



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 29 avril 2010 — Vol. 41 N° 60

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 29 avril 2010 — Vol. 41 N° 60

Table des matières

Discussion générale	1
Aménagement du boulevard Saint-Luc, à Saint-Jean-sur-Richelieu	1
Reconstruction du tronçon de la route 389 reliant Fire Lake et Fermont	2
Réfection de la route 231, à Saint-Hyacinthe	3
Financement du réseau routier municipal	3
Entretien des ponts municipaux	4
Société des traversiers du Québec (STQ)	
Construction de trois navires	6
Entrée en service du N.M. Ivan-Quinn aux Îles-de-la-Madeleine	8
Gestion des haltes routières	8
Société des traversiers du Québec (STQ)	
Responsabilités additionnelles	12
Projet de rénovation des installations portuaires de Rivière-du-Loup	13
Gestion des haltes routières (suite)	14
Transport de marchandises par bateau vers le complexe hydroélectrique de la rivière Romaine	15
Tronçons de la route verte à Lanoraie et en Montérégie-Est	15
Sentiers de véhicules hors route à Saint-Zénon, dans Lanaudière	16
Prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon	17
Gestion des haltes routières (suite)	17
Investissements dans les infrastructures routières de la région de l'Outaouais	18
Reconstruction du pont Major, à Gatineau	19

Intervenants

M. Patrick Huot, président suppléant

M. Norman MacMillan

M. Pierre Reid

M. Stéphane Bergeron

M. Guy Ouellette

M. André Drolet

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Marc Carrière

* M. Jacques Gagnon, ministère des Transports

* Mme Anne-Marie Leclerc, idem

* M. André Meloche, idem

* Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, idem

* M. Georges Farrah, STQ

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 29 avril 2010 — Vol. 41 N° 60

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Onze heures quarante-six minutes)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie aujourd'hui afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2010-2011. Nous disposons d'une enveloppe globale de 12 heures, dont deux heures seront réalisées aujourd'hui.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des déplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Le Président (M. Huot): Merci. Je vous informe du déroulement de la séance. Je vous indique que nous procéderons à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes sur l'ensemble des crédits relevant du portefeuille Transports et que nous... Non, il n'y a pas de mise aux voix aujourd'hui. Puisque nous avons débuté nos travaux... il est 11 h 45, je vous avise que nous devons poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, donc jusqu'à 13 h 45.

M. Reid: ...

Le Président (M. Huot): Je n'avais même pas besoin du consentement, M. le député d'Orford. L'avis du leader a indiqué qu'on devait procéder à deux heures d'étude de crédits. Donc, nous procédons à l'étude deux heures. Donc, afin de favoriser le plus grand nombre d'échanges, je vous invite dans la mesure du possible à formuler des questions et réponses brèves et je vais m'assurer d'un partage de temps équitable entre les questions et les réponses.

Discussion générale

Donc, nous allons maintenant débiter l'étude des crédits. Je suis prêt à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Verchères, pour une première intervention d'une vingtaine de minutes.

M. Bergeron: Je vous remercie, M. le Président. C'est un exercice des plus importants dans notre régime parlementaire que celui de l'étude des crédits, qui nous permet effectivement d'examiner en détail certaines dépenses que se propose de faire le gouvernement ou certaines dépenses que le gouvernement devrait faire ou a annoncées et qui ne sont pas prévues aux crédits, de telle sorte d'assurer à l'exercice toute sa transparence et en conformité avec le principe fondamental de la responsabilité ministérielle qui découle de nombreuses luttes qui ont marqué l'histoire du Québec et qui ont fait... qui ont eu leur influence sur l'ensemble du régime parlementaire de type britannique.

Alors, l'organisation des travaux entre les leaders parlementaires a fait en sorte que nous commençons aujourd'hui avec notre collègue le ministre délégué aux Transports. Alors, sans plus tarder, je vais entrer dans le vif du sujet, si vous me le permettez. Le ministre délégué aux Transports aime à se définir comme le ministre de la garnotte, alors on va parler de bouts de route, effectivement, ici et là au Québec. Puisqu'il y a des besoins, des attentes, des annonces qui ont été faites et qui ne se traduisent pas nécessairement dans le livre des crédits, donc on va essayer d'obtenir certaines réponses, certaines clarifications pour mon bénéfice à titre de porte-parole en matière de transports, mais pour le bénéfice évidemment des collègues concernés et, plus important encore, des citoyennes et des citoyens concernés par ces différents dossiers.

Aménagement du boulevard Saint-Luc, à Saint-Jean-sur-Richelieu

Alors, M. le Président, je vais commencer avec un dossier, le dossier du boulevard Saint-Luc, à Saint-Jean-sur-Richelieu, qui est l'un des plus importants de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui demeure mal adapté aux réalités d'aujourd'hui. Il est même jugé non sécuritaire par la plupart des citoyens. Alors, deux écoles, plusieurs commerces, une résidence pour personnes âgées, une résidence pour personnes handicapées sont desservis par ce boulevard. On estimait à 18 000, en 2008-2009, le nombre de véhicules qui l'empruntaient quotidiennement.

En 2006, le gouvernement du Québec, le gouvernement dont fait partie le ministre délégué aux Transports, annonçait que le boulevard allait être urbanisé. Depuis, rien n'a vu le jour, sauf quelques annonces pour aménager les extrémités du boulevard. Or, la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu a, de son côté, conformément à cette annonce qui a été faite par le ministère, par le gouvernement, a déjà procédé à des investissements importants sur cette artère stratégique pour la municipalité, pour la région. Au ministère, on nous dit qu'aucun échéancier n'est prévu. Autrement dit, le dossier est tombé lettre morte au ministère. Et l'impatience s'accroît tant du côté des élus municipaux que de la municipalité, que les citoyens de la municipalité.

Alors, ma question fort simple, M. le Président: Quand verra-t-on ce projet aboutir? Quel est l'échéancier du ministère? Quels sont les crédits prévus pour sa réalisation au cours de la prochaine année?

● (11 h 50) ●

Le Président (M. Huot): M. le ministre délégué aux Transports.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Mesdames et messieurs membres de la commission, bonjour. Je veux profiter de la première question de mon collègue de Verchères et critique aux transports pour adresser quelques mots, si vous me permettez, rapidement aux gens du ministère, qui font un travail colossal, M. Boivin, le

sous-ministre, Mme Leclerc, M. Gagnon, M. Meloche, M. Caron, qui sont tous des sous-ministres adjoints au MTQ.

Parlant de M. Caron, il vient tout juste de remplacer M. Gilbert, qui nous a quittés pour une retraite bien méritée. Je veux saluer le travail de M. Gilbert et souhaiter la bienvenue à M. Caron. Tous les gens qui sont mentionnés sont ici avec moi. Je veux également profiter de l'occasion pour les remercier pour le travail accompli et celui de leurs équipes respectives. Au ministère, nous avons eu une année très chargée, disons-le, mais les gens du MTQ ont toujours su réagir avec professionnalisme.

Alors, pour votre réponse, je vais demander à M. Gagnon... Mais je dois vous dire que le député de Saint-Jean, le député de Saint-Jean-sur-Richelieu avait déjà discuté avec moi de ce dossier-là et, si ma mémoire... sans avoir de notes, si ma mémoire est fidèle, je pense que, dans la programmation de l'an prochain... Puis je n'ai pas les chiffres, là, mais on va demander à M. Gagnon pour voir où on est dans ce dossier-là.

Le Président (M. Huot): Oui. M. le ministre, vous connaissez bien les règles, avant de céder la parole à...

M. MacMillan: Sûrement, vous allez me le dire.

Le Président (M. Huot): Je vais tout vous expliquer ça, M. le ministre.

M. MacMillan: Merci.

Le Président (M. Huot): Avant de céder la parole à un fonctionnaire, on doit avoir le consentement des membres de la commission, évidemment.

M. MacMillan: Oh! Excusez!

Le Président (M. Huot): Du côté de l'opposition aussi. Donc, M. Gagnon, vous connaissez bien nos règles aussi, je vous demanderais de vous identifier, et vous pourriez par la suite répondre à la question du député de Verchères.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest. Malheureusement, je n'ai pas de réponse précise à apporter à M. le député, à sa question. Je sais qu'on intervient depuis plusieurs années régulièrement sur l'ensemble de la route 104. Parce que je pense que le boulevard Saint-Luc, c'est le prolongement de la route 104. Alors, on est intervenu à plusieurs reprises sur le boulevard... la route 104, proprement dite. On est en train de travailler également sur le boulevard Saint-Luc. On n'a rien dans nos échéanciers à très, très, très court terme cette année, mais on travaille à la préparation du projet, comme vous l'avez mentionné vous-même. On pourra vous revenir de façon plus précise, parce que malheureusement je n'ai pas ma fiche de programmation avec moi puis, très honnêtement, j'ai un blanc de mémoire très sérieux. Mais on s'engage à vous revenir puis à vous fournir l'explication la plus précise possible.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: M. le Président, je n'ai aucun problème à ce qu'on nous envoie les détails ultérieurement. Avant de passer à ma deuxième question, j'aimerais joindre ma voix au ministre pour évidemment saluer tout le personnel du ministère des Transports, bien sûr celles et ceux qui se trouvent parmi nous aujourd'hui, mais celles et ceux qui, un peu partout sur le territoire du Québec, font quotidiennement un travail extraordinaire et qui ne sont pas des nôtres aujourd'hui, en cette salle de commission.

Je sais que ces derniers mois ont été particulièrement difficiles et que nous n'avons pas nécessairement facilité les choses. Nous avons contribué à faire en sorte que les choses ne soient pas nécessairement très faciles pour les gens du ministère, mais sachez que nous sommes bien conscients du travail consciencieux qui se fait au quotidien de la part du personnel au sein de ce ministère.

Reconstruction du tronçon de la route 389 reliant Fire Lake et Fermont

M. le Président, j'aimerais aborder... j'aimerais aborder une question qui a déjà fait l'objet de discussion. Le 13 novembre dernier, M. le ministre avait annoncé des investissements de 438 millions de dollars sur 10 ans pour la réfection de la route 389, qui relie la ville de Baie-Comeau et la frontière du Labrador sur une distance de 570 kilomètres, ce qui en fait une véritable porte d'entrée sur le Nord. De ce montant, 100 millions de dollars devaient être réservés à une reconstruction complète du tronçon de 86 kilomètres entre Fire Lake et Fermont, tronçon qualifié de trail — de trail, pour dire les choses très crûment, de trail — par les usagers et très dangereux.

Cette annonce a évidemment été bien accueillie par le milieu puisqu'on réclamait une route sécuritaire depuis plus de 25 ans. M. Henri Gilbert, sous-ministre adjoint, nous disait même, l'an passé, lors de l'étude des crédits, que le ministère allait se concentrer, et je cite, se concentrer... se concentrer, dis-je, «au tout début entre Fire Lake et Fermont pour donner un accès plus sécuritaire. Toutefois, nous n'avons absolument aucun échéancier de réalisation.» Qui plus est, la programmation routière de cette année n'indique aucun montant relatif à la reconstruction de la trail Fire Lake-Fermont.

Bien sûr, la programmation routière 2010-2011 prévoit des investissements sur la portion sud de la 389. Cela dit, il n'y a aucun investissement prévu pour la trail Fire Lake-Fermont, qui est définitivement la plus problématique et la plus dangereuse sur la route 389. Où en est l'échéancier pour la reconstruction de la trail Fire Lake-Fermont? Alors qu'on nous disait, il y a un an, à l'étude des crédits, qu'on allait se concentrer prioritairement sur ce tronçon, on réalise que ce n'est pas dans les priorités du ministère pour la prochaine année.

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

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Très heureux que vous me posez une question qui touche... concernant le plan Nord, M. le député de Verchères. C'est un... possiblement, c'est un projet qui est très ambitieux et le plus important projet pour le Québec dans un avenir de 10 à 15 ans. Ce territoire, pour le Québec, est d'une importance capitale. Il représente plus de 1 million de

kilomètres carrés, ce qui vaut 70 % de la superficie de notre province. C'est un grand défi économique pour notre gouvernement. Par contre, ce développement sera un développement responsable, fait dans le respect de l'environnement et en étroite relation avec les communautés locales. Le plan Nord est un projet qui est magnifique pour le Québec.

Quand vous me parlez, M. le député de Verchères, de Fermont, la trail, que vous dites, j'ai eu le plaisir d'aller faire l'annonce avec la mairesse de la place, la route 389 vers Fermont et la route 667 aussi vers le mont Otish, probablement vous allez m'en parler tantôt, et la mise à niveau de 15 aéroports nordiques, j'espère que vous allez m'en parler aussi, parce que ça a été des bonnes annonces.

Et, quand on parle de la 389, moyen et à long terme, nous allons remettre à niveau, l'améliorer sûrement. Nous avons annoncé des investissements de 438 millions sur la route 389. En 2010-2011, 26 millions seront investis sur cette route. Dans les prochaines années, les priorités seront accordées au tronçon entre Fire Lake et Fermont et, comme vous l'avez dit, plusieurs problématiques au niveau de la sécurité. Un tout nouveau tracé est en préparation au moment où on se parle. Nous devons débiter les travaux en 2012 lorsque toutes les autorisations seront obtenues.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est tout?

Une voix: C'est assez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Alors, expliquez-moi pourquoi, l'année dernière, vous vouliez commencer prioritairement par ce tronçon-là puis que vous vous concentrez sur un tronçon...

M. MacMillan: ...chose commence par la cave, hein? Toute chose commence par les plans. Toute chose commence par une annonce. Moi, pour moi, l'an dernier, je vous avais sûrement indiqué que c'était dans nos plans. Et, cette année, dans nos plans, il y a 26 millions qui vont être investis. Et, à partir de 2012, une fois que le tracé et toutes les études vont être faits, on va commencer les travaux. L'argent est déjà dans notre programmation pour les prochains trois, quatre ans. Et les chiffres qu'on me donne ici, les travaux du contournement de Fire Lake-Fermont s'échelonnent de 2012 à 2015. Mais, avant de commencer les travaux, ça prend des plans, ça prend des devis, et c'est là-dessus qu'on travaille.

Réfection de la route 231, à Saint-Hyacinthe

M. Bergeron: M. le Président, on va revenir plus au sud. On va voir si le ministre va être tout aussi enthousiaste qu'il l'est quand on parle du Nord. Les travaux de réfection de la route 231, soit l'équivalent de la rue Frontenac, à Saint-Hyacinthe, ont commencé en 2008 et devaient être complétés en 2009. Ils avaient été reportés en 2010 pour une question d'acquisition de terrains et

d'autorisation gouvernementale. Nous constatons toutefois, dans la programmation routière 2010-2011 du ministère des Transports pour la circonscription de Saint-Hyacinthe, que le projet de réfection de la route 231 à Saint-Hyacinthe n'y figure pas. Doit-on comprendre que le ministère n'a pas complété ses devoirs en matière d'acquisition de terrains et d'autorisation gouvernementale, de telle sorte que les travaux ne peuvent être complétés avant cette année?

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

M. MacMillan: Honnêtement, je n'ai pas... je n'ai aucune fiche avec moi sur ce dossier-là. Et, au lieu de demander à tout le monde, M. le député de Verchères, de répondre ça, je vais vérifier et je vais vous revenir le plus rapidement possible. Le dossier de Saint-Hyacinthe, que vous me dites, c'est la première fois, là, que j'en entends parler, honnêtement, là. On n'a pas vérifié ça.

Des voix: ...

● (12 heures) ●

M. MacMillan: On va quand même le vérifier puis on va revenir avec une réponse qu'on va vous envoyer.

M. Bergeron: Très bien. On va remonter vers le Bas-Saint-Laurent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Peut-être qu'on va réussir à...

M. MacMillan: J'espère que...

M. Bergeron: Avez-vous une fiche sur le Bas-Saint-Laurent, là?

M. MacMillan: J'espère. S'il n'y en a pas, on va se parler à 2 heures.

Financement du réseau routier municipal

M. Bergeron: C'est bon. Alors, la route Centrale reliant Saint-Ulric et Saint-Léandre, qui s'étend sur une dizaine de kilomètres et conduit aussi à la route 132, est très fréquentée par les gens de la région. Au coeur de l'industrie touristique commerciale, forestière et agricole régionale, elle se retrouve toutefois dans un état lamentable, une situation qui ne cessera d'empirer avec l'augmentation du trafic lourd généré par la construction d'un parc éolien dans la région. Quoique cette route soit classifiée sous juridiction des municipalités, ces dernières n'ont pas les moyens de financer seules l'ampleur des travaux requis, estimés à environ 3 millions de dollars. Les maires cherchent donc une solution qui pourrait inclure un financement un tiers, un tiers partagé entre le fédéral, le gouvernement du Québec, les derniers tiers par Northland et les municipalités.

Vous savez qu'il y a une pétition qui a également été déposée le 17 février dernier à l'Assemblée nationale, alors pétition à laquelle le gouvernement a répondu qu'il ne pouvait rien changer à la situation puisque la route fait partie du réseau routier municipal.

Or, M. le Président, cette problématique est bien sûr particulière au Bas-Saint-Laurent, mais c'est une problématique qu'on vit partout à travers le Québec,

puisqu'en 1993 de certaines routes aux autorités municipales, on n'a pas vu une augmentation équivalente ou du moins une augmentation progressive des sommes allouées aux municipalités aux fins du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, à telle enseigne qu'aujourd'hui plusieurs municipalités à travers le Québec ne sont tout simplement plus en mesure d'entretenir correctement des routes qui leur ont été cédées en 1993 par le gouvernement du Québec.

Dans ma circonscription, par exemple, il y a la montée Lapierre, à Sainte-Antoine-sur-Richelieu. Sainte-Antoine-sur-Richelieu, là, c'est une municipalité d'à peu près 2 000 habitants. Bien, la municipalité n'est tellement pas en mesure d'entretenir cette route que la simple chose qui a été faite pour s'assurer qu'elle soit minimalement sécuritaire, puis que les conducteurs ne risquent pas leur vie puis la vie des autres, puis ne risquent pas de subir des avaries à leurs véhicules, c'est qu'on a mis des cônes, on a mis des cônes là où il y a des problèmes majeurs au niveau de la route.

Alors, la question qui s'applique bien sûr à la route reliant Saint-Ulric et Saint-Léandre, tout comme celle de la montée Lapierre, tout comme celle d'une foule de routes et d'artères routières à travers le Québec, c'est: Qu'entend faire le gouvernement pour palier ou corriger cette situation qui perdure depuis 1993?

L'an dernier, lors de l'étude des crédits, vous indiquiez qu'un comité technique a été formé sous la présidence de la sous-ministre adjointe aux infrastructures et des technologies du ministère afin d'analyser divers scénarios et réunissant des gens du ministère des Transports, du ministère des Affaires municipales et des Régions, de l'Union des municipalités du Québec et de la Fédération québécoise des municipalités. Le sous-ministre de l'époque, Denis Jean, expliquait que vous vouliez faire en sorte que les normes d'application des programmes puissent tenir compte des municipalités qu'on qualifie de dévitalisées et qui ont des problèmes de richesse financière importants, ainsi que la qualité de la gestion des infrastructures par les municipalités. Où en sont ces discussions avec le monde municipal? Quel est l'échéancier de ce comité de travail? Son rapport sera-t-il rendu public et, si oui, quand?

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

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Pour commencer, oui, effectivement, il y a eu une pétition qui avait été déposée en Chambre à ce sujet, et nous y avons répondu. Et, ce matin, je dois vous dire, c'est probablement ce qu'on appelle une question plantée, si vous voulez, le député de Matane est venu me voir ce matin pour me donner l'article de journal qui parle de votre question que vous venez de me parler et que, moi, j'ai répondu. Et je vais vous lire l'article du journal. «Pour être considérée collectrice, une route doit notamment relier un centre rural à son ou ses pôles d'attraction.»

Nous avons répondu directement aux maires, aux gens qui ont déposé... On comprend que les municipalités, elles bénéficient déjà d'une aide pour son entretien. Vous avez parlé tantôt, M. le député de Verchères, d'un tiers, un tiers, Chantiers Canada. Je dois vous rappeler que... on se rappelle, puis tout le monde est au courant, là, que, dans l'avenir, ce programme-là, il n'y a plus d'argent qui est là. Et là vous me parlez de la voirie locale, le

programme d'aide financière. Nous sommes dans des années... on est justement en train de regarder dans chacun de nos programmes, dans chacun des ministères au Québec, pour voir s'il y a des endroits où qu'on peut changer les programmes à l'intérieur sans demander, sans aller au Conseil du trésor. Alors, on travaille là-dessus sûrement. Je vais être le dernier député à vouloir enlever les argents dans les budgets de... pas de fonctionnement, mais discrétionnaires des députés, c'est très difficile, mais, s'il faut le faire, on va le regarder sérieusement dans les années difficiles.

Mais, oui, il y a un comité qui a été formé au ministère du Transport ainsi qu'à l'Union des municipalités du Québec, la Fédération québécoise, comme vous avez mentionné, afin de discuter des problématiques de financement de la voirie locale. Il y a eu des gestes concrets, vous vous rappelez, 4 200 ponts qui ont été repris par notre gouvernement. Et, depuis 1993, si je me rappelle bien — moi, ça fait 21 ans bientôt — on a été au pouvoir jusqu'en 1994, entre 1994 et 1985... pas 1985 mais 2003, il n'y a pas eu bien, bien d'actions qui ont été prises par ailleurs par d'autres gouvernements. Nous avons formé un comité, et je vais demander à Mme la sous-ministre, Anne-Marie, de venir vous... nous entretenir sur votre question, à la fin, que vous avez posée sur le comité avec les unions des municipalités. Mme Leclerc.

Le Président (M. Huot): J'ai évidemment besoin du consentement. Je vous informe qu'il reste une minute au bloc. Consentement. Mme Leclerc, je vous demanderais de bien vous identifier avant de répondre à la question du député de Verchères. S'il vous plaît, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe aux infrastructures et technologies, ministère des Transports. Alors, il y a eu effectivement des discussions avec différentes personnes des unions municipales pour essayer de bien circonscrire les besoins des municipalités et mieux les évaluer, mieux les apprécier. C'est une difficulté qu'on a au niveau de la rénovation des programmes. Donc, ça a eu lieu. Il y a eu effectivement des délais entre les moments où on a rencontré certains représentants et aujourd'hui. Je pense que, dans les prochains mois, on est prêts à redémarrer ces discussions-là. On souhaiterait même, dans le courant de l'été, avancer sur le sujet. C'est un sujet qui est d'actualité, M. le ministre vous l'a mentionné, et c'est quelque chose qui est très présent auprès de nos préoccupations de rénovation de programmes.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme Leclerc. Nous allons maintenant du côté de la partie ministérielle. Je reconnais le député de Chomedey.

Une voix: Merci, madame.

Entretien des ponts municipaux

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Bonjour aux collègues du côté ministériel. Bonjour, M. le ministre, les employés du ministère, que je suis toujours très content de retrouver, de même que les collègues de l'opposition officielle, M. le député de Johnson, M. le député de Verchères. On est dans les routes rurales, la 389, la 231.

On a même la montée Lapierre, à Saint-Antoine. Je reste dans votre comté.

M. Bergeron: Allez-y!

M. Ouellette: Oui, je vais vous parler du pont du rang Salvail, à La Présentation, bon, parce que M. le ministre...

M. Bergeron: Oui, qui a fait l'objet d'un reportage à TVA, la semaine dernière.

Le Président (M. Huot): S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Ouellette: Voulez-vous ma question?

M. Bergeron: Non, non, c'est correct. C'est une question plantée...

M. Ouellette: O.K. Ça va bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): Je demande la collaboration, s'il vous plaît. Je sais qu'on a l'habitude de s'interpeller beaucoup dans cette commission...

M. Ouellette: Non, non, non, M. le Président.

Le Président (M. Huot): ...dans cette commission, mais je vous demanderais de faire le travail sérieusement.

M. Ouellette: On est toujours très sérieux, M. le Président, et ça fait avancer nos débats, on va passer par vous, M. le Président.

Alors, effectivement, comme le mentionnait mon collègue, on a vu un reportage à TVA, dernièrement, qui laissait sous-entendre que le pont du rang Salvail, à La Présentation, pouvait être en mauvais état. M. le ministre, vous veniez nous faire mention que le député de Matane vous avait remis une découpe de journaux ce matin sur la dernière question de mon collègue de Verchères. Moi, j'imagine que le collègue de Verchères a dû vous en parler du pont du rang Salvail.

C'est sûr que, par décret, en 2008, le ministère a repris l'entretien de plus de 4 200 ponts municipaux. Et j'aimerais savoir, d'entrée de jeu, M. le ministre: Est-ce que le pont du rang Salvail, pour les auditeurs de TVA et le bénéficiaire du collègue de Verchères...

M. Bergeron: Et les gens de La Présentation.

M. Ouellette: ...au dessus du ruisseau de la rivière Rouge, à La Présentation, est sécuritaire? Parce que je vous dirai que j'ai patrouillé cet endroit-là pendant six ans, donc je connais très bien la place. Et, M. le ministre, rassurez-nous en nous parlant du pont du rang Salvail puis qu'est-ce que le ministère entend faire pour améliorer l'état du pont du rang Salvail.

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

● (12 h 10) ●

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Pour commencer peut-être qu'entre les deux, dans vos budgets

discrétionnaires, vous pourriez vous joindre ensemble parce que... le député de Chomedey et le député... pour réparer le pont avec un vos discrétionnaires, puis ça se réglerait immédiatement. Alors, vous pouvez demander peut-être au député de Chomedey s'il peut se joindre avec vous pour votre discrétionnaire. Mais revenant un petit peu plus sérieux, le député de Chomedey n'a pas écouté, mais quand même...

M. Ouellette: ...avec moi pour régler le problème du pont. Donc, il y a quelque chose à régler, c'est ça qu'il nous dit.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): La parole est au ministre. La parole est au ministre.

M. Ouellette: ...

M. MacMillan: Non, écoutez, sérieusement, là, revenant au sérieux, le pont a été vérifié, le pont est sécuritaire. La capacité structurale du pont n'est pas en cause, bien que le garde-corps doit être consolidé. De plus, un trou dans l'accotement à la sortie du pont a été réparé par la ville. Comme tous les ponts, le ministère effectue des inspections annuelles et des inspections générales pour identifier les interventions qui assureront la sécurité des lieux. Les dernières inspections générales remontent à 2007 et à 2009. Ce mois-ci, une inspection du système de retenue du pont a été réalisée pour en relever les dommages. Cette inspection a été faite par un ingénieur et en présence d'un employé municipal. À court terme, le ministère va... afin de sécuriser davantage les garde-corps. Un projet de réfection du pont est en préparation, planifié pour 2012.

Je pourrais passer la parole à la sous-ministre si vous voulez avoir... Mais le pont est très sécuritaire au moment où on se parle. Si vous voulez avoir plus de détails...

M. Ouellette: Non, ça va bien.

M. Bergeron: Oui.

M. MacMillan: Alors, Mme Leclerc...

Le Président (M. Huot): La question venait du député de Chomedey, et c'est le député de Verchères qui vous a répondu.

M. MacMillan: Ah! Bien, c'est parce que...

Le Président (M. Huot): La décision appartient au député de Chomedey, monsieur...

M. MacMillan: M. le Président, mais je suis toujours poli avec les députés en place.

M. Ouellette: Pour rassurer les citoyens du comté de Verchères, et je ne voudrais pas que... augmenter le taux d'appels téléphoniques et de courriels à votre bureau de comté, M. le député de Verchères, M. le Président, je consens à ce que Mme Leclerc vienne nous éclairer, et particulièrement le député de Verchères.

Le Président (M. Huot): Mme Leclerc, la parole est à vous.

M. Bergeron: Alors, merci au député de Chomedey.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci. Alors, dans le cas précis du pont Salvail, effectivement les inspections régulières que le ministère fait sur ce pont nous démontrent que le pont est tout à fait sécuritaire, il est tout à fait en relativement bon état sur le plan structural. Évidemment, c'est l'oeil d'un ingénieur en structures qui nous dit qu'il est sécuritaire sur le plan structural. Il est clair que les garde-corps qui sont le long... de part et d'autre du pont, doivent être consolidés. Il y a de la consolidation à faire. Les travaux vont se faire cette année, et il y a des travaux qui seront complétés aussi en 2012 pour finir de réparer ce pont.

On a repris 4 281 ponts municipaux au cours des dernières années, et je peux vous dire qu'on travaille d'arrache-pied pour être capables d'améliorer l'état global du parc de structures municipales. Juste l'année dernière, on a eu une progression de 5,2 % dans la qualité des ponts municipaux, ce qui est déjà pour nous une grande victoire dans la mesure où l'état des ponts était vraiment en chute libre. Et on a réussi à stopper l'endommagement et à repartir vers une amélioration. C'est un rythme qui est très exigeant pour nos équipes. On va continuer de le maintenir en s'attardant principalement aux ouvrages qui présentent des endommagements qui doivent être réparés.

Donc, c'est beaucoup de travail, c'est beaucoup de ponts. Ce sont des petits ponts, par contre. Les ponts municipaux représentent à peu près, si on regarde... si on compare les superficies, c'est 14 % de la superficie des ponts sur le réseau supérieur. Alors, ils sont aussi nombreux, mais ils sont beaucoup plus petits, et la moitié d'entre eux est constituée d'ouvrages de type acier-bois, c'est-à-dire qu'il y a des poutres d'acier puis un platelage en bois pardessus. Alors, on voit bien que c'est carrément de l'accès au milieu rural. Donc, on va continuer à les réparer, continuer à les dorloter, si vous voulez. Et on est très contents d'être capables de vous dire aujourd'hui qu'on a une progression, une amélioration de la qualité des ponts municipaux sur le territoire, chose qu'on n'avait pas vue depuis plusieurs années, là. Alors, c'est beaucoup d'efforts, mais on va continuer à travailler dans ce sens-là.

Le Président (M. Huot): Merci. Je reconnais maintenant le député de Jean-Lesage.

Société des traversiers du Québec (STQ)

Construction de trois navires

M. Drolet: Merci beaucoup, M. le Président. Et merci de me permettre de m'adresser à vous, chers collègues habitués de la commission, et aussi l'équipe du ministre particulièrement, que, moi aussi, je tiens à féliciter naturellement pour tout le travail que vous faites et surtout dans cette période à laquelle vous avez eu à travailler de plus en plus avec les projets d'infrastructure qu'on a permis, notre gouvernement, pour cette crise économique.

M. le ministre, aujourd'hui, j'aimerais m'adresser à vous concernant particulièrement la Société des traversiers du Québec, société avec qui j'ai eu le plaisir d'ailleurs de

travailler dans le passé comme partenaire parce que j'étais, dans mon ancienne vie... puis j'ai pu les servir en produits de boissons gazeuses. Cela m'a quand même permis de les connaître davantage, connaître davantage la société et, comme partenaire aussi, de la voir améliorée, de la voir améliorée parce que les bateaux que j'ai pu voir au fil des années, qui ont été — Lomer-Gouin tout particulièrement — améliorés et aussi votre siège social qui a été amélioré puis etc., qui donne à la ville, d'ailleurs... la ville de Québec, un superbe bâtiment.

M. le Président, souvenons-nous des bateaux d'autrefois, des bateaux de fer, des bateaux, en fait, qui ne... Il n'était pas tout à fait, tout à fait plaisant de sortir de notre voiture parce que malheureusement l'environnement piétonnier n'était pas tout à fait favorable. Et puis c'est sûr qu'avec ces belles améliorations-là que vous avez pu faire au fil des années, de donner aux bateaux une certaine... une certaine amélioration qui fait en sorte que c'est plus que confortable et même on pourrait dire que les piétons aujourd'hui s'en servent de façon... pour traverser Québec-Lévis, particulièrement pour Québec, Québec-Lévis, de façon très agréable, et même en profiter pour voir sur un autre oeil, comme si on se sentait en croisière finalement. Et cela a permis aussi de croître l'achalandage des bateaux. C'est quand même important, l'achalandage piétonnier, autant pour ceux qui font du vélo. Particulièrement, ça aussi, c'est un autre sport que je fais régulièrement. Et je profite d'aller rouler sur la rive sud pour justement profiter de cette belle vue là de Québec. Mais je me sers du bateau pour traverser parce que c'est convenable et les services sont là, adaptés, à ce moment-ci.

Québec, en 2008, d'ailleurs, a vécu une année exceptionnelle. C'était le 400^e de la ville de Québec, et c'est... Encore une fois là, les bateaux ont servi aux gens de Lévis et aux gens de Québec pour naturellement pouvoir vivre ce bel anniversaire et de faire en sorte que les gens de Lévis puissent profiter de venir chez nous sans être pognés, comme on le dit, dans le trafic avec leur voiture, et tout. Souvent, piétonnier, ça a fait l'affaire parce que, quand on débarque du bateau, on débarque au centre-ville de Québec, où c'est quand même très animé.

Alors, M. le ministre, en septembre dernier, vous avez annoncé que le gouvernement du Québec accorderait 400 millions de dollars à la Société des traversiers du Québec pour la construction de trois navires dans le cadre de la réalisation de la première partie de votre plan d'immobilisations. De ces trois navires, un sera affecté à la traverse Matane—Baie-Comeau-Godbout en remplacement du N.M. Camille-Marcoux et les deux autres assureront le service à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

Alors, ma question, M. le ministre. Ces investissements... cet investissement est majeur, le plus gros de l'histoire de la STQ. Pouvez-vous m'expliquer brièvement pourquoi la Société des traversiers devait-elle remplacer le Camille-Marcoux dans un premier temps? Et le M. Jos-Deschênes et N. Armand-Imbeau ont été construits en 1980, ils ont été rénovés en 1996. Pourquoi voulez-vous remplacer des navires qui ne sont pas encore arrivés à leur fin de vie utile? Merci, M. le Président.

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

M. MacMillan: Merci, M. le Président. M. le député, je vous salue, et merci de votre question. Vous

faites référence à l'annonce qu'on a faite dernièrement, moi et M. Farrah, qui s'est joint avec moi... en compagnie de M. Farrah à Baie-Comeau. Je suis très, très, très fier de pouvoir... d'avoir participé à cette annonce-là. Ce sont des investissements historiques pour la Société des traversiers du Québec. Et les 400 millions annoncés permettront d'accroître et d'améliorer qui est la principale chose de la Société des traversiers du Québec, c'est avoir une offre de services, comme vous avez mentionné tantôt, pour les Québécois et Québécoises.

Le Camille-Marcoux est entré en service en mars 1975, il arrivera sous peu en fin de vie utile. Avec le nouveau navire, nous avons l'intention d'offrir un plus grand nombre de places d'automobiles. Il permettra également de traverser une vingtaine de camions-remorques, contrairement à 10 présentement. Vous comprendrez par contre que le nombre exact sera connu lorsque les plans d'architecture navale seront complétés. Je trouve qu'un investissement de 250 millions de dollars pour améliorer les échanges entre les rives sud et nord du Saint-Laurent, c'est excellent pour les deux régions. Pour la petite histoire, je tiens à rappeler qu'en 1970 le Camille-Marcoux actuel a été acheté au coût de 12 millions de dollars.

Pour ce qui est du traversier qui sera affecté à Tadoussac, effectivement, le Jos-Deschênes... N.M. Jos-Deschênes, N.M. Armand-Imbeau ont été construits en 1980 et ont été rénovés en 1996. Ils seront en opération encore plusieurs années. Ces navires, et c'est important de le mentionner, seront désormais en service sur les dessertes de Sorel-Tracy. Ils remplaceront le N.M. Catherine-Legardeur et aussi le N.M. Lucien-L. Ce jeu de chaise musicale des navires aura pour effet d'offrir aux usagers de ces traverses un service grandement amélioré et répondant mieux à leurs besoins en augmentant le nombre de places disponibles pour les traverses de façon significative, une vingtaine par navire à Sorel et une trentaine par navire à Tadoussac. Les deux contrats pour l'élaboration des plans et devis, d'une valeur 7,8 millions, ont été accordés à deux consortiums composés des compagnies... chacun avec un bureau à Québec. Je suis très fier que le savoir-faire québécois soit impliqué dans la réalisation de ce beau projet.

Et je vais inviter M. Farrah, si vous me permettez, M. le Président, avec la permission de nos collègues, de compléter la réponse de cette annonce qui a été formidable pour les gens de ces régions-là et même ici, à Québec.

● (12 h 20) ●

Le Président (M. Huot): Oui. J'ai le consentement. Alors, M. Farrah, je vous demanderais de bien vous identifier avant de répondre à la question du député de Jean-Lesage.

M. Farrah (Georges): O.K. Georges Farrah, donc, PDG de la Société des traversiers du Québec. Donc, comme le ministre l'a mentionné, c'est une annonce historique, là, en ce qui concerne la Société des traversiers, donc la construction de trois nouveaux navires qui sont estimés, là, au coût total de 400 millions de dollars. Juste pour vous dire, c'est qu'en fait le fait qu'on a pu intégrer ces projets-là à l'intérieur du plan québécois des immobilisations, le PQI, sur 15 ans, alors, a fait en sorte qu'on a pu planifier pour le long terme au niveau de la Société des traversiers du Québec.

Vous savez qu'on a une flotte qui est relativement vieillissante, une moyenne d'âge de 34 ans. Et, en ce qui

concerne, entre autres, le Camille-Marcoux, qui fait la navette entre Matane, Baie-Comeau, Godbout, il y avait un élément important, autre à ce que le ministre a mentionné tantôt, c'est-à-dire qu'il y a les nouvelles normes de stabilité du gouvernement fédéral, de Transports Canada, qui vont faire en sorte qu'en 2016 notre capacité de passagers va diminuer de 700 passagers à moins de 400. Et on sait qu'au niveau de la demande comme telle il y a une croissance importante au cours des prochaines années. Donc, il s'avérait important qu'on puisse développer un concept qui fera en sorte qu'avant 2016 évidemment qu'on pourra avoir un nouveau bateau qui sera opérationnel à ce niveau-là.

L'élément PQI 15 ans, le plan québécois des immobilisations sur 15 ans, a fait en sorte qu'on ait pu avoir une vision globale de notre flotte. Donc, la raison pour laquelle on change les bateaux aussi de Tadoussac, c'est qu'il y a une croissance très importante aussi de la demande au niveau de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, au niveau du Saguenay et notamment aussi avec tous les projets qu'on connaît tous au niveau hydroélectrique sur la Côte-Nord ou au niveau minier. Donc, il y a une pression très, très forte au niveau de l'offre de services, et ça fait en sorte aussi que, quand on a regardé ça, on s'est dit: On va pouvoir utiliser ces deux bateaux-là, qui... même s'ils ont été construits en 1980, ils ont été rafraîchis durant les années 1990, ce sont des bateaux en très, très bonne condition. Alors, ces deux bateaux-là vont être dirigés vers Sorel, où est-ce qu'on a la croissance la plus importante de la demande au niveau de la Société des traversiers, notamment au niveau du trafic lourd. Et, d'autre part, on va, à ce moment-là, pouvoir construire deux nouveaux bateaux pour Tadoussac et faire en sorte de répondre à cette demande-là.

Donc, le fait d'avoir une vision globale de notre flotte fait en sorte qu'on règle trois situations, soit Matane—Baie-Comeau—Godbout soit Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et également aussi Sorel—Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola. Et la raison pour laquelle on a pu quand même planifier dans ce sens-là, c'est que nos bateaux-relève donc, c'est nos bateaux qui prennent la relève lorsque les bateaux réguliers sont en arrêt technique ou en bris ou quoi que ce soit, donc nos bateaux-relève, à la Société des traversiers, le Radisson, entre autres, est âgé d'au-delà de 53 ans. Alors, plutôt qu'avoir une vision pointue sur un élément d'actif, de dire: Bien, le bateau-relève a 53 ans, on va le changer comme bateau-relève, alors, au lieu d'agir comme cela, avec le plan sur 15 ans, ça nous a permis d'avoir une vision globale de notre flotte et faire en sorte que, pour ce montant d'argent là, on va pouvoir améliorer les conditions de service au niveau de ces trois pôles-là.

Et, en dernier lieu, si vous me permettez, par rapport à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, c'est qu'à cause de la forte demande durant l'été, évidemment parce qu'il y a tout le tourisme qui se rajoute, c'est un élément très important, alors, durant l'été, nous, à partir à peu près de la Saint-Jean jusqu'à l'Action de grâces, on devait ajouter un troisième bateau à Tadoussac pour combler la demande importante. Alors, ça va faire en sorte que les deux nouveaux bateaux que nous allons construire vont avoir une capacité beaucoup plus importante et par conséquent on n'aura pas besoin d'avoir le troisième bateau durant l'été, qu'on va pouvoir affecter ailleurs.

Alors, c'est cette vision globale là de la flotte qui nous a permis, là... c'est ce montant important là que le

gouvernement a réservé pour nous qui a fait en sorte qu'on a pu avoir une vision globale de la flotte et régler beaucoup, beaucoup de situations pour faire en sorte de réaliser notre mission et au grand bénéfice des Québécois et des Québécoises, entre autres.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Farrah. M. le député de Jean-Lesage, il reste trois minutes à votre bloc.

Entrée en service du N.M. Ivan-Quinn aux Îles-de-la-Madeleine

M. Drolet: Parfait, M. le Président. Je vais les prendre, si vous me permettez. Mais permettez-moi de vous saluer, M. Farrah, ex-collègue de l'Assemblée nationale, pas pour moi mais pour plusieurs de mes collègues ici, et particulièrement que, moi, j'ai eu la chance de connaître à l'époque où j'étais justement à Québec, à la Chambre de commerce et puis M. Farrah était comme... naturellement comme député et comme ministre, et aussi saluer les Îles-de-la-Madeleine, parce qu'en fait... Puis je vais avoir le plaisir pour la première fois, M. Farrah, cette année, d'aller visiter les Îles-de-la-Madeleine pour aller rencontrer mon collègue M. Chevarie.

Le 8 juin dernier... Mais peut-être que, M. le ministre, je m'adresse... ou à M. Farrah, dans les circonstances, peut-être...

M. MacMillan: On verra.

M. Drolet: On verra? O.K. Merci, M. le ministre. O.K. Le 8 juin dernier, le N.M. Ivan-Quinn entrait officiellement en service afin de rendre... d'assurer les traversées entre l'Île-d'Entrée et Cap-aux-Meules. Ce 12e navire de la Société des traversiers du Québec est arrivé aux îles le 25 mai dernier afin de subir divers essais techniques et inspections pour être prêt à accueillir ses premiers passagers. Aménagé pour le confort des passagers, il est également pourvu d'équipement à la fine pointe de la technologie — d'ailleurs, ce que je disais tout à l'heure, qui permet aux touristes d'en bénéficier — et d'un espace réservé à l'entreposage de marchandises et d'un compartiment réfrigéré. Depuis le 1er mai, la compagnie CTMA exploite cette traverse.

J'aimerais maintenant, M. le ministre, que vous m'expliquiez comment la STQ en est venue à prioriser cette desserte pour l'achat d'un nouveau navire. Pouvez-vous nous en parler des avantages que ce nouveau navire pourra apporter à la communauté des îles d'Entrée, qui, rappelons-le, est doublement enclavée?

Le Président (M. Huot): M. le ministre, 1 min 15 s.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Je dois vous dire que ça a été un plaisir pour moi d'aller faire le baptême officiel de ce navire. Quand on était là, M. le député Jean-Lesage, on a reçu de nombreux témoignages qui disaient à quel point le traversier représente une amélioration majeure de service pour les citoyens isolés de l'Île-d'Entrée.

Je me rappelle de l'expérience encore. J'étais présent avec M. Farrah. En embarquant sur ce bateau-là, tu t'en vas puis, quand tu te revires de bord, tu t'éloignes des Îles-de-la-Madeleine pour aller à cette île-là, c'était

de toute beauté de regarder... Cette journée-là, il faisait beau. On m'avait demandé si j'avais le mal de mer, et en tout cas ça a bien été. Mais il y avait des gens sur ce bateau-là avec une fierté extraordinaire. Quand on est arrivés au quai, si vous voulez, de l'Île-d'Entrée, les gens nous attendaient. Il y a une population de 125 ou quelque chose de même. Je pense que toute la population était présente, cette journée-là, beaucoup d'anglophones. On a passé une journée... Je me rappelle, la madame qui était la marraine, cette journée-là — j'ai oublié son nom — elle m'a même invité d'aller passer une semaine. Madame...

M. Farrah (Georges): ...

M. MacMillan: Oui, c'est ça. Son fils... ses deux fils travaillent sur l'Île-d'Entrée. Alors, c'était vraiment — comment je dirais? — un investissement qui a été fait, là, au coût de 7 millions et je suis très, très, très content d'avoir participé à ce baptême. Et c'est quelque chose que la population voulait avoir, et ils sont très fiers.

Le Président (M. Huot): Merci, merci, M. le ministre. Ça complète le premier bloc de la partie ministérielle. Je reconnais maintenant le député de Verchères... de Johnson. La parole est à vous.

Gestion des haltes routières

M. Boucher: Merci, M. le Président. M. le ministre, chers collègues, mesdames et messieurs les gens du ministère. Je vous questionnerai aujourd'hui ou en tout cas dans le prochain bloc de 20 minutes sur la question des haltes routières.

En 2003, le gouvernement s'est fait élire notamment sur la question de la réingénierie de l'État, une réingénierie qu'il voulait, entre autres, basée sur le fait de confier à des partenaires publics... privés, pardon, la gestion de certains volets de l'administration publique.

Or, le plus connu de ces PPP là est le CHUM. Le Vérificateur général a étudié tout le dossier du CHUM et il en est venu à la conclusion que les publiereportages sur... pardon, les analyses de la valeur ajoutée produites par PPP Québec ne permettaient pas de soutenir la conclusion que la réalisation en mode PPP était préférable à une réalisation en mode traditionnel par le secteur public pour plusieurs raisons, et l'une d'entre elles était que PPP Québec n'utilisait qu'un seul mode de comparaison traditionnel, alors qu'il ignorait, par exemple, le mode en gérance ou le mode clés en main. Il est évidemment...

En fait, ma question est: Est-ce que, dans l'étude de la valeur ajoutée pour les haltes routières, le gouvernement a corrigé le tir et a utilisé plus d'un comparatif en mode traditionnel? Et, sinon, pourquoi?

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

● (12 h 30) ●

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Vous allez me permettre, M. le député de Johnson, de donner un peu l'historique du choix de partenaires qui a été fait avant de vous passer à Mme la sous-ministre adjointe pour vous parler directement ou répondre à votre question.

Le choix des partenaires du ministère du Transport du Québec pour la construction de sept aires de service modernes découle d'un processus rigoureux, transparent

et indépendant. Ce processus a été surveillé par un vérificateur externe qui a été chargé de superviser le processus d'appel de qualification, d'appel et de propositions, ainsi que la signature de l'entente du partenariat.

Le 19 juin 2006, l'appel de qualification a été publié. Le 27 septembre 2006, le ministre a reçu quatre candidatures. À la suite de l'analyse de... excusez, de recevabilité de candidatures en présence du vérificateur du processus, une seule candidature avait été déclarée admissible. Nous avons décidé de reprendre le processus. À la reprise, trois candidats ont fait une proposition recevable, et deux se sont qualifiés. L'appel de propositions a été lancé le 23 mars 2007 et à la suite de l'évaluation de la firme Immostar qui a été retenue. Encore une fois je le répète, le processus a été rigoureux, transparent et équitable. De plus, il a été surveillé par un vérificateur externe qui s'est assuré de son intégrité.

Alors, pour vous parler de valeur ajoutée, je vais laisser, si vous me permettez, le député de Johnson, M. le Président, Mme la sous-ministre adjointe de pouvoir répondre pour clarifier cette... Est-ce que ça vous va?

M. Boucher: Oui. Bien, j'aimerais juste préciser. Ma question est à l'effet... à savoir si vous avez utilisé plus d'un mode traditionnel pour comparer à l'avantage que pourrait représenter un PPP et, sinon, pourquoi. Voilà ma question.

M. MacMillan: O.K. Alors, Mme Leclerc va vous répondre à ça, si vous voulez.

Le Président (M. Huot): Mme Leclerc, la parole est à vous.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, M. le Président. Alors, dans le dossier des aires de service dont il est question aujourd'hui, avant de prendre la décision d'aller en PPP, on avait regardé différents modèles. Vous savez qu'on a des haltes routières non modernisées qui sont... où on a des cantiniers qui exploitent et qui entretiennent. Donc, on a déjà ce mode-là qu'on déjà testé, on avait des... donc en utilisation. On avait des modes plus traditionnels où le ministère était plus présent dans les haltes routières non modernisées. Donc, on avait tout cet historique-là quand on est arrivés à cette volonté de modernisation du service des haltes routières le long des autoroutes. Parce que le long... sur les routes nationales, c'est autre chose. Donc, le long des autoroutes.

Donc, le mode PPP a été retenu. Et le comparateur, c'est le comparateur traditionnel effectivement qui a été celui qui nous a servi à démontrer les valeurs ajoutées, puisque le ministère déjà historiquement avait dans ses cartons toutes sortes d'autres modèles d'utilisation. Donc, pour le cas du PPP, le comparateur public, c'était le mode traditionnel, on n'en a pas regardé d'autres puisqu'on avait d'autres expériences.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Je voudrais tout simplement préciser qu'il existe plusieurs modes traditionnels, justement, comme le clés en main ou le mode par gerance. Mais, au-delà du principe, on va aller un peu plus dans le détail, le Vérificateur général disait aussi que d'autres raisons, là, pouvaient

nous porter à penser que le PPP n'était pas nécessairement si avantageux que cela. Par exemple, la quantification finale des risques a souvent résulté de l'exercice d'un jugement de plusieurs acteurs dont les positions varient grandement et des décisions reposant sur des études réalisées dans d'autres administrations sans vérification de leur applicabilité au Québec. Dans l'addenda... non, pardon, dans la valeur ajoutée, vous parlez de risque de 9,6 millions. Sur quoi vous basez-vous sur 30 ans?

Une autre question, avant de vous redonner la parole, qu'on situe au niveau des revenus que vous planifiez. Vous planifiez recevoir des revenus de 4,5 millions de dollars de la part de partenaires publics, notamment au niveau du volume transaction-caisse, là. Or, lorsqu'on le divise sur 30 ans, ce montant-là donne un montant de 150 000 \$ par année qui serait versé au gouvernement, alors que, dans la prolongation que vous avez permis pour l'octroi de ce contrat-là, on parle de revenus, via la seule dernière année, de 200 000 \$. Donc, on voit, il y a quand même une variation, là, de près de... en fait, 33 % au niveau de la dernière année, alors que la moyenne des autres années se situe plutôt à 150 000 \$.

Une dernière question peut-être, avant de vous tendre la parole, au niveau, là, des chiffres que l'on retrouve... Je ne vous parlerai pas non plus de la différence de la valeur résiduelle des bâtiments sous mode traditionnel, qui vaudrait 3,7 millions et qui est désormais à 3 millions après 30 ans lorsque c'est géré par le privé. On peut peut-être penser que le privé les entretient moins bien, ou du moins c'est ce qu'on voit dans l'addenda. Mais je vais plutôt vous parler des FIER, à savoir... On n'a pas été en mesure de savoir si le responsable, le gestionnaire des PPP pouvait bénéficier de subventions de FIER. Et, si je pose la question, c'est que c'est assez important, puisque les FIER sont financés aux deux tiers par l'argent public, et donc, à ce moment-là, peut-être que ça varierait, ça modulerait finalement le calcul de la valeur ajoutée.

Le Président (M. Huot): M. le ministre ou Mme Leclerc?

M. MacMillan: Mme Leclerc, allez-y.

Le Président (M. Huot): Mme Leclerc, la parole est à vous.

M. MacMillan: ...une partie de la réponse, là, le financement qui est fait par ces gens-là au privé. Moi, je veux dire, je vous le dis franchement, je n'ai rien dans les notes qui nous dit où c'est du financement privé. On pourrait le vérifier si vous pensez... Vous me posez la question s'il y a des FIER qui ont investi là-dedans, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Oui, étant donné que le deux tiers du financement des FIER provient des fonds publics, si jamais le partenaire a reçu des subventions des FIER, évidemment ça module la participation du gouvernement dans ce dossier-là. Alors, c'était l'objet de ma question.

M. MacMillan: C'est pour ça que je vous disais tantôt, M. le député de Johnson, que je n'ai pas vu, dans les détails du dossier des haltes routières, le financement qui a été... à la compagnie qui a été choisie est complètement

privé, complètement privé. Je n'ai pas les montants exactement, là. On pourrait vous... Je ne sais pas si c'est... quand c'est privé, si on a le droit de dévoiler ça. Mais il n'y a pas de FIER qui... d'après les détails qu'on a, nous autres, ici, au ministère du Transport du Québec, c'est complètement du privé. Alors, elle peut continuer...

Le Président (M. Huot): Oui, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le Président, merci. Vous me reposerez des questions si jamais j'en ai oublié une dans la séquence, là. La première question, c'était l'information sur le partage de risques. Dans le cas des PPP des haltes routières, donc des aires de service, je vous rappelle qu'antérieurement nous avons déjà construit trois aires de service au sein du ministère des Transports, donc, en mode traditionnel, nous avons procédé à des octrois de contrats. Je vous ramène sur le parc routier de Saint-Nicolas, celui sur Cap-de-Pierre à Saint-Augustin-de-Desmaures, sur l'autoroute 40, et le dernier à Saint-Michel-de-Bellechasse. Cette expérience-là que le ministère venait de vivre quelques années avant de se lancer dans les PPP nous a permis de bien évaluer les risques à partager avec notre partenaire privé.

Alors, dans le cas des parcs routiers, c'est sur cette base-là qu'on a identifié certains risques en matière de conception, emplacement, construction, financement, et ainsi de suite, et c'est sur la base d'une expérience vécue au sein même du ministère qu'on a été capables de bien apprécier, si vous voulez... ou d'apprécier le mieux possible, je vous dirais plutôt, là, le risque qu'on avait à partager avec un éventuel partenaire. Parce que, quand on fait une analyse de risque, le partenaire n'est pas encore là, donc on spéculé, si vous voulez, sur le risque. Donc, ça, c'est notre expérience dans le domaine des parcs routiers. Ça, c'est pour le risque.

Les revenus, maintenant. Les revenus, dans un parc routier, sont carrément, directement associés aux dépenses que fait l'utilisateur dans le site en question. Alors, évidemment, la dépense va être... est directement fonction du nombre d'arrêts que l'utilisateur va faire dans le parc, hein, donc de l'achalandage de la route. Et c'est intimement lié, donc, à l'évolution du trafic sur la route sur laquelle le parc routier est situé. Alors, c'est pour ça que vous avez... on a apprécié, on a anticipé, donc, une évolution d'achalandage, une évolution de trafic, une évolution d'achalandage, et ainsi de suite, donc ça... Et vous savez que le trafic routier au Québec, il n'est pas en régression, on est encore en progression. Donc, c'est quand même une réalité. On va s'en tenir aux faits, là, je ne porte pas de jugement de valeur, mais on observe des progressions, et c'est sur cette base-là que les coûts, les redevances, donc, sont fixées. C'est pour ça que vous voyez, après 31 ans, il y a plus de redevances qu'au démarrage. C'est assez normal, il y a une progression du trafic et, si le partenaire offre... l'offre de services est intéressante pour l'utilisateur, il va avoir tendance à davantage arrêter. Donc, c'est assez... c'est un modèle assez... relativement simple, là, qui est directement fonction des ventes sur le site. C'est pour ça que, la 31^e année, on en retrouve davantage.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. Peut-être pour le bénéfice de la commission si ce serait possible de déposer le tableau,

là, qui montre l'évolution, là, justement des bénéficiaires que versera, là, au cours des 31 ans suivants... Pour le bénéfice de la commission, j'en ferais la demande étant donné que madame a parlé de cette évolution-là.

Maintenant, je ferai juste un commentaire au niveau du 3,1 millions qui a été versé le 21 décembre par des...

Le Président (M. Huot): Un instant, M. le député de Johnson, juste vérifier. M. le ministre, il y avait une demande, là. Je veux simplement voir, est-ce qu'il y a un engagement formel de votre part...

M. MacMillan: Nous allons vérifier si on peut, là, puis, si on peut, ça va nous faire plaisir.

M. Boucher: Super!

Le Président (M. Huot): De transmettre directement au député de Johnson...

M. MacMillan: Oui, directement au député de Johnson.

M. Boucher: O.K. Ou à l'externe...

Le Président (M. Huot): Bien là il y a une demande pour l'ensemble de la commission...

M. Boucher: Non, non, à la commission. À la commission.

Le Président (M. Huot): Parfait. Donc, au secrétaire de la commission...

M. MacMillan: Excusez, c'est moi qui ai fait l'erreur.

● (12 h 40) ●

Le Président (M. Huot): Donc, je vous laisse vérifier. Je vous demande de transmettre, M. le ministre, les informations au secrétaire de la commission.

M. MacMillan: Avec plaisir.

Le Président (M. Huot): Alors, M. le député de Johnson... Mme Leclerc voulait compléter.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je voudrais juste compléter. Vous m'excuserez, M. le député. Dans cette évolution-là, vous comprenez aussi que toutes nos routes n'ont pas une même évolution. Donc, il y a certains types qui vont être beaucoup plus intéressants sur le plan financier que d'autres. Alors, c'est simplement en complément. Elles ne sont pas toutes égales.

Le Président (M. Huot): Merci. Donc, M. le député de Johnson, je vous cède la parole à nouveau.

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup. Bon, j'allais faire le commentaire sur le 3,1 millions qui a été versé en supplémentaire, là, aux partenaires. Simplement rappeler au gouvernement qu'un des objectifs des PPP, c'est justement de se prémunir contre tout dépassement de coûts ou contre tout imprévu, ce que manifestement le PPP, dans ce cas-là, n'a pas réussi à faire.

Seulement je vais embarquer sur la question de l'appel d'offres. Une étude de l'OCDE mentionne que... — je vais vous dire ça — «que la concurrence est essentielle au transfert effectif du risque. Or, lorsqu'il y a moins de trois soumissionnaires pour un contrat, il existe un danger accru de comportement opportuniste, c'est-à-dire monopolistique de la part des soumissionnaires.»

Le premier appel d'offres, il n'y avait qu'un seul soumissionnaire qualifié. Le deuxième appel d'offres, il y en avait deux, le double. Mais on a quand même pas atteint le chiffre magique du trois, qui plus est, ça concernait une espèce de holding international dont jamais personne n'avait entendu parler, dont l'expérience, notamment aussi pour Immostar, pouvait être remise en question quant à sa capacité de gérer des infrastructures telles que des haltes routières.

Alors, est-ce que vous pouvez un peu m'expliquer en quoi, après un deuxième appel d'offres où on n'avait que deux seuls soumissionnaires et non pas trois, comme tend... en fait, comme tend à démontrer une étude que c'est ce qu'il faut pour se prémunir contre tout désir de monopole ou de comportement monopolistique... Est-ce que le gouvernement peut déposer des études, par exemple, qui prouvent que, même si on n'a qu'un seul ou que deux soumissionnaires à un appel d'offres, évidemment le gouvernement peut être assuré d'en avoir pour son argent?

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

M. MacMillan: Je vous ferai remarquer, M. le député de Johnson, que j'ai bien dit tantôt qu'à la reprise des soumissions il y a trois candidats qui ont fait une proposition qui était recevable et, après une étude des gens, des experts, il y en a deux qui se sont qualifiés. Les deux qui se sont qualifiés, il y a Immostar puis l'autre compagnie qui... vous avez parlé, là, internationale, mais qui... on me dit, là, qu'ils font la même chose, si vous voulez, des haltes routières du côté de l'Ontario. Alors, ça fait partie du Canada. Ces gens... L'appel d'offres a été étudiée, évaluée, et c'est la firme Immostar qui a été retenue. Là, vous parlez d'études ou de la manière que ça a été choisi? C'est ça que vous voulez dire ou...

M. Boucher: Non, mais tout simplement s'il y a des études qui prouvent que ça prend un minimum de trois soumissionnaires pour s'assurer qu'il n'y a pas de...

M. MacMillan: Bien, c'est ça qu'on a eu.

M. Boucher: On a eu trois soumissionnaires, finalement.

M. MacMillan: Oui, on en a eu trois, trois candidats, et il y en a deux qui ont été retenus, selon les normes qui ont été établies par les gens qui s'occupaient des appels d'offres.

M. Boucher: Donc, suite au fait qu'on ait retenu, suite à l'appel d'offres, un partenaire, nous avons conclu... le gouvernement a conclu une entente avec ce dernier. J'aurais deux petites questions. D'abord, existe-t-il...

J'en profite pour exprimer ma frustration et mon désarroi quant à l'étude que j'ai pu faire de cette entente-là, alors que, dès qu'il était question de chiffres,

malheureusement c'était barré, nous n'avons jamais eu l'occasion de vraiment évaluer les impacts de cette entente-là, alors que tout était barré dès qu'il était question...

Une voix: Dis-moi pas qu'ils font comme à Ottawa, eux autres aussi.

M. Boucher: Je n'oserais le dire ainsi, mais enfin ça a été un travail plutôt frustrant à ce niveau-là. Existe-t-il une clause qui garantit que le gouvernement va dédommager le partenaire advenant des pertes encourues dans la gestion des haltes routières? Et, de deux, est-ce que... pourriez-vous m'expliquer un petit peu qu'est-ce qui a justifié que le gouvernement verse 3,1 millions alors qu'on parle d'octroi de permis? Mais est-ce que le gouvernement était réellement responsable du retard encouru par l'octroi de ces permis-là, par ces certificats d'autorisation? Je veux en connaître un peu plus là-dessus.

M. MacMillan: J'espère que je vais vous aider à vous défrustrer, M. le député de Johnson, parce que c'est important. Alors, les dépassements de coûts, l'entente, la modification de l'ordre de 3,1 millions qui a été... Ces sommes permettront d'assurer de plus hauts standards, et c'est là qu'il est important, là, dans les... On s'est aperçu que, dans les sept haltes routières qui ont été en soumission, si vous voulez, qu'au niveau du respect de la qualité de l'environnement, à plusieurs endroits, nous avons été obligés de changer tout le système environnemental de ces haltes-là. Alors, la réalisation de ces projets en public et privé est toujours avantageux parce qu'au bout de la ligne, là, dans 30 ans, là, c'est toujours... même avec la valeur ajoutée que vous parliez tantôt, on est toujours à 17 millions. Mais il faut mentionner que le 3 millions, après discussion avec le promoteur, que c'était le système environnemental qui n'était pas inclus dans les premières soumissions. On ne pensait pas, tu sais... un peu... Mais Mme Leclerc va vous expliquer ça, là, comme il faut. Elle va suivre avec la deuxième question que vous avez passée aussi, là, sur les PP, s'ils ne faisaient pas d'argent, à la fin, là. Allez-y.

Le Président (M. Huot): Mme Leclerc.

M. MacMillan: Excusez, M. le Président.

Mme Leclerc (Anne-Marie): O.K. Alors, on a commencé la discussion en parlant du partage des risques. Dans l'élément partage de risques, il y a un risque qui est un élément environnemental qui était partagé entre le partenaire et nous. Et ce qui s'est produit, c'est que, sur le plan environnemental... Et il y a eu aussi par la suite certaines exigences additionnelles de certains municipalités. Il y avait un risque, là, qui ne pouvait pas être... qui devait être partagé, et c'est dans ce contexte-là qu'on a analysé une demande du partenaire et que la résultante s'est soldée par un 3,1 millions. Mais, avant d'y aller, on s'est assurés que le projet global, dans sa totalité, était toujours intéressant pour les citoyens et pour le gouvernement. Donc, c'est comme ça que ça s'est fait. Pour les dédommagements, par la suite, pouvez-vous me...

M. Boucher: Est-ce qu'il existe une clause qui assure que le gouvernement va dédommager le partenaire

si jamais ce dernier encourt des pertes au niveau de la gestion de ces haltes routières?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Sur une période de 31 ans, non.

M. Boucher: Sur une... est-ce qu'il en existe sur une période limitée qui serait à l'intérieur de ces 31 ans là?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Lorsque vous regardez... Et la raison pour laquelle vous avez ces lignes noires dans les documents, c'est que c'est un PPP commercial, donc on a une obligation de confidentialité face à notre partenaire commercial, ce qui est très différent d'un PPP où on a juste public, donc...

M. Boucher: Ce n'est pas un PPP...

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bien là c'est parce qu'il y a une composante commerciale dans ce PPP-là, et on se devait de protéger le partenaire commercial de ce côté-là. Donc, on a parlé des redevances. On a parlé de l'évolution de l'achalandage. Alors, dépendamment de la progression de l'achalandage, le site va devenir... va passer d'un site déficitaire à un site payant. Normalement, tout ça s'équilibre, mais il y a cette composante-là dont on a tenu compte dans l'entente. Oui.

M. Boucher: Je répète ma question, madame...

Le Président (M. Huot): Il vous reste 15 secondes, M. le député.

M. Boucher: C'est dommage, j'en aurais beaucoup à... Je répète ma question, madame. Advenant un déficit, même si, là, sur 31 ans, ça s'équilibre, tout ça, parce que vous avez des... les premières années sont moins bonnes et les... Advenant, dans les premières années, il y a déficit, est-ce que le gouvernement va dédommager le partenaire privé?

Le Président (M. Huot): Merci. Ce sera dans un prochain bloc, à moins que j'aie un consentement de l'opposition de le prendre sur leur temps, mais je n'ai pas l'indication. Donc, je reconnais maintenant le député de Jean-Lesage.

Société des traversiers du Québec (STQ)

Responsabilités additionnelles

M. Drolet: Bien, merci, M. le Président. M. le ministre. J'aimerais revenir de nouveau avec la Société des traversiers, M. le ministre. Peut-être, M. Farrah va se joindre à vous. Le 13 juin 2007, le Conseil des ministres avait décidé de maintenir la STQ en tant que société d'État responsable de la gestion et de l'exploitation des services de traversiers au Québec. La Société des traversiers du Québec devait par contre faire certains efforts au sujet de son autofinancement, de la révision de sa gouvernance, de la redéfinition des services de traversiers et de l'élimination et les dédoublements entre la STQ et le ministère des Transports.

Concernant l'élimination des dédoublements, le ministère et la STQ et le... excuse-moi, le ministère... la STQ et le ministère ont effectué un transfert d'actifs l'été dernier. Alors, M. Farrah, pouvez-vous nous expliquer en quoi consistait ce transfert, dans un premier temps, et quelle est la liste des actifs qui vous ont été transférés, et si ce transfert est profitable pour les contribuables québécois?

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

● (12 h 50) ●

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Vous vous rappelez, M. le député, en mai 2005, le rapport Boudreau qui recommandait d'abolir la Société des traversiers du Québec. Le Conseil du trésor avait décidé que le gouvernement mettrait en oeuvre cette recommandation seulement s'il est démontré que la qualité de services aux citoyens peuvent être améliorés, et ce, dans le respect des conventions collectives des employés de la Société des traversiers du Québec.

Alors, il y a eu un comité de suivi composé des représentants de la STQ et du ministère du Transport, présidé par le sous-ministre des Transports, auquel participait le président de la STQ... avait été formé dans le temps. Une équipe technique avait été mandatée à l'époque par ce comité afin de recevoir... ou de revoir, excusez, l'ensemble du fonctionnement de la Société des traversiers du Québec en assurant que les services répondent aux besoins des collectivités et au moindre coût possible. Le rapport du comité mis en place par la ministre déléguée du Transport de l'époque, Mme la députée de Laviolette, et maintenant ministre du Transport, avait conclu que la privatisation des services de traversiers sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec ne permettait pas d'améliorer la qualité de services aux citoyens tout en maintenant à son niveau actuel la contribution financière de l'État.

Alors, le 13 juin 2007, le Conseil des ministres a donc décidé de maintenir la Société des traversiers du Québec en tant que société d'État. L'élimination des dédoublements entre le ministère du Transport et la STQ a été une des conditions pour garder la Société des traversiers du Québec comme société d'État. Alors, le 1er août 2009, une entente a été signée avec la société de transport du Québec, qui lui transfère des actifs et la gestion de tous les services de traversier et de desserte dont ils ont la responsabilité. Alors, je vais laisser le soin à M. Farrah d'expliquer plus en détail les actifs du ministère qui ont été transférés à la société.

Le Président (M. Huot): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Alors, Georges Farrah, président de la Société des traversiers du Québec. Alors, bon, effectivement, comme l'a dit le ministre, le gouvernement en l'occurrence a décidé évidemment de transférer l'ensemble des responsabilités d'opération de traverse et de desserte publique au Québec à la Société des traversiers.

Alors, vous me permettez peut-être de rendre hommage aussi à l'ensemble des employés, des hommes et des femmes qui oeuvrent au niveau de la Société des traversiers du Québec, parce qu'évidemment, si le gouvernement en est venu à la conclusion, suite à cette étude-là, de maintenir la Société des traversiers du Québec publique, c'est qu'il y a une étude exhaustive qui a été faite,

et ça a été le... qu'est-ce qui a été défini, de toute façon, en conclusion, c'était que c'était le meilleur modèle pour continuer à opérer au niveau des dessertes et des traverses privées... publiques, pardon. Donc, par conséquent, si une telle décision a été prise, c'est à cause de l'expertise que la Société des traversiers du Québec a pu développer au cours des années. Et tout ça, évidemment, c'est les employés, hein, les hommes et les femmes qui oeuvrent au quotidien dans l'ensemble de nos traverses, au siège social aussi, qui a fait en sorte qu'on a pu obtenir ces nouvelles responsabilités là, à cause, sans prétention, là, de notre performance.

Alors, les actifs qui ont été ajoutés et les responsabilités qui ont ajoutées à la société. Dans un premier temps, on doit vous dire que la Société des traversiers, avant le transfert des nouvelles responsabilités, était responsable de huit traverses au Québec, dont cinq opérées à 100 %, donc propriété du bateau et des employés, à la Société des traversiers du Québec, et trois autres qui étaient de modèle en sous-traitance, où le bateau pouvait nous appartenir et un privé qui l'opérait. Donc, on était responsables de huit traverses au Québec. Donc, les nouvelles responsabilités font en sorte qu'on augmente évidemment le nombre de traverses et de dessertes qu'on va être responsables.

Donc, par conséquent, on a ajouté à nos responsabilités les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Alors, ça, c'est fait par le Relais Nordik, le Groupe Desgagnés, qui opère cette desserte-là. Donc, ça part de Rimouski jusqu'à Blanc-Sablon, avec des escales au niveau des petites communautés sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Également, on nous a transféré la responsabilité du contrat de CTMA des Îles-de-la-Madeleine, dont c'est le bateau qui fait la navette entre les Îles-de-la-Madeleine et Montréal, le Vacancier, là, la croisière sur le fleuve. Donc, auparavant, c'est le CTMA qui le faisait, la croisière. Évidemment, c'est un partenaire, donc c'est une subvention du ministère. Mais dorénavant, avec le transfert des responsabilités, c'est nous, la Société des traversiers qui va continuer à honorer le contrat et l'engagement, là, du gouvernement. Donc, ça va être sous notre responsabilité.

Également, des petites traverses aussi nous ont été transférées, dont celle de Harrington-Harbour—Chevery, sur la Basse-Côte-Nord, rivière Saint-Augustin, sur la Basse-Côte-Nord également, et L'Isle-Verte—Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, dans le Bas-Saint-Laurent, là, pas tellement loin de Rivière-du-Loup, alors ça nous a été transféré, et également aussi des actifs terrestres, dont le quai de Port-Menier, à L'Île-d'Anticosti, qui était une propriété du ministère des Transports, donc, qui nous a été transféré. Parce que, vous savez, au sein de la STQ, on a évidemment une direction des immobilisations de génie terrestre. Donc, on a développé une expertise en termes de travaux d'infrastructures terrestres, de quais, tout ça. Donc, c'est la raison pour laquelle ça nous a été transféré.

Et également aussi on nous a transféré, à la Société des traversiers, le quai débarcadère rail de Matane. Comme vous le savez sûrement, c'est que, à côté du Camille-Marcoux, il y a une autre traverse, qui est le bateau rail, qui fait Matane—Baie-Comeau, qui est opéré par la compagnie COGEMA. Donc, par conséquent, le quai comme tel appartenait au ministère des Transports, et, compte tenu de l'expertise qu'on a développée au niveau des débarcadères, donc, maintenant c'est nous qui sommes responsables également de cette partie d'actif là.

Donc, en fait, c'est une belle responsabilité, je pense, et c'est un acte de confiance quand même que le gouvernement du Québec démontre à l'égard de la Société des traversiers. Et c'est avec beaucoup d'honneur et évidemment avec... Comment vous dirais-je? C'est un grand défi pour nous également d'intégrer tout ça au niveau de notre organisation. Mais je pense que, comme on l'a démontré dans le passé, je suis convaincu qu'avec l'équipe qui anime la Société des traversiers on pourra faire en sorte d'acquiescer ces nouvelles responsabilités... ces responsabilités-là de manière efficace.

Et peut-être, en terminant, juste une statistique au niveau de la Société des traversiers. C'est que, l'an passé, là, en termes de traversées, nous avons effectué au-delà de 107 000 traversées sur l'ensemble de notre réseau, avec un taux de réussite de 99,6 %, avec une flotte vieillissante, d'une moyenne d'âge de 34 ans. Donc, il y a beaucoup de pression au niveau de l'entretien évidemment, au niveau du service également. Donc, par conséquent, je pense que ça démontre nettement, avec chiffres à l'appui, que nos gens qui travaillent chez nous sont très performants, très compétents, et on est très, très fiers des hommes et des femmes qui oeuvrent au sein de la STQ.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Farrah. M. le député de Jean-Lesage.

Projet de rénovation des installations portuaires de Rivière-du-Loup

M. Drolet: Merci encore une fois, M. le Président. Mais, M. le ministre, j'aimerais maintenant vous entretenir, tant qu'à être dans ce... ordre-là, du quai qui a été transféré... le quai de Rivière-du-Loup qui a été transféré au gouvernement du Québec en juin 2000. Le quai actuel est utilisé depuis 1965, et sa fin de vie utile est estimée à 2010. Un projet de rénovation des installations portuaires de Rivière-du-Loup a été annoncé cette année. Plusieurs millions de dollars seront investis dans le but d'offrir un meilleur service, d'augmenter la sécurité des usagers. Pouvez-vous m'expliquer — puis, je pense, M. Farrah a pouvoir le faire — en quoi consiste les travaux qui seront effectués au quai de Rivière-du-Loup et combien cela représente d'investissement pour la STQ? Et avez-vous analysé d'autres scénarios avant de choisir celui-là?

Le Président (M. Huot): M. le ministre ou M. Farrah? M. Farrah.

M. Farrah (Georges): ...alors, oui, effectivement, c'est un projet très important pour nous, alors, parce que c'est la réfection du quai, comme vous avez mentionné, du quai de Rivière-du-Loup, avec des accommodations terrestres, donc terminal, le stationnement et tout. Donc, globalement, c'est un investissement de l'ordre de 26 millions de dollars. Et donc, la première phase, évidemment, c'est la réfection du quai comme telle.

Présentement, nous sommes en appel d'offres public pour le choix de l'entrepreneur pour réaliser la première étape, qui est la réfection du quai. L'estimation préliminaire — parce qu'on va attendre de voir les soumissions, lorsqu'elles vont être déposées le 7 mai prochain — alors cette première phase là, c'est un montant de 20 millions de dollars. Donc, pour la Société des traversiers, c'est le

plus grand montant en termes d'investissement terrestre. Alors, on a vu tantôt les bateaux, 400 millions, qui est un montant historique en termes d'investissement au niveau des navires, mais, en termes d'investissement au niveau d'infrastructures terrestres, comme un quai, c'est le plus gros investissement historique de la Société des traversiers.

Alors, évidemment, là, comme vous l'avez dit, c'était un quai qui appartenait au gouvernement fédéral. Et, dans le transfert des actifs du fédéral vers le gouvernement du Québec, qui a été négocié en l'occurrence par le ministère des Transports à l'époque, alors, après l'acquisition du quai de Transports... de Transports Canada, oui, au ministère des Transports du Québec, on nous l'a évidemment cédé à cause de notre opération là-bas, et, lorsque nous l'avons reçu, évidemment, nous avons fait des analyses, à ce moment-là, de l'état de situation au niveau du quai et on savait notamment que le quai était à reconstruire compte tenu de son âge avancé et de son état relativement vétuste. Et par conséquent, dans cette négociation-là qu'il y avait eu entre Transports Canada et le ministère des Transports, le gouvernement du Québec, évidemment c'est que ça a fait l'objet aussi de négociations de montants d'argent pour aller chercher les sommes nécessaires pour faire en sorte qu'on puisse réparer le quai, dont en l'occurrence les investissements qu'on doit faire au cours de l'année et des prochaines années.

● (13 heures) ●

Vous avez évoqué: Est-ce que différentes options avaient été évaluées à l'époque, avant de... le choix final évidemment d'investir au niveau de Rivière-du-Loup? Oui, effectivement, il y a eu... il y avait eu différentes... bien, une option, en fin de compte, qui avait été évaluée, à l'effet de regarder du côté de Gros-Cacouna, qui a déjà été en eaux profondes, et voir s'il y avait une possibilité d'investir de ce côté. Mais, très rapidement, il y a un consensus qui s'est développé au niveau régional, où est-ce que la ville de Rivière-du-Loup, les différents intervenants locaux et régionaux nous ont manifesté d'entrée de jeu le désir que les investissements se maintiennent au niveau du centre-ville de Rivière-du-Loup comme tel, notamment à cause de retombées économiques importantes, parce que, vous savez, cette traverse-là aussi génère beaucoup d'activités touristiques, notamment durant la période estivale. Et c'est la raison pour laquelle, d'un commun accord avec le milieu, avec la ministre des Transports à l'époque, mais qui est toujours là en poste, en titre, mais qui était ministre déléguée aux Transports à l'époque, responsable du maritime, donc il a été convenu de privilégier cette option-là. Et c'est cette option-là évidemment que nous avons travaillée et à laquelle nous sommes en phase finale de réalisation en termes d'octroi de contrat. Donc, on verra le 7 mai prochain, là, à l'ouverture des soumissions, qui aura le contrat, et par conséquent la suite des événements va faire en sorte qu'on va débiter des travaux.

La difficulté, évidemment, que nous avons eue au niveau de Rivière-du-Loup, si vous permettez, c'est qu'on doit travailler sur le quai malgré... avec — comment dire? — l'obligation de maintenir un minimum de services au niveau du bateau. Et évidemment ce n'est pas évident de travailler sur ces infrastructures-là et en même temps maintenir le niveau de service. Alors, qu'est-ce que nous avons fait, c'est que, pour justement favoriser le maintien minimum d'un service, alors, dès cette année, à partir du

15 septembre prochain, le service Rivière-du-Loup—Saint-Siméon va être interrompu, alors qu'habituellement c'était au début janvier, et normalement il reprenait au début avril, il va reprendre au début juin.

Et ça, ça amène une certaine complexité au niveau de la réalisation de ces travaux-là, mais ça démontre également la volonté de travailler avec le milieu et d'écouter le milieu pour faire en sorte que, malgré des investissements importants, ce qui va déranger un peu le service, qu'est-ce que le milieu nous a demandé, c'est: Minimalement, on voudrait que le service soit opérationnel durant la période estivale parce que, pour nous, c'est un outil de développement économique important. Donc, si on avait commencé les travaux et on les effectuait de façon continue pendant un an, un an et demi, alors le milieu ne voulait pas, effectivement, qu'on travaille de cette façon-là, qui a amené une difficulté additionnelle en termes de réalisation, mais on voulait démontrer aussi notre bonne écoute relativement au milieu. On travaille de façon très, très proche avec le milieu. Et c'est la raison pour laquelle il va y avoir des interruptions de services, mais notamment au niveau de l'automne et au niveau du printemps, qui affecte le moins possible... ça affecte toujours un peu, mais ça affecte le moins possible l'activité économique au niveau de la région de Rivière-du-Loup et aussi au niveau de Charlevoix, parce que c'est Rivière-du-Loup—Saint-Siméon. Donc, on est en conclusion au niveau de la détermination de qui aura le contrat, c'est un appel d'offres public, et par la suite on va débiter les travaux. Et, jusqu'à présent, on respecte nos échéanciers au niveau de ce projet-là.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Farrah. Je reconnais maintenant le député de Johnson? De Verchères? M. le député de Johnson.

Gestion des haltes routières (suite)

M. Boucher: Bon. On pourrait peut-être commencer simplement pour permettre à madame de compléter la question à savoir si...

Une voix: ...

M. Boucher: ... — non, non, madame — à savoir si, advenant des pertes encourues par le partenaire dans les premières années, l'entente prévoyait que le gouvernement verse des indemnités au partenaire.

Le Président (M. Ouellette): Toujours avec le même consentement, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Non.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Johnson.

M. Boucher: O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Ça se pourrait. On va parler de bateaux, si vous le permettez...

Mme Leclerc (Anne-Marie): De bateaux?

Transport de marchandises par bateau vers le complexe hydroélectrique de la rivière Romaine

M. Boucher: Ah, malgré que non... C'est parce que, oui, on va parler de bateaux. Je dois évacuer avant de revenir aux haltes routières. Lors d'une rencontre tenue en avril dernier avec des représentants de la Côte-Nord, notamment le préfet de la MRC de la Minganie, le maire de Havre-Saint-Pierre et d'autres, le gouvernement s'est engagé à produire une étude de viabilité concernant la possibilité, là, de favoriser le transport des marchandises pour le complexe de la Romaine par bateau. Alors, avez-vous prévu les sommes nécessaires à cette étude-là? En fait, où en est rendu le gouvernement dans ce processus d'étude là?

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

M. MacMillan: Oui, M. le Président. Où en est rendue l'étude? On a eu la réunion le 7 avril, alors ça fait deux semaines, alors l'étude, j'imagine qu'elle n'est pas commencée encore, là. Franchement, je pense qu'il faut prendre le temps de pouvoir regarder et monter l'étude pour demander à des gens qui sont responsables de l'étude... Bonjour, M. Meloche. On peut demander à M. Meloche, si vous voulez, de continuer la réponse pour votre question, là, bien précise.

Le Président (M. Ouellette): On a consentement? Oui? Consentement, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Ah, absolument, absolument.

Le Président (M. Ouellette): M. Meloche, veuillez vous identifier, s'il vous plaît, pour les fins de transcription.

M. Meloche (André): Oui. André Meloche, sous-ministre adjoint aux politiques et à la sécurité. Effectivement, c'est une question très sérieuse, puis on prend ça au sérieux. Il y a beaucoup de programmes qui ont été mis en place, dans les dernières années, pour favoriser une meilleure utilisation des modes de transport. Dans le cas spécifique de La Romaine, ce que je peux vous dire, effectivement, comme le ministre l'a dit, c'est très tôt, l'étude n'a pas démarré, mais ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'on a le financement pour réaliser cette étude-là à l'intérieur des programmes qui sont normés au ministère, avec un financement qui sera à hauteur de 50 % par le ministère, 25 % par Hydro-Québec et 25 % par l'association des Armateurs du Saint-Laurent. Il y a des rencontres de prévues dès la semaine prochaine, et par la suite l'étude va démarrer rapidement, avec comme objectif de la terminer très tôt à l'automne.

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Non, on...

Le Président (M. Ouellette): Oh! On retourne à M. le député de Verchères?

Tronçons de la route verte à Lanoraie et en Montérégie-Est

M. Bergeron: Oui. Merci, M. le Président. J'aimerais parler peut-être de la route verte. Peut-être deux questions rapides sur la route verte. D'abord, il y a une problématique entre Lanoraie et Sainte-Geneviève-de-Berthier. On parle, depuis plusieurs années, de construire un tronçon de la route verte de quelques kilomètres seulement entre ces deux municipalités. Le projet a déjà fait beaucoup de chemin, a obtenu l'appui de tous les citoyens et élus de la région. Semble-t-il qu'il manque simplement que la volonté politique de le réaliser parce que tous les plans sont complétés, tout est prêt à ce que les travaux commencent.

Compte tenu du fait que le sentier actuellement utilisé par les cyclistes est jugé très dangereux et non réglementaire, est-ce qu'on peut nous expliquer ce qui explique ces délais interminables pour réaliser ce tronçon, qui est prêt? Les plans, là, le ministre nous disait tout à l'heure qu'il faut d'abord faire des plans, dans ce cas-là, tous les plans sont faits, il reste juste à commencer les travaux. Alors, qu'est-ce qui explique que ça ne se fasse pas?

J'aimerais également poser une question concernant l'axe 3 de la route verte sur le territoire de la Montérégie-Est. Il semble que, là aussi, tout aille bien, mais qu'on attende au cours des prochaines semaines une décision du comité interministériel de la route verte, qui se prononcera sur ce tracé-là. Est-ce qu'on peut avoir des détails sur le moment où on va avoir une réponse concernant cet autre tronçon?

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

M. MacMillan: Oui. Merci, M. le Président. Permettez-moi pour quand même dire, avant de répondre aux deux questions de M. le député de Verchères, que la phase... l'an dernier, en 2008-2009, la phase I se chiffrait à 92 %. Je pense que c'est très bien, à travers le Québec, 92 %. Et le bilan s'est encore amélioré. Nous sommes rendus, une fois que la phase I est complétée, à 94 %. Bien sûr, il n'y a pas juste le ministère du Transport, là, qui est l'artisan de ces succès, beaucoup de gens... Il y a Vélo Québec, des partenaires excellents, ce sont d'excellents collaborateurs pour le ministère, et je tiens à les remercier. Et, pour la phase II du développement, environ 50 % de cette phase a été réalisée.

Pour revenir à votre première question, il reste un peu plus de 6 kilomètres verts à terminer sur la route 138, dans le secteur de Lanoraie. Ce projet consiste à élargir la route et construire des accotements asphaltés. Le coût des travaux, incluant les acquisitions et déplacements de services publics, sont estimés à 4,5 millions. Alors, des travaux d'une longueur de 2 kilomètres ont été réalisés en partenariat avec la ville de Lavaltrie à la fin de l'automne 2009.

Pour la suite de... pour la Montérégie, M. le député, si vous voulez que je continue ou...

M. Bergeron: Je suis tout à... Je suis tout ouïe, comme toujours.

M. MacMillan: Bien, c'est vrai, vous avez raison.

M. Bergeron: Dans tous les sens du terme.

M. MacMillan: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: C'est votre privilège. Ça dépend avec qui, aussi. La phase II...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: La phase II est en cours. Dès cette étape complétée, l'homologation, là, les partenaires pourront demander des subventions — je parle de la Montérégie, là — afin de compléter ou de mettre aux normes les voies cyclables. La réalisation va être un projet de longue durée, qu'on me dit ici, mais on va le vérifier, là. Je n'ai pas toutes les réponses, mais on va s'informer avec les gens de la route verte et au comité puis vous revenir sur ces cas-là. Mais à date, là, les deux réponses, c'est: On est là dans les dossiers.

M. Bergeron: O.K. Puis je comprends que vous allez nous acheminer une réponse plus complète dans les deux cas.

M. MacMillan: Oui. Effectivement.

M. Bergeron: Excellent.

Le Président (M. Huot): Vous allez transmettre ces informations à la commission.

M. MacMillan: À la commission, M. le Président, comme toujours.

M. Bergeron: Bien sûr.

● (13 h 10) ●

Le Président (M. Huot): Merci. M. le député de Verchères.

Sentiers de véhicules hors route à Saint-Zénon, dans Lanaudière

M. Bergeron: M. le Président, M. le ministre se souviendra qu'il n'y a pas si longtemps nous étions réunis pour discuter de la question des sentiers de motoneige, des sentiers de VTT. Bien sûr, on aura une séance de travail pour poursuivre sur ces audiences publiques qu'on a eues. Mais nos audiences se sont terminées de façon un petit peu dramatique, par la comparution de citoyennes de Saint-Zénon. Et là je pense qu'on a vu clairement l'incidence sur le terrain de... lorsqu'il y a un peu de mauvaise foi, puis l'incidence pour les propriétaires qui vivent à proximité des sentiers.

M. le ministre, fort obligeamment, a signalé, à ce moment-là, que quelqu'un de son cabinet irait voir... quelqu'un de son ministère irait voir sur le terrain ce qui se passe. Il y a un moratoire qui a été décrété, il y a un comité de travail qui doit se mettre en branle. Simple fait faire le point: Où est-ce qu'on en est dans tout ça?

M. MacMillan: Oui. Très bonne question, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Question plantée. C'était une question plantée?

M. MacMillan: Je dirais que non, parce que les deux madames qui sont venues cette journée-là, c'était comme... quand même — comment je dirais? — une...

Une voix: ...

M. MacMillan: Oui, c'était vraiment un cri du coeur, oui, c'est la bonne... Puis ça faisait vraiment... Ces gens-là, là, ils voulaient... ils ne croyaient pas, là, quand même qu'on leur disait qu'on était pour... Mais finalement je dois vous dire qu'on a voulu, suite à la suggestion de Mme Cashman-Pelletier, ici... Pelletier-Cashman... Stéphanie... Je vais lui laisser répondre parce que, la semaine après, nous avons été... Mon attaché politique Mathieu Gaudreault et Mme Pelletier-Cashman ou Cashman-Pelletier, là — je me trompe tout le temps, «whatever»...

Une voix: Cahman-Pelletier.

M. MacMillan: ...Cashman-Pelletier...

Une voix: Stéphanie, quoi.

M. MacMillan: ...Stéphanie, j'aime mieux ça, Stéphanie — ont fait le voyage, pas ensemble, ont fait le voyage...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: ...à Saint-Zénon. Alors, madame... avec votre permission, M. le député de Verchères, Mme Cashman-Pelletier, Stéphanie, va vous expliquer le dossier.

Le Président (M. Huot): Oui, et...

M. Bergeron: Ils ont voyagé dans deux véhicules différents? Les émissions de gaz à effet de serre, M. le ministre?

M. MacMillan: Ah! C'étaient des hybrides, les deux chars.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): Bonne réponse! Alors, Mme Cashman-Pelletier, je vous demanderais de bien vous identifier avant de répondre au député de Verchères, s'il vous plaît.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, merci. Alors, Stéphanie Cashman-Pelletier, je suis chef du service des politiques de sécurité au ministre des Transports. Alors, comme le ministre le mentionnait, à la suite de la rencontre avec les citoyennes en commission parlementaire, nous avons organisé une rencontre, donc, avec tous les intervenants à Saint-Zénon, avec le représentant du ministre qui était présent. Il y avait également des citoyens, plusieurs citoyens de Saint-Zénon qui sont venus à cette rencontre-là. Ils avaient décidé d'être représentés par une avocate, qui était également présente. Les gens de la municipalité, le maire étaient présents, le directeur général de la ville. Il y avait également des représentants des deux fédérations, donc Fédération des clubs de motoneigistes du Québec,

Fédération québécoise des clubs quads, également les représentants de notre direction territoriale qui étaient présents.

Donc, ça a été une rencontre où toutes les parties ont eu l'occasion d'émettre leur point de vue dans le dossier et ça a été une rencontre intéressante et fructueuse puisqu'à la fin on a déterminé... on est arrivé à un consensus: de confier à une firme externe la possibilité de regarder quelles étaient les alternatives à ce sentier qui passe sur le rang Saint-François et qui pose problème aux citoyens riverains. Et donc l'idée est d'avoir un sentier de véhicules hors route, mais qui passe ailleurs qu'à cet endroit-là, à un endroit qui va faire un consensus dans la région parce qu'il y a une ferme volonté qui est quand même, des véhicules hors route qui circulent, qu'ils aient accès à la municipalité de Saint-Zénon. Et donc c'est là où on en est rendus actuellement. On est en train de faire des appels avec des firmes pour sonder l'intérêt de ces gens-là de participer... en fait, de nous envoyer une offre de service pour participer donc, à trouver des solutions, là, dans le dossier, et c'est là où on en est rendus à ce moment-ci.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon

M. Bergeron: Très, très brièvement, après ça je vais passer la parole, par votre intermédiaire, M. le Président, à mon collègue de Johnson. Vous vous souviendrez que, l'année dernière, M. le ministre, on a discuté de la question du prolongement de la 138 jusqu'à Blanc-Sablon. Il y avait une volonté de la part du ministère d'examiner un certain nombre de choses. Très rapidement, où est-ce qu'on en est dans ce dossier-là?

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

M. MacMillan: Excusez, je n'ai pas compris la fin de votre question, M. le député.

M. Bergeron: Où est-ce qu'on en est dans ce dossier-là?

M. MacMillan: Oui. Je n'ai pas besoin vraiment de notes, là. C'est un dossier, M. le député de Verchères, qui, la première journée que j'ai été en poste, suite à des rencontres avec les gens du ministère pour le dossier de Blanc-Sablon, la route de La Grande séduction, c'est un dossier qui... Il y avait 100 millions qui avaient été — comment je dirais, là? — qui étaient dans la programmation. Il y a déjà 26 ou 25 millions qui ont été dépensés dans ce montant de 100 millions là.

Et il y a un problème majeur, il y a vraiment un problème majeur avec le pont, à Saint-Augustin, qui... Il y a eu des rencontres avec les ingénieurs pour le pont, et le pont, à Saint-Augustin, coûterait — la dernière rencontre qu'on a eue — à peu près 60 millions. Alors, on a un budget de 72 millions. Le pont, les études ou les réponses que j'ai: pour 30 autos ou 35 autos.

Alors, je suis en train... J'ai rencontré Randy Jones, le maire de... le président du regroupement des maires de Basse-Côte-Nord, pour essayer d'avoir un nouveau consensus

pour la réalisation de cette route-là, M. le député de Verchères. Il y avait un plan qui avait déjà été déposé, de 600 millions. J'ai mis sur pied un comité ministériel qui se penche sur la question et qui s'est réuni déjà deux fois. Mais, à un moment donné, en discussion avec la Société des traversiers du Québec, on a parlé d'un aéroglesseur. Alors, on est en train de voir comment on ne pourrait pas pouvoir... Moi, je pense, là... C'est mon idée, l'idée vient de moi, là, pourquoi que... Le pont, 60 millions, là, c'est beaucoup d'argent. Alors, on ne peut vraiment pas. Puis l'affaire qui me... — je vais le dire dans mon langage à moi — qui me fatigue en maudit, c'est qu'il y a des gens encore au Québec qui n'ont pas de routes qui peuvent intervenir ensemble. Alors, moi, je cherche une solution depuis ce temps-là.

Alors, la Société des transports... des transports, des traversiers du Québec sont en train de regarder la possibilité d'avoir un aéroglesseur au lieu du pont et... Mais ça prend un consensus, M. le député de Verchères, avec les maires. Moi, je suis prêt à aller jusque-là puis prendre le 72 millions puis le mettre sur la route au complet, et la Société des traversiers du Québec pourrait donner le service, là, au lieu du pont, pour le moment. Alors, on est en train de préparer pour aller... Je vais aller moi-même rencontrer les maires de la Basse-Côte-Nord pour leur suggérer ça, et c'est à eux de décider, parce qu'ils ont un comité, ils avaient eu l'entente entre eux autres. Alors, c'est là que je suis dans ce dossier-là, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Excellent.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson, 4 min 15 s.

Gestion des haltes routières (suite)

M. Boucher: Très rapidement. D'abord, je dois vous dire que je suis resté quelque peu dubitatif par la réponse de madame au niveau des indemnités qui pourraient être versées dans les premières années auprès du partenaire, de un, puisque ce n'est pas l'information que j'ai de la part de gens très proches de ce dossier-là. Et, de deux, la première réponse de madame à l'effet qu'il n'en existait pas sur 31 ans pouvait porter à penser qu'il en existait à l'intérieur de cet échancier-là. Peut-être aurais-je eu une autre réponse en parlant de garantie ou d'incitatif.

Seulement, le gouvernement a toujours respecté sa parole dans ce dossier-là, et je tiens à vous en féliciter, seulement ce n'est peut-être pas la même chose pour votre partenaire. En effet, de par les difficultés à la halte de Magog concernant le système de traitement des eaux, le partenaire a suggéré au gouvernement de laisser tomber cette halte routière là, alors que le contrat... on parlait bien de sept haltes routières et non de six.

Un autre cas flagrant de tentative de modification de l'entente est au niveau de la halte routière de Maskinongé. En effet, le partenaire actuellement réclame, réclame que... en fait, il menace de ne pas construire la halte routière si jamais le gouvernement n'acceptait pas qu'il puisse bénéficier d'une station-service, alors qu'il existe bel et bien une station-service sur la 40 à moins de 14 kilomètres de distance.

Est-ce que le gouvernement va finalement — voyons, comment dire? — rappeler au partenaire qu'il est important de respecter l'entente qui est intervenue entre

lui et le gouvernement, alors que lui-même, c'est-à-dire le gouvernement, le fait très bien, comme on en a parlé, avec les indemnités, etc., de 3,1 millions, etc.?

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

● (13 h 20) ●

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Immédiatement, pour le service, là, du service de gaz à Maskinongé, nous, on n'est pas là du tout, là, le ministère du Transport n'a pas... absolument rien à dire avec ça, c'est une décision de la région. On a eu une résolution de la MRC de Maskinongé dans cet effet-là. Alors, dans la décision s'il va y avoir du gaz ou pas de gaz à Maskinongé, nous, on n'est pas là du tout, là, c'est une décision locale de A à Z.

Une voix: Ouais.

M. MacMillan: Ouais, c'est bien ça, ouais.

M. Boucher: Très bien. Alors, peut-être que le... enfin, peut-être que le gouvernement compte sur l'ancien préfet de la MRC des Maskoutains pour convaincre le milieu finalement d'accéder à la demande du partenaire.

Une dernière chose peut-être. On a parlé d'appels d'offres, de présence d'un seul soumissionnaire ou de plusieurs. Dans le contrat qui a été accordé pour la construction de la bretelle qui donnait accès à la halte routière, un seul soumissionnaire a été retenu... ou, en fait, une seule soumission a été déposée pour ce contrat-là, il s'agit de Maskimo. Comment peut expliquer le gouvernement le fait qu'il y ait une seule soumission, alors qu'on n'est quand même pas dans le Grand-Nord ou dans une région éloignée, qui ferait en sorte qu'aucune autre entreprise autre que Maskimo puisse «bider», c'est-à-dire puisse déposer un projet de loi... un projet de soumission à ce contrat?

M. MacMillan: O.K.

Le Président (M. Huot): M. le ministre, un peu moins d'une minute.

M. MacMillan: O.K. Bien, la première, je veux répondre, après je vais passer à madame, mais je veux répondre pour le député ou l'ancien préfet. Le député fait sa job dans ce dossier-là, là, je dois vous le dire, là. Honnêtement, M. le député du comté a fait des représentations, comme tout bon député doit faire dans sa région, pour que les gens aient des services dans cette région-là. Et il y a un attrait touristique, en plus. Alors, il a juste rempli son rôle, et je veux le remercier du bon travail qu'il a fait dans ce dossier-là. Madame... Si vous me permettez...

Le Président (M. Huot): Mme Leclerc, en 20 secondes.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Lorsqu'il y a un seul soumissionnaire qui répond à un appel d'offre public du gouvernement, on a l'autorité de négocier avec ce seul soumissionnaire là, c'est ce qui a été fait dans ce contrat-là, pour s'assurer qu'on avait le juste prix.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup. Je reconnais maintenant le député de Chapleau.

Investissements dans les infrastructures routières de la région de l'Outaouais

M. Carrière: Merci, M. le Président. Vous me permettez de saluer également les membres... M. le ministre, les gens du ministère qui sont ici. Bien, après avoir fait le tour, pratiquement le tour complet du Québec en peu de temps comme ça, puis en traversier, en véhicule hybride, en vélo, en VHR, après cette grande tournée québécoise, je m'en voudrais de ne pas ramener la commission chez nous en Outaouais, une région qui connaît une très grande croissance, près de 20 % depuis 2001, un réseau routier qui a des besoins, un réseau routier qui est en développement, si on peut parler de l'autoroute 50, qui va très bien, qui est en pleine construction et que tout le monde en Outaouais et dans le reste a hâte de voir le jour où on pourra la sillonner de bout en bout. Il y a également beaucoup d'investissements qui ont été faits, là, à travers le Québec pour maintenir nos infrastructures.

J'aimerais tout d'abord... Bien, je parlais de l'autoroute 50, il y a l'autoroute 5, il y a beaucoup de ponts et viaducs également qui sont en construction ou qui ont été reconstruits, plein de routes également provinciales. Ma première question nous ramènerait dans le comté tout à fait à l'ouest du Québec, dans le comté de Pontiac, la route 148, qui est une MRC qui a connu sa part de difficultés et connaît toujours sa part de difficultés, avec ses villes mono-industrielles, la crise forestière, donc, la 148 qui était vraiment une artère primordiale pour la MRC de Pontiac. Je sais qu'il y a des travaux qui ont été faits, il y en a d'autres qui sont en cours. J'aimerais savoir c'est quoi, les projets de réfection de la route 148, premièrement, dans la circonscription de Pontiac, puis c'est quoi, les échéanciers des différents travaux.

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

M. MacMillan: Merci, M. le Président. M. le député de Chapleau, c'est une très bonne question, la route 148. Et vous avez mentionné... Vous allez me permettre, M. le Président, de faire un tour des routes principales, si vous voulez, ou des travaux qui se font sur l'autoroute 50, 5, 148, dans la belle région de l'Outaouais, comme vous avez bien mentionné. La 50, les travaux vont très, très, très bien...

M. Bergeron: ...sur la 50 actuellement, si je me souviens bien.

M. MacMillan: Non. Non, c'est juste...

Le Président (M. Huot): ...M. le député de Verchères...

M. MacMillan: Je peux vous répondre, si vous voulez, à ça. Il y a eu un problème entre Thurso et Buckingham, il y a des... Ils sont en train de faire une vérification pour voir, parce que ça a l'air que c'est ondulé, ou je ne sais pas si c'est le bon... C'est raboteux...

Une voix: Une déformation.

M. MacMillan: Une déformation, si vous voulez. Puis ça vient de... on a ouvert ça l'année passée. Mais, pour

parler de l'autoroute 50, je suis fier de pouvoir dire que, si tout se maintient comme là, de Montebello à Lachute, ça veut dire Montebello-Grenville, Grenville-Lachute... ou Fassett, le fameux pont de Fassett que M. le député a déjà posé des questions, mais de Montebello-Fassett, Fassett-Grenville, à la fin, à l'automne 2011, on pourra, tel que promis, faire l'ouverture en Miata rouge avec une bouteille qui est marquée 50 dessus, là. Si vous vous rappelez, à l'ouverture, on avait parlé de ça.

Et l'autoroute 5, je dois vous dire, l'autoroute 5, il y a un petit problème avec les études qui ont été déposées dans la phase II, M. le député de Chapleau, à cause de la capitale nationale. Il faut des études environnementales, alors on est en train d'essayer de pouvoir négocier avec eux, ces gens-là, pour commencer les travaux le plus rapidement possible.

Et la 148, depuis cinq ans, il y a un important... vous le savez qu'il y a beaucoup de réfections et d'améliorations qui ont été faites dans la MRC de Pontiac. Un montant de 24,6 millions a été investi dans différentes portions sur cette route au cours des années passées. Au cours de la présente année, dans la municipalité de Pontiac, sur six kilomètres, 0,05 à l'est du rang Murray, direction est, pour 2,1 millions, à l'Isle-aux-Allumettes sur 4,7 kilomètres, il y aura 1,6 million d'investi et, à Shawville, sur 2 kilomètres, il y aura 1,5... sur la route 303, il y aura 1,5 million d'argent d'investi au courant des prochaines années, et ça va suivre.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chapleau.

Reconstruction du pont Major, à Gatineau

M. Carrière: Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre. Ma deuxième question. Toujours en Outaouais, je parlais tantôt de nombreux ponts et viaducs qui ont été réparés. Je vais vous parler du pont Major dans la ville de Gatineau, dans le secteur Masson-Angers, qui enjambe la rivière de la Lièvre. C'est une importante structure qui est située, encore une fois, sur la 148, mais un peu plus à l'est. Les travaux consistent à reconstruire complètement le pont, qui dorénavant sera un petit peu plus à l'ouest de l'ancien pont. Puis, pour la durée des travaux, les usagers vont circuler sur le pont existant, à moins que je fasse erreur...

Une voix: Non, pas du tout.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Carrière: Merci. Je lui demandais si je faisais erreur. Ça a l'air que non, je suis... C'est rassurant. Je crois qu'encore une fois le coût total de ces travaux serait autour de...

Des voix: ...

M. Carrière: ...autour de 10 millions. Je sais que mon collègue de Verchères parlait tantôt, là, des pistes cyclables, de la route verte, etc. puis la sécurité pour les piétons et les cyclistes, j'aimerais savoir, premièrement, c'est quoi, l'échéancier pour la réfection de ce pont, puis, deuxièmement, savoir: Est-ce qu'il a été prévu un

aménagement pour les piétons pour... ou une piste cyclable sur ce pont? Parce que c'est très, très achalandé, ce secteur de la 148?

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

M. MacMillan: ...sûrement, et le ministère a eu plusieurs discussions, M. le député de Chapleau, avec la ville de Gatineau concernant l'aménagement d'une piste cyclable. Et, bien, vous, vous le connaissez, il y a un pont; le pont existant, les gens vont continuer de s'en servir pendant la construction. Et l'échéancier que vous parlez, pour décembre 2010, il ne devrait pas y avoir aucun problème avec ça à moins que... Les travaux vont très bien. Il n'y a pas de problème.

Et la ville de Gatineau, du début, a été consultée à plusieurs reprises, principalement pour le sentier cyclable. Et, complètement d'accord avec vous, M. le député de Chapleau, il y a un achalandage extraordinaire, et sûrement que le ministère des Transports est toujours à l'écoute des citoyens dans tout le Québec.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le ministre. La partie ministérielle m'indique qu'elle n'a plus de question.

Donc, j'ajourne les travaux de la commission au mercredi 5 mai, à 19 h 30, pour la poursuite de l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports. Merci à tous.

(Fin de la séance à 13 h 29)