les échanges socio-économiques entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean... et sa reconstruction vise à intensifier le développement économique et régional tout en améliorant sa capacité de circulation.

Et là, bien sûr que nous sommes à compléter, cette année, pour 3 800 000 \$ sur...

**M. Dufour:** 3,8 km.

**M. Blackburn:** 3 800 000 \$ pour 4,5 km...

**M. Dufour:** Non. Relisez votre lettre.

**M. Blackburn:** ...les sommes d'argent qui sont investies cette année?

**M. Dufour:** 3,8 km avec 4 800 000 \$.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, c'est moi qui réponds. Vous allez demander au député de Jonquière de me laisser répondre.

**M. Dufour:** Bien oui, mais il y a toujours un maudit bout! Vous signez des lettres et vous ne savez même pas ce qu'il y a dedans.

**La Présidente (Mme Hovington):** C'est le ministre qui a la parole.

**M. Dufour:** Voyons!

**M. Blackburn:** C'est 3 800 000 \$ pour presque 5 km.

**M. Dufour:** Ce n'est pas vrai. Ha, ha, ha! Ce n'est pas vrai. 3,8 km, 4 870 000 \$. Vous n'êtes même pas capable de savoir ce que vous signez. Tabarnouche! c'est ses lettres, ça, qu'il signe de lui-même. Deuxième paragraphe, page 2.

**M. Blackburn:** Et c'est bien ce que j'ai dit, 3,8 km...

**M. Dufour:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** ...pour 4 087 000 \$...

**M. Dufour:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** ...qui vont être dépensés cette année pour la réalisation de ce premier tronçon...

**M. Dufour:** Ça n'a pas de bon sens.

**M. Blackburn:** ...aux limites de Jonquière-Larouche. J'aurais voulu favoriser la construction d'une autre partie de ce tronçon-là. Malheureusement, il y a des réalités qu'on ne peut contourner, et il y a des expropriations qui vont devoir être faites dans cette autre

partie de tronçon. Donc, à ce moment-là, ça retarde d'une année la réalisation d'une autre partie du tronçon pour nous rendre en direction de Larouche.

Alors, c'est ça, l'état de la situation du dossier et, bien sûr, c'est un dossier qui va continuer de cheminer tout à fait normalement. Mais ce qu'il faut rappeler, c'est qu'il y a eu, quelque part, une histoire; cette histoire, il a fallu la refaire en 1987, et nous avons commencé... À partir du moment où, en 1987, il y avait eu cette «priorisation»...

**M. Dufour:** Oui, mais arrives-tu?

**M. Blackburn:** ...il y a eu des plans et des devis, il y a eu des appels d'offres...

**M. Dufour:** Placoteux!

**M. Blackburn:** ...puis, cette année, bien, il y a des réalisations de travaux.

**M. Dufour:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Je pense que la vérité a des droits, puis je trouve curieux que le ministre ne sache pas plus l'histoire de la région. C'est vrai que j'ai été maire de Jonquière, c'est vrai que j'ai eu des discussions sur le lien routier Alma-La Baie, mais je dois dire qu'il est erroné... il fait des affirmations gratuites quand il dit que j'ai empêché le tronçon routier. La preuve, c'est que le tronçon dont j'ai discuté, il n'est même pas, actuellement, commencé; il n'y a même pas de plan de fait puis il n'y a pas un sou de réservé pour ça. Je n'ai rien empêché entre Jonquière et St-Bruno puis entre Jonquière et La Baie. Quand le ministre affirme, il faudrait qu'il retourne apprendre son histoire. Le maire de Jonquière ne parlait pas tout seul; il ne parlait pas en son nom. Il y avait 14 conseillers, et les 14 étaient d'accord. Il ne sait pas la distance qu'il y a de la municipalité qui touche... que l'autoroute 170 touche. Je vais lui dire, c'est 18 km. Une autoroute, c'est fait pour le monde, c'est fait pour le monde, pour s'en servir. Et la façon dont elle était faite, elle ne répondait pas aux besoins. Le jour où le gouvernement du Québec a eu de l'argent, ça a pris une demi-journée pour régler le dossier. Mais, depuis 1984, qu'est-ce que vous avez fait?

**Une voix:** ...

**M. Dufour:** La route est là... Bien, je vais vous dire ce que vous avez dit tantôt. Vous m'avez dit 3 800 000 \$. Je vous ai repris. Vous avez dit: C'est ça que j'ai dit, 3 800 000 \$. Vous aviez dit: 3 km. Moi, je vous dis... ce que j'ai dit que vous avez dit dans la lettre: 3,8 km. Ce n'est pas ça que vous avez dit, par exemple, en discussion.

Ceci étant dit, je pense qu'on ne réglera rien à discuter comme ça, parce que je me rends compte que vous ne connaissez pas le dossier. Mais, là, quand vous dites que vous avez fait 3,8 km, savez-vous combien il y avait d'argent de prévu cette année pour cette route-là, pour les 3,8 km?

**M. Blackburn:** Oui.

**M. Dufour:** C'était combien?

**M. Blackburn:** C'est un coût total, pour 3,8 km, de presque 6 000 000 \$, 5 900 000 \$. Il y avait déjà 2 000 000 \$ de dépensés, et on dépense les 3 800 000 \$ cette année. C'est ça, la réalité. Ce sont les chiffres que j'ai devant moi.

**M. Dufour:** Moi, j'aimerais que vous déposiez la ventilation, parce que, au début de l'année, il y a eu un montant de prévu, puis le contrat est moins cher, moins élevé que ce qui a été donné. Donc, le montant d'argent de différence, où ça a été? Il y a presque 2 000 000 \$. D'ailleurs, c'est pour ça que les municipalités ont fait des représentations.

**M. Blackburn:** Mais il y avait 2 000 000 \$ de dépensés déjà, jusqu'à maintenant, dans ce secteur-là.

**M. Dufour:** Oui, mais là, écoutez un peu... Depuis quelle année, là?

**M. Blackburn:** Là, cette année, ce sont les travaux qu'on complète...

**M. Dufour:** Non, non, mais est-ce que cet argent-là a été dépensé dans l'année 1993-1994, ou 1992-1993, ou 1991-1990, ou 1990-1989? Je ne sais pas, moi. Si vous avez dépensé 2 000 000 \$ en ne faisant rien, je trouve que vous êtes bien un bon administrateur. Ce n'est pas vrai, ce qu'il dit, c'est n'importe quoi.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Je pense qu'il y a une réalité qu'on doit reconnaître. Vous savez, aujourd'hui, la conjoncture économique étant celle que nous avons... C'est que, bien sûr, on estime des contrats. Quand vient le temps de la réalisation des contrats, on va en appel d'offres, puis, à ce moment-là, ce qui se produit souvent-fois, présentement, c'est que c'est moins élevé que ce qui avait été prévu au niveau des budgets.

**M. Dufour:** Ah! ce n'est plus pareil là.

**M. Blackburn:** Ce qu'il faut juste rappeler, c'est que le coût total était, au niveau prévu, de 5 900 000 \$. Il y avait, jusqu'au mois de mars dernier, environ 2 000 000 \$ qui avaient été dépensés. Nous sommes

présentement à en dépenser environ 3 800 000 \$, qui devraient normalement être dépensés. C'est évident que les contrats... c'est-à-dire, les contrats que nous avons conclus avec les contracteurs peuvent nous donner des sommes un peu moins élevées que celle-là, mais là je ne pourrais pas vous donner les chiffres exacts ce soir, mais on pourra vous les fournir dès demain matin.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je trouve ça un peu malheureux. Le ministre, il a bien beau patiner sur les deux lames, puis sur trois lames, mais je trouve qu'il y a quelque chose qui n'est pas correct.

**M. Garon:** Sur la bottine.

**M. Dufour:** Au début de l'année, ils nous ont dit: Sur la route 170, on a presque 6 000 000 \$ à dépenser, c'est pour le tronçon qui est prévu, qui, actuellement, est en construction, 3,8 km, et on prévoit alentour de 6 000 000 \$.

**M. Blackburn:** C'est ça.

**M. Dufour:** Le contrat a été donné à 4 800 000 \$. Bon. Il y a 1 200 000 \$. Tantôt, vous m'avez dit: On a 2 000 000 \$ de dépensés. Non, ça ne marche pas.

**M. Blackburn:** Il y a 2 000 000 \$ ou presque 2 000 000 \$ qui ont été dépensés...

**M. Dufour:** Oui, oui, mais en quelle année? Pas en 1993-1994?

**M. Blackburn:** En l'année 1994? Je voulais dire en l'année 1993...

**M. Dufour:** Bien, voyons donc! Conte-moi pas d'histoire. N'essayez pas de me tromper. Dites-moi ça clairement. Ce n'est pas compliqué.

**Une voix:** C'est parce qu'il est mêlé, le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Bien, tous les maires étaient mêlés, puis ce n'est pas vous qui les avez démêlés... qui nous a mêlés, puis vous nous remêlez encore plus.

(Consultation)

**M. Blackburn:** C'est ça. Je pense, Mme la Présidente... Pourtant, le député de Jonquière, ça fait longtemps qu'il est en politique, il l'a été au niveau municipal, on le sait...

**M. Dufour:** Ce n'est pas une question de politique, c'est une question de...

**La Présidente (Mme Hovington):** Réponse.  
(20 h 50)

**M. Dufour:** ... réponses puis de questions.

**M. Blackburn:** Mais, moi, quand...

**M. Dufour:** Je vous questionne, répondez à ce sur quoi je vous questionne.

**La Présidente (Mme Hovington):** Si vous parlez les deux ensemble, jamais les membres de la commission ne sauront la réponse du ministre. S'il vous plaît!

**M. Blackburn:** Alors, vous savez, quand on fait une programmation de dépenses, c'est de l'estimation qui est faite par des fonctionnaires compétents, responsables, qui prévoient qu'un tel coût d'une telle réalisation devrait être de tel ordre. Ça ne veut pas dire que parce qu'on a prévu qu'on allait dépenser 5 900 000 \$ pour un tronçon donné il faut nécessairement que le contrat soit octroyé à 5 900 000 \$; c'est pour ça qu'on va en appel d'offres.

**M. Dufour:** Ce n'est pas ça que j'ai dit.

**M. Garon:** Ça peut être 5 800 000 \$.

**M. Blackburn:** Ça veut dire que, quand on arrive à un contrat moins élevé...

**M. Dufour:** Ce n'est pas ça que j'ai dit...

**M. Blackburn:** ...M. le député de Jonquière, selon l'argumentation que vous soulevez, que vous dites, c'est qu'il faudrait...

**M. Dufour:** Ce n'est pas ça que j'ai dit.

**M. Blackburn:** Bien oui, mais c'est ce que vous dites. C'est qu'il faudrait, il aurait fallu absolument qu'on dépense les 5 900 000 \$. Bien non! Ça n'a pas coûté 5 900 000 \$, c'est évident. Ce que je vous dis, c'est qu'il y a eu 2 000 000 \$ de dépensés de décembre à mars, la première partie de l'argent dépensé dans l'année 1993-1994, puis là, dans l'année 1994-1995, ce qu'on est en train de réaliser, bien, c'est de compléter le contrat qui avait été convenu. Bien sûr qu'il va rester des sommes d'argent, parce que le contrat a été octroyé à moindre coût que ce qui avait été prévu. Mais l'argent qui a été économisé là, M. le député de Jonquière, il va être dépensé. Il ne sera pas dépensé en folies. Il va être dépensé aux bons endroits. C'est des économies qu'on va réinvestir dans le réseau routier.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je commence à comprendre la game, là. Dans le fond, on prévoit de l'argent, puis on a juste à prévoir plus... Je connais ça aussi. Là, c'est vrai que ça fait longtemps que je suis en politique, je peux savoir ça. On peut planifier avec des montants beaucoup plus élevés puis, après ça, on périmé

les montants. Ça, ça peut se faire facilement, on transfère ça. Ça, c'est la game politique. Moi, j'ai parlé de la game économique. Vous nous dites: Oui, c'est vrai, on a dépensé 2 000 000 \$ cette année, puis là on va dépenser le reste. Mais les représentations qui ont été faites auprès du ministre étaient à l'effet qu'on aurait dû faire plus. Bon. Et ça, la réponse, c'est non, la réponse que vous avez faite.

**M. Blackburn:** J'ai dit oui à cette question-là, M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Non, non. Bien, là, voulez-vous qu'on lise la lettre?

**M. Blackburn:** J'ai voulu... je l'ai dit depuis que je suis au ministère des Transports, je l'ai dit publiquement...

**M. Dufour:** La lettre.

**M. Blackburn:** ...j'ai voulu favoriser la réalisation plus rapide d'un autre tronçon dès cette année, mais il y a des expropriations. Vous savez ce que c'est! On ne peut pas les contourner, ces expropriations qui doivent être faites. Quand il y a des expropriations qui sont obligées d'être faites, il faut donc retarder la réalisation de travaux. On ne peut pas avancer de n'importe quelle façon. C'est ça que, comme homme d'expérience en politique, vous devriez connaître, depuis si longtemps que vous êtes là.

**M. Dufour:** Bien, voyons! Arrêtez donc de nous donner des leçons. Vous êtes en culottes courtes, là.

**M. Blackburn:** Bien oui, mais c'est la vérité. Vous la voulez...

**M. Dufour:** Vous êtes en culottes courtes, là-dedans, quand vous parlez. Ça n'a pas de bon sens.

**M. Blackburn:** Vous essayez de faire de la petite politique avec un dossier qui est extrêmement important puis qui est bien connu du milieu, puis j'essaie de l'expliquer de la façon la plus transparente possible, puis vous ne voulez pas la comprendre.

**M. Dufour:** Non, non.

**M. Blackburn:** Pourtant, je vous l'explique de façon très simple. Il y avait 5 900 000 \$ qui avaient été prévus pour réaliser ce tronçon-là; 2 000 000 \$ ont été dépensés, ou à peu près, dans l'année 1993-1994. Il restait à dépenser, pour compléter cet engagement qui avait été pris, environ 3 900 000 \$, 3 800 000 \$. Ça coûte moins cher; bien, l'argent qui est dépensé, qui n'est pas dépensé, là, on ne peut pas le dépenser de n'importe quelle façon, on ne peut pas le dépenser non plus dans la réalisation, l'accélération de projets, parce

qu'on ne peut pas les accélérer, les projets dans ce coin-là, étant donné qu'il y a des expropriations. C'est clair, ça.

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** Sur le même sujet?

**M. Dufour:** ...depuis 1985, la ville de Jonquière a signé avec le ministre. Donc, ce n'est pas nous autres qui avons retardé les travaux. Puis depuis 1987 que le ministère a décidé, avec d'autres intervenants, que c'était comme ça qu'on procédait. Après sept ans, vous vous apercevez qu'il y avait le droit... qu'il faut faire des expropriations.

**M. Blackburn:** En 1987...

**M. Dufour:** Ne me contez pas d'histoires. En 1987, ça a été signé. Depuis ce temps, vous êtes rendu, en 1994, à la phase de réalisation. Puis regardez depuis quel temps vous travaillez... vous voyez à essayer de faire de l'expropriation, faire le tracé. Arrêtez-moi ça, là. C'est sûr que votre planification puis votre transparence, c'est de mettre ça le plus tard possible. Ce n'est pas compliqué, là. Vous nous dites: On va le faire. Voulez-vous, on va prendre votre lettre. Les premiers 12 km, vous parlez de faire ça... après cinq ans, on verra. C'est ça que vous dites dans votre lettre: En fonction des disponibilités du programme de développement sur un horizon de plus de cinq ans. Ce n'est pas des histoires qu'on se conte. Les premiers 12 km; puis les 13 km, là, on dit: C'est après. Puis, quant au contournement de Jonquière, lorsque le besoin s'en fera sentir. Il passe à peu près de 10 000 à 15 000 automobiles sur ce tronçon-là. L'an 2000 et quelque chose, 2010, 2020? Je ne sais pas. Écoutez un peu! On n'est pas gâtés dans ce coin-ci, là.

**M. Garon:** Non.

**M. Dufour:** Mais il n'y a rien de pire que de discuter avec quelqu'un de la même région. Parce que, là, il se fait de la politique. Moi, je m'ennuie du député de Pontiac, puis je m'ennuie du député de... Baldwin?

**M. Garon:** Même de M. Elkas.

**M. Dufour:** Oui, même de M. Elkas. Au moins, il n'essayait pas à jouer au plus fin. Ce n'est pas une partie de lutte qu'on est en frais de faire. Moi, je veux avoir des réponses. On est dans la même région, il va essayer à me jouer... On s'en reparlera. Ça n'a pas de bon sens. Je ne veux pas me faire conter des contes. Je veux avoir ce qui est juste; oui, non, c'est comme ça. Ça ne prend pas de temps, dire ça.

**M. Blackburn:** Alors, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre.

**M. Blackburn:** ...je vais, encore une fois, expliquer comme il faut au député de Jonquière...

**M. Dufour:** J'ai entendu.

**M. Blackburn:** ...pour lui faire comprendre qu'une fois pour toutes, dans ce dossier-là, à partir de 1987...

**M. Dufour:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Mais là, il faut qu'il écoute, parce que c'est important pour lui, pour la bonne compréhension du député, et aussi pour qu'il puisse véhiculer les vraies choses. C'est important. Donc, à partir de 1987, parce que je rappelle que, de 1976 à 1985, il y a eu comme un blocage systématique dans une partie que vous connaissez bien, la municipalité de Jonquière... Mais, à partir de 1985, quand le milieu a décidé de dire: Bien, là, il nous faut absolument «reprioriser» parce qu'on ne conviendra pas et on va avoir encore des problèmes pendant quelques années... C'est là qu'on a décidé, au niveau de la région, de recommencer le travail. Un coup qu'on recommence le travail pour ce tronçon de Jonquière-Larouche, bien sûr qu'il faut refaire des études d'opportunité. Il faut refaire des études d'impact. Il y a des questions qui ont été posées par le ministère de l'Environnement. Mais c'est ça, c'est des réalités qui sont incontournables dans la réalisation d'un projet aussi majeur que celui-là. Il y a eu même, vous vous en souvenez, M. le député de Jonquière, de la médiation qui a dû être faite avec certains propriétaires.

**M. Dufour:** ...

**M. Blackburn:** Bien oui! Mais il y a eu, je l'ai dit, de la médiation qui a dû être faite avec certain propriétaire, au singulier.

Par la suite, et en même temps qu'on faisait même... À partir du moment où on a eu cette autorisation du ministère de l'Environnement de réaliser le projet, on avait fait, parallèlement à ça, des expropriations. On a préparé des plans et des devis, on a fait des plans de levée, et on n'a pas, mais d'aucune façon, retardé le projet au niveau des budgets. La preuve, c'est que, l'an passé, on avait réalisé pour 2 000 000 \$ de travaux et, cette année, c'est 3 800 000 \$, et ça va se continuer. Je l'ai dit tout à l'heure, j'aurais voulu aller encore plus rapidement, de façon encore plus rapide pour un autre tronçon, mais il y a encore des expropriations qui doivent être faites dans cet autre tronçon. Puis, malheureusement, on ne peut pas contourner les lois du Québec quand on est membre d'un gouvernement responsable.

(Consultation)

**M. Garon:** Dans le communiqué au ministère des Transports, il y a des fautes d'orthographe, hein?

**La Présidente (Mme Hovington):** On n'est pas rendu là. On attend la réponse du ministre.

**Une voix:** Mais il n'est pas vite.

**M. Blackburn:** Est-ce qu'il y a eu d'autres questions de posées?

**M. Dufour:** Non, non, bien, là, c'est parce que...

**M. Blackburn:** Parce que je pense avoir été très clair.

**La Présidente (Mme Hovington):** Ah! vous aviez fini...

**M. Dufour:** Bien, je pensais que vous n'aviez pas fini, parce que, moi, je ne sais pas si c'est avec vous autres que vous travaillez ou si c'est en arrière, là...

**M. Blackburn:** Bien non, mais j'essaie d'avoir...

**M. Dufour:** Peut-être qu'il faudrait mettre les gens de ce bord-ci.

**M. Blackburn:** J'essaie d'avoir, pour le député de Jonquière, Mme la Présidente, toutes les informations qui sont nécessaires à la bonne compréhension d'un tel dossier, parce que, je vous le dis, je suis dans cette région, moi, depuis pas mal d'années...

**M. Dufour:** Moins longtemps que moi.

**M. Blackburn:** ...je suis ce dossier-là depuis aussi quelques années, et, de façon très importante, en tant que ministre régional, j'ai été impliqué dans la démarche du dossier depuis 1988. C'est un dossier que je connais bien, puis, quelque part, il est très présent dans les discussions. Aussi, bien sûr, il y a eu beaucoup de gens qui ont mêlé les choses, alors on essaie de les démêler, et c'est ce que j'essaie de faire à l'intérieur de ces débats, autour de cette commission, pour le député de Jonquière puis aussi pour l'ensemble de la population.

(21 heures)

**M. Dufour:** Bon. Mme la Présidente, je vois bien que le ministre a appris vite à ne pas répondre aux questions puis à faire le tour des sujets. Tout à l'heure, vous avez dit: Je voulais aller vite. Je veux juste vous rappeler, dans votre lettre que vous nous avez fait parvenir, le cinquième paragraphe: Dans ce contexte, nous avons l'intention de poursuivre le travail d'ingénierie, d'acquisition et de libération d'emprises sur les 12 premiers kilomètres de la route 170 en sortant de Jonquière. La réalisation des travaux se fera en fonction des

disponibilités financières — ce n'est pas en fonction de la vitesse; c'est en fonction du stop ou du brake que vous allez faire, que vous allez donner — du programme de développement sur un horizon de plus de cinq ans. Ce n'est pas vite, ça. On en a 3,8, puis il dit que ça va prendre plus que cinq ans. Après ça, les 13 autres kilomètres, on va les faire après. Quand vous dites que j'ai du front...

**M. Blackburn:** Si, madame...

**M. Dufour:** ...bien, vous, ce n'est pas du front que vous avez...

**M. Blackburn:** Mme la Présidente.

**M. Dufour:** ...ça n'a pas de bons sens, c'est une méconnaissance du dossier. Ne dites pas que vous connaissez ça. Vous ne le connaissez pas, le dossier, M. le ministre.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente...

**M. Dufour:** Je suis obligé de vous le dire. Je vous ai laissé parler tantôt, puis vous avez parlé pas mal longtemps, puis vous n'avez pas dit grand-chose. Moi, je vais vous dire ce que je veux vous dire puis, après ça, je n'en parlerai plus, on va parler d'un autre dossier.

Puis, après ça, ils disent: La route 170, dans la section de Jonquière, on fera ça quand le besoin s'en fera sentir. Ça fait longtemps que vous n'avez pas passé par là, ça fait longtemps que vous n'avez pas conduit d'automobile. J'ai hâte que vous enleviez votre limousine puis que vous veniez conduire dans ce coin-là. Vous viendrez voir comment il y a de la circulation. Le besoin s'en fait sentir. Faites donc faire des comptages, vous allez voir que c'est plus que 10 000 automobiles par jour qui passent là. Je dois vous dire que, quand le besoin s'en fait sentir, il se fait sentir actuellement. Tout à l'heure, je vous l'ai dit, la route de Jonquière, la 170, c'est 18 km. Puis, vous, vous venez... vous avez vécu à Chicoutimi; Chicoutimi, c'est à peu près 5 km, puis il y a trois échangeurs dans Chicoutimi. Puis vous pensiez que Jonquière n'avait pas le droit à son nombre d'échangeurs? Bien, je pense que vous ne connaissez pas votre géographie. Je vais vous le dire, comment c'est fait.

La ville de Jonquière, c'est de l'est à l'ouest, puis la ville de Chicoutimi, c'est nord-sud. Ce n'est pas pareil pantoute. Ça fait que ça, c'est de la réalité. Vous ne viendrez pas me montrer ce que j'ai fait comme maire et venir m'apprendre comment ça fonctionne une ville puis c'est quoi de l'urbanisme. Ça, je pense que je peux vous en montrer un petit peu. Vous avez peut-être écouté, mais, comme beaucoup de monde, vous écoutez ce que vous voulez comprendre, puis vous ne regardez pas au fond des choses. Puis, moi, je sais comment ça s'est fait, la 170. J'étais là avant vous; ça fait bien plus longtemps que vous que je m'occupe des questions économiques, politiques dans la région. Puis, s'il y en a

un... puis peut-être vous pouvez m'accuser d'avoir retardé le développement de la région, mais je ne l'ai pas divisée, moi. Je peux vous dire ça, M. le ministre.

Quant à moi, je regarde ce que vous avez fait...

**Une voix:** ...

**M. Dufour:** Non, non, je l'ai fait. Vous avez juste à regarder vos caricatures, elles sont très révélatrices. Vous l'avez divisée, la région, à des places, ne vous en faites pas. Ce n'est pas nécessairement tout bénéfique ce que vous avez fait. La route 170, moi, je vais vous dire une chose, vous ne vouliez pas la faire. Vous voulez faire de la politique avec? On va en faire. Mais seulement, ce n'est pas vous autres qui allez la faire puis ce n'est pas vous autres qui allez la finir. On la fera quand on sera là. Parce que la manière que vous faites là, vous l'avez dit au monde: On ne veut pas la faire. Bien, nous autres, on s'en occupera puis on la fera. C'est ça que je voulais vous faire dire ce soir, je pense que vous l'avez dit. Il y a des places pour faire de la politique, mais il y a des places aussi pour répondre aux questions. Je vous ai posé des questions bien précises, vous avez joué avec les questions que j'ai demandées: problématique, etc., stratégique. Laissez-moi donc tranquille avec ça. Puis, en 1975... Ça, c'est le langage des fonctionnaires; c'est ça, vous êtes rendu un fonctionnaire. C'est ça que je vais vous dire.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre.

**M. Dufour:** Je vous remercie. Quant à moi, la 170, je n'en parlerai plus.

**M. Garon:** Mais c'est dangereux pour un ministre...

**M. Blackburn:** J'espère que le député de Jonquière ne partira pas tout de suite, parce que je voudrais répondre...

**M. Dufour:** Non, non, je vais rester. C'est d'un autre dossier dont je veux vous parler, mais la députée de Bellechasse voudrait en parler...

**M. Blackburn:** Je voudrais répondre, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** Je viens de reconnaître le ministre.

**M. Garon:** C'est parce que c'est dangereux...

**M. Blackburn:** Alors, je voudrais répondre, Mme la Présidente, à différents aspects...

**M. Garon:** ...pour un ministre de se promener en limousine dans une route pleine de trous, il peut se casser les dents avec le téléphone.

**M. Blackburn:** Est-ce que je peux répondre?

**M. Dufour:** Mme la Présidente, si le ministre est disponible — j'espère que, là, ce n'est plus le dossier qui va concerner la route Alma-La Baie — je veux vous parler...

**M. Blackburn:** Non, mais j'aimerais répondre, Mme la Présidente, là.

**M. Dufour:** Ah! vous voulez répondre? Répondez. Je suis prêt à écouter.

**La Présidente (Mme Hovington):** Je viens de reconnaître le ministre.

**M. Blackburn:** Bien oui, c'est bien important, j'ai mon droit de parole. Vous savez comment ça marche dans les commissions.

**M. Dufour:** Je ne veux pas vous l'enlever.

**M. Blackburn:** Sur la question de l'autoroute Alma-La Baie, secteur de Jonquière, M. le député de Jonquière, si, pendant cette période de 10 ans où vous avez bloqué systématiquement la réalisation du projet, vous aviez démontré cette vision et cette ouverture, probablement que les problèmes vécus dans le secteur de Jonquière seraient réglés depuis longtemps et que les sommes d'argent qui avaient été prévues dans l'entente...

**M. Garon:** Mme la Présidente, question de règlement.

**M. Dufour:** Il n'était pas là.

**M. Garon:** Vous devez demander au ministre de retirer ses paroles, parce qu'il n'a pas le droit d'être...

**M. Dufour:** De prêter des intentions.

**M. Garon:** ...de prêter des intentions malveillantes au député de Jonquière. En vertu de notre règlement, on n'a pas le droit d'imputer des intentions malveillantes.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre.

**M. Blackburn:** Je n'ai pas prêté d'intentions malveillantes...

**M. Garon:** Oui.

**M. Blackburn:** ... j'ai juste fait état de réalités qui sont connues dans la région, où il y a eu du blocage

systématique par un maire d'une municipalité dans le temps...

**M. Dufour:** Mme la Présidente. Moi, je n'ai pas été voir ce qu'il faisait...

**M. Blackburn:** Mais c'est vous qui y avez fait référence tout à l'heure, Mme la Présidente...

**M. Dufour:** Moi, je dis: Ce n'était même pas son gouvernement qui était dans la discussion, c'était le gouvernement du Parti québécois. De grâce, qu'il nous laisse la paix avec ça. Puis qu'il arrête de faire du placotage; il a l'air de quelqu'un qui est en arrière des portes puis qui placote. Il conte des histoires: J'ai entendu dire des choses...

**La Présidente (Mme Hovington):** Ce n'est plus une question...

**M. Blackburn:** Mais non...

**M. Dufour:** Est-ce que vous y étiez dans le dossier? Vous n'y étiez pas dans le dossier. Vous étiez préoccupé à faire de l'argent ailleurs. Mon oeil!

**M. Blackburn:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Jonquière, ce n'est pas une question de règlement que vous soulevez. Je reconnais le ministre.

**M. Dufour:** ...

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, simplement pour dire que les faits sont connus. Ce que je fais, comme référence, c'est ça, c'est que, effectivement, il y a eu pendant une longue période de temps... Parce que le député de Jonquière dit qu'actuellement l'état de la situation de Jonquière ou du contournement est problématique. Ce que je dis, c'est que, s'il n'y avait pas eu cette période de temps où, quelque part, il y a eu ce blocage systématique d'un maire d'une municipalité qui faisait qu'il voulait avoir des sorties dans toutes les rues de sa municipalité, le tronçon serait déjà une réalité. Et les sommes d'argent qui n'ont pas été dépensées durant cette période de 10 ans dans ce secteur, bien sûr, important du Saguenay—Lac-Saint-Jean, elles ont été dépensées ailleurs. Là, ce que l'on doit faire comme gouvernement, c'est du rattrapage. Ce que je dis au député de Jonquière: à partir de 1987...

**M. Dufour:** Ah!

**M. Blackburn:** ...à partir du moment où il y a eu une reprécision des orientations ou, en tout cas, au niveau de la région, on s'est réorienté en termes de choix régional, quelque part... à partir de ce moment-là,

de Saint-Bruno... de Larouche jusqu'à Jonquière, c'est à ce moment-là que le travail a dû être recommencé, et c'est ce que j'ai expliqué tout à l'heure au député de Jonquière, qui faisait état de tout le processus d'un bout à l'autre à partir des études d'opportunité, des études d'impact, des acquisitions et, bien sûr, de la médiation qui a dû se faire. Mais c'est ça, la réalité que le député de Jonquière ne veut pas entendre. Mais c'est des réalités qui sont incontournables.

**M. Dufour:** O.K. Mme la Présidente, on va arrêter de brasser le passé. Moi, j'ai fait partie... j'étais dans l'histoire. Moi, je n'ai pas parlé du placotage, j'étais dans le dossier.

**M. Garon:** Mme la Présidente, le député de Jonquière peut se consoler. C'est que, dans l'Outaouais, il y avait tous des députés libéraux, ils n'ont pas eu un pouce de route de plus dans la 50.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** C'est la problématique qui est stratégique. J'aimerais parler du parc des Laurentides...

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, ce que le député de Lévis vient de dire est faux, parce qu'il y en a beaucoup d'argent qui a été investi sur la 50; on en a fait état tout à l'heure.

**M. Dufour:** Bon, on ira se promener dans le comté de Bonaventure.

**M. Garon:** C'est en 1996 qu'il a dit, en 1997.

**M. Blackburn:** Non, non, non. En 1993-1994, 6 000 000 \$ et, en 1994-1995, un autre 6 000 000 \$ qui vont être dépensés. C'est dans le secteur de la 50, quand on parle de Mirabel... C'est ce que je vous ai répondu tout à l'heure. C'est là, M. le député de Lévis, que vous n'êtes pas correct.

**M. Garon:** Bien, je suis allé.

**M. Blackburn:** Vous dites des choses qui sont erronées. C'est faux.

**M. Garon:** J'y suis allé. Aïe! je suis allé en fin de semaine.

**M. Blackburn:** Bien oui, mais je vous ai fait état de chiffres.

**M. Garon:** Je suis passé par là. La route est vieille, puis c'est un petit moignon de route.

**M. Blackburn:** Je vous ai fait état de chiffres.

**M. Dufour:** Ha, ha, ha! Un petit moignon.

**M. Blackburn:** Alors, vous vous êtes probablement porté dans des routes qui sont, bien sûr, non pas concernées par ce que je vous ai annoncé tout à l'heure.

**M. Garon:** Je suis allé.

**M. Blackburn:** C'est ça qui n'est pas correct.

**M. Garon:** J'ai été vérifier.

#### **Programmation relative à l'autoroute des Laurentides**

**M. Dufour:** Mme la Présidente, j'aimerais savoir du ministre ce qui va se passer avec la route des Laurentides, le parc des Laurentides cette année. C'est quoi la programmation? Ne parlons pas de la problématique, on va parler de la programmation, puis les sommes qui vont être...

**M. Garon:** Comme ministre responsable de la faune, il devrait améliorer la route pour qu'il y ait moins d'originaux qui se fassent frapper par les camions et les automobiles. Ça fait partie de la stratégie, il y a une problématique stratégique, c'est qu'actuellement les camions frappent les originaux.

**M. Dufour:** En attendant que les fonctionnaires trouvent la place, là...

**La Présidente (Mme Hovington):** Il faudrait enlever les mouches dans le bois!

#### **Traverses de motoneiges sur la route 170**

**M. Dufour:** J'avais une question. Par rapport au tronçon de 3,8 km, est-ce que vous êtes au courant qu'il devrait y avoir deux traverses pour les motoneiges? Est-ce que ça a été prévu dans les 3,8 km?

**M. Blackburn:** Sur l'autoroute Alma-La Baie?

**M. Dufour:** La 170. Parce que j'ai eu des représentations dans ce sens-là. Il semble qu'il y a deux traverses de motoneiges qui auraient dû être prêtes, passer sur la route, puis il n'y a rien de prévu.

**M. Garon:** C'est parce que les routes sont tellement mauvaises dans le Saguenay, l'autoroute du parc, que les originaux la prennent pour un sentier. De plus en plus de camions frappent les originaux sur la route parce qu'ils pensent qu'ils sont dans un sentier d'originaux. Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Alors, on ne peut pas répondre ce soir à la question que le député de Jonquière vient de poser par rapport aux traverses de motoneiges. On va vérifier. Semble-t-il, s'il y en avait de prévues et s'il y en a qui ont été négociées, il devrait y en avoir de...

**M. Dufour:** Mais est-ce que vous pouvez vous engager que, si le besoin s'en fait sentir, on devrait le prévoir avant de faire la route?

**M. Blackburn:** Alors, on va regarder ce que ça veut dire en termes de problématique et en termes d'impact, une telle situation, parce qu'il y a eu tout de même toutes sortes de travaux qui ont déjà été faits jusqu'à maintenant.

**M. Dufour:** Est-ce que vous êtes au courant qu'on est en train de faire des ententes avec le Québec un peu partout? Ça devient plusieurs centaines de millions, cette industrie-là.

**M. Blackburn:** On parle au niveau de la motoneige, de l'activité de la motoneige?

**M. Dufour:** Oui.

**M. Blackburn:** Ah oui! c'est une activité qui est extrêmement importante...

**M. Dufour:** En tout cas, j'aimerais avoir une réponse là-dessus.

**M. Blackburn:** ...et pour laquelle on a démontré beaucoup de sensibilité et qu'il nous faut continuer de supporter.

**M. Dufour:** O.K.

**M. Blackburn:** Pour répondre à votre question, en tout cas, dès demain, on va se charger de vérifier les points que vous avez soulevés pour vous donner tout l'éclairage nécessaire à la connaissance du suivi du dossier.

Pour la 169...

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des réponses que vous avez? Parce qu'on ne pose peut-être bien pas les bonnes questions. Dites-nous donc les questions qu'on pourrait poser pour avoir des réponses.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, le député de Jonquière a posé cette question-là sans... il a dit: Je voudrais juste avoir, comme point d'information... Sans trop savoir s'il devait la poser, après avoir posé une question qui touchait le parc des Laurentides. Et là j'ai répondu, parce qu'on n'avait même pas, d'aucune façon, de signaux que cette question soit posée... On ne peut tout de même pas répondre n'importe quoi, M. le député de Lévis. On veut répondre à des questions quand on a la connaissance de la question et quand on a aussi la connaissance de la réponse. Ce soir, malheureusement, la question posée par le député de Jonquière, on ne sait même pas si elle est pertinente ou pas.

**M. Dufour:** Ah! bien, ça...

**M. Blackburn:** Ça fait que, demain, ce que j'ai dit, je vais vérifier la pertinence de la réponse...

**M. Garon:** Ha, ha, ha!

**M. Dufour:** La pertinence de la réponse, oui.  
(21 h 10)

**M. Blackburn:** ...et je vais lui donner la question pertinente... la pertinence de la question et je vais lui donner la réponse pertinente à sa question.

On va revenir à la question du député de Jonquière, qui touche...

**M. Garon:** Mais si la question n'est pas pertinente, allez-vous lui dire quelle question il aurait dû poser? Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Alors, on va revenir, parce que c'est sérieux, les débats qu'on fait ici, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Hovington):** C'est supposé.

#### Programmation relative à l'autoroute des Laurentides (suite)

**M. Blackburn:** Alors, pour revenir à la question posée au niveau du programme d'intervention sur la 169, la 175 et l'autoroute 73 nord. Sur la 169, ce qui a été réalisé de 1989-1990 à 1993-1994, c'est 3 200 000 \$; sur la 175, c'est 23 400 000 \$, pour un sous-total de 26 600 000 \$. On ajoute à ça ce qui s'est fait sur l'autoroute 73 nord, c'est-à-dire 21 000 000 \$, ce qui fait un montant de 47 600 000 \$. En 1994-1995, ce qui est prévu sur la 169, c'est 2 000 000 \$; sur la 175...

**M. Dufour:** Est-ce que vous pouvez nous donner un peu les travaux... le genre de travaux qu'on a faits?

**M. Blackburn:** Oui, je vais vous donner les chiffres...

**M. Dufour:** C'est des élargissements?

**M. Blackburn:** Je vais vous donner les chiffres, puis je vais revenir aux travaux, plus précisément.

**M. Dufour:** O.K.

**M. Blackburn:** En 1994-1995 toujours, sur la 175, 5 200 000 \$, pour un total de 7 200 000 \$. Si on ajoute à ça ce qui va se faire sur l'autoroute 73 nord, 7 500 000 \$, ça donne un total de 14 700 000 \$ en 1994-1995. Ce qui fait, si on additionne ces deux montants-là, 14 700 000 \$ et 47 600 000 \$...

**M. Dufour:** Excusez. L'autoroute nord...

**M. Blackburn:** C'est la 73, c'est la partie, le tronçon à quatre voies, quand on arrive à Stoneham...

**M. Dufour:** Stoneham. O.K.

**M. Blackburn:** ...qui va rejoindre l'autoroute à quatre voies qui nous amène à Québec.

**M. Dufour:** O.K. Ça va.

**M. Blackburn:** Alors, là, on va revenir de façon plus précise. En 1994-1995, ce qui est prévu sur la 169...

**M. Garon:** La quoi?

**M. Dufour:** La 169, c'est vers Alma.

(Consultation)

**M. Garon:** ...on a des chercheurs... Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Alors, sur la 169... Le député de Lévis a du fun.

**M. Garon:** Bien oui. On a des chercheurs au ministère. Vous cherchez que le diable!

**M. Blackburn:** Bien, c'est important qu'on...

**M. Garon:** Vous cherchez les réponses.

**M. Blackburn:** Bien oui, mais il faut vous donner ces réponses. Il y a des chiffres que vous voulez avoir. À moins qu'on vous dise qu'on vous laisse à 2 000 000 \$. C'est le député de Jonquière qui a demandé des questions plus pointues. Alors, si on veut lui répondre de façon plus pointue, il faut au moins trouver les réponses qui sont appropriées.

Alors, sur la 169, la Côte des Merisiers, c'est une correction de courbe pour 1 300 000 \$. On a ajouté à ça, dans le secteur de Belle-Rivière, une couche d'usu-  
re, tout près d'Hébertville là, 670 000 \$.

Pour ce qui est de la 175, il y a beaucoup de travaux là. Dans le secteur de Simoncouche, pour compléter des travaux qui avaient été faits de parachèvement, une courbe sur les voies lentes, c'est 49 000 \$. Ce n'est pas beaucoup, ça.

**M. Dufour:** Ça, c'est juste une couche d'asphalte supplémentaire.

**M. Blackburn:** Oui. Il y a 370 000 \$ sur la 175, à partir du kilomètre 173 à 176, 166 à 170, kilomètre 204, réfection de chaussée, puis de 224 à 225, ce qui fait un montant total de 370 000 \$.

On a aussi sur la 175, correction et profil des voies lentes dans le secteur de... on a 1 000 000 \$. Du kilomètre 161 à 165, 1 150 000 \$. Toujours sur la 175,

dans le secteur de Chauveau, correction de courbe, une côte de 1 mi, c'est 1 800 000 \$. Sur la 175 toujours, construction d'une voie de dépassement dans le secteur de Chauveau, du kilomètre 126 à 137, 1 418 000 \$, ce qui fait un montant total... Sur la 175 aussi, du kilomètre 218 à 220 et kilomètre 225, une couche d'usu-  
re pour 390 000 \$, ce qui fait un montant total de 7 154 000 \$, ce qui est le montant que je vous ai donné tout à l'heure pour la 169 et la 175.

**M. Dufour:** O.K. Est-ce que ça respecte la programmation qui avait été présentée par votre prédécesseur?

**M. Blackburn:** On est même en avance sur les engagements qui avaient été pris par mon collègue, M. Middlemiss, auprès des intervenants de la région du Saguenay. Je vais avoir l'occasion, d'ailleurs, de rencontrer les intervenants très prochainement...

**M. Dufour:** Dans la région?

**M. Blackburn:** ...les intervenants, y compris le CRCD surtout, parce que c'est quand même une instance importante au niveau régional; mais Mme Larouche ne sera certainement pas loin. Alors, on va leur faire part de ce qui a été fait comme intervention depuis la visite de mon collègue. J'ai eu l'occasion de rencontrer Mme Larouche il y a quelque temps, où je lui avais annoncé, grosso modo, les chiffres qui seraient investis au niveau de ce qui avait été pris comme engagements et ce qui serait réalisé en 1994-1995, et je dois vous dire qu'elle est repartie de mon bureau très satisfaite.

**M. Dufour:** Ah! oui, elle était bien contente, elle est bien heureuse. La route ou la côte...

**M. Blackburn:** Juste pour l'éclairage, peut-être, M. le député de Jonquière...

**M. Dufour:** Oui.

**M. Blackburn:** ...parce que c'est important pour les gens de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. La 73, cette fameuse autoroute dont on parlait tout à l'heure, on va l'inaugurer, elle va être complétée dans son entièreté d'ici l'automne.

**M. Dufour:** Le contracteur qui avait ça, il n'a pas fait faillite?

**M. Blackburn:** Non. Le contracteur qui a fait ça, c'est Alfred Boivin. Non, il est loin d'être en faillite, il est en excellente santé financière.

**M. Dufour:** Ah! c'est Blackburn.

**M. Blackburn:** Oui, c'est Ben Blackburn qui a fait faillite.

**M. Dufour:** O.K. Je pensais que...

**M. Blackburn:** Ou qui est en proposition de faillite.

**M. Dufour:** En tout cas, d'une façon ou de l'autre, on ne porte pas de jugement.

**M. Garon:** C'est après avoir fait la route du Nord qu'il a fait faillite?

**M. Blackburn:** On peut en parler aussi, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Tantôt.

**M. Dufour:** Je remarque qu'il y a des endroits où il y a, et ça fait plusieurs années... Quand on sort de l'Apica en montant vers Québec, les côtes qui sont là, immédiatement...

**M. Blackburn:** Là, on parle...

**M. Dufour:** Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu?

**M. Blackburn:** Oui, oui.

**M. Dufour:** C'est un travail qui devrait être fait. Ça n'améliorera peut-être pas la sécurité, au point de vue de la vision, etc., mais, au point de vue de l'état de la chaussée, franchement...

**M. Blackburn:** Il y a d'ailleurs un litige dans ce secteur-là.

**M. Dufour:** Ça fait plusieurs années que ça fait...

**M. Blackburn:** Il y a un litige avec un entrepreneur concernant des travaux qui ont été réalisés dans ce coin-là et qui devront probablement être repris. Le ministère est en train de regarder toute la problématique qu'il y a dans ce coin-là.

**M. Dufour:** Problématique.

**M. Garon:** Stratégique.

(Consultation)

Une voix: ...

**M. Dufour:** Il a raison, ce qu'il dit là.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, dans ces secteurs-là, c'est sûr qu'il y a beaucoup de travail à faire.

**M. Dufour:** O.K. Il y a deux autres questions...

**M. Blackburn:** Je comprends, mais il faut dire, M. le député de Jonquière, que, dans la situation actuelle du printemps, c'est sûr que c'est un secteur qui est particulièrement visé.

**M. Dufour:** C'est toute l'année, par exemple. C'est tout l'hiver. Honnêtement, moi..

**M. Blackburn:** Lorsque le dégel est complété, c'est moins pire.

**M. Dufour:** Ça, c'est tout l'hiver... pour la peine...

**M. Blackburn:** Il y a des travaux prévus, mais dans la programmation un peu plus éloignée que cette année.

**M. Garon:** Qu'est-ce qu'il y a?

**M. Dufour:** La route, c'est plein de cahots comme ça, bang! bang! C'est vraiment les montagnes russes.

**M. Garon:** Les montagnes fournies.

**M. Dufour:** Ah oui! les montagnes sont fournies. L'autre question. Vous avez fait un essai de marquage de routes. Ça m'a semblé intéressant. Est-ce que, actuellement, vous avez des résultats probants?

**M. Garon:** Ils marquent des barres blanches...

**M. Dufour:** Non, c'est intéressant ce qui a été fait. Honnêtement, ce n'est pas eux autres qui l'ont inventé, ce n'est pas pour qu'ils se lancent des fleurs, mais je trouve que, si c'est probant, on devrait répéter l'expérience. Ça ne part pas.

**M. Garon:** C'est quoi?

**M. Dufour:** Sur la route, là, vous avez deux lignes. Il y a comme des ronds par espace. Ça fait penser, quand on va en Floride... mais ça, c'est sorti de l'asphalte...

**M. Garon:** Oui.

**M. Dufour:** C'est à l'intérieur, puis ça semble...

**M. Garon:** Ça magane bien gros quand la gratte passe l'hiver.

**M. Dufour:** Non.

**M. Garon:** Ça arrache l'asphalte.

**M. Dufour:** Non, non, non, non. Ça ne touche pas.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, pour répondre, et ça va éclairer le député de Lévis aussi. Ce que souligne le député de Jonquière, c'est vrai que c'est extrêmement intéressant. On le voit, d'ailleurs, quand on circule de façon régulière dans ce coin-là. Quand on arrive, entre autres, dans certains secteurs où c'est fait, on voit bien l'avantage d'avoir ce marquage permanent au plan sécuritaire. On a 3 km de réalisés jusqu'à maintenant.

(21 h 20)

**Une voix:** Par le marquage?

**M. Blackburn:** Oui.

**Une voix:** Ah! beaucoup plus que ça.

**M. Blackburn:** Beaucoup plus que ça? Mais depuis combien d'années on a commencé ça?

**Une voix:** On a commencé ça en... au moins quatre ans. Ça fait au moins quatre ans.

**M. Blackburn:** Ça fait quatre ans qu'on a commencé cette expérience-là.

**M. Dufour:** Est-ce que vous creusez, rainez l'asphalte...

**M. Blackburn:** Il y a deux façons.

**M. Dufour:** ...des rayures dans l'asphalte? C'est quoi? Comment ça fonctionne?

**M. Blackburn:** M. le sous-ministre Vallières, qui est un sous-ministre tout à fait très compétent, qui connaît bien cette région parce qu'il y a habité, dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean...

**M. Dufour:** Pas longtemps.

**M. Blackburn:** ...va venir donner les explications techniques pour l'éclairage du député de Jonquière et, en même temps, des membres de cette commission.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. Vallières, allez-y.

**M. Vallières (Alain):** Bonjour, madame.

**La Présidente (Mme Hovington):** Bonjour.

**M. Garon:** Son premier nom? Il y a beaucoup de Vallières.

**M. Blackburn:** M. Alain Vallières.

**M. Vallières (Alain):** Alain.

**M. Garon:** Alain.

**M. Vallières (Alain):** Alain. Dans le domaine du marquage permanent, on utilise principalement deux technologies, une qui est faite à base de bandes collées, incrustées dans le pavage, puis on essaie d'utiliser ça surtout lorsqu'on pose un pavage neuf. Ce sont les premiers essais qu'on a faits sur la route 175, dans les années 1991, 1990. Puis, ce qu'on a constaté, c'est qu'on avait quelques petits arrachements durant l'hiver, mais très mineurs. On réserve, évidemment, un marquage permanent comme celui-là à l'allée centrale et aux lignes pointillées qu'on a dans les voies lentes pour permettre au trafic de bien se situer, de bien se positionner, surtout en période hivernale, parce que le marquage comme vous le connaissez dans le parc des Laurentides, avec la quantité d'abrasifs qu'on place là, la peinture s'envole quand même assez rapidement.

La deuxième technologie qu'on utilise et qu'on a commencé à expérimenter un an plus tard, c'est du thermoplastique. C'est un produit qui est placé à chaud, avec de la microbille de verre, un peu comme une peinture, et qui s'incruste aussi dans l'enrobé bitumineux et qui nous donne des résultats aussi intéressants. C'est un produit qui dure, je dirais, de cinq à huit ans, dépendant des conditions auxquelles il est exposé: quantité de trafic, véhicules de déneigement, mais qui donne des résultats. Surtout dans un endroit comme le parc des Laurentides, c'est un endroit où il n'y a pas d'éclairage, il n'y a pas de luminosité ambiante. Quand vous circulez en ville ou à proximité des centres urbains, vous avez beaucoup d'éclairage. Quand on arrive dans un secteur comme le parc des Laurentides, il n'y a pas d'éclairage ambiant, ce qui fait que l'automobiliste a besoin rapidement d'être capable de se repérer. Ce qu'on a fait dans le secteur du parc, c'est qu'on a commencé à utiliser du marquage permanent dans les années quatre-vingt-dix, puis, si vous vous rappelez, pour ceux qui l'utilisent, on a aussi commencé à utiliser des petits délinéateurs qu'on a placés dans les fonds de courbe, des petites plaquettes jaunes ou blanches qu'on a placées dans les fonds de courbe, qui permettent à tout le monde de, rapidement, voir venir la courbe puis l'angle de courbure auquel on fait face. Ce qui fait que ça a amélioré de façon considérable la visibilité dans le parc. Puis on a commencé un peu la même chose dans le parc de Chibougamau, mais sans utiliser de marquage permanent, mais au moins le même type de délinéateurs.

**M. Dufour:** Est-ce que vous avez l'intention de continuer... Lequel donne les meilleurs résultats?

**M. Vallières (Alain):** Les deux produits sont performants. Ils sont à peu près aussi performants l'un que l'autre...

**M. Dufour:** Ils se valent l'un l'autre?

**M. Vallières (Alain):** ...et à des coûts relative-  
ment similaires.

**M. Blackburn:** Alors, il est de l'intention du  
gouvernement de continuer. Parce que l'expérience étant  
si probante et si intéressante, puis elle améliore la sécu-  
rité, le gouvernement va continuer à faire ce marquage  
permanent dans la région du parc des Laurentides et  
aussi sur les autoroutes à travers le Québec.

**M. Garon:** Vous avez combien d'argent pour ça  
cette année? Est-ce que ça continue à faire des experien-  
ces ou si on va en mettre pour de bon?

**M. Vallières (Alain):** Ça coûte entre 5000 \$ et  
8000 \$ le kilomètre, ça dépend des circonstances.

**M. Garon:** À quelle largeur de peinture? J'ai  
remarqué, moi, quand je suis allé en Ontario cette se-  
maine, que, sur la 417, les barres blanches centrales  
sont moins larges. Est-ce qu'on a étudié le fait qu'en  
Ontario ils mettent les deux barres blanches au milieu  
moins larges, ou les barres blanches du milieu sont  
moins larges...

**M. Dufour:** Elles ne sont pas jaunes.

**M. Garon:** Puis les barres jaunes de chaque côté  
sont moins larges aussi. Avez-vous entendu parler de  
ça?

**M. Blackburn:** Ils étirent ça plus longtemps.

**M. Vallières (Alain):** Sans être un spécialiste, je  
peux vous dire qu'il y a quelques années le ministère  
avait commencé à utiliser des barres blanches moins  
larges...

**M. Garon:** Puis?

**M. Vallières (Alain):** ...et, finalement, on en est  
revenu à des barres de façon beaucoup plus... à peu près  
dans les dimensions qu'on avait antérieurement, parce  
qu'on a constaté qu'on avait des problèmes de visibilité.  
Et surtout quand la barre commence à s'user et à vieil-  
lir, ce qu'on constate, c'est qu'on en récupère un peu  
quand elle est suffisamment large.

**M. Garon:** Oui, mais, nous autres, elle ne dure  
même pas l'hiver.

**La Présidente (Mme Hovington):** Les plaquettes  
dont vous parlez, M. le sous-ministre, dans une courbe,  
ce sont des plaquettes dans l'asphalte même?

**M. Vallières (Alain):** Non, non, c'est placé sur  
un petit poteau qui dépasse la hauteur des gardes-fous, et  
qui est suffisamment haut pour que ce ne soit pas mas-  
qué par l'hiver.

**La Présidente (Mme Hovington):** Ah! oui, c'est  
les...

**M. Vallières (Alain):** C'est un carreau qui est à  
peu près de cette dimension-là, trois pouces par trois  
pouces, à peu près. Excusez mon système métrique, là.

**M. Garon:** Il y a combien d'argent dans le bud-  
get cette année pour les barres blanches permanentes?

**M. Vallières (Alain):** C'est inclus, ça, à l'inté-  
rieur du coût du projet. On n'a pas dégagé le montant  
pour déterminer chaque projet d'enrobés bitumineux  
qu'on va effectuer dans le parc des Laurentides. On  
prévoit, à même le contrat d'enrobés...

**M. Garon:** Rien que là?

**M. Vallières (Alain):** ...le marquage, ou encore,  
on donne un contrat spécifique de marquage, dépendant  
des endroits.

**M. Garon:** Non, mais dans l'ensemble du  
Québec, pour les barres blanches permanentes, quel est  
le budget cette année, en 1994?

**M. Vallières (Alain):** Je ne pourrais pas vous le  
donner.

**M. Garon:** À peu près? 5000 \$?

**M. Vallières (Alain):** Beaucoup plus que ça.

**M. Blackburn:** Il n'y a pas de chiffre spéci-  
fique...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** ...parce que ce n'est pas décrété  
de façon précise.

**M. Garon:** Non, mais vous devez avoir une idée.  
Vous allez en mettre sur quelle distance?

**M. Dufour:** 5000 \$! Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Sur quelle distance? Vous allez en  
mettre sur...

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, pour donner peut-être  
l'éclairage au député de Jonquière et aussi aux membres  
de la commission, c'est qu'on a évalué entre 5000 \$ et  
7000 \$ ou 8000 \$ le marquage permanent qui devrait  
normalement avoir une durée de vie d'à peu près huit  
ans. Ce qu'on a comme réponse par rapport à ce que  
M. Vallières souligne, le coût normal d'un marquage  
régulier, c'est environ de 1200 \$ à 1400 \$ le kilomètre.

Mais quand on sait l'utilisation qu'on a à faire dans le parc des Laurentides, il faut le refaire à chaque année. C'est donc dire qu'il y a une économie sur le marquage permanent importante, mais, en même temps aussi, c'est surtout l'amélioration...

**M. Garon:** De combien de temps? De cinq à huit ans?

**M. Blackburn:** Cinq à huit ans.

**M. Garon:** Mais, de cinq à huit ans, il n'y a pas d'économie. Ça coûte 8000 \$.

**M. Blackburn:** Oui, bien, si on parle de six ans, il y a une économie. Mais ce qui est surtout important, c'est la sécurité. On parle, bien sûr, de nos conditions hivernales, mais aussi des conditions printanières. Avant que le marquage régulier se fasse, il y a toujours une période entre le mois d'avril, mai jusqu'au mois de juin où ça prend beaucoup de temps et qu'on manque beaucoup de lignage, et c'est très dangereux. Alors, le marquage permanent étant là, ça améliore de façon importante la sécurité. Ce n'est certainement pas une dépense, c'est plutôt un investissement.

**M. Garon:** Mais si on faisait des routes en béton et qu'on mettait la couleur dans le béton, il pourrait durer de 30 à 40 ans.

**M. Blackburn:** C'est un autre débat. Il faut vivre avec ce que nous avons maintenant et essayer de gérer ces situations-là pour faire en sorte que ça tienne compte de la réalité.

**M. Dufour:** Je vais continuer sur le parc des Laurentides. Vous avez commandé une étude concernant le transport routier, le transport lourd, où il y a des produits dangereux qui sont en transbordement d'un bout à l'autre. La réponse, c'est qu'on pourrait le faire autrement; au lieu de le faire par la route, on pourrait le faire par la voie maritime, puis ça améliorerait bien des choses. On a essayé de le faire par la route, puis c'est devenu assez dangereux. Moi, l'an passé, je peux vous dire que, dans 15 mois, ça m'a coûté deux pare-brise. Donc, je sais ce que ça veut dire, ce transport-là. Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce que cette étude va aboutir quelque part? Parce que, moi, je veux bien qu'on ait des études, mais il faut que ça aboutisse quelque part. L'étude a été faite. Le ministre, selon les renseignements, a mis sur pied un comité d'étude, je ne sais pas trop, puis je ne sais pas où ça va. Puis on va avoir l'étude de l'étude. Puis c'est quoi, le résultat? Qu'est-ce qu'on fait?

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, pour le député de Jonquière, c'est vrai qu'il y a une problématique qui a été soulevée, c'est vrai qu'il y a eu une étude qui a été commandée. C'est aussi vrai que cette étude,

elle a été soumise au ministère... c'est une étude très préliminaire qui a été soumise au ministère. Il y a des discussions qui se font là-dessus. Elle devrait être rendue publique...

**Une voix:** C'est préliminaire, ça.

**M. Blackburn:** Cette étude devrait être rendue publique le 6 mai pour information à la population.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, ça relève de mon collègue, Norm Cherry.

**M. Dufour:** Ça relève de?

**M. Blackburn:** Parce que ça touche toute la problématique du transport, y compris le transport routier, le transport ferroviaire, bien sûr, tout le transport de nos marchandises, et ça, ça relève de mon collègue...

**M. Dufour:** Mais c'est le ministre délégué à la Voirie qui a donné le contrat, pour autant que je sache. Autant que je me rappelle, c'est M. Middlemiss qui a donné le contrat, parce que le parc des Laurentides, à ce que je sache, ça relève du ministère de la Voirie.

**M. Blackburn:** Quand on parle de transport intermodal...

**M. Dufour:** Oui, oui.

**M. Blackburn:** ...on parle de transport par voie ferrée. Alors, on parle même de transport maritime dans cette étude.

**M. Dufour:** Oui, mais, là, vous savez, on peut commencer avec un bout de la queue et finir... ça pourrait être un lièvre, ça pourrait être un cheval, comme un éléphant. Là, on sait de quoi on parle; on parle de la route. On sait de quoi on parle. On dit: L'étude a été faite pour le transport. Et on se pose la question: Qu'est-ce qu'on fait avec ça? D'où il vient? L'origine? Où est la destination? C'est quoi qu'ils transportent? Est-ce qu'on pourrait le faire autrement? C'est quoi l'usure? parce qu'il semblerait qu'un gros camion comme ça, ça brise la route pas mal plus vite. Pour sauver quelques piastres à des gens qu'on connaît bien... Moi, je trouve que l'étude... j'aimerais savoir quand elle a commencé, quand on devrait avoir les résultats, c'était quoi l'échéancier qu'on a fait, qu'on a mis là-dessus. Mais, à ce que je sache, ça fait beaucoup plus qu'un an qu'elle a commencé, cette étude-là, puis je n'ai pas encore de résultat.

(21 h 30)

**M. Blackburn:** L'étude, Mme la Présidente, pour l'éclairage de la commission, a été commandée par Sam Elkas, qui était ministre des Transports.

**M. Dufour:** Elle a commencé?

**M. Blackburn:** Elle a été commandée par Sam Elkas, qui était ministre des Transports. Elle a peut-être été, au plan de la communication...

**M. Dufour:** On en a discuté ici, nous autres.

**M. Blackburn:** Oui, oui, au plan de la communication, bien sûr, avec les membres de la commission, puis aussi, probablement, avec les gens de la région, avec mon collègue Middlemiss, qui avait eu d'excellentes relations avec les gens de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Ce que je veux juste répéter, qui est important, c'est que les résultats de cette étude, ils vont être soumis aux fonctionnaires du ministère d'ici le 6 mai...

**M. Dufour:** Le 6 mai?

**M. Blackburn:** Le 6 mai, et que, suite à ça, il va y avoir, bien sûr, des discussions, ils vont regarder ce qui est proposé, et c'est à la suite de ça, quand il y aura eu peut-être des amendements apportés à l'étude, qu'on pourra rendre publique ladite étude. Mais là on ne peut pas, d'ici le 6 mai, quand...

**M. Dufour:** Mais quand elle va être publique?

**M. Blackburn:** Bien, le 6 mai, elle va être discutée, elle va être déposée au ministère, les fonctionnaires vont l'analyser, il va y avoir des discussions avec les gens qui vont faire l'étude et, par la suite, bien, là, le gouvernement va juger à propos, le ministre responsable du transport va juger à propos de la rendre publique en temps et lieu.

**M. Dufour:** Mais il n'y a pas d'échéancier plus précis que ça.

**M. Blackburn:** Je ne pourrais pas vous répondre.

**M. Dufour:** S'il y a un petit peu de difficultés, on remet ça plus loin.

**M. Blackburn:** Mais je dois vous avouer, M. le député de Jonquière, que vous avez raison de dire que c'est un problème, actuellement, le transport routier sur la route des Laurentides, puis que, effectivement, la non-utilisation du transport ferroviaire en particulier...

**M. Dufour:** Et maritime.

**M. Blackburn:** ...et maritime pose des difficultés qui devraient être corrigées. Mais ce qu'il faut bien regarder, c'est que, à partir d'une étude comme celle qui devrait normalement être proposée le 6 mai au

ministère, ça va nous permettre d'avoir une meilleure vue d'ensemble de la problématique et des solutions à apporter. C'est à la suite de ce dépôt d'étude et à partir aussi des discussions qui vont se faire avec les gens du ministère que le ministre responsable — et, bien sûr, je serai très près de l'évolution de ce dossier — va décider de rendre publique ladite étude. Mais il n'y a pas d'échéancier fixé à date pour la rendre publique.

**M. Dufour:** Mais est-ce que vous croyez réellement, M. le ministre, quand il y a une volonté politique puis qu'on connaît bien le dossier... qu'on n'est pas obligé d'avoir toutes les réponses sur tous les problèmes possibles, potentiels, existentialistes. Moi, je l'ai dit tout à l'heure, je ne sais pas si vous avez écouté, mais j'ai dit: On peut commencer avec un bout de queue, on peut arriver avec un éléphant au bout, comme avec un cheval, ça pourrait être n'importe quoi, même un dinosaure. Là, on a commencé avec quelque chose qui était connu. Moi, je trouvais que c'était facile de pouvoir trouver la réponse. Peut-être que, moi, je ne suis pas assez brillant, je n'avais pas compris tout ça. Parce que, là, l'art de mêler les choses puis d'en mettre beaucoup... Moi, je disais: Ça n'a pas de bon sens; on rencontre jusqu'à 80 et 100 transports routiers — c'est quelque chose, ça — dans une heure, une heure et quart à peu près, quand on traverse le parc; c'est à peu près ça, entre une heure, une heure et demie, 80 puis jusqu'à 110 qu'on rencontre en roulement, qu'on croise. Ça commence à faire quelque chose d'excessivement dangereux, et Dieu sait s'il en passe, puis ça conduit assez vite, puis il y a des roches, etc. En tout cas, moi, ça m'a coûté deux pare-brise. Ça m'en coûte un par année, mais, l'année passée, c'était spécial, c'était deux.

**M. Garon:** Ce n'est plus assurable.

**M. Dufour:** Plus un moteur. Ça va bien, là. Ça va correct. Moi, j'aime bien ça, le parc.

**M. Garon:** La franchise...

**M. Dufour:** Mais, ce que je veux dire, c'est qu'on aurait pu essayer de trouver réponse aux questions posées puis aux problèmes qu'on vit. Ces camions-là, il y en a trop. Pourquoi on l'emprunte, cette route? C'est parce que je sais qu'il y a des compagnies qui ont décidé de ménager de l'argent sur le dos du gouvernement, donc sur le dos du public, puis c'est intolérable, et on aurait dû les mettre au pied du mur. Ça n'aurait pas pris une étude de six mois, si on avait décidé de faire entendre raison à ces gens-là, parce que, avant, ils circulaient autrement. On a un quai qui s'appelle le quai Albert-Maltais, à Chicoutimi, ou à La Baie, Saint-Fulgence; le quai Albert-Maltais, ça a coûté 12 000 000 \$, spécialement construit pour recevoir les pétrolières. Il ne sert plus du tout. Il ne sert plus du tout, fini. C'est scandaleux. Puis ça ne fait pas longtemps que ça a été inauguré officiellement, ça ne fait pas 10 ans.

**M. Blackburn:** Je suis conscient, comme le député de Jonquière, qu'il y a une problématique qui est évidente, que l'on connaît bien quand on circule sur cette voie importante pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Mais c'est une problématique qui est plus complexe que semble vouloir le démontrer le député de Jonquière. Vous savez, il y a beaucoup d'intervenants là-dedans. On parle des compagnies de transport, on parle du transport maritime par rapport, entre autres, au transport du pétrole en particulier. Mais il y a aussi d'autres types de transports qui utilisent le parc des Laurentides de façon importante puis qui n'utilisent pas, entre autres, les voies ferrées. Donc, il faut absolument qu'on ait une vision beaucoup plus complète d'une situation comme celle-là. Je suis d'accord qu'on rencontre des camions. Je suis d'accord avec vous que ça pose des problèmes d'affecter de façon importante notre infrastructure routière, puis ça pose des problèmes aussi... même au niveau de la sécurité. Mais un coup qu'on a posé le problème de l'évolution de ce dossier par rapport à la tendance qu'il a prise au cours des dernières années, bien, c'est bien beau de poser un jugement, mais il faut aussi avoir le bon diagnostic, et certainement qu'on ne peut pas imposer n'importe quoi de n'importe quelle façon. Il faut que ce soit bien étoffé, bien argumenté. L'étude qui va nous être présentée...

**M. Garon:** ...la problématique. Il faut étudier la problématique.

**M. Blackburn:** L'étude qui va nous être présentée le 6 mai devrait nous proposer un état de situation et, bien sûr, des solutions. Et, suite à ça, il va y avoir, avec les gens du ministère, je le répète, des discussions importantes, puis, après ça, le ministre, ou les ministres responsables verront dans quel temps, dans quel délai cette étude va être rendue publique et, bien sûr, les moyens appropriés pour corriger la situation que je déplore tout autant que vous. C'est une situation qui est vraiment difficile actuellement pour les gens qui circulent, les usagers de cette route extrêmement importante pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean et pour tout le Québec.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je vais juste conclure. J'ai lu, puis ça fait partie de l'histoire de la région, Duke Wilson, qui était un ingénieur en électricité. En 1912, il a fait un relevé, juste avec des moyens sommaires, de tout le réseau, le bassin potentiel hydro-électrique du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Et savez-vous qu'avec ces moyens rudimentaires il s'est trompé peut-être de 100 000 chevaux-vapeur, au complet, pour tout l'ensemble. Il a fait ça dans un an, un an et demi. Nous autres, ça prend des problématiques, des replis stratégiques, ce qui revient à dire que nos ancêtres, quand ils faisaient quelque chose, il me semble... Ils faisaient des ponts; ça ne prenait pas 10 ans, ça ne prenait pas 20 ans. Ils calculaient qu'il y avait quelque chose qui se passait,

ils faisaient des calculs, ils le bâtissaient, et le pont était bon. En tout cas, moi, j'ai calculé ça. Aujourd'hui, si on veut faire travailler du monde... il y a des chercheurs qui cherchent puis il y a des chercheurs qui trouvent. Moi, j'aime mieux les chercheurs qui trouvent que les chercheurs qui cherchent. Parce que, de temps en temps, il faut donner des résultats.

Moi, je vous dis, je suis désarmé quand on voit des choses comme ça, parce qu'il me semble... C'est vrai que je n'ai peut-être pas compris grand-chose dans toute ma vie politique, mais il me semble que quand je virais de bord, quand on avait besoin de faire des choses, on ne prenait pas 10 ans, on ne prenait pas cinq ans. On a fait des choses très rapidement, puis bien faites en plus, parce qu'il y avait des volontés politiques, puis on l'exprimait.

C'est sûr que si on veut avoir toute l'histoire de l'ensemble, il y a quelque chose qui ne tourne pas rond, hein. On est rendu qu'on cherche. On ne trouvera pas comme ça. Pour moi, on devrait être plus pratique que ça. On devrait arrêter de chercher, puis décider. C'est ça notre problème qu'on a: on ne décide pas, on cherche. Pour une fois... moi, ce problème-là, l'étude n'aurait pas été aussi complexe; peut-être que je n'aurais pas eu les bonnes réponses, mais je sais, par exemple, au bout du résultat, qu'il y aurait eu moins de camions que j'aurais rencontrés sur la route, il me semble que ça aurait été probant, pour le moins.

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, en réponse au député de Jonquière. Si, quelque part, par rapport à une problématique que je reconnais importante, on prenait les mauvaises décisions sur les orientations ou si, quelque part, parce que notre argumentaire n'était pas suffisamment étoffé, on n'était pas capable d'imposer des solutions, on aurait comme un problème. Alors, c'est ce qu'on a choisi de faire comme gouvernement. Puis c'est une étude qui ne date même pas d'une année au niveau de la commande. Alors, on va avoir ce dépôt d'étude là au cours des prochaines semaines et, suite à ça, on va être capables d'agir, mais de façon, je dirais, judicieuse et qui va correspondre à une problématique qui va être très claire au niveau des solutions proposées à partir, bien sûr, d'une situation qui est une réalité. On ne peut pas juste juger d'une problématique à cause qu'on est un usager puis, à partir de ça, dire: On va poser un diagnostic. Le député de Lévis, qui est un bel exemple, qui ne circule pas beaucoup...

**M. Garon:** Moi, j'aimerais savoir votre définition d'un «usager d'une problématique».

**M. Blackburn:** ...qui ne circule pas beaucoup sur la route des Laurentides, tout à l'heure, il a eu besoin d'avoir de l'éclairage sur une situation qui s'appelle le marquage permanent.

**M. Garon:** Non, non, non.

**M. Blackburn:** Bien, là, on ne peut pas prétendre que, quelque part, on a toutes les vérités ou toutes les réponses quand on est même un usager de la route.

### Affichage commercial sur les panneaux du ministère

**M. Garon:** Je vais vous poser une question. Comme vous êtes un homme qui étiez un commerçant avant d'être député, j'aimerais connaître un peu votre feeling sur une question que je vais vous poser. Depuis quelques mois, on voit sur l'emprise des routes des panneaux de signalisation ou d'indication qui identifient les routes, les sorties d'autoroutes, etc., qui comportent de la publicité commerciale. Le ministère fait commander ses panneaux. Je n'ai jamais vu ça. On voit, par exemple, sur l'autoroute 20, des panneaux de sortie d'autoroute avec le logo de Petro-Canada ou de la chaîne McDonald's. Les panneaux commandités du ministère. Je ne sais pas si c'est une idée... On commande.

**Une voix:** Des panneaux bleus?

**M. Dufour:** C'est marqué 1986 sur les panneaux bleus.  
(21 h 40)

**M. Garon:** Outre l'approche on ne peut plus mercantile de cette nouvelle politique, en fonction d'une problématique stratégique qui doit être reliée à l'informatique, d'une certaine façon...

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** ...et les problèmes d'éthique que ça pose entre les commerces, puisque les plus riches peuvent s'afficher davantage, il faut se questionner sur l'impact de cette politique sur la sécurité routière. Les gens se trouvent à voir trop d'affaires en même temps. En effet, les panneaux d'indication ont pour principale fonction d'informer l'usager sur la configuration de la route, la localisation des sorties, les villes, etc. En ajoutant un ou plusieurs messages sur les panneaux, on réduit le temps d'assimilation du message principal, qui est d'indiquer la route, et on augmente la distraction de l'usager par la lecture de messages commerciaux. J'espère qu'on n'est pas rendu aux messages subliminaux. J'espère aussi que les McDonald's ne pourront pas annoncer des ventes de hamburgers sur les panneaux qui indiquent les sorties d'autoroute.

Rappelons que le gouvernement a déposé plusieurs projets de loi au cours des dernières années pour contrôler l'affichage commercial le long des routes, en dehors des emprises. Le ministère évoquait, entre autres, que la multiplication des panneaux le long des routes était une source d'insécurité routière. Et là on voit qu'il multiplie les messages sous forme de commandites. Je ne sais pas combien ça le paie, les messages. Est-ce que le ministre peut nous dire en quoi consiste cette nouvelle politique et en vertu de quelle problématique stratégique

elle a été mise en vigueur? Quels sont les prix demandés par le ministère? Combien il demande pour faire commander? Il charge combien pour faire commander ses panneaux?

**Une voix:** ...combien à la caisse du Parti?

**M. Garon:** Au gouvernement! Je ne parle pas au Parti libéral, là, juste au gouvernement. Comment les commerces sont-ils choisis par le ministère des Transports pour décider lesquels peuvent commander les panneaux et ceux qui ne le peuvent pas? Est-ce que le ministère a évalué l'impact de cette politique sur la problématique de la sécurité routière? Comment le ministre peut-il concilier cette politique de permettre l'affichage commercial sur les panneaux du ministère avec la politique du ministère sur l'affichage commercial le long des routes? Parce que le ministre nous a dit qu'il voulait faire exactement le contraire. Ça a pris quatre projets de loi, d'ailleurs, pour les panneaux le long des routes, parce que le projet de loi était tellement mal fait qu'il aurait été obligé de faire des tunnels à travers les montagnes pour qu'on voit les panneaux de l'autre côté pour qu'ils soient à la bonne distance des routes, ou encore mettre des panneaux dans les chaloupes sur le bord de l'eau, dans des routes de quais, parce que la distance ne pouvait pas être respectée.

Est-ce que le ministre considère cohérent de réduire l'affichage commercial en dehors de l'emprise des routes mais de l'augmenter dans l'emprise pour des commandites de panneaux? Est-ce qu'il y a beaucoup de pays qui font commander leurs panneaux de signalisation routière par des compagnies privées pour annoncer leurs produits?

**M. Blackburn:** Bon. C'est beaucoup de questions qui méritent, bien sûr, de l'éclairage. D'abord, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que c'est une politique d'affichage de services, dans un premier temps, strictement de services, sur des autoroutes, pas ailleurs. Deuxièmement, c'est une politique d'affichage qui s'autofinance, et seules les compagnies qui, elles, sont directement concernées par les services annoncés... ce sont celles qui sont, bien sûr, au niveau... annoncées sur les panneaux, ce sont celles qui sont... On n'en annonce pas d'autres que celles-là, que ce soit au niveau de l'essence, au niveau des différents services. C'est administré par la Société québécoise de promotion touristique, en totalité. Le choix... je vais laisser, tout à l'heure, à M. Yvan le soin de vous expliquer la technicalité. Ce qu'il est important de dire, les endroits...

**M. Garon:** Yvan? Ivan Le Terrible?

**M. Blackburn:** Yvan Demers, qui est un sous-ministre au ministère des Transports. Ce qu'il est important de dire, c'est que les endroits où les affichages sont posés ne remettent pas, mais aucunement en question la sécurité de la circulation sur les autoroutes. Ce qu'il faut

aussi préciser, c'est qu'on n'est pas le seul pays qui fait ça; les États-Unis le font.

**M. Garon:** Est-ce qu'on va enlever les fourchettes pour mettre les annonces de McDonald's à la place, ou bien... Parce que, avant, il y avait des fourchettes.

**M. Blackburn:** On parle des aires de...

**M. Garon:** Ou il y avait des petits signes de gazoline. Est-ce qu'on va enlever les signes de gazoline pour marquer «Petro-Canada» et on va enlever la fourchette pour marquer «McDonald's»? Comment ça va marcher? C'est ça qu'on est en train de faire, enlever les fourchettes pour mettre «McDonald's».

**M. Blackburn:** M. Demers pourrait nous aider, par sa connaissance du dossier, à l'éclairage du député de Lévis. M. Yvan Demers, qui est un sous-ministre au ministère des Transports.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. Demers, allez-y.

**M. Demers (Yvan):** C'est qu'avec l'ancienne signalisation de fourchettes ou de pompes à essence, comme on voyait auparavant, c'est qu'il n'y avait pas une fiabilité de services. Vous pouviez sortir, par exemple, sous l'indication de voir une pompe à essence et faire plusieurs kilomètres la nuit sans trouver de station-service ouverte. Les stations-service, par exemple, qui ont le droit de signaler maintenant le long des autoroutes doivent offrir un service 24 heures par jour. Quand vous voyez le logo d'une compagnie d'essence, d'abord elle se situe à l'intérieur d'une distance, je ne me souviens pas par cœur, mais je crois que c'est de quatre à cinq kilomètres de l'autoroute, vous avez l'assurance, en sortant, en prenant la sortie de l'autoroute, que vous allez la trouver et qu'elle va être ouverte, peu importe l'heure du jour ou de la nuit.

C'est la même chose pour les services de repas. Ce n'est pas nécessairement ouvert 24 heures par jour, mais ils doivent offrir le déjeuner, le dîner et le souper. C'est fiable.

**M. Garon:** Bien, ce n'est pas fiable beaucoup. Moi, si j'ai faim à trois heures de l'après-midi, je ne suis pas à l'heure du dîner ni du souper.

**M. Demers (Yvan):** Pardon?

**M. Garon:** Est-ce que les collations comptent aussi entre les repas?

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Garon:** Entre quelle heure et quelle heure vous calculez que c'est le déjeuner, le dîner puis le souper?

**M. Demers (Yvan):** Pour l'essence, c'est 24 heures par jour.

**M. Garon:** Non, non, mais pour les repas?

**Une voix:** Pour les repas aussi.

**M. Demers (Yvan):** Pour les repas, ce n'est pas...

**Une voix:** Les McDonald's?

**M. Demers (Yvan):** Non, McDonald's n'est pas ouvert 24 heures par jour. La nuit, si vous sortez, le McDonald's n'est pas ouvert.

**M. Dufour:** Mais ils sont annoncés.

**M. Demers (Yvan):** Oui.

**M. Garon:** Ça a commencé quand, ça? La loi n'a pas été changée pour ça.

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Garon:** Hein?

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Blackburn:** Il n'y avait pas besoin de la changer.

**M. Demers (Yvan):** il n'y avait pas besoin de changer la loi.

**M. Dufour:** C'est de la réglementation...

**M. Demers (Yvan):** Ça a commencé il y a deux ans. C'est-à-dire que le contrat a été signé il y a deux ans, mais ils ont commencé à implanter l'été passé.

**M. Garon:** Vous chargez combien du panneau?

**M. Demers (Yvan):** Nous, on ne charge rien.

**M. Garon:** Vous ne chargez rien?

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Garon:** C'est gratis.

**M. Blackburn:** Non, non, non, il y a un coût pour autofinancer...

**M. Demers (Yvan):** C'est, comment je dirais, l'annonceur, celui qui annonce qui, lui, doit payer un permis. Il verse des frais à la Société québécoise de promotion touristique.

**M. Garon:** Combien?

**M. Demers (Yvan):** Combien? Je n'ai pas le tableau des permis ici, je regrette.

**M. Garon:** Est-ce que c'est offert à tout le monde?

**M. Demers (Yvan):** Oui, c'est offert à tous ceux qui se trouvent à une distance de quatre ou cinq kilomètres de chaque côté de l'autoroute et qui offrent un service d'hébergement, de nourriture ou d'essence.

**M. Garon:** C'est rien que pour la nourriture et l'essence ou bien il y a d'autres choses?

**M. Demers (Yvan):** Nourriture, essence, hébergement.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Demers (Yvan):** Hébergement.

**M. Garon:** Il y avait des candidats libéraux, aux dernières élections, qui ont essayé de mettre des affiches dans l'emprise. Qu'est-ce que vous allez faire si ça arrive?

**Une voix:** Dans quoi?

**M. Garon:** Aux dernières élections, il y a des candidats libéraux qui ont essayé de mettre leurs annonces dans l'emprise.

**M. Blackburn:** Il doit y avoir des candidats péquistes aussi, j'imagine.

**M. Poulin:** Il y a des candidats du Parti québécois aussi dans Charlesbourg...

**Des voix:** Ah!

**M. Poulin:** ...qui ont essayé de mettre des pancartes dans des emprises du ministère. Malheureusement, ça a été le même sort pour les candidats.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir la grille des tarifs...

**M. Demers (Yvan):** Oui, ça existe.

**M. Garon:** ...et les critères de la politique?

**M. Demers (Yvan):** Oui, il y a une petite...

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des appels d'offres, pour voir qui paierait le plus pour le panneau?

**M. Demers (Yvan):** Il y a une petite plaquette qui existe, qui a été publiée puis qui est distribuée à tous ceux qui veulent s'annoncer, qui décrit en détail toute la politique.

**M. Garon:** Si vous manquez de panneaux par rapport à ceux qui veulent s'annoncer, comment les choisissez-vous?

**M. Dufour:** S'il y a deux postes, trois postes d'essence. Qu'est-ce que vous faites?

**M. Demers (Yvan):** C'est-à-dire, il y a de la place, en fait. Il y a quand même des limites, mais il y a de la place, je crois, pour trois panneaux. Évidemment, ils ne sont pas tous placés un à côté de l'autre. C'est ceux qui s'annoncent les premiers qui vont avoir la chance de s'afficher. Après ça, un autre panneau va être un peu plus loin de la sortie. Il y a de la place pour trois panneaux.

**M. Garon:** Il n'y a pas d'appel d'offres?

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Blackburn:** En autant que les gens intéressés à s'annoncer soient dans les limites, les règles ou les devis, les normes, si on veut, d'affichage.

**M. Garon:** Mais s'il y en a plusieurs?

**M. Blackburn:** Bien, c'est ça, il y a un premier, il y a un deuxième et il y a un troisième. Si, par exemple, il y a trois stations d'essence dans un secteur donné, c'est le premier qui va avoir le premier choix, le deuxième va avoir le deuxième choix et le troisième va avoir le troisième choix. Mais il n'y aura jamais plus de trois panneaux dans un secteur donné.

**M. Garon:** Jusqu'à nouvel ordre.

**M. Blackburn:** Tant que le gouvernement libéral est en place... et qu'il a ouvert cette politique depuis deux ans maintenant.

**M. Garon:** On a remarqué que les...

**M. Poulin:** J'aurais une question sur ça, moi.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Chauveau.

**M. Poulin:** Juste une question sur ça.

**M. Garon:** Oui.

**M. Poulin:** Est-ce qu'il y a une surenchère ou des surendemandes sur ce que le député de Lévis demande?

Parce que un, deux, trois panneaux... Est-ce qu'on avait des demandes pour mettre huit panneaux de suite?  
(21 h 50)

**M. Demers (Yvan):** Non, à date, il n'y a pas de conflit. Il n'y a personne qui a été refusé à date.

**M. Poulin:** Puis il n'y a personne qui s'est plaint qu'il y avait...

**M. Demers (Yvan):** Non.

**M. Poulin:** Un instant, s'il vous plaît. Est-ce que... il n'y a personne qui s'est plaint qu'il n'avait pas sa place sur un panneau. Vous n'avez pas de plainte sur ça?

**M. Demers (Yvan):** À ma connaissance, non.

**M. Blackburn:** Pas à notre connaissance, à date.

**Une voix:** Donc, il n'y a pas de problème.

**M. Poulin:** Non, mais ils viennent de commencer, donc il n'y a pas de problème, c'est certain, là. Ah! bien, là... Est-ce que, dans le comté de Jonquière ou dans le comté de Lévis, vous avez des plaintes?

**M. Dufour:** Ce n'est pas ça.

**M. Blackburn:** On parle toujours des autoroutes, là. On parle des autoroutes.

**M. Dufour:** Je pense que mon collègue a soulevé une question de principe.

**M. Poulin:** Ah!

**M. Dufour:** C'est ça, la question qu'il faut poser. Est-ce que c'est normal, après avoir légiféré, après avoir pris autant de temps pour dire ce qu'on ne voulait pas puis ce qu'on voulait au point de vue de l'affichage sur les autoroutes, que le ministère décide d'aller contre ce qu'il a dit? À un moment donné, on disait: Pas avant 300 m, on ne peut pas annoncer sur les autoroutes. Là, on vient de décider non pas d'annoncer avec des symboles, mais avec des signes très précis, qui s'appellent McDonald's, qui s'appellent Petro-Canada ou autres. Bon. On dit: On en a trois. Il n'y a pas d'appel d'offres, donc c'est au plus fort la poche. C'est le premier arrivé, le premier servi. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de plaintes un jour. Mais, ce qu'on pense, puis le principe que le député de Lévis soulève, c'est: Est-ce que ce n'est pas une incitation pour des gens... ça peut devenir des accidents. Moi, je vais poser des questions tantôt. Moi, je pense que ma tombe, je vais la faire commanditer, parce que je suis sûr qu'il va venir pas mal de monde. Quand je vais partir, il y en a qui vont être contents. On va la commanditer, je vais la faire payer. Écoutez, à un moment donné, un gouvernement, il y a des limites.

**M. Poulin:** Il n'y a pas tellement de circulation...

**M. Dufour:** Il y en a pas mal.

**M. Poulin:** ...qui passe dans un cimetière pour consommer.

**M. Dufour:** Non, mais ce qu'il faut dire dans tout ça... j'exagère peut-être un peu, mais ce que je dis, c'est qu'un gouvernement a des limites de se mettre en vente puis de s'afficher. Ce n'est pas un commerce, un gouvernement. À un moment donné, ce sera peut-être... un peu, quelque part.

**M. Garon:** Mais ce qui est incompréhensible, je vais vous dire...

**Une voix:** Les Américains, ils le font...

**M. Dufour:** On ne fait pas ça, nous autres.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** ...c'est qu'on a fait une loi...

**Une voix:** Cinq lois.

**M. Garon:** ...cinq lois, au fond. Depuis 1986, le Parti libéral a fait cinq lois, en invoquant la sécurité, en faisant deux tournées provinciales avec l'adjoint parlementaire, le député de Rousseau, avec tout un staff, qui s'est promené de bord en bord du Québec pour régler, pour faire des lois, puis ça a pris cinq lois pour réglementer l'affichage hors emprise, à 300 m, comme quoi c'était dangereux. On ne voulait pas que ce soit le long de l'autoroute un peu comme un catalogue. Alors, on a fait des lois pour réglementer hors emprise, dans le champ, puis là, c'est le ministère qui met ses publications dans l'emprise.

**Une voix:** Ça n'a pas de bon sens.

**M. Garon:** C'est le ministère, maintenant, qui annonce ses commerces dans l'emprise. Alors qu'il y a eu deux tournées provinciales... J'avais même fait sortir les dépenses de ces tournées-là, avec le député de Rousseau qui se promenait avec des fonctionnaires de bord en bord du Québec. Ça a pris cinq lois différentes hors emprise pour réglementer le champ, 300, 400 pi dans le champ, 500 pi dans le champ, jusqu'à 1000 pi dans le champ, parce qu'on disait: C'est dangereux pour le trafic, pour la circulation. Là, on se rend compte que le ministère, lui, sans enquête que je connaisse, il est rendu qu'il met de la publicité dans l'emprise. Est-ce qu'il y a une étude de sécurité qui a été faite pour justifier cette publicité dans l'emprise, alors qu'on a fait cinq lois pour la restreindre au maximum hors emprise?

**M. Blackburn:** Je pense que les tournées qui ont été faites touchaient beaucoup d'autres aspects sur l'affichage, parce qu'on sait combien c'était...

**M. Garon:** Non, non, c'était là-dessus.

**M. Blackburn:** ...désordonné sur l'ensemble du territoire du Québec, et, quelque part, bien sûr, il a fallu faire des amendements à la situation pour, justement, la corriger.

Ce qu'il est important de dire, on parle d'un affichage sur des autoroutes pour des services publics à des populations qui sont des usagers de la route, pour les informer d'une situation, pour favoriser, justement, l'amélioration de la circulation sur nos autoroutes du Québec. Donc, ce qu'il est important de préciser aussi, c'est que ça ne remet pas, mais d'aucune façon, en cause la sécurité, de la façon dont les affichages sont posés. Ça, c'est extrêmement clair. Et, ce qu'il faut aussi rajouter, puis je l'ai dit tout à l'heure, on n'est pas le seul pays, on n'innove pas, ça existe sur tout le territoire des États-Unis, cette façon d'arriver puis de servir la population.

**M. Garon:** Pas dans l'emprise.

**M. Blackburn:** Ça existe partout. Écoutez, on n'invente rien. Je vous le dis, quand vous irez aux États-Unis, M. le député de Lévis, vous regarderez.

**M. Garon:** J'y vais dans 15 jours. Je vais vérifier.

**M. Blackburn:** Et ça n'attaque pas, mais d'aucune façon, la loi sur l'affichage sur le territoire du Québec, dans les emprises, parce qu'on l'a fait. S'il y avait eu, justement, une problématique qui avait été posée, on n'aurait pas agi dans ce sens-là. Alors, la sécurité, le service au public, tous ces éléments sont extrêmement importants, et, bien sûr, ça n'attaque pas, d'aucune façon, la loi de l'affichage sur le territoire du Québec à l'intérieur des emprises. On a justement pris des décisions en fonction de favoriser ce service.

**M. Garon:** Mais ça rapporte combien, ça?

**M. Blackburn:** Ça ne rapporte rien, ça s'autofinance. Mais ça permet d'améliorer les services aux clientèles, aux usagers. Si on avait voulu atteindre ce même objectif...

**M. Garon:** Moi, je voudrais annoncer ma poutine, par exemple. Est-ce que je pourrais?

**M. Blackburn:** Si on avait voulu faire ce même travail de rendre ce service... D'abord, l'objectif, c'était de rendre service.

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Blackburn:** Si on avait voulu le faire à même les deniers du Québec, les deniers du gouvernement...

**M. Garon:** Oui, mais, là, c'est rien que les hamburgers à McDonald's.

**M. Blackburn:** ...bien, là, il aurait fallu qu'on dépense de l'argent. Là, on a choisi de le faire avec des partenaires intéressés à participer à un programme d'affichage pour améliorer la circulation sur nos autoroutes. C'est ça, la situation. On n'a pas fait d'argent avec ça. On fait juste autofinancer un programme de services à la population, à la clientèle.

**M. Garon:** Mais si les producteurs laitiers du Québec voulaient annoncer, eux autres, la crème à la glace...

**M. Blackburn:** Non.

**M. Garon:** ...le long des autoroutes...

**M. Blackburn:** Non.

**Une voix:** Québon.

**M. Blackburn:** Non, on a dit que c'était pour autofinancer des services qui étaient à l'intérieur du territoire où ils devaient s'annoncer. Donc, on parle d'hébergement, on parle de nourriture...

**M. Garon:** Bien, c'est ça, la nourriture...

**M. Blackburn:** ...puis on parle d'essence.

**M. Garon:** Mais, là, est-ce que c'est rien que les hamburgers qui ont le droit de s'annoncer?

**M. Blackburn:** Alors, le lait, quand on parle du lait, il y en a partout sur le territoire du Québec; ça, tout le monde le sait.

**M. Garon:** Non, mais on ne sait pas s'il y en a le long de l'autoroute.

**M. Blackburn:** On parle d'avoir un restaurant qui va servir du lait. C'est le restaurant qui va s'annoncer, ce n'est pas les produits laitiers du Québec. C'est clair, M. le député de Lévis, là.

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le député de Chauveau.

**M. Poulin:** Juste une question. Est-ce que ça sert, ou ça va servir aussi aux infrastructures touristiques? Moi, je fais juste penser à l'infrastructure dans mon comté, qui est le Village des sports, chez nous. Est-ce que ça va servir à ce genre d'infrastructure ou, entre autres, les pentes de ski...

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, là, M. le député de Chauveau, c'est une autre affaire, complètement différente, mais c'est une politique qu'on a commencé à implanter d'ailleurs avec le ministère du Tourisme dans beaucoup d'endroits touristiques au Québec, et je pense que c'est une politique qui plaît énormément et à la population et aux usagers ainsi, bien sûr, qu'à ces gens qui font de l'investissement important en matière touristique. Mais c'est une autre affaire, complètement différente.

**M. Poulin:** Mais, ce à quoi je veux en venir, c'est le ministère des Transports qui a autorisé ce genre d'affichage là, aussi.

**M. Blackburn:** Oui.

**M. Poulin:** C'est ça, c'est en collaboration avec le ministère des Transports.

**M. Blackburn:** Exact, ça se fait de concert avec le ministère des Transports. Et, bien sûr, le ministre responsable de la Voirie est celui qui est responsable de l'application des lois sur l'affichage.

**M. Poulin:** Merci.

**M. Garon:** Maintenant, pourriez-vous nous dire, dans votre étude, quels sont les États américains... Vous avez étudié la question aux États-Unis, vous dites. Quels sont les États américains qui font ce genre de promotion sur des affiches de la signalisation routière dans l'emprise aux États-Unis?

**M. Blackburn:** On a ça en main, M. le député de Lévis. Je ne l'ai pas ce soir.

**M. Garon:** Non, non, mais en avez-vous, une étude?

**M. Blackburn:** Je ne l'ai pas ce soir, mais on va vous la donner.

**M. Garon:** Non, non, mais l'avez-vous?

**M. Blackburn:** Oui, oui, oui.

**M. Garon:** Comment ça s'appelle?

**M. Blackburn:** Bien, ce n'est pas une étude.

**M. Garon:** Le titre?

**M. Blackburn:** C'est une réalité, c'est-à-dire que, quelque part...

**M. Garon:** Non, non, mais...

**M. Blackburn:** ...on a une démonstration d'États américains qui font la même utilisation.

**M. Garon:** Oui, mais pourquoi vous n'imites pas le fait que ça coûte, le gaz, 1,20 \$ le gallon?

**M. Blackburn:** Ha!

**M. Garon:** Tant qu'à imiter quelque chose pour plaire au monde, ça, ça plairait au monde pas mal si le gaz ne coûtait pas plus cher au Québec qu'aux États-Unis.

**M. Poulin:** Ah! puis, dans un Québec souverain, il va être moins cher?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Il va y avoir beaucoup d'économies d'échelle.

**M. Poulin:** Hé! ...Je te dis que le député de Lévis a beaucoup d'optimisme, M. le ministre.

**M. Dufour:** Lui avez-vous donné la parole, lui, Mme la Présidente?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Il a beaucoup de fraîcheur.

**M. Poulin:** Non, ça vous fait mal, quand on prend la parole, quand on parle de ça: le gaz va coûter moins cher dans un Québec souverain.

**M. Dufour:** Non, non...

**M. Garon:** Mais pouvez-vous nous donner l'étude, l'étude des États américains qui annoncent, qui font la commandite sur les affiches le long des routes? Et quelles sont les compagnies qui sont affichées? Et quelles sont les procédures utilisées aux États-Unis, selon les différents États? Parce que vous avez fait une étude comme celle-là. Et quelle est l'étude que vous avez faite sur la sécurité routière avant de décider de faire des annonces d'entreprises sur les panneaux de signalisation du ministère?

**M. Blackburn:** Alors, Mme la Présidente, on va fournir au député de Lévis cette étude qui a précédé cette décision du ministère ainsi que toutes les informations pertinentes, à sa connaissance, pour démontrer que, effectivement, le Québec n'est pas seul dans cette démarche et que, si on l'a fait, c'est que, quelque part, on a voulu le faire de façon intelligente, responsable: d'abord, améliorer le service à la clientèle, c'est important.  
(22 heures)

Tout à l'heure, le sous-ministre disait: Vous savez, quand on avait l'ancien système d'affichage, que

des gens utilisaient, par exemple, pour aller chercher de l'essence, il n'était pas dit que les stations d'essence étaient ouvertes 24 heures par jour. Donc, il pouvait arriver que la personne qui avait besoin d'essence dans ce temps-là pouvait, à un moment donné, rencontrer des stations d'essence complètement fermées sur toute une longue distance. Et là il y avait des problèmes importants. Maintenant, cette nouvelle politique, justement pour permettre d'améliorer le service aux clientèles, aux usagers, dit que celui qui s'annonce, la station-service qui s'annonce doit, à l'intérieur d'une limite très, très stricte, très, très courte, être capable de fournir du pétrole ou de l'essence à l'usager sur une période de 24 heures. Donc, l'usager est mieux informé et plus sûr de suivre l'indication et, bien sûr, assuré d'avoir de l'essence, parce qu'il y a une obligation à l'annonceur d'être présent. C'est un exemple d'un gouvernement ou d'un ministère qui est conscient qu'il y a des choses qui doivent continuer de s'améliorer. Ça ne veut pas dire que ce qui existait n'était pas bon. Ça veut dire que ce qui existe peut être amélioré. C'est ce que nous avons fait dans cette politique d'affichage. Et ce qu'il est important de répréciser, qui est majeur, on a voulu le faire sans affecter les deniers publics. Donc, on a trouvé un moyen d'autofinancer une politique, de servir une clientèle importante sur le territoire du Québec, en chargeant à des usagers, en chargeant à des annonceurs une tarification qui va permettre d'autofinancer ce programme d'amélioration des services à la clientèle.

**M. Garon:** Tant qu'à y être, vous n'avez pas pensé à faire autocommanditer l'asphalte? Il y a de la place en masse...

**M. Blackburn:** Ah! là, ça ouvre tout...

**M. Garon:** ...pour avoir un catalogue d'Eaton. De Québec à Montréal, on pourrait s'en aller et on verrait toutes les ventes sur l'asphalte.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Ça ouvre tout un débat d'auto-route payante.

**M. Garon:** Hein?

**M. Blackburn:** Ça ouvre tout un débat d'auto-route payante. Mais ça, c'est un autre débat.

**La Présidente (Mme Hovington):** Il est 22 heures. J'ai besoin du consentement des deux côtés de la Chambre pour continuer pour les 13 minutes manquantes.

**M. Dufour:** Accordé.

**M. Blackburn:** Tout le monde est d'accord? Tout le monde est d'accord.

**Une voix:** Oui, on est tous d'accord...

**M. Garon:** Mais, là, est-ce que vous avez étudié la possibilité de commanditer l'asphalte? Parce que, là, il y a bien plus d'espace. Là, vous pourriez en mettre et dire, à un moment donné... Vous ne seriez pas pris à la serre comme dans les panneaux. Ou bien commanditer les barres blanches?

**M. Blackburn:** Quand on fait, Mme la Présidente, une démonstration au député de Lévis d'un geste intelligent d'un gouvernement vis-à-vis une situation, il a ce don d'amener une certaine dérision vis-à-vis la décision puis d'essayer de la ramener dans une proportion qui est tellement disproportionnée que, quelque part, on risque d'en perdre notre latin. Alors, ce que l'on dit, c'est que c'est une décision qui a été prise, intelligente, cohérente, qui tenait compte d'une problématique, qui n'a pas coûté un sou au gouvernement du Québec, qui a permis d'améliorer le service à la clientèle. Et, moi, je suis fier de faire partie d'un gouvernement qui est soucieux de la gestion des deniers publics. Dans cette perspective, les économies sont importantes.

**M. Garon:** Je pourrais vous donner une idée qui ferait un «hit». Vous pourriez faire commanditer le pont de Québec par Sico, par exemple, parce qu'il est tout rouillé, le pont.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** S'il était peinturé bien comme il faut et dire, après ça: Commanditez le pont de Québec... Ça deviendrait le pont Sico, puis ils s'engageraient à le peindre tout le temps. Au lieu d'avoir un pont tout rouillé et tout crotté, on aurait le pont Sico, on aurait un beau pont de Québec, vert, beau, puis il serait commandité. Tant qu'à y être, commanditons...

**M. Blackburn:** Ce n'est pas une mauvaise idée.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Il faudrait la regarder. Ça prendrait de la peinture antirouille.

**M. Garon:** Ce n'est pas nécessaire s'ils peignent tout le temps.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Blackburn:** Comme le marquage permanent, comme, bien sûr...

**M. Poulin:** Il pourrait être commandité par Sico et la CSN et la FTQ puis avoir des gens en permanence sur le pont.

**M. Garon:** Pourquoi faire? Je ne comprends pas.

**La Présidente (Mme Hovington):** La création d'emplois durables.

**M. Poulin:** Pour la création d'emplois. La CSN et la FTQ, ces syndicats-là pourraient participer par les employés, et Sico par la peinture, et afficher tous ces commanditaires-là sur le pont de Québec, sur le vieux pont.

**M. Garon:** Vous voulez dire qu'il y en a un qui gratterait et l'autre peindrait?

**M. Poulin:** C'est ça. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Poulin:** Il y aurait trois affiches. Il y aurait trois affiches: CSN, Sico puis FTQ de l'autre bout. Tout le monde en tirerait son profit.

**M. Garon:** On pourrait le faire tirer une fois par semaine.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** On pourrait le faire tirer une fois par semaine, avec un Keno qui a des puces. Puis là quel'un pourrait mettre son nom sur le pont pendant cette semaine-là.

**M. Poulin:** Donc, ça deviendrait... on pourrait en faire un pont «son et lumière».

**M. Garon:** Tant qu'à y être, là.

**La Présidente (Mme Hovington):** Alors, nous en étions rendus à quelle question?

#### **Facturation des services d'entretien des passages à niveau**

**M. Garon:** La facturation des services d'entretien des passages à niveau. Ça n'a pas l'air commandité encore. La municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot a écrit au ministre des Affaires municipales, le 7 octobre 1993, afin de lui transmettre une résolution de la municipalité afin d'acheminer directement au ministère des Transports du Québec la facturation de l'entretien des passages à niveau. La municipalité prétend que ces frais sont payés entièrement par le ministère des Transports du Québec et qu'il serait plus simple et efficace si les compagnies ferroviaires envoyaient la facture directement au ministère des Transports plutôt qu'à chacune des municipalités.

Est-ce que le ministère ou le ministre a été saisi de cette demande soit par le ministre des Affaires municipales ou par les municipalités? Est-ce que le ministre reconnaît qu'il serait plus économique et efficace

si les compagnies ferroviaires facturaient directement le ministère des Transports au lieu de payer directement... et que lui paierait directement les compagnies ferroviaires, plutôt que d'écrire à la municipalité, qui se vire de bord et envoie le compte au ministère? On sauverait les timbres, en tout cas. On sauverait toutes les dépenses qui vont avec une facturation additionnelle inutile.

(Consultation)

**M. Blackburn:** Alors, Mme la Présidente, pour le député de Lévis, ce qu'il est important de préciser, c'est que la route est la responsabilité municipale où, par exemple, ces traverses à niveau existent. Alors, ce qu'on a voulu respecter, le CN et le ministère, c'est que, bien sûr, le responsable, qui est la municipalité, se devait de recevoir la facture et, par la suite... On comprend que ça aurait peut-être été plus facile. Mais ce qu'il nous fallait absolument conserver, c'était cette imputabilité, ou cette responsabilité municipale. Alors, c'est la raison pour laquelle les factures sont envoyées aux municipalités et les factures sont, par la suite, transférées au ministère des Transports, qui, lui, paie la somme qui est chargée à ces municipalités.

**M. Garon:** Alors...

**M. Blackburn:** Vous ne me croyez pas?

**M. Garon:** Bien, vous ne le ferez pas.

**M. Blackburn:** Oui, on le fait. On laisse à la municipalité, qui, elle, est propriétaire de l'infrastructure routière où est située cette fameuse voie ferrée... C'est sa responsabilité d'assumer la réception de cette facture, de la payer et de la recharger au ministère des Transports, qui, avec entente avec eux, a accepté de la payer.

**M. Garon:** Mais là, ça donne quoi, ça?

**M. Blackburn:** C'est parce que, là, on respecte les juridictions et les compétences. Les propriétaires de la route sont les municipalités.

**M. Garon:** Mais elles vous le demandent, les municipalités.

**M. Blackburn:** C'est ça.

**M. Garon:** Vous ne voulez pas?

**Une voix:** ...

#### **Rapport annuel du Vérificateur général**

**M. Garon:** Il ne veut pas.

Mme la Présidente, le dernier rapport du Vérificateur général est accablant sur la question du ministère des Transports. Ce rapport lève le voile sur une partie de ce que l'Opposition officielle dénonce depuis plusieurs années relativement au gaspillage des fonds publics au ministère des Transports. Voici quelques extraits juteux du rapport du Vérificateur, aux pages 170 et 174 du dernier rapport annuel. Il dit: «Le ministère n'est pas en mesure d'établir le rapport entre ses investissements et leurs répercussions sur le réseau routier. Il ne possède que peu ou pas d'information pour plusieurs données, notamment celles qui ont trait à la géométrie des routes et à la circulation.»

À la page 170, il ajoute: «Certains objectifs du ministère à l'égard de la construction du réseau routier et de l'entretien des infrastructures de transport sont imprécis et peu mesurables.»

À la page 170, il ajoute: «Le ministère a consacré des sommes importantes à la préparation de projets qui ne seront vraisemblablement pas concrétisés parce qu'ils ne concordent pas avec ses orientations ou qu'ils excèdent les disponibilités budgétaires.» Ainsi, le ministère a dépensé 56 000 000 \$ pour des travaux qui ne seront pas réalisés.

À la page 170, il dit également: «Le ministère éprouve des difficultés dans la programmation relative au réseau routier. Les projets ne sont pas exécutés au rythme prévu et des travaux jugés prioritaires doivent être reportés.» À la page 178: Ainsi, «seulement 17 % des projets inscrits à la programmation 1988-1993 ont été réalisés comme prévu.» Seulement 17 %.

Plus loin, il dit: «Le ministère ne respecte pas les règles gouvernementales quand il octroie les contrats relatifs à ses activités de communications et de relations publiques.» Mentionnons le contrat qui a été octroyé à Communication Leckner afin de favoriser la concertation entre les chroniqueurs de la circulation de la région de Montréal et en vue de redorer l'image de l'ex-ministre, M. Sam Elkas.  
(22 h 10)

À la page 191, on dit: Le ministère «contrevient aux règles budgétaires et comptables en permettant que des dépenses soient comptabilisées au cours d'une année alors qu'elles sont imputables à l'année suivante.» C'est d'un laxisme administratif terrible.

Questions. Qu'est-ce que le ministre entend faire pour mettre fin à cette gestion digne d'une république de bananes et à ce gaspillage éhonté de fonds publics? On peut dire qu'il y a une problématique spéciale, qui supposerait l'intervention stratégique du ministre. Surtout que maintenant on peut se servir de l'informatique, tout ça est facilement comparable, toutes ces données problématiques. Comment est préparée la programmation quinquennale du ministère des Transports? Qui la gère et à qui est-elle imputable? Est-ce que le ministère considère que l'élaboration et la révision de la programmation quinquennale devraient être débattues publiquement? Et comment le ministre s'explique-t-il que le ministère ait

autant de difficultés à respecter sa programmation? Qu'est-ce qui ne marche pas dans cette problématique, où la planification ne semble pas donner les résultats escomptés, en tout cas, annoncés?

**M. Blackburn:** Mme la Présidente, pour répondre...

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre, on me dit que, à la troisième période, les Canadiens et Boston, c'est 1-1.

**M. Blackburn:** Ah! c'est intéressant. Ça va peut-être nous permettre d'écouter une partie de la partie.

Alors, pour compléter l'information, parce qu'il nous reste quelques minutes, à ce long exposé du député de Lévis sur, entre autres, le rapport du Vérificateur. Le ministère a mis en place au cours des dernières années, entre autres, par rapport à la programmation, des éléments de gestion qui permettent l'amélioration du processus de programmation. Nous avons déjà compris que le plan de développement est trop volumineux, mais il résulte d'une épuration du plan quinquennal faite au cours des dernières années.

Il serait probablement possible de réaliser la programmation quinquennale telle que prévue si le ministère disposait de budgets fixes sur plusieurs années. Mais les budgets, au ministère des Transports, sont votés annuellement, ce qui modifie sensiblement les programmations pluriannuelles à chaque année. Les coupures de budget ont pour effet de retarder et de reporter la décision, la réalisation de certains projets de façon systématique. La livraison en cours d'année de crédits périmés a le même effet, puisque l'on doit se libérer de l'argent destiné à la réalisation des projets qui seront retardés à l'année suivante, ce qui aura comme conséquence de reporter certains projets, de nouvelles initiatives de l'année suivante, puisque plus de projets prévus seront réalisés en parachèvement.

**M. Garon:** L'avez-vous dit au Vérificateur général?

**M. Blackburn:** On a écrit au Vérificateur général. C'étaient les commentaires qui étaient faits, bien sûr, relativement à cette vérification de certaines activités du ministère des Transports.

Par rapport à l'autre aspect qui est important, les contrats pour des services de communication, le ministère des Transports va prendre les dispositions nécessaires pour s'assurer du respect des règles gouvernementales lors de l'octroi de tous les contrats de services de communication et de relations publiques.

**La Présidente (Mme Hovington):** Alors, il reste deux minutes. Je dois mettre aux voix le programme 2.

**M. Garon:** Bien, là, on a fini; il est 22 h 13.

**La Présidente (Mme Hovington):** Oui, c'est ça. On garde deux minutes pour les conclusions et l'adoption des...

**M. Garon:** Oui, mais on a dit qu'on continuait 13 minutes. Les 13 minutes, c'est fini.

**La Présidente (Mme Hovington):** L'avis de la Chambre est à 22 h 15.

**M. Garon:** Et 13.

**La Présidente (Mme Hovington):** Et 15.

**M. Garon:** Hein?

**La Présidente (Mme Hovington):** L'avis de la Chambre est à 22 h 15.

**Une voix:** On met aux voix, Mme la Présidente?

#### Adoption des crédits

**La Présidente (Mme Hovington):** On met aux voix. Alors, est-ce que le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, du ministère des Transports est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

#### Adoption de l'ensemble des crédits

**La Présidente (Mme Hovington):** Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports sont adoptés?

**M. Garon:** Sur division. Il n'y en a pas assez.

**La Présidente (Mme Hovington):** En conclusion, M. le...

**M. Garon:** On ajourne.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Hovington):** M. le ministre, est-ce que vous avez une conclusion?

#### Remarques finales

##### M. Gaston Blackburn

**M. Blackburn:** Oui. J'aurais, Mme la Présidente, simplement une conclusion. C'est celle de dire que j'ai été très heureux de participer à cette étude de crédits, à ce débat autour des crédits du ministère des Transports, secteur voirie. C'est pour moi, compte tenu de la décision que j'ai prise, la dernière discussion que je fais à l'intérieur de cette enceinte au niveau de ces crédits. Je dois dire que j'ai été très heureux de le faire.

Je remercie les membres de la commission pour leur disponibilité, leur générosité par rapport à l'écoute qu'ils ont faite de l'argumentaire que nous avions à défendre et à donner. Je suis très heureux en particulier, aussi, d'avoir pu donner un éclairage important sur des données qui étaient faites, sur des chiffres qui étaient fournis par le critique de l'Opposition officielle en matière de transport, le député de Lévis, et d'avoir débâti une fois pour toutes, je pense, pour plusieurs mois en tout cas, certainement des argumentaires erronés, des chiffres qu'il fournissait qui induisaient la population en erreur sur le travail qui avait été fait par le ministère des Transports sous le gouvernement libéral depuis 1986. Je pense que ça, ça a été extrêmement important durant cette session de ces crédits.

Je m'en voudrais de ne pas profiter de l'occasion pour remercier les gens du ministère qui étaient avec moi, les sous-ministres, les directeurs, et ainsi de suite, pour nous permettre de fournir cet éclairage, et les gens de mon cabinet. À la prochaine!

**La Présidente (Mme Hovington):** Merci beaucoup. Alors, la commission, ayant fini ses travaux pour ce soir, ajourne jusqu'à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 15)