



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 28 avril 2009 — Vol. 41 N° 6

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**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 des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	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 sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 28 avril 2009 — Vol. 41 N° 6

Table des matières

Remarques préliminaires (suite)	1
M. Norman MacMillan	1
Discussion générale (suite)	2
Tables de concertation sur la circulation des véhicules hors route	2
Projet Rapibus, en Outaouais	5
Financement du réseau routier municipal	6
Projets de modernisation des aéroports nordiques	8
Prolongement de la route 167 dans le secteur des monts Otish	9
Constitution des villages-relais	10
Travaux routiers entre Baie-Comeau et Fermont	11
Prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon	12
Travaux sur l'échangeur Pinard, à Saint-Hyacinthe	12
Dossier du pont de l'Île-d'Orléans	13
Travaux d'accès à un pont sur la route 223, dans la circonscription de Saint-Jean	14
Élargissement de la route 117, dans la circonscription de Labelle	14
Choix du matériau pour la construction de ponts	15
Réfection du pont Monseigneur-Langlois, en Montérégie	16
Prolongement de l'autoroute 50, en Outaouais	17
Société des traversiers du Québec (STQ)	
Mission, flotte et achalandage	18
Grand Prix du tourisme	19
Mission, flotte et achalandage (suite)	19
Plan de modernisation de la flotte	20
Problématique du Camille-Marcoux	21
Plan de développement de la route verte en Montérégie	22
Financement du Programme d'aide à l'intégration modale	22
Dragage du port de Rimouski	23
Cession de ports par le gouvernement fédéral	23
Dragage du port de Rimouski (suite)	24
Cession de ports par le gouvernement fédéral (suite)	24
Prolongement de l'autoroute 410, dans la région de Sherbrooke	24
Développement et mise en valeur de la route verte	25
Disponibilité de main d'œuvre pour l'exécution de travaux routiers	26
Travaux sur la route 393, en Abitibi	27
Projet Rapibus, en Outaouais (suite)	27
Travaux sur la route 117, en Abitibi	28
Autoroute 70, entre Alma et La Baie	28
Travaux sur la route 117, en Abitibi (suite)	28
Document déposé	28

Autres intervenants

M. Irvin Pelletier, président suppléant

M. Stéphane Bergeron

M. Janvier Grondin

M. Guy Ouellette

Mme Lucie Charlebois

M. Patrick Huot

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Pierre Reid

Table des matières (suite)

- * Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Denys Jean, idem
- * M. Henri Gilbert, idem
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * M. André Meloche, idem
- * M. Georges Farrah, STQ

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 28 avril 2009 — Vol. 41 N° 6

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

(Quinze heures trente minutes)

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires. La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Legault (Rousseau) est remplacé par M. Pelletier (Rimouski); M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par M. Bergeron (Verchères); et M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord).

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci, M. le secrétaire. Étant donné que nous commençons avec une demi-heure de retard, est-ce qu'il y a consentement pour terminer quand même à 18 heures, en supposant que le temps, la demi-heure sera prise sur le temps ministériel?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci. Je voudrais dans un premier temps saluer tout le monde, M. le ministre, les collègues ainsi que tous les gens qui accompagnent le ministre, et vous souhaiter une bonne commission.

Remarques préliminaires (suite)

Je vous rappelle que selon une entente entre les leaders le ministre délégué aux Transports bénéficiera de 10 minutes pour faire ses remarques préliminaires, qui seront aussi prises sur le temps ministériel. M. le ministre, vous avez la parole pour un maximum de 10 minutes.

M. Norman MacMillan

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Mmes et MM. les membres de la commission, merci d'être ici cet après-midi avec nous. C'est la première fois que je me présente devant vous et d'entrée de jeu je veux vous assurer dès maintenant mon entière collaboration dans l'étude des crédits des dossiers qui relèvent de ma responsabilité. Je vous présente les personnes qui m'entourent et qui m'aideront à répondre à vos questions: M. Denys Jean, sous-ministre au ministère du Transport, et son équipe au ministère, que je remercie — une équipe exceptionnelle — pour leur travail formidable. Les gens de mon cabinet, que je veux saluer.

En nommant un deuxième ministre en matière de transports, le premier ministre a témoigné l'importance qu'il accorde à toute la question de la mobilité des biens et des personnes pour le développement économique de toutes les régions du Québec. Sur le plan de la gestion des transports, le Québec représente en effet un défi permanent. Nous avons un immense territoire parcouru par des milliers de kilomètres de routes, traversé par des nombreuses voies ferrées, sillonné par des centaines de sentiers et pistes cyclables, ouvert sur deux mers et un fleuve et parsemé d'aéroports régionaux. Nous devons nous assurer de la circulation des marchandises, mettre en valeur le potentiel de nos régions, relever le défi du développement durable et occuper notre territoire. Le transport est au coeur de tous les défis du Québec. Je suis heureux de seconder la députée de Laviolette dans cette mission.

M. le Président, les responsabilités que j'assume m'amènent à travailler dans toutes les régions du Québec. J'en suis fier. Je suis moi-même ministre responsable d'une région, celle de l'Outaouais, et je suis fermement convaincu que la réussite du Québec est indissociable de la réussite de chacune de ses régions. D'ailleurs, l'impact du ministère du Transport dans les régions du Québec est majeur. Ma collègue la ministre du Transport, Mme Julie Boulet, a largement parlé du plan de redressement de l'état du réseau routier. Ce plan se déploie dans toutes les régions, et nous travaillons partout avec nos partenaires, dont les municipalités et les entrepreneurs locaux, dans l'exécution de ce plan.

Pour 2009-2010, l'impact économique de ce plan est notable dans nos régions. Ainsi, 58 % des 3,7 milliards prévus à la programmation des travaux routiers sont destinés à nos régions. C'est 2 milliards d'investissement et quelque 29 000 emplois créés ou maintenus. Ce sont des projets essentiels au développement économique des régions. Ces investissements de nos infrastructures routières ont une importance considérable pour le développement économique du Québec, notamment en période d'instabilité économique. En somme, ces investissements soutiennent des milliers d'emplois directs et indirects dans chacune des régions du Québec.

Naturellement, le transport n'est pas seulement des routes et du béton, le transport maritime est également au coeur de notre économie. C'est par la mer que sont arrivés ceux qui ont fondé notre nation et, aujourd'hui encore, le transport maritime demeure une voie de développement privilégiée pour l'avenir. Plus que jamais, nous devons revaloriser le transport maritime, parce que c'est aujourd'hui un moyen de nous aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à relever le défi de la concurrence et du développement durable. C'est dans cet esprit que le Québec s'est doté d'une politique de transport maritime et fluvial et a créé deux programmes d'aide pour stimuler le développement de cette industrie. Le transport maritime a fait notre histoire, mais il fera aussi notre avenir.

Tout comme le transport maritime, la question du transport ferroviaire prend une importance stratégique nouvelle dans un contexte de développement durable. Plusieurs programmes vont dans cette direction. Ils visent à financer des projets intermodaux: camions, trains, bateaux, dans les régions, à développer les infrastructures ferroviaires pour augmenter le nombre de sites intermodaux et à réhabiliter les chemins de fer d'intérêt local afin d'assurer une offre de transport plus diversifiée aux entreprises expéditrices. Pour notre gouvernement, les infrastructures de transport ferroviaire constituent un actif d'une grande valeur économique et un atout pour le développement durable de nos régions.

Le transport aérien, dont j'ai la responsabilité, est aussi très important pour le Québec car il est parfois le seul moyen d'atteindre une communauté.

En ce domaine, nous intervenons par le biais de trois programmes dont le financement a été encore reconduit cette année. Par le biais du Programme d'aide au transport aérien, nous maintenons les dessertes essentielles et nous développons les services. Par le biais du Programme de réduction des tarifs, nous aidons les citoyens des régions éloignées à se déplacer à meilleur prix. Nous assurons également un service de transport aérien à des communautés insulaires pendant l'hiver. Le 31 mars dernier, j'ai eu le plaisir d'annoncer, accompagné du premier ministre, un investissement de 106 millions sur cinq ans pour mettre à niveau 15 aéroports situés au Nunavik et sur la Côte-Nord dans le cadre du plan Nord.

J'ai également sur ma responsabilité les dossiers des véhicules hors route et de la route verte, qui à leur tour génèrent activités économiques importantes au Québec. Cette activité doit être encadrée de façon rigoureuse d'abord pour des raisons de sécurité mais aussi pour assurer le respect de ceux qui les côtoient. C'est d'ailleurs le message que j'ai livré et que je livre aux différentes tables de concertation VHR dans le cadre d'une tournée du Québec que j'ai entreprise récemment. Le gouvernement est également en contact avec le comité de liaison VHR, qui est lui-même formé de plusieurs tables régionales. C'est au sein de ce comité, avec la collaboration du gouvernement, que se coordonne le développement des sentiers et qu'évolue un projet ambitieux: développer à moyen terme des réseaux de sentiers interrégionaux à partir des réseaux existants.

En ce qui a trait au vélo, je tiens à préciser que nous avons adopté, en 2008, une politique sur le vélo révisée qui vise l'augmentation progressive de l'utilisation de la bicyclette, la promotion de la sécurité routière ainsi que l'amélioration du système de transport pour les cyclistes. La politique sur le vélo prévoit aussi l'achèvement et la consolidation du réseau cyclable de la route verte. Cet itinéraire cyclable de plus de 4 000 km a été inauguré en 2007, et sillonne toutes les régions du Québec, et constitue une infrastructure majeure de loisir et de tourisme durable. D'ailleurs, la revue *National Geographic* a classé, en 2008, la route verte au premier rang des destinations cyclotouristiques à travers le monde.

Enfin, je terminerai avec un organisme public sous ma responsabilité, soit la Société des traversiers du Québec. La Société des traversiers a pour mission

d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables. Adaptées aux besoins des régions où elles sont implantées, les traverses sont un moteur de l'économie locale et touristique. Les 105 000 traversées accueillent annuellement plus de 6 millions de passagers et 2,6 millions de véhicules. Le ministère du Transport du Québec est fier de pouvoir compter comme partenaire sur une organisation aussi efficace que la Société des traversiers du Québec, dont les services s'arriment de façon adéquate et sécuritaire au réseau routier du MTQ.

Étant en poste depuis quelques mois, je constate toute l'importance des transports pour le maintien et le développement de notre économie ainsi que pour le mieux-être de notre société. C'est pourquoi le ministère du Transport poursuit ses réflexions en matière de planification territoriale sur l'intégration des différents modes de transport, et ce, afin d'établir une mobilité durable de toutes les régions du Québec.

● (15 h 40) ●

M. le Président, je suis maintenant disposé à échanger avec les membres de la commission et à répondre à vos questions. Merci.

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci, M. le ministre. Maintenant, pour un premier bloc de 20 minutes, je suis prêt à reconnaître le responsable de l'opposition officielle en matière de transports et député de Verchères. M. le député.

Tables de concertation sur la circulation des véhicules hors route

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je ne vous cacherai pas que j'étais très heureux des propos du ministre en allocution d'ouverture, parce que, le 18 mars dernier, dans une intervention en Chambre, il s'était présenté comme le ministre de la garnotte; alors, on peut voir aujourd'hui que son mandat est beaucoup plus vaste que simplement la garnotte, et je suis heureux de l'entendre nous dire tout ce dont il est responsable et la fierté que lui inspire effectivement toutes les responsabilités qui lui sont confiées. Et j'ai été d'autant plus heureux également de constater que ses amis, qu'il appelait à ce moment-là... communiquaient avec lui pour avoir des octrois, s'étendent aux quatre coins du Québec et comprennent toutes les régions du Québec. Alors, ça aussi, ce fut également très réconfortant de l'entendre nous dire cela.

M. le Président, j'aimerais commencer immédiatement sur ce sur quoi nous nous sommes laissés, finalement. Parce que, la dernière fois que nous nous sommes retrouvés en ce salon rouge, c'était pour étudier le projet de loi sur le transport en VHR, et j'avais évoqué à ce moment-là la question des sentiers, que je souhaitais pouvoir aborder de façon plus approfondie lors de l'étude des crédits. Alors, le ministre ne dira certainement pas que je l'ai pris au dépourvu aujourd'hui en lui posant des questions sur les sentiers de VHR.

Personne ne niera l'importance que revêt pour plusieurs régions du Québec le transport en véhicule

hors route. L'industrie des véhicules hors route constitue effectivement pour plusieurs régions du Québec un moteur économique important. Or, nous le savons, il y a un problème au niveau de la pérennité des sentiers de VHR, et des tables de concertation ont été mises en place dans chacune des régions du Québec afin de jeter les bases, d'ici le 1er novembre, d'un réseau interrégional de sentiers de motoneige et de quad. Compte tenu de l'importance d'accorder une plus grande pérennité aux sentiers de motoneige, et ce, dans une perspective de développement durable, nous attendons avec impatience les résultats des travaux des tables de concertation, même s'il aura fallu attendre de longs mois avant que ces travaux finalement puissent aboutir.

Il a été question, l'année dernière, que... En fait, au printemps 2008, il a été question d'un éventuel réalignement des mandats de ces tables de concertation, qui, on le sait, peinent, dans certaines régions, à parvenir à des consensus. Ma question, fort simple, au ministre délégué aux Transports: Est-ce qu'il y a eu réalignement du mandat des tables de concertation, et en quoi un tel réalignement a pu influencer sur les travaux des tables de concertation?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. M. le député de Verchères, merci de vos bons mots au début, et soyez sans crainte, que tous les députés, les 125 députés à l'Assemblée nationale ont une porte très grande ouverte à mon bureau du ministère, pour n'importe quel projet, et selon toujours... selon nos budgets qu'on a sur la table. Mais il me fait surtout... Après 20 ans d'être député, l'important, c'est de donner du service. Je fais ça dans mon comté et je peux vous rassurer que, comme ministre délégué aux Transports, quand que... je ne sais pas comment de temps je vais être là, ce n'est pas moi qui décide, mais que j'aurai sûrement la même réputation que j'ai dans mon comté depuis 20 ans, de donner un service qui n'a jamais été vu dans le passé. Puis ce n'est pas que je veux dénigrer les autres qui étaient là, mais je veux absolument que, chez nous, on donne un service à tous les députés de tous les partis politiques. C'est important pour moi.

Pour revenir aux tables de concertation, vous connaissez l'historique, M. le député de Verchères, que, depuis 2006, le gouvernement du Québec avait annoncé des mesures pour vraiment réaligner, si on veut, les VHR, les véhicules hors route. On sait, avec le P'tit-Train-du-Nord, et tout ça, qui est tombé sur la table au printemps 2006, plusieurs groupes voulaient qu'il y ait une table de concertation, et la ministre, Mme Boulet, avait fait le tour du Québec, et finalement il a été décidé de mettre sur table des tables de concertation, dont d'ailleurs j'ai commencé une tournée que, d'ici, j'imagine, le 15 ou le 30 août, j'aurai eu la chance de faire le tour du Québec pour rencontrer les tables de concertation, M. le député de Verchères. À date, j'en ai rencontré deux et j'en rencontre un vendredi matin, à Sept-Îles. Alors, à toutes les semaines, on va faire une tournée.

Et, moi, depuis les rencontres et les discussions que j'ai eues avec les gens du ministère, je pense que nos tables de concertation devraient avoir un prolongement,

parce qu'ils ont un problème. Il y a un problème de sentiers dans beaucoup des régions du Québec, il y a un problème aussi, que je vais vous parler un peut tantôt, de bénévoles aussi, que les gens sont essoufflés d'être obligés de travailler pour mettre ces routes-là ou ces sentiers-là, l'hiver ou l'été, très sécuritaires, avec les ponts, etc.

Alors, pour moi, il est très important que ces tables de concertation — et le ministère aussi — qu'elles aient une vie, et peut-être une vie plus longue qu'on pense. Et, à date, les gens à qui j'ai parlé aussi, on avait rencontré le comité... c'est-u consultatif ou... de liaison, qui est venu à Québec, et ça été mon intention, après avoir écouté ces gens-là, de pouvoir continuer ces tables de concertation pour arriver, à un moment donné, à une loi... ou des règlements — on n'est pas rendu là encore — pour faire sûr que nos sentiers et les sentiers interrégionaux peuvent continuer ensemble. Parce qu'il est important de mentionner qu'au point de vue de retombées économiques les chiffres que j'ai sont peut-être mieux ou un peu moins, mais proches de 2 milliards de dollars, soit motoneige, soit nos quads, nos quatre-roues, si vous voulez.

Alors, il est important pour nous de continuer ces tables-là. Mais on va prendre une décision, et sûrement on aura une chance ensemble, M. le député de Verchères, de vous donner les résultats de ces visites-là de toutes les tables de concertation. Et, à l'automne, quand nous allons déposer notre rapport, au mois de novembre 2009, il y aura sûrement des choses qu'on va vouloir changer pour améliorer, mais surtout continuer nos tables de concertation, parce que je pense que la morale de tout ça, c'est que nos sentiers fonctionnent et qu'il y ait des bonnes ententes dans toutes les régions du Québec.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Je vous remercie, M. le Président. Je vous remercie, M. le ministre. Évidemment, j'aurais aimé que vous insistiez, en réponse à ma question, par rapport au réalignement: Y a-t-il eu effectivement réalignement du mandat? Et, si oui, dans quel sens?

Ceci dit, j'aimerais maintenant parler de la question du financement des travaux pour les sentiers. Vous parliez du bénévolat tout à l'heure, qui fait en sorte que les gens sont essoufflés, pour assurer l'entretien de ces sentiers, assurer la prestation des services. Or, les sommes qui sont allouées aux clubs sont nettement insuffisantes pour permettre aux clubs de s'acquitter de la mission qu'il leur aura été confiée. La première question qui me viendrait à l'esprit, c'est: Est-ce qu'on peut s'imaginer qu'il y aura une aide financière supplémentaire? Prenons, par exemple, une région, la région de la Côte-Nord, où on parle de dommages suite aux intempéries, de l'ordre de 2,5 millions de dollars, mais la région qui n'a reçu comme aide financière de la part du gouvernement que 350 000 \$ pour assurer l'entretien des sentiers. Qu'entend-on faire pour mieux soutenir les clubs dans leur mission et qu'entend-on faire pour s'assurer effectivement, compte tenu du phénomène d'essoufflement qu'évoquait le ministre, que cet essoufflement ne soit pas décuplé par un manque de ressources financières?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Très bon point, M. le député de Verchères. Vous connaissez sûrement le budget qui avait été annoncé, de 40 000 \$ sur trois ans, pour les tables de concertation dans chacune des régions, et ça continue. Vous avez parlé tantôt de réaligement du dossier. Je dois vous dire que ça a continué. Il y a des rencontres régulièrement. On voit, dans les rapports qu'on a de tous ces gens-là, que tout avance. Les comités vont bien et les gens sont présents. Tous les gens qui siègent à ça, plusieurs groupes, les élus locaux, municipaux, régionaux, qui ont demandé cette table de concertation, sont présents, l'UPA fait partie de ça aussi. Alors, chacune des régions fait un travail fantastique. Et les budgets ont suivi. Les budgets ont suivi, par le 40 000 \$ par année sur trois ans.

Mais, en plus, vous vous rappelez, on en avait parlé un petit peu, je pense, quand on a déposé le projet de loi, du 4 millions du MAMROT. Et je vous annonce aujourd'hui que les lettres vont être signées demain. Et toutes les régions du Québec vont avoir la possibilité d'un programme de 100 000 \$ et plus, dépendant de tous les projets qui vont être déposés dans chacune des régions. Il y a des régions sûrement... comme vous avez mentionné tantôt, la Côte-Nord, qui a eu des difficultés... bien, pas des difficultés, des dégâts, si vous voulez, mais je dois vous mentionner, M. le député de Verchères, que le ministère des richesses naturelles et de la Faune a investi au-delà de 300 000 \$, là... si le chiffre... et le chiffre n'est pas exact, là, pour aider à ces gens-là d'améliorer.

● (15 h 50) ●

Alors, je répète: d'ici une semaine, tous les... une fois que ça va être signé par les deux ministres, ministre délégué aux Transports et Mme la ministre des Affaires municipales et de territoire, on va envoyer une lettre à chacune des tables de concertation, de commencer, avec les CRE, à voir des améliorations dans les sentiers. Et, pour faire suite, c'est un début pour aider les bénévoles qui se... Dans les deux tables de concertation que j'ai rencontrées, c'est remarquable, on parle... en majeure partie du temps, on parle des bénévoles qui sont essouffés puis qui sont fatigués d'être obligés de réparer bien souvent, dans les routes forestières, les ponts à cause des tempêtes, etc. Alors, on veut, d'ici... quand on va avoir déposé, je mentionnais, aider ces gens-là. Et, moi, je vais proposer sûrement des choses. Peut-être même... puis c'est très banal, mais les deux tables qu'on a rencontrées, il y aura sûrement, et on va travailler là-dessus prochainement, avoir une journée de bénévoles ici, à l'Assemblée nationale, reçus par les députés de chacune des régions. Et on choisira un bénévole de l'année, avec les fédérations de toutes... les véhicules hors route, là, c'est au début.

Mais il faut commencer à trouver... puis il faut trouver des solutions aussi pour aider ces gens-là. Je ne le sais pas comment encore. Est-ce qu'on a besoin d'avoir quelqu'un à temps plein qui travaillerait avec les CRE deux jours ou trois jours par semaine pour effectuer les demandes soit au volet 2, dans les MRC, soit au ministère des Affaires municipales, soit au ministère du Transport? Alors, on va regarder tout ça.

Mais il faut, nous, comme députés et comme ministère du Transport, trouver une solution pour aider ces gens-là, parce que, sans les bénévoles, on ne pourra pas réussir à continuer ces sports-là favoris des Québécois et Québécoises.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Nous pourrions discuter évidemment pendant très longtemps de la situation des sentiers de VHR, malheureusement le temps nous est compté puis il faut aborder nombre d'autres questions. Le ministre a parlé de prolonger le mandat des tables, mais une des préoccupations qui ressort des travaux des tables jusqu'à présent, c'est qu'il n'y a rien de prévu en termes de mécanisme de liaison et de communication, de permanent, pour assurer la pérennité des sentiers et assurer, comment dirais-je, la qualité du travail des clubs à ce niveau-là. On pourrait bien sûr parler d'un certain nombre de suggestions qui ont été formulées jusqu'à présent par un certain nombre de tables, mais vous me direz que c'est probablement un peu prématuré. Alors, plutôt que de vous entendre me répondre cela, on va espérer que nous puissions, à compter du 1er novembre prochain, en arriver avec des solutions intéressantes qui puissent permettre la pérennité de nos sentiers, étant entendu bien sûr, M. le Président, qu'avec l'augmentation des coûts de l'essence, la raréfaction des produits pétroliers, il va falloir qu'il y ait un virage qui s'effectue là également pour assurer la pérennité de cette industrie au Québec.

M. le Président, puisque le ministre est responsable...

M. MacMillan: ...est-ce que vous me permettez juste de rajouter à ce que vous avez mentionné, la question de communication entre les tables de concertation? Je demanderais à Mme Stéphanie — excusez, j'ai oublié... — Cashman-Pelletier de vous répondre, parce que c'est important de clarifier ça, c'est très important, parce que c'est un point qu'il faut vraiment mentionner, là, où on est avec ça. Mme Cashman.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour que Mme Pelletier réponde à la question? Est-ce que vous voulez, madame, vous identifier, vos nom et titre, et après ça je vous laisse la parole.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Stéphanie Cashman-Pelletier, chef du Service des politiques de sécurité au ministère des Transports. Alors, pour rassurer M. le député, il y a des mécanismes de concertation qui ont été mis en place, dont un qui s'appelle le comité de liaison MTQ-régions, alors où toutes les tables de concertation sont représentées. Les coordonnateurs de toutes les tables sont présents de même que les représentants du ministère, à ces tables-là, donc pour nous assurer d'un suivi extrêmement rigoureux de toute la démarche qui a été mise en place depuis 2006. Et ce comité-là poursuit ses travaux d'une façon régulière, et il y a des ressources qui sont affectées exclusivement au suivi des travaux des tables de concertation.

Et il y a également le comité consultatif, qui est présidé par le ministre délégué et qui regroupe tous les partenaires qui sont concernés par les véhicules hors route. Il y a une trentaine de membres de ce comité-là, alors tous les milieux sont représentés, les gens de l'UPA, les exploitants forestiers, il y a les ministères qui sont concernés, les services policiers, des groupes environnementaux, les fédérations de véhicules hors route bien sûr, les chambres de commerce, les unions municipales. Alors, tous les secteurs sont représentés, tous ceux qui sont concernés. Et c'est un comité qui n'a pas de fin, alors il va continuer à siéger et à s'assurer que tout se déroule très bien.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Projet Rapibus, en Outaouais

M. Bergeron: M. le Président, comme je le disais tout à l'heure, c'est un sujet passionnant qui aurait pu nous retenir pendant très longtemps, mais, puisqu'il faut aborder d'autres questions... Le ministre a souligné dans sa présentation qu'il est ministre responsable de l'Outaouais, et, sur les questions de transport, s'il y a un sujet qui retient l'attention de nos concitoyennes et concitoyens en Outaouais, c'est bien celui du Rapibus. Or, ce qu'on apprenait, c'est qu'il y aurait des dépassements de coûts de l'ordre de 38 millions de dollars pour réaliser le projet tel qu'il a été annoncé en 2007. La STO, évidemment, souhaitait le soutien du gouvernement pour permettre la réalisation du projet. Le gouvernement a laissé entendre par la voix du ministre qu'il n'y aurait pas un sou de plus qui serait octroyé à la STO pour la réalisation du Rapibus tel qu'il avait été annoncé en 2007. Est-ce que le ministre peut confirmer effectivement que le gouvernement ne soutiendra pas la STO pour le paiement de ce dépassement de coûts? Ou bien et auquel cas le ministre peut-il nous dire quel élément du projet devra être retiré, quel projet... quel élément du projet devra être abandonné pour permettre la réalisation du projet à l'intérieur des coûts prévus?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Alors, vous allez comprendre, M. le député de Verchères, que c'est ma région de l'Outaouais, et alors il n'a jamais été question qu'il y ait des coupures dans le budget qui a été annoncé, ou quoi que ce soit.

Moi, la première chose que j'ai demandée après, décembre, ma nomination de ministre délégué aux Transports et qu'on m'a dit que c'était ma responsabilité parce que ça venait de ma région, et de continuer... J'ai eu une rencontre avec les gens de la STO, qui m'ont présenté un rapport qui disait qu'il y aurait des dépassements. Alors, moi, la première chose que j'ai demandée, c'est de vérifier ces dépassements-là, s'ils étaient vraiment réels. Avant de commencer de dire qu'on va couper à certains endroits pour ne pas que le projet, à 100 %, soit mis sur la table. Et on a demandé aussi une analyse de valeur de tout l'histoire de la Rapibus.

Le ministère du Transporta toujours été en faveur de Rapibus. Et je dois inviter, si j'ai la permission de la commission, M. Claude Martin, de vous donner l'historique et vous amener à, aujourd'hui, où on est. Et incessamment il y aura sûrement des décisions à prendre dans le dossier de Rapibus.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Martin?

M. Bergeron: Consentement, M. le Président. Moi, si je peux me permettre, l'historique, on le connaît bien.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Excusez, M. le député de Verchères. Est-ce que M. Martin peut s'identifier par son nom et son titre, s'il vous plaît?

M. Martin (Claude): Claude Martin, directeur au transport terrestre des personnes à Transports Québec.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci. M. le député.

M. Bergeron: Simplement, M. le Président, pour dire: S'il était possible d'axer la réponse simplement sur la question des dépassements de coûts, parce que, selon une information parue dans *Le Droit* le 14 mars, le ministre indiquait que le gouvernement refuserait de payer pour une bonification faite au Rapibus. Alors, ça mérite effectivement une clarification au niveau des dépassements de coûts estimés, de l'ordre de 38 millions de dollars.

M. MacMillan: J'ai été mal cité, parce que je n'ai pas dit ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, effectivement, nous, on a été sensibilisés au dépassement de coûts. Sans revenir sur l'historique, il faut bien voir que les chiffres qui avaient été mis sur la table à l'époque dataient déjà d'il y a quelques années. Donc, si on a une partie du dépassement, c'est un peu un phénomène uniquement, je dirais, d'ajustement de coûts.

Au-delà de ça, ce que je peux vous dire, c'est que, nous, on a échangé beaucoup avec les gens de la société des transports. Au moment où on se parle, il y a encore des échanges avec ces gens-là. On traite actuellement, parce que, dans le projet initial, la voie était toujours utilisée, à titre d'exemple, et, une des ententes qu'on devait avoir, c'est que les voies allaient être changées pour des voies continues, donc sans soudure.

Et ce qu'on est en train de voir actuellement, c'est que les choses ont changé passablement. Premièrement, la ligne n'est pas utilisée pour une partie de son parcours. L'usine, qui était en bout ligne, qui était desservie lorsqu'on a amorcé, actuellement, n'est plus utilisée, et ça a changé un peu les approches aussi de la société de transport de ce côté-là.

Donc, actuellement, comme le disait le ministre, on examine actuellement les alternatives possibles. Est-ce qu'on peut apporter des aménagements possibles peut-être pour rentrer à l'intérieur? C'est ce qu'on est en train de regarder. Au moment où on se parle, on nous a signifié effectivement ces dépassements. On s'est mis tout de suite au boulot pour regarder les possibilités. Vous vous souvenez qu'à l'intérieur du projet on déplaçait les voies, on introduisait une voie réservée aux autobus et on ajoutait une piste cyclable. Donc, c'est trois éléments qui en même temps... Et je vous dirais qu'au moment où on se parle on est encore en pourparlers avec ces gens-là.

● (16 heures) ●

Donc, c'est un des projets, nous, qu'on trouvait intéressant parce que c'était en site propre. Il y a un grand mouvement actuellement de favoriser le transport en commun. Et effectivement on doit certainement regarder les dépassements et de voir ce qu'on peut faire. Est-ce qu'on est capables d'aménager autrement à partir des sommes qui sont là? Et c'est ce qu'on est en train de faire, et il y aura un rapport éventuellement qui sera fait aux autorités du ministère pour bien statuer. Et si éventuellement il y avait un dépassement, est-ce qu'on accepte ou pas ou est-ce que c'est des ajustements justifiés ou non à l'intérieur du projet? Et je peux vous dire qu'au moment où on se parle on discute encore. J'ai encore eu, moi, des discussions la semaine dernière avec des gens du ministère sur ce dossier.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): ...M. Martin. Ceci termine le premier bloc de 20 minutes à l'opposition officielle. Pour un bloc d'une quinzaine de minutes au deuxième parti d'opposition, je reconnais M. le député de Beauce-Nord.

Financement du réseau routier municipal

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, bonjour à M. le nouveau ministre, très heureux d'entendre vos premières paroles comme ministre, parce que supposément qu'on va avoir un ministre pour l'ensemble de la députation. Mais remarquez que je pense que Mme Boulet était quand même assez bien avec ça. En tout cas... Mais vous avez encore l'occasion de faire mieux.

Moi, ma première question: J'aimerais savoir, le ministère, est-ce qu'il a dans ses cartes d'augmenter les subventions qui vont pour le réseau d'entretien municipal? Vous savez que les municipalités du Québec, là, elles gèrent à peu près 92 000 km de routes. C'est beaucoup plus que... l'ensemble du réseau est de 180 000 km, mais par contre, là-dedans, il y a 60 000 km qui sont gérés par Hydro-Québec puis d'autres ministères fédéraux. Mais, dans le réseau municipal, vous savez comment ça coûte, refaire une route, vous savez comment ça coûte, l'entretien, et les municipalités, je pense, depuis 1993, n'ont pas eu d'augmentation de dollars pour les aider à tenir leurs routes en bonne condition. Et on sait aussi, quand on regarde les accidents de la route, ils sont souvent dans des routes où la vitesse est à 80 km, 90 km, c'est souvent sur des réseaux routiers municipaux. Alors, je me demandais si le gouvernement avait dans ses cartes de voir à augmenter l'aide aux municipalités.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Je vous mentionne immédiatement, sûrement que vous êtes au courant, qu'il y a un comité technique qui a été formé, sous la présidence de la sous-ministre adjointe aux infrastructures et des technologies du ministère, afin d'analyser divers scénarios. Ce comité, qui est formé par des gens du MTQ, du ministère des Affaires municipales et des Régions... Et les associations municipales siègent sur le comité, M. le député, l'Union des municipalités du Québec, la Fédération québécoise des municipalités. Et, depuis que je suis en poste, le 18 décembre, j'ai eu plusieurs rencontres avec les gens du ministère pour commencer à négocier ou à discuter avec les fédérations et le comité technique pour voir comment on peut changer ça. Et c'est dans les cartes, comme vous le dites, vos mots, c'est dans les cartes de regarder la possibilité de faire des changements dans la voirie locale, le problème d'aide financière. Mais c'est aussi dans les cartes que, je vous dirais, on a reconduit le budget pour cette année pour pouvoir, dans l'année qui s'en vient, négocier, ce comité-là avec les fédérations, pour regarder la possibilité d'augmenter le budget, mais aussi, et un point qui est très, très important, qu'il y ait une perspective d'équité et de reddition, dans le budget de la voirie locale, avec les municipalités.

Je pense que c'est important... on peut comprendre que, depuis 1993, si je ne me trompe, que ce budget-là a été... et que les municipalités ont la chance d'avoir des montants d'argent du ministère du Transport, du gouvernement à chaque budget. Mais il faut quand même regarder peut-être à faire des changements. Il y a peut-être des municipalités, au moment qu'on se parle, qui ont besoin de moins de financement, de subventions de la part du gouvernement, et il y a d'autres municipalités qu'on sait... des municipalités qui ont besoin encore plus d'aide. Et c'est dans l'année qui s'en vient, M. le député, qu'on va travailler pour... et je répète, pour une perspective d'équité, mais aussi une reddition de comptes de la part de chacune des municipalités.

Et nous avons commencé déjà, cette année, à demander aux municipalités une reddition de comptes pour voir les montants et si l'argent est dépensé aux bonnes places, et etc. Alors, oui, c'est dans les cartes, les montants d'argent n'ont pas été mis sur la table. Il y a une demande de la part des gens, des municipalités, des unions de municipalités, de la fédération. Mais ça, au moment où on se parle, c'est au début; on verra dans l'année, dans les discussions qu'on va avoir. Est-ce qu'on veut ajouter autre chose?

M. Grondin: Parce que vous savez très bien que les municipalités, souvent, dans nos régions, c'est les municipalités des fois qui sont les plus éloignées, c'est des petites municipalités qui n'ont pas beaucoup de citoyens mais par contre qui ont beaucoup de routes, alors c'est plus compliqué pour eux de donner des routes adéquates aux citoyens. Alors, le but de ma question, c'était pour essayer de régler un problème qu'on a.

M. MacMillan: M. le député, M. le sous-ministre voudrait rajouter un point sur la voirie locale.

M. Grondin: Je lui permets.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. le sous-ministre? Est-ce que vous voulez vous identifier, M. le sous-ministre, par votre nom et votre titre?

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre des Transports. Comme l'évoquait le ministre délégué, on est en discussion avec le monde municipal. Le monde municipal souhaite que le gouvernement ajoute des sommes au programme de soutien financier à la voirie locale. Cependant, nous, de notre côté, quand on regarde la situation, d'abord, vous le savez, c'est un programme qui date de 1993, la formule de partage des sommes est la même que celle qui avait été utilisée en 1993, la même richesse foncière, le même coût du kilomètre, de telle sorte que le net, c'est qu'il y a des municipalités qui devraient recevoir plus de sous, elles n'en reçoivent pas, d'autres devraient en recevoir moins, elles n'en reçoivent pas. Donc ça, c'est une première chose qu'on veut discuter avec le monde municipal pour essayer de corriger la situation.

L'autre phénomène aussi qu'on rencontre, c'est qu'il y a des nouvelles problématiques sur le territoire, au Québec, au niveau des municipalités. D'abord, il y a un certain nombre de municipalités qu'on qualifie de dévitalisées, qui ont des problèmes de richesse foncière importants, et on voudrait, nous, que le programme tienne compte de ces particularités-là. Il y a d'autres municipalités aussi qui sont responsables de ce qu'on appelle des liens intercommunautaires. Ça fait que vous avez une municipalité qui a sous sa responsabilité une route relativement longue qui relie le cœur d'un village ou d'une municipalité à une autre, et le programme ne tient pas compte de ces phénomènes-là. Alors donc, on veut, nous, travailler avec le monde municipal pour trouver des solutions à ce genre de situation.

L'autre phénomène aussi qui nous intéresse beaucoup, c'est qu'au cours des années, depuis 1993, il y a des municipalités qui ont fait des efforts, qui ont maintenu en relativement bon état leur réseau routier, et d'autres, pour toutes sortes de raisons, ont moins fait d'efforts, et on voudrait éviter que, quand le gouvernement, si un jour le gouvernement décidait d'ajouter des sommes pour le monde municipal, qu'il y ait comme une espèce de prime à la mauvaise gestion. Donc, on discute beaucoup avec les unions municipales pour savoir comment on tient compte des efforts historiques des municipalités dans la voirie locale, pour essayer d'être équitable, là. Le ministre évoquait l'équité, puis je pense que c'est important, dans ce genre de programme là, quand on redistribue de la richesse, là, être équitable.

Un autre phénomène aussi qui fait partie des discussions, c'est que le programme actuellement s'adresse aux villes de 100 000 et moins; il y a les villes de 100 000 et plus qui sont à nos portes puis qui nous demandent aussi du soutien financier. Donc, ça fait partie des discussions.

Et finalement, manifestement, l'état exact du réseau local, son état actuel, dans quel état il est puis qu'est-ce qu'on devrait faire pour le mettre en bon état, on n'a pas cette connaissance fine de l'état du réseau. Et ma collègue me suggérait encore il y a deux semaines,

puis je pense qu'on va aller de l'avant, de faire une étude, là, assez rapide pour savoir: on part de quelle base, là, puis qu'est-ce qu'il faut faire pour amener le réseau local à un niveau acceptable, puis comment on peut organiser le partenariat municipal-gouvernemental pour y parvenir.

Ça fait qu'on est là dans nos discussions avec le monde municipal. C'est plus compliqué que prévu parce qu'il y a des données pas disponibles, mais on travaille avec eux à trouver des solutions, puis le ministre nous interpelle aux deux semaines pour savoir on en est où, mais le travail se fait avec les unions municipales sur le réseau routier local.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Grondin: Merci. Alors, moi, je voulais savoir, quand... la construction de routes, là, dans le réseau municipal, est-ce que ces gens-là, les municipalités, vont avoir accès... J'avais posé la question à la commission, je pense, la semaine passée, mais la réponse ne m'a pas semblé sûre, sûre: Est-ce que les gens, les municipalités qui veulent construire des routes en milieu municipal, est-ce qu'ils sont capables d'avoir accès au programme Chantiers Canada?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: C'est une bonne question, M. le député de Beauce-Nord. On va demander aux gens qui... vous voulez dire que les chemins municipaux, un exemple, une ville chez vous... Chantiers Canada, c'est réservé...

(Consultation)

M. MacMillan: Allez-y.

● (16 h 10) ●

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Sur le même consentement, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Alors, Denys Jean, sous-ministre des Transports. Chantiers Canada est réservé à ce qu'on appelle le réseau routier national. C'est-à-dire, c'est une série de routes qualifiées par le fédéral au niveau canadien. Et, en ce sens, les projets de route dans le programme Chantiers Canada sont des routes du réseau routier supérieur du ministère des Transports, telles que la 30, la 175, la 185, la 73. Dans Chantiers Canada, il n'y a pas de volet Routes municipales.

Par ailleurs, dans le programme qu'on appelle la SOFIL, qui est le transfert de la taxe fédérale d'accise sur l'essence pour les municipalités, auquel le gouvernement du Québec a ajouté des sous, il y a un volet Voirie locale, et les municipalités qui y font la démonstration qu'elles n'ont pas de problème d'eau potable ou d'eaux usées peuvent utiliser les sommes qui leur sont réservées dans ce programme-là à des fins de réseau routier municipal, et nous, d'ailleurs, on est consultés régulièrement par le ministère des Affaires municipales et du territoire pour voir si les projets qui nous sont présentés par les municipalités sont corrects. Mais, dans Chantiers Canada, il n'y a pas de volet municipal.

M. Grondin: C'est beau.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Grondin: Je passe. Je vais garder mon temps pour plus tard.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci. Pour un premier bloc de 20 minutes au parti ministériel, je reconnais M. le député de Chomedey.

Projets de modernisation des aéroports nordiques

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre, les gens qui l'accompagnent, particulièrement les gens du ministère. On a eu une première rencontre la semaine dernière, on va en avoir deux autres la semaine prochaine, et on découvre de plus en plus l'étendue des services que le ministère des Transports... et les domaines dans lesquels il oeuvre toujours aussi professionnellement.

Dans le premier bloc, M. le ministre, j'aimerais aborder avec vous... On va commencer par le Nord, dépendant d'où on se place. Nous, on appelle ça le plan Nord, il y a des gens qui appellent ça le plan Sud, quand ils reviennent vers Québec. Le plan Nord, pour nous, c'est un projet d'avenir qui est très porteur et qui est très important, dans la vision du premier ministre. C'est quelque chose qui se fait en partenariat avec les premières nations, les Inuits puis l'ensemble des communautés locales sur le vaste territoire du Nord québécois. Vous avez parlé dans votre introduction que, le 31 mars 2009, vous étiez à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, de Dorval. Comme vous n'avez pas encore le don d'ubiquité, vous étiez dans les avions, j'étais dans les bateaux la même journée pour qu'on puisse remplir les multiples fonctions que vous avez. Dans vos remarques préliminaires, vous avez parlé que le premier ministre — et vous accompagniez le premier ministre — le 31 mars, a annoncé des investissements de 106 millions pour favoriser la mise à niveau de 15 aéroports nordiques qui cadrent dans les critères, si on veut, ou qui cadrent dans les besoins du plan Nord, toujours dans un but de favoriser le développement du Nord québécois et aussi en stimulant, dans la période dans laquelle on est, l'économie régionale.

On va commencer par les aéroports, puis après on va aller un petit peu plus au sud, dans la région de Chibougamau, là, dans les monts Otish, mais je veux commencer par les investissements qu'on fait dans les aéroports nordiques. Selon vous, M. le ministre, quel est l'importance d'un développement de cette envergure-là dans un territoire quand même assez éloigné? En termes de kilométrage, c'est plus facile aller en Floride qu'aller dans les aéroports nordiques. Et dans quelle mesure vous pensez que les communautés locales peuvent être intégrées dans ces projets de modernisation là?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. M. le député de Chomedey, qui est adjoint parlementaire au

ministère du Transport, merci de votre question. Oui, j'ai pu, à deux occasions depuis décembre, rencontrer les gens du Nunavik, Pita et Maggie, des gens qui sont formidables. C'était pour moi une première expérience à assister, à rencontrer ces gens-là qui nous demandaient de leur donner, si vous voulez, des subventions et même un coup de main pour développer.

Il faut comprendre que ces aéroports-là, c'est majeur pour la qualité des denrées périssables et aussi la desserte médicale. Et le premier aéroport... Puis je l'ai pratiqué toute une nuit de temps, de le dire comme il faut, l'aéroport de Puvirmituq — je ne le dirai plus, ça va être Puvi dans l'avenir, là! J'ai eu beaucoup de difficultés, la première rencontre qu'on a eue, à mentionner ce nom-là, mais on m'a donné la permission de dire Puvi à la place. Ces gens-là étaient tellement contents, à la rencontre du forum qu'il y a eu, un suivi du forum qu'il y avait eu avec le premier ministre, une annonce de 30 millions pour l'aéroport de Puvi, qui vraiment qui aidait ces gens-là à avoir une qualité de vie, encore pour leur aider.

Quand on parle aussi de denrées périssables puis aussi les dessertes médicales, avec ça, l'allongement de la piste, M. le député de Chomedey; pour eux, ils ont baptisé ça comme «Santa Claus came here and gave us a gift that we've been waiting...» Ils l'ont dit, parce que ces gens-là parlent seulement en anglais, que le père Noël avait finalement rendu un cadeau à ces gens-là pour aider cette population-là qui ont un besoin énorme de meilleures, comment je dirais ça, de communications et de transport entre ces communautés-là et nous, au Québec, au sud du Québec, comme ils ont dit.

Alors, c'est important, on a annoncé 106 millions; il va y avoir une aide financière qui va être allouée, 30 millions dans les deux prochaines années, mais il y a aussi le... un investissement de 10 millions cette année. Alors, on veut vraiment, là, pour la prochaine année, les deux prochaines années, mettre un effort, là, pour que cet aéroport-là fonctionne, là, vraiment pour desservir ces gens-là qui ont de besoin, comme... je me répète encore, là, mais pour les denrées périssables et aussi côté médical. Alors, c'est ça qu'on voit. Mais, sur cinq ans, il y aura un montant de 106 millions qui vont être investis pour aider l'amélioration à ces gens-là, qui, la journée qu'on les a rencontrés, ont eu le... puis ce n'est pas souvent qu'on peut entendre ça, mais dire qu'ils ont dit au premier ministre que «nous sommes aussi des Québécois». Alors, ça a été une annonce extraordinaire, ces deux annonces-là qui ont été faites avec ces gens-là, M. le député de Chomedey.

Mais on peut, si vous voulez, aller plus... Si on veut, M. Gilbert, le sous-ministre adjoint, on pourra élaborer, si vous voulez, ensuite.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. le sous-ministre? Consentement?

M. Ouellette: ...avoir une sous-question pour le sous-ministre avant, M. le Président.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Excusez... M. le député de Chomedey, je m'excuse. Est-ce que M. le sous-ministre peut s'identifier, son nom, son titre, s'il vous plaît?

M. Gilbert (Henri): Henri Gilbert, sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Quand on parle des investissements, M. le ministre, parce qu'on se représente les aéroports nordiques comme étant des aéroports de garnotte, pour reprendre le terme de mon confrère de Verchères...

Une voix: ...

M. Ouellette: Non, de la garnotte, non?

Une voix: ...

M. Ouellette: Ah! O.K.

Une voix: ...

M. Ouellette: Bien, vous citiez le ministre, dans la garnotte. On doit comprendre que, dans ces...

Des voix: ...

M. Ouellette: ...dans ces investissements-là, M. le ministre, on va améliorer l'aéroport comme tel de façon à recevoir des plus gros porteurs ou de façon à pouvoir permettre un meilleur transport au niveau des denrées, là, si je comprends bien la portée des investissements?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Oui, M. le ministre. M. le sous-ministre.

M. Gilbert (Henri): Oui. Effectivement, sur les 106 millions qui ont été annoncés, il y a 30 millions qui vont pour l'allongement de la piste, les différents travaux à l'aéroport de Puvirnituq, ce qui va permettre aux jets d'atterrir et d'en fin de compte réduire même les coûts des produits de base. Il faut penser que la plupart de ces aéroports-là, c'est le seul lien qu'ils ont avec le Sud, donc ça a une importance majeure dans ce cas-là.

Pour les autres aéroports, en fin de compte, ça va être une mise à niveau, rendre ça plus sécuritaire. Ça va permettre de développer aussi toute l'approche minier, en fin de compte, l'exploitation va encourager... donc rendre ça plus sécuritaire. Là, présentement, il y a 15 millions qui vont être payés par le fédéral pour l'aéroport de Puvirnituq, mais, pour le restant, on travaille toujours avec le fédéral pour essayer d'aller chercher d'autres subventions, donc pour en faire le plus possible.

● (16 h 20) ●

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Chomedey.

Prolongement de la route 167 dans le secteur des monts Otish

M. Ouellette: Maintenant qu'on a terminé avec les aéroports nordiques... Je vous avais mentionné précédemment que je voulais vous parler des monts Otish. Dans le dernier budget, on a annoncé des mesures pour

prolonger la route 167 de Chibougamau vers les monts Otish. On parle de plusieurs centaines de millions, là, à moins que je me trompe. Et c'est sûr que, pour un projet de cette envergure-là, il y a un comité qui a été formé, là, qui réunit les intervenants des autorités régionales, parce qu'à Chibougamau ça doit être quelque chose de très, très important.

J'en ai d'ailleurs entendu parler. J'étais au congrès de l'Association des camionneurs en vrac, dans la belle région de Charlevoix, il y a quelques jours, et les gens remerciaient le ministère, remerciaient le gouvernement pour les investissements dans cette région-là qui vont permettre à plusieurs d'entre eux de pouvoir passer au travers de la crise. Donc, je mentionnais que le comité de travail, avec les autorités régionales, l'entreprise privée puis les ministères fédéraux et provinciaux, travaille quand même depuis un certain temps à évaluer la rentabilité d'un projet de cette envergure-là. Parce qu'on sait que les monts Otish renferment beaucoup de ressources diversifiées, que ce soit du côté minier, forestier, énergétique, récréotouristique, et j'en passe.

Pouvez-vous nous indiquer on est rendu où dans le dossier, puis les prochaines étapes suite à l'annonce dans le budget, l'acceptation du budget, qu'est-ce qui s'en vient pour les gens de la région, et de façon à ce que les gens qui nous écoutent aujourd'hui aient les nouvelles en même temps que nous, là? On en est où avec les étapes des monts Otish?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Pour commencer, M. le député de Chomedey, il faut mentionner que c'est un potentiel, les monts Otish, de développement économique qui est très, très, très important. Et, dans les notes qu'on a ici, on parle des ressources, là, qui est un atout majeur de développement économique, et il y a de nombreux projets, en foresterie, le minier, uranium, diamant, magnésite, énergétique aussi, éolien, récréotouristique, et il permettra d'assurer plus facilement aux familles cries l'accessibilité à leurs terrains, aussi, leurs terrains de trappe. Alors, c'est important. C'est pourquoi nous avons annoncé un montant de 130 millions afin de soutenir le projet, qui est porteur d'avenir pour ces gens-là.

Et il y a beaucoup de... il y a un partenariat avec des promoteurs de différents projets de développement économique. Si vous me permettez, M. le député de Chomedey, je vais demander aux experts au ministère du Transport qui ont à travailler dans ce dossier-là. Et je pense qu'il est important, comme vous avez mentionné, c'est un dossier qu'on doit discuter puis qu'on doit annoncer, et je ne voudrais pas oublier des choses dans la réponse. Alors, je demanderais, avec votre permission, au sous-ministre adjoint de pouvoir ajouter à ce projet-là qui est important, puis qu'il y a un développement économique pour les Cris qui est énorme.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Sur le même consentement, M. Gilbert.

M. Gilbert (Henri): Merci. Vous savez, la route 167, c'est une route nationale qui relie Chibougamau

au Lac-Saint-Jean. Donc, son prolongement va permettre aux gens d'avoir accès à un riche territoire d'uranium, de toutes sortes de produits, des métaux fins, des métaux usuels. Donc, on parle d'une route d'environ 235 à 260 km, dépendamment où on va passer. Mais je peux vous dire aussi que c'est un projet de consensus. Tous les gens qui sont alentour ou qui font partie du comité sont d'accord avec ce projet-là, sont d'accord à investir de l'argent. Donc, le 130 millions qui était annoncé comme investissement ne représente qu'une partie, parce qu'on est certains d'avoir l'assentiment des gens, qui veulent développer avec nous ce projet-là. Donc, on va passer probablement aussi, dépendamment des autorisations qu'on va avoir, à travers un parc, ce qui va permettre de développer le parc aussi. Il y a plein de bonnes choses.

Là, présentement, on est en étude de pré-faisabilité, qui est payée avec des partenaires, une étude qui présentement devrait aboutir dans un mois ou deux, de 900 000 \$, où le ministère du Transport ne paie que 300 000 \$. Donc, c'est prometteur, c'est un signe d'avenir, c'est un projet qui est très enrichissant pour la société, qui va permettre de développer une multitude de produits ou de sous-produits.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Chomedey.

Constitution des villages-relais

M. Ouellette: On va descendre vers le sud, M. le ministre, si vous permettez. Je reviens encore, toujours dans la belle région de Charlevoix, au congrès des camionneurs artisans, où on m'a parlé beaucoup des villages-relais. C'est sûr qu'en matière de sécurité routière... j'ai encore un petit faible, je l'avoue, pour tout cet aspect-là de la vie quotidienne des Québécois, en sécurité routière. Au ministère, on a mis en oeuvre plusieurs mesures pour contrer la fatigue au volant. En consultant les demandes de renseignements particuliers que les oppositions ont faites au ministère, à la question 33, on voulait avoir un peu plus d'information sur les dossiers, particulièrement touchant les camionneurs, sur les infractions ou les dossiers où il y a eu de la fatigue au volant, et on apprend, parce que je regarde les résultats des recherches faites par le ministère, il y a eu 917 infractions qui ont été émises en 2008 pour des gens particulièrement qui contrevenaient aux heures de conduite et de repos des véhicules lourds. Donc, c'est 917 fois où on est intervenus, et on a probablement aidé à contribuer à la baisse des accidents qu'on a eus et qu'on a annoncés, entre autres, la semaine dernière. C'est 64 décès de moins, l'an passé, sur les routes du Québec.

Donc, tout ce qui peut être mis en oeuvre pour aider à améliorer le bilan routier et à améliorer le sort des citoyens... parce que moins on a de décès, mieux on se porte, dans notre province. On a encore beaucoup de choses à faire à ce niveau-là. Mais je pense qu'il y a une concertation de tous les intervenants, et on est sur la bonne voie. On disait, à la conférence, Mme la ministre disait que, si on pouvait se rendre à 400, c'est déjà 400 de trop, mais, si on pouvait encore baisser de 557 pour essayer d'atteindre un objectif de 400, on serait à même

niveau que d'autres provinces et que d'autres pays dans le monde, et je pense qu'on est capables de le faire. Ces mesures-là, les interventions policières, les interventions des contrôleurs routiers, je pense que, si tout le monde met la main à la pâte, on va arriver à des résultats encore meilleurs.

Je disais que je voulais vous parler des villages-relais parce que j'en ai entendu parler. Les camionneurs s'informent, avaient certaines préoccupations, si, dans l'implantation du nouveau réseau de villages-relais, on va penser à eux autres, si, dans les aires de services qu'on fait sur les différentes routes, il va y avoir des aires justement pour les camionneurs, pour permettre des arrêts sécuritaires, pour leur donner l'occasion de se reposer justement pour rentrer dans les normes de conduite, les heures de conduite, leur permettre de se restaurer puis de se renseigner dans les différents déplacements qu'il peut y avoir. Le nouveau réseau de villages... toute cette dynamique-là, quand je parlais des villages-relais sur les routes nationales et touristiques puis des aires de service, là aussi, pour les besoins des gens qui nous écoutent, êtes-vous en mesure aujourd'hui de nous faire le point? On est rendu où dans l'état d'avancement des villages-relais, là, au Québec?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre, en 2 min 30 s?

M. MacMillan: En 2 min 30 sec? Ça passe vite! Merci, M. le Président. Oui. Le lancement des villages-relais, là, qui remonte en 2006, je vais être très rapide parce que j'aimerais que la sous-ministre puisse vous informer correctement. L'implantation se déroule très bien. Nous voulons et nous visons de terminer en 2012. L'objectif est de reconnaître à titre de villages-relais 45 municipalités situées sur les routes nationales et touristiques. Déjà, 15 municipalités ont été reconnues. Au cours de l'année 2009-2010, nous devons en reconnaître 18 de plus, pour un total de 33. Cela représente près de 75 % du réseau prévu.

● (16 h 30) ●

Alors, si vous me permettez, pour élaborer un peu plus dans le dossier des villages-relais, je demanderais à Mme Leclerc, s'il vous plaît, d'élaborer, avec votre permission.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Votre nom et titre?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe aux infrastructures et technologies au ministère des Transports.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Mme Leclerc, vous avez la parole.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, M. le Président. Alors, le programme des villages-relais a été mis en place effectivement pour permettre à l'ensemble des

usagers, le touriste, l'usager régulier et le camionneur, de lui offrir des endroits sécuritaires pour lui permettre de s'arrêter, de se restaurer et d'avoir des services, des services d'essence, des services de toute nature, et ce, 24 heures sur 24.

Or, on sait que, sur notre réseau routier national, on a beaucoup de villages qui sont situés le long de nos routes nationales, et le Programme de reconnaissance des villages-relais permet de reconnaître un village qui se mobilise pour offrir un panier de services à ces différentes clientèles, ces différents usagers de la route. Alors, c'est vraiment une mobilisation de chacun des villages, parce qu'on ne demande pas d'installer un dépanneur ou de permettre d'avoir un accès à des services de santé, c'est que le village s'entend, il y a des systèmes de téléphone spécifiques qui sont mis à la disposition des usagers et, 24 heures sur 24 ils ont accès à un panier de services qui est prédéfini, dans tout le processus de reconnaissance des villages-relais. Il y a également une charte de qualité des services qui est... dont se dotent chacun des villages. Bref, c'est vraiment le village qui reçoit la clientèle des voyageurs.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci beaucoup, Mme Leclerc, vous avez fait ça à la perfection.

Pour un deuxième bloc de 20 minutes, je reconnais M. le député de Verchères.

Travaux routiers entre Baie-Comeau et Fermont

M. Bergeron: M. le Président, j'aimerais peut-être poser une série de questions en rafale sur des préoccupations qui ont cours un peu partout à travers le Québec quant à des travaux routiers qui s'effectuent ou qui doivent être effectués sur un certain nombre de routes numérotées.

D'entrée de jeu, j'aimerais parler de la réfection de la route 389, qui relie Baie-Comeau et Fermont, qu'on prévoit réaliser au cours des prochaines années pour un coût de 438 millions de dollars. Or, le ministère des Transports s'est vu octroyer des crédits additionnels de 400 000 \$ en 2009-2010 et de 900 000 \$ pour... se verrait octroyer des crédits de 900 000 \$ pour 2010-2011 pour débiter ses travaux. Si on parle de sommes de 1,3 millions de dollars pour les deux prochaines années, combien d'années est-ce que ça nous prendra pour réaliser les travaux de 438 millions de dollars pour la réfection de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont? En d'autres termes, est-ce que c'est possible d'avoir une idée précise de la ventilation puis de l'échéancier pour ces travaux?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. D'abord, merci pour la question, M. le député de Verchères. Et, oui, c'est une route qui est importante pour nous, au ministère du Transport. Et, dans un horizon de moyen à long terme, nous allons remettre à niveau et améliorer cette importante route d'accès aux ressources.

Sur cette année, on parle de 438 millions de dollars qui seront investis, puis il y a des travaux majeurs qui seront réalisés, mais qui nécessitent beaucoup de planification. Nous avons déjà prévu 13,6 millions et, avec le plan Nord, on y ajoute un montant de 15 millions de plus, sur le dossier. Alors, je vais inviter le ministre... le sous-ministre adjoint d'expliquer en long et large l'avenir de la route 389.

Mais je voudrais juste vous dire que nous allons aller selon nos moyens, selon nos budgets et selon la préparation des plans et devis, souvent, de ces routes-là. On peut annoncer 100 millions, si vous voulez, M. le député de Verchères, mais vous avez d'expérience pour savoir qu'on ne peut pas sauter des étapes, dans toutes les routes que vous allez nous demander. Souvent, il y a des étapes que nous devons suivre, et qui est important, puis que nous devons... et c'est une chance aujourd'hui qu'on a. Alors, j'invite le sous-ministre adjoint de vous... de parler avec vous de la route 389.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement pour M. Gilbert?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement. M. Gilbert, vous avez la parole.

M. Gilbert (Henri): Merci beaucoup. Vous savez, M. le député, qu'on parle d'une route de 570 km, et puis, avec l'annonce du plan Nord, on... c'est sûr que c'est des investissements majeurs, il faudra le préparer, prendre le temps de bien le faire. C'est certain qu'on va donner des études, beaucoup d'analyses et d'études qui sont à faire pour une route de cette longueur-là. Si on parle que c'est une route qui a été faite, là, il y a quand même un certain nombre d'années, qui a besoin de réparations à peu près sur sa totalité, pour corriger des courbes, corriger des pentes, donc c'est des travaux majeurs. Les premières années vont être consacrées à des études, à préparer des plans et devis, puis après ça on va tout simplement fonctionner par lots. Quand on aura peut-être des lots de 50 à 60 millions par année, ce serait intéressant, mais ce n'est pas dans les premières années qu'on va avoir ça. On va préparer les projets pour voir qu'est-ce qui est capable de... ce que le milieu peut prendre comme travaux.

C'est certain qu'on va se concentrer, au tout début, entre Fire Lake et Fermont pour donner un meilleur accès, sécuritaire, aux gens de Fermont. Vous savez que la route, à cet endroit-là, croise, je crois, la voie ferrée sur 11 ou 12 endroits. On va essayer de passer à côté de façon à rendre ça plus sécuritaire.

Donc, c'est une route qui donne accès au Labrador, c'est une route qui donne accès à la Trans-Labrador, ce qui va nous permettre d'avoir une route plus sécuritaire. Vous savez aussi que, sur cette route-là, 30 % des véhicules, c'est des camions, donc on va travailler en laissant toujours la possibilité à la circulation de se faire, parce que c'est quand même un levier important pour l'économie du Québec.

M. MacMillan: Juste clarifier quelque chose, M. le Président, si vous me permettez.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre, vous avez la parole.

M. MacMillan: Oui. J'ai mentionné 438 millions cette année, là, mais j'ai fait une erreur. Cette année, il va y avoir 13,6 millions et 15 millions. Le 438 millions, là, c'est les travaux totaux de la route. Excusez, j'ai fait une erreur. Je pense que j'étais nerveux un petit peu de votre question.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Verchères.

Prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Maintenant, j'aimerais parler du prolongement, dis-je, de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon. Les travaux ont commencé il y a deux ans pour relier les villages de la Côte-Nord entre eux. Une dizaine de kilomètres, à date, ont été construits, pour des investissements de l'ordre de 16 millions de dollars. Au total, c'est 100 millions de dollars qui doivent être versés sur 10 ans pour la réalisation de ce prolongement. Or, on sait que cette somme ne sera pas suffisante et que les sommes estimées pour permettre de relier cette région au reste du Québec s'élèveraient à quelque 600 millions de dollars. Le ministre a dit, dans un reportage publié le 1er avril dernier, qu'il y aurait peut-être une ouverture de la part du ministère à financer un tel projet en réduisant les standards de la route. Alors, est-ce que c'est possible d'avoir une idée plus précise de ce que le ministre avait en tête quant aux sommes additionnelles qui pourraient éventuellement être injectées dans ce projet? Et qu'est-ce qu'on entend par «une réduction des standards de la route»?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le député de Verchères, pour la question. Vous savez qu'on s'était engagé, le gouvernement, pour 100 millions sur 10 ans. Je veux vous rappeler qu'il y a eu une rencontre dernièrement avec les gens de la région, au ministère du Transport, avec les sous-ministres et les maires de cette région-là, qu'il y a eu une bonne discussion, et la députée de Duplessis a demandé encore une rencontre, et nous avons accepté, et, d'ici deux semaines, là, je pense, deux ou trois semaines, nous allons avoir encore une rencontre pour écouter les gens.

Oui, effectivement j'avais dit, suite à une question... parce qu'il y avait dans les cartes — comme dit bien M. le député de Beauce-Nord — une possibilité d'une offre de la part des gens de cette région-là à regarder la possibilité d'avoir peut-être un clé en main sur... Alors, nous allons regarder ça et nous allons rencontrer les gens d'ici deux à trois semaines. Et, oui, c'est important, il n'y a pas doute. Et, comme je l'ai répété tantôt, et je vais le répéter s'il faut, c'est que nous allons aller selon nos budgets. Mais toute proposition qui est faite par les gens, dans chacun des milieux, nous allons la regarder. Et M. le sous-ministre adjoint va vous

clarifier un peu sur le dossier de la 138, où on est. Avec votre permission, M. le Président.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Gilbert.

M. Gilbert (Henri): M. le Président, tout d'abord, le 100 millions, ce n'était pas pour, quand même, relier la Basse-Côte-Nord avec le reste du Québec, c'était quand même pour relier entre eux les villages, pour favoriser l'employabilité. Il y a des municipalités ou des communautés qui avaient quand même plus de travail et qui n'avaient pas de main-d'oeuvre, et d'autres qui avaient beaucoup de main-d'oeuvre et pas de travail. Donc, le 100 millions sur 10 ans, c'était pour favoriser ces échanges, donc c'étaient vraiment des petits bouts de routes entre municipalités ou entre communautés. Donc ça, c'est déjà un acquis pour la région.

C'est certain, comme disait M. le ministre tantôt, on a été approchés par pratiquement l'ensemble des maires de la Côte-Nord pour revoir la façon de faire, voir s'il n'y avait pas d'autres moyens de rendre accessibles toutes ces communautés-là au reste du Québec. C'est sûr qu'on a reçu le document, comme dit M. le ministre, puis on est en train de l'analyser. Ça représente des gros sous. Il faut voir si, avec Chantiers Canada, est-ce qu'on peut faire avec le fédéral, avec différents intervenants, comme Hydro-Québec.

● (16 h 40) ●

Donc, tout ça va s'amorcer... notre réflexion va s'amorcer, mais c'est quand même une proposition qu'on vient d'avoir de l'ensemble des maires pour faire quelque chose de plus rapide. Mais il y a quand même déjà 100 millions; ça, c'est la partie pour La Grande séduction, mais il y a aussi la partie qui est déjà aussi entre Natashquan et Kegaska, où il y a quatre projets. La phase 1 est faite. La phase 2, c'est un pont, puis il reste deux phases, dont une est déjà entendue avec les communautés autochtones du secteur, puis il y en a une qui est en voie de l'être. Donc, il y a un 44 km déjà qui est en préparation dans ce secteur-là.

Donc, vous voyez que ça progresse toujours, puis il y a des sommes importantes qui sont investies à tous les ans, puis le 100 millions est toujours comme montant de base pour faire des travaux.

M. Bergeron: M. le Président...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Verchères.

Travaux sur l'échangeur Pinard, à Saint-Hyacinthe

M. Bergeron: Oui. Dans le comté de Saint-Hyacinthe, il y avait des travaux prévus au niveau de l'échangeur Pinard, à la hauteur de l'autoroute 20. La structure du viaduc devait être mise à niveau en 2008, ce qui a été fait. On devait procéder à la confection des boucles en 2009. Or, en 2009, il n'y aura pas réalisation des boucles de l'échangeur Pinard. Il y a évidemment inquiétude dans la communauté, parce que c'est un projet qui est réclamé par la municipalité, par la chambre de commerce, le centre local de développement. Alors,

quelles sont les intentions du ministère quant aux boucles de l'échangeur Pinard, à Saint-Hyacinthe?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui. Vous allez permettre au ministre... au sous-ministre adjoint de l'Ouest de pouvoir répondre, si vous permettez.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement? Consentement. Alors, si vous voulez vous identifier, M. le sous-ministre.

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et l'Ouest. Effectivement, on avait prévu amorcer un peu plus tôt le réaménagement de l'ensemble de l'échangeur à Saint-Hyacinthe, incluant les bretelles. Il y a eu des contraintes techniques qui nous ont forcés à reporter un peu plus loin la réalisation. Pour l'instant, on pourra commencer les travaux probablement vers la fin de cette année et peut-être les compléter en 2010. C'est à peu près le meilleur échéancier qu'on peut envisager pour l'instant pour le réaménagement de l'ensemble de l'échangeur, incluant les bretelles. Alors, c'est l'état de la situation en ce qui concerne l'échangeur Pinard proprement dit.

M. Bergeron: À quels problèmes techniques on fait référence?

M. Gagnon (Jacques): Un problème de préparation. On a des délais dans la préparation du projet proprement dit, pas des contraintes techniques sur le terrain, mais des problèmes de préparation dans le cadre des mandats qui avaient été confiés. Ça a retardé la préparation proprement dite, on a mis une priorité à d'autres endroits. Et normalement l'échangeur pourrait être amorcé possiblement vers la fin de 2009 et complété en 2010.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Dossier du pont de l'Île-d'Orléans

M. Bergeron: Merci, M. le Président. En février dernier, on apprenait qu'un nouveau pont, de l'ordre de plusieurs millions de dollars, pourrait devoir être construit pour remplacer l'actuel pont de l'Île-d'Orléans. Au départ, les coûts du projet étaient évalués entre 60 et 80 millions de dollars. Une décision devait être rendue ce printemps quant à l'opportunité ou non de la construction d'un nouveau pont. Les travaux de réfection sont déjà en retard d'un an. Qu'en est-il de la décision, qui devait être rendue ce printemps, concernant le dossier du pont de l'Île-d'Orléans? Combien coûterait le projet de réfection, au niveau des coûts actualisés? Combien coûterait le coût de construction? Quel est l'échéancier du projet? Où est-ce qu'on s'en va, en d'autres termes, avec le pont de l'Île-d'Orléans?

M. MacMillan: Très bonne question.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Très bonne question, mais je vais vous annoncer que c'est la ministre du Transport en titre qui a le dossier. Mais, si vous voulez, M. le sous-ministre pourrait vous informer...

M. Bergeron: Merci.

M. MacMillan: ...pendant qu'il est ici. Ça vous va?

M. Bergeron: Bien sûr.

M. MacMillan: Alors, juste pour faire une remarque là-dessus, c'est que Mme la ministre Boulet a Montréal, Québec, la Mauricie et Charlevoix aussi. Alors, si vous avez d'autres questions de ces routes-là, vous pouvez les retirer, parce qu'on va être obligés de passer à autre chose.

M. Bergeron: Oui, absolument.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. le sous-ministre?

M. Bergeron: Je lui ai en déjà posé quelques-unes pour lesquelles j'attends des réponses.

M. MacMillan: Ça s'en vient.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Alors, j'imagine qu'il y a consentement. Est-ce que vous voulez vous identifier, M. le sous-ministre?

M. Jean (Denys): Jean, sous-ministre des Transports. Effectivement, M. le Président, comme le député l'évoque, on est en train d'examiner des solutions pour intervenir sur le pont de l'Île-d'Orléans. Vous savez que c'est un pont qui a 73 ans d'existence. C'est un pont aussi où, à l'époque où il a été construit, il y avait des normes de construction qui ne sont pas celles d'aujourd'hui, pour la réalité sismique, par exemple, pour les tremblements de terre, pour... la travée de passage est relativement restreinte. Je pense que deux camions ne peuvent pas se rencontrer sur le pont de l'Île-d'Orléans. Donc, on est en train d'examiner avec les spécialistes du ministère des Transports les options: Est-ce qu'on rénove le pont actuel? Et, cette rénovation-là, est-ce qu'elle peut nous apporter une garantie de normes de qualité pour un pont de l'Île-d'Orléans rénové, ou encore est-ce qu'on va faire tout à fait... on va envisager un nouveau pont?

L'été dernier, on a fait une campagne de vérification sur le terrain pour voir s'il était possible d'envisager, par exemple, de solidifier les piliers du pont de l'Île-d'Orléans. C'était un élément important pour nous de savoir s'il est possible de le faire; à ce moment-là, la rénovation devient envisageable. On complète les tests de consolidation de piles cet été. On va faire d'autres tests, on a une technologie européenne qu'on veut vérifier, si on n'est pas capables d'utiliser cette

technologie-là pour consolider les piles du pont actuel, se garantir une sécurité, donc un respect des normes du code des ponts qui est actuellement en vigueur au Canada, et en plus aussi penser à envisager élargir la capacité du pont de recevoir des véhicules.

Normalement, on devrait être en mesure de proposer à la ministre des Transports, à l'automne prochain, un résultat sur qu'est-ce qui est le mieux comme option. Est-ce la rénovation ou est-ce un nouveau pont, et après ça lancer les opérations pour agir, dans le cas du pont de l'Île-d'Orléans. Les chiffres actuels, M. le député, sont des chiffres très préliminaires. On est vraiment au tout début des estimés. Ça peut varier entre 100 et 250 millions. Et, si aujourd'hui le sous-ministre des Transports vous annonçait un montant, il serait très prétentieux, parce qu'il y a encore beaucoup de travail à faire, de vérifications, de calculs, pour bien s'assurer qu'on a des chiffres très exacts. Mais on en est là actuellement dans le dossier.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Travaux d'accès à un pont sur la route 223, dans la circonscription de Saint-Jean

M. Bergeron: Merci beaucoup. Je n'insisterai pas sur cette question-là, puisque nous avons le privilège d'avoir avec nous le ministre délégué aux Transports. Si j'ai à revenir sur le pont de l'Île-d'Orléans, on le fera ultérieurement. Alors, je veux maintenant parler d'un pont parmi les plus vieux au Canada, un pont dans le comté de Saint-Jean qui relie la route 223 à l'île Sainte-Thérèse et à l'île Sainte-Marie, qui doit être restauré, qui doit être rénové, en fait qui doit être reconstruit, pour ainsi dire. C'est le gouvernement fédéral qui doit s'occuper de ça, mais il y a un besoin de raccorder ce pont à la 223, qui nécessiterait des sommes, m'a-t-on dit, de l'ordre de 600 000 \$ de la part du ministère.

Est-ce qu'on compte répondre à la demande des autorités municipales pour réaliser ces travaux à Saint-Jean?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Vous allez comprendre qu'on va demander aux experts pour répondre à ces... pour qu'il n'y ait aucun doute dans les réponses.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement?

Une voix: ...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Gagnon, vous avez la parole.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Est-ce qu'on parle bien du pont fédéral? Qui est un pont fédéral?

M. Bergeron: Oui. Le pont numéro 9.

M. Gagnon (Jacques): Pont numéro 9, exclusivement fédéral. Il avait fait une demande au ministère pour le... c'est un pont fédéral. En principe, on a pas de juridiction sur le pont fédéral.

M. Bergeron: Non, je pense que vous n'avez pas écouté la question, là. Je sais que le pont doit être réalisé par le gouvernement fédéral, mais les bretelles pour le relier à la 223, il y a une demande qui est adressée par les autorités municipales, m'a-t-on dit, de l'ordre de 600 000 \$, pour relier à la 223 ce pont.

M. MacMillan: On va le vérifier...

Une voix: ...

M. MacMillan: On va le vérifier, parce qu'il n'y a pas eu... Il n'y a aucune demande qui a été faite par personne dans le dossier, M. le député de Verchères.

M. Gagnon (Jacques): On va vous revenir.

M. Bergeron: Excellent. Merci.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce que vous demandez, les renseignements, qu'ils soient transmis au secrétariat, ou vous...

M. Bergeron: Bien sûr. Bien sûr.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Alors, c'est des renseignements que vous allez transmettre au secrétariat de la commission? Merci. M. le député de Verchères.

Élargissement de la route 117, dans la circonscription de Labelle

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'aimerais aborder maintenant la question de la 117, dans la MRC d'Antoine-Labelle, il semble qu'il y ait des segments de cette route qui soient considérés et reconnus comme étant dangereux, sauf qu'il y a des longueurs dans, pour ainsi dire, la mise en place de mesures correctrices qui permettraient de faire en sorte que cette route soit beaucoup plus sécuritaire.

Est-ce qu'on peut nous faire... Est-ce qu'on peut nous faire le point sur la situation concernant la route 117 et les intentions du ministère la concernant?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, merci, M. le Président. Je vais me permettre de répondre à cette question parce que j'ai rencontré les gens du comté de Labelle, avec le député de la Labelle, à mon bureau de comté. Et il y avait déjà eu un plan annoncé par la ministre du Transport, par Mme Boulet, un plan quinquennal de 60 millions, de 2006 à 2011. Alors, les gens sont venus me voir et ont demandé pour voir si on pouvait... Ils demandent un quatre voies, d'un bout à l'autre, sur la 117.

Je dois vous dire que j'ai reçu proche de 1 000 lettres de gens du comté de Labelle qui appuyaient cette demande-là.

Il y a des acquisitions de terrains qui sont en cours, il y a des travaux de construction pour la voie de contournement qui sont prévus, qui vont débiter bientôt, qui vont débiter à l'automne 2010. Et j'ai demandé, M. le député de Verchères, d'établir un plan de match pour avoir d'autres améliorations, et on devrait avoir un rapport bientôt. J'ai déjà, la semaine passée, discuté avec le sous-ministre adjoint pour la 117, mais il faut comprendre qu'il faut la regarder d'un bout à l'autre. C'est un chemin qui... Les problèmes qu'on m'a expliqués, il y a beaucoup de trafic les fins de semaine, c'est congestionné, etc.

● (16 h 50) ●

Alors, nous sommes en train de... Je ne pourrais pas aujourd'hui vous dire qu'on va dépenser ou qu'on va changer tout ça. Je veux avoir vraiment une réponse claire de la part du ministre pour voir comment on peut le faire, puis établir encore... Mais il y avait déjà un plan d'investissement de 60 millions; nous continuons. Il y a déjà... À la fin... Il y a plus de 55 millions qui a été dépensé. À la fin de 2009, il y aura 55 millions de dépensés. Et j'ai écouté les gens de la région, et bientôt, d'ici deux semaines probablement, on pourra, suite à un rapport du ministère du Transport, voir qu'est-ce qu'on peut faire dans l'avenir pour la route 117.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci, M. le ministre. Pour un deuxième bloc au deuxième parti de l'opposition, pour environ 7 min 11 s, je reconnais M. le député de Beauce-Nord.

Choix du matériau pour la construction de ponts

M. Grondin: Merci. C'est assez précis! Alors, M. le ministre, moi, j'ai une petite question... il va falloir que j'y aille vite dans mes questions, je n'ai pas beaucoup de temps. La construction des viaducs — on voit ça et c'est à la mode beaucoup ces temps-ci — c'est quoi, la différence entre les construire, les viaducs, en ciment ou faire des... ou en acier? On a une spécialiste...

M. MacMillan: Ah! oui, sûrement, parce que, moi, là, je vous... je n'oserais pas vous répondre, M. le député de Beauce-Nord, mais on va demander à la spécialiste.

M. Grondin: On voit souvent des viaducs, puis à l'heure actuelle je pense qu'il y en a beaucoup qui sont en acier. Est-ce que c'est moins dispendieux, c'est plus rapide, c'est... C'est quoi, la différence?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement pour réentendre Mme Leclerc? Mme Leclerc, vous avez la parole.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, M. le Président. Alors, le choix du matériau, évidemment, va dépendre de l'obstacle à franchir. Dépendamment de la longueur et de la largeur de l'ouvrage qu'on doit construire, on va sélectionner le matériau qui nous

semble le plus approprié, que ce soit de la poutre d'acier... on a des poutres de béton aussi. Quand vous avez juste des petits obstacles, donc des petites distances à franchir, on a ce qu'on appelle des cadres rigides, donc ça ressemble à une espèce de boîte à chaussures en fait qu'on met par-dessus l'obstacle, et ainsi de suite. Donc, ça dépend beaucoup de ce qu'on attend de l'ouvrage, de ce qui passe dessus puis de ce qu'on a en dessous également.

Il n'y a pas de matériau parfait, là on ne fera pas le débat que l'acier puis le béton sont en compétition, les deux sont complémentaires. Vous allez voir souvent une dalle de béton sur de la poutre d'acier, des poutres à caissons en acier aussi, donc il y a toutes sortes de technologies qui peuvent être utilisées. C'est le concepteur qui, au fur et à mesure de l'élaboration de sa conception, va faire le choix le plus pertinent. Il va aussi s'assurer que le sol qui supporte l'ouvrage va bel et bien résister. Donc, vous ne le voyez pas... on ne le voit pas, comme usagers, mais souvent on a des pieux qui sont très profondément installés sous les culées, là, les deux appuis du pont, c'est très régulier. Donc, vraiment... La vraie réponse, c'est que ça dépend.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Grondin: La durée de vie? On voit des viaducs en ciment qui ont tombé, puis, quand on regarde les structures de fer, en acier, on n'en a jamais vu tomber.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je n'irais pas me prononcer là-dessus. Vous savez, oui, il y a un ouvrage de béton qui est tombé au Québec, mais il y a un ouvrage de métal qui est tombé aux États-Unis, on parle du pont de Minneapolis. Le pont de Québec est tombé deux fois pendant la construction, donc... Il n'y a rien de parfait, hein, on s'entend? Il y a juste des choses qui sont perfectibles, beaucoup d'attention à apporter au moment de la construction et beaucoup de soin au moment de la conception aussi. Il faut bien comprendre le comportement des matériaux et leurs propriétés pour être en mesure de s'assurer de la durée de vie optimum de l'ouvrage.

Ce qu'on vise actuellement, dans le code canadien des ponts routiers — c'est le code qu'on utilise ici, au Québec, de façon extensive — c'est 75 ans. Mais il faut bien comprendre, c'est comme n'importe quoi, ça vieillit dans le temps, donc de temps en temps, par exemple, au bout de 30 ans, on a besoin d'une réfection majeure sur l'ouvrage. Alors, oui pour 75 ans de durée de vie. C'est comme l'espérance de vie d'une personne: on sait qu'après un certain nombre d'années, bien, il faut faire attention à d'autres choses.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Grondin: Je ne comprends pas ça, moi! Si je vous pose la question, c'est que je vais... moi, je me dis que les matériaux qu'on doit utiliser aujourd'hui, on doit

être sûr qu'ils vont au moins toffer le temps qu'on va prendre pour les payer, parce qu'on sait très bien qu'on remet ça sur la dette, mais au moins il faut qu'ils aient une durée de vie assez longue pour qu'on puisse les payer. C'est la même chose pour les matériaux pour les routes. L'asphalte, est-ce qu'il y a des nouvelles expériences qui font en sorte qu'elle va durer plus longtemps? Et j'imagine que vous devez avoir des expériences, vous devez avoir des...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre. Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, M. le Président. Alors, oui, les matériaux qu'on utilise aujourd'hui sont beaucoup plus performants que ceux qu'on utilisait il y a 20 ans, que ce soit du béton de ciment, donc le béton, que ce soit de l'enrobé, donc l'asphalte, il y a une augmentation de la performance. Mais on a une augmentation de la performance puis en même temps on a une augmentation exponentielle de l'usage aussi. On sait que le réseau routier est fortement sollicité, donc nos matériaux des années soixante, jamais ils ne résisteraient à la circulation d'aujourd'hui; ça ne fonctionne pas. Il a fallu pousser la performance des matériaux au maximum.

Maintenant, ce qu'on a en laboratoire puis dans les modèles mathématiques, ce qu'on a maintenant, c'est une capacité d'essayer d'apprécier ou de prévoir la performance du matériau dans le temps. Mais évidemment c'est une prévision, c'est des tests accélérés, c'est de l'analyse. J'espère qu'on est corrects. En général, on est assez sages et assez prudents dans nos évaluations, et nos suivis de performance, parce qu'on suit la performance de nos interventions, nous démontrent que nos matériaux et nos techniques sont beaucoup plus performantes qu'elles ne l'étaient. Mais c'est toujours une lutte scientifique, là, constante pour être capables de pousser au maximum le potentiel des différents matériaux.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député, pour 1 min 30 s.

M. Grondin: Bon. Remarquez que, si je vous ai posé cette question-là, c'est parce que je sais que, dans mon comté, il y a des compagnies qui font des structures d'acier, qui en vendent, ils font beaucoup de commerce avec les États-Unis, et leur structure d'acier est garantie pour au-delà de 100 ans. Et je me demande pourquoi qu'on ne va pas dans ce sens-là. Mais présentement ils ont un traitement contre la rouille, et puis les structures ne rouillent... je ne pense pas qu'elles rouillent, en tout cas, et puis c'est garanti pour plus longtemps. Alors, c'était le but de mon intervention.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre. Trente quelques secondes.

M. MacMillan: Je n'ai pas tout à fait compris, mais on pourrait la remettre à plus tard.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): D'accord. Merci, M. le député de Beauce-Nord. Pour un deuxième

bloc de 20 minutes du parti ministériel, je reconnais Mme la députée de Soulanges.

Réfection du pont Monseigneur-Langlois, en Montérégie

Mme Charlebois: Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Ça me fait plaisir de vous revoir. Il fut un autre temps où on se connaissait dans d'autres fonctions. Je veux saluer aussi les membres de votre équipe qui vous accompagnent. Et... sans préention, n'est-ce pas, il était whip et j'étais whip adjointe...

Des voix: ...

Mme Charlebois: Calmons-nous! J'entends mes collègues passer des commentaires, je me devais de rectifier. Alors, M. le ministre, je voulais vous entretenir...

Une voix:

Mme Charlebois: Je voulais vous entretenir... En fait, je vous dirai que dans... j'ai terminé la dernière période de questions avec Mme la ministre des Transports, et j'ai eu l'occasion de débiter mon échange, et il n'a pas resté beaucoup de temps pour répondre, mais je lui ai manifesté combien j'étais heureuse que la 30 puisse enfin se faire, pour pouvoir aller visiter les gens de la Rive-Sud, et j'ai dit à mon collègue de Verchères que nous aurons sûrement l'occasion d'échanger plus souvent, mais, vous savez, pour nous qui sommes en Montérégie, Vaudreuil-Soulanges, c'est indispensable pour nous de pouvoir nous relier facilement et directement aux comtés de Rive-Sud, notamment tout ce qui est administratif est à Longueuil, et c'est infernal pour nous de s'y rendre, c'est au moins deux heures. Alors, avec la 30, nous allons pouvoir nous côtoyer plus souvent.

● (17 heures) ●

Ceci étant, quand j'ai parlé de la 30, j'ai expliqué que le pont Monseigneur-Langlois devenait la voie de contournement à la voie de contournement de Montréal. Nous contourons le contour. Et ceci est important de situer, parce que le pont Monseigneur-Langlois, M. le Président, c'est l'endroit où nous pourrions passer sans faire... nous pourrions faire un bout de route sur la 30, mais, pour ceux qui ne voudront pas faire le poste de péage, pourront circuler sur le pont Monseigneur-Langlois. Alors, il y a des travaux importants qui sont faits, et c'est un pont qui date de 1953, il a été construit en 1953, il était plus que temps que des travaux d'entretien soient faits. On est au tablier n° 2 cette année. Depuis mon élection de 2003 qu'on travaille le pont Monseigneur-Langlois, et c'est un pont qui... actuellement, il y a des travaux de faits en vue d'un élargissement, puisqu'il y aura beaucoup plus de circulation, mais il y en a déjà un certain lot. En 1953 puis maintenant, mettons qu'il y a eu une croissance assez importante du nombre de voitures qui y circulent.

Alors, j'aimerais ça vous entendre me parler des travaux qui s'y font et de l'état de situation. Je n'en doute

pas, que ce sera des explications plus que pertinentes, et peut-être que je pourrais ajouter un petit peu mon grain de sel, puisque c'est le pont qui relie le comté de Beauharnois au comté de Soulanges.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Alors, merci. Il me fait plaisir de répondre à ma collègue qui était, comme elle l'a dit si bien tantôt, mon adjointe, si vous voulez, whip, mais, je veux dire, elle n'était pas vraiment une adjointe, nous avions une équipe formidable pour travailler ensemble. J'ai très apprécié les deux ans qu'on... De 2005, excusez, à 2009 qu'on a travaillé ensemble, ça été pour moi une expérience extraordinaire, mémorable, que je n'oublierai jamais. Et j'en profite pour te remercier de ta collaboration, et je vais essayer de te rendre ça comme ministre délégué aux Transports en vous disant que ce projet d'élargissement de la 201 est assujéti à un processus de consultation publique, prévu à la Loi de la qualité de l'environnement, et ça prend une réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement. Alors, le contrat pour la réalisation, Mme la députée, de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de la route 201, entre les ponts, sera signé dans les prochaines semaines. Alors, je vais demander au sous-ministre adjoint de pouvoir vous discuter de la suite du pont Monseigneur-Langlois.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Gagnon, vous avez la parole.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, effectivement, le pont Monseigneur-Langlois, d'abord, pour l'information de l'ensemble des membres de la commission, c'est un pont qui en comprend quatre. C'est quatre structures différentes qui composent le pont Monseigneur-Langlois, communément appelées le pont n° 1, n° 2, n° 3, n° 4; c'est très original comme noms! Alors, les ponts n° 3, n° 4, comme Mme la députée le soulignait, ont été reconstruits en 2002-2003 dans une plateforme qui permettrait de l'élargir éventuellement à quatre voies. Le pont n° 1, quant à lui, a été complété en 2007, et on travaille actuellement sur le pont n° 2, celui dont on parlait, qui date de 1953. Donc, tous les ponts, lorsqu'ils seront complétés, incluant le pont n° 2... tous les ponts ont été conçus pour éventuellement pouvoir accommoder quatre voies de circulation. Ce qu'il reste à compléter pour le réaménagement de l'ensemble de l'axe, c'est les espaces sur terre ferme ou sur remblai qui relient chacun des ponts entre eux, et c'est ça qui fait l'objet en bonne partie de l'étude d'impact sur l'environnement qui sera lancée bientôt.

Alors, comme M. le ministre le disait, le contrat a été signé récemment... il sera signé, c'est-à-dire, incessamment, d'ici une couple de semaines, et l'étude sera lancée. On envisage un ordre de grandeur d'à peu près 18 mois, entre 18 et 24 mois, pour l'étude, le temps que

l'étude soit complétée, qu'elle soit soumise à la consultation publique en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. Et, en principe, si on ne rencontre pas d'embûches dans les procédures qui s'enclencheront bientôt, on devrait être en mesure de procéder aux travaux d'élargissement dès 2012, commencer en 2012 pour compléter donc l'élargissement à quatre voies de la partie de la route 201 qui est sur terre ferme ou sur remblai, puis, à ce moment-là, on pourra faire le marquage nécessaire sur les structures, et à ce moment-là l'ensemble de la route 201, à cet endroit-là, deviendra à quatre voies.

Je souligne en passant, c'est ma collègue qui me l'a fait remarquer récemment, on a gagné un prix, le ministère des Transports a gagné un prix, de l'Association canadienne de l'acier d'armature, concernant la réfection du pont Monseigneur-Langlois, notamment pour l'ampleur, et la difficulté, et l'originalité de la mise en valeur du béton classique en architecture, etc. Les retombées sociales et économiques, c'est les principaux critères qui avaient été utilisés, mais ça vaut la peine de le souligner quand on gagne des prix, quand même. Alors, j'espère que ça répond à votre question.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Mme la députée.

Prolongement de l'autoroute 50, en Outaouais

Mme Charlebois: Oui, ça répond à ma question, mais j'aimerais ça avoir une copie du prix qui a été gagné, honnêtement, parce que, vous savez, ces travaux-là sont tellement importants, on entend un petit peu de récriminations parfois, alors je pourrai le diffuser dans nos médias locaux pour montrer que le pont Monseigneur-Langlois, c'est quelque chose de non seulement bien...

Une voix: ...

Mme Charlebois: Oui. Alors, moi, si vous me le permettez, M. le Président, je voudrais poser une question sur un autre bout de chemin qui peut intéresser peut-être M. le ministre. Bref, je veux lui parler de la route qui relie Gatineau au secteur Masson-Angers à Lachute. C'est l'autoroute 50, bien entendu, et cet axe routier est-ouest de 90 kilomètres permettra, entre autres, de relier les villes de Gatineau et de Montréal dans une perspective de développement économique du Québec, bien entendu.

Alors, jusqu'à maintenant, il y a eu ouverture de la circulation de contournement de Buckingham, en décembre 2004, et, à l'automne 2008, deux nouveaux tronçons ont été ouverts à la circulation. Le député fait bien son travail là-bas, hein? Il est même devenu ministre! Le tronçon de Grenville-Lachute est ouvert depuis octobre et le tronçon... comment on dit, M. le ministre? Dowerthy? Dowerthy?

M. MacMillan: Doherty.

Mme Charlebois: Doherty et Thurso, depuis novembre. Alors, quels sont les investissements prévus

pour le projet de développement de l'autoroute 50 pour 2009-2010? Et si vous pouviez me donner les échéanciers de réalisation pour compléter le lien Thurso et Grenville.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Je dirais à ma collègue: Si vous ne m'aviez pas posé la question, je me l'aurais posée moi-même durant les crédits, parce que c'est... l'autoroute 50, 20 ans de politique bientôt, le 29 mai, je pense que c'est le dossier qu'il y a eu beaucoup d'efforts qui ont été mis, pas seul, avec les gens, mes collègues de l'Outaouais, avec le ministère du Transport, il y a eu beaucoup de travail pour arriver finalement, en 2006, avec une annonce, avec le premier ministre, à Thurso, annoncer les travaux de l'autoroute 50, qui se terminera à la fin 2011.

On a vraiment essayé d'avoir... finir ça avant. Tout le monde, même le gouvernement antérieur avait annoncé qu'on finirait les travaux en 2009, mais, à cause du tronçon de Thurso à Montebello, il y a eu des contraintes environnementales, on a été obligé de... Le programme, si vous voulez, ou le temps pour que la route soit construite d'un bout à l'autre a été remis à la fin de 2011. Et je souhaite... je ne souhaite pas, ça va être terminé en 2011. C'est vrai, M. le sous-ministre adjoint? À la fin de 2011, il faut que ce soit terminé. Et c'est un trajet qui est important.

Nous avons manqué ça, la région de l'Outaouais, vraiment, quand les gens, beaucoup de gens se servaient de la 417 ou de la 17, du côté de l'Ontario, pour se rendre à Montréal. Maintenant, déjà il y a une amélioration seulement avec le bout de Buckingham, disons de Gatineau jusqu'à Thurso, qui vient d'ouvrir cette année. Il y a déjà une amélioration soit pour aller à Montréal, mais, pour aller à Ottawa, les gens sont émerveillés, on reçoit beaucoup de téléphones des gens au bureau qui sont surpris, même juste ce 13 kilomètres là qui a été, qui est ouvert.

Et aussi, il faut mentionner, dans le comté d'Argenteuil de M. David Whissell, on se rappelle M. Ryan, qui avait annoncé les travaux de la 50 dans les débuts quatre-vingt-dix, j'ai encore même la pelle, que M. Ryan m'avait invité au bureau, que je m'ai servie pour l'ouverture de la route Thurso-Montebello, qui est ouvert aussi jusqu'à Grenville. Et bientôt, avant, il y aura le tronçon Notre-Dame-de-Bon-Secours—Fasset, là, qui devrait se terminer en 2011, mais qu'on fait des efforts pour pouvoir l'ouvrir avant.

Mais je pense que finalement on peut dire que l'autoroute 50, il y a plusieurs noms. Moi, je voulais baptiser ça l'autoroute Maurice-Richard, pour 50 buts, 50 parties, mais dernièrement il y a des gens qui ont suggéré, et c'est à regarder, de baptiser cette autoroute-là Claude-Ryan, qui a été député d'Argenteuil et qui a commencé les débuts des travaux de l'autoroute 50. Et, si jamais il n'y a pas de nom, bien peut-être qu'on pourrait baptiser MacMillan plus tard, mais il faut, tu sais, je veux dire, ce n'est pas le temps encore, là!

Mais je dois vous dire qu'on est très, très satisfaits des travaux, qui sont avancés. Les contrats sont donnés d'un bout à l'autre du trajet, et j'en suis fier de

vous dire qu'une fois pour toutes on pourra, du côté du Québec, se rendre à Montréal sur notre... dans notre province. Voilà.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Vanier.

Société des traversiers du Québec (STQ)

Mission, flotte et achalandage

M. Huot: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais profiter de l'occasion — bien, bonjour à tous, premièrement — j'aimerais profiter de l'occasion, de la présence, plutôt, du président de la Société des traversiers du Québec pour poser quelques questions sur la Société des traversiers. Je vais poser des questions au ministre, évidemment. Sans doute que le ministre est capable de répondre en partie à mes questions. Mais, avec la présence du président de la Société des traversiers, ça peut... j'avais quelques questions... qui est un ex-collègue de l'Assemblée nationale, effectivement.

Une voix: ...

● (17 h 10) ●

M. Huot: Ah! excusez, pardon. Excusez, pardon. Alors, question. Je vais y aller, il doit me rester à peu près sept minutes, là, si je ne me trompe pas? Je vais y aller assez rapidement. J'en avais plusieurs. Bon. On sait que la Société des traversiers, ça existe depuis quand même plusieurs années, 1971, la création. Elle prend de plus en plus d'importance. Aussi, on parle, bon, huit services de traversiers à travers le Québec, sur le Saint-Laurent, sur le Saguenay. Sa mission officiellement est de contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises tout en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.

Moi, ce que je voudrais savoir peut-être rapidement... Bon. Pour vous acquitter de votre mission, vous avez une flotte de bateaux, donc c'est quoi, l'ampleur de cette flotte-là? On dit que, dans les huit services de traversiers, vous en avez trois en partenariat. Donc, j'aimerais connaître plus de détails sur ces partenariats que vous avez pour vous acquitter de votre mission. Et j'aimerais des détails sur l'achalandage, aussi, que vous connaissez. Sur les huit services de traversiers, on parle de plusieurs milliers de personnes par année. Donc, quelques statistiques rapides sur l'achalandage... pas en détail, mais, disons, dans l'ensemble de vos services de traversiers.

Alors, je pose la question à M. le ministre, je ne sais pas si M. le ministre a quelque chose qu'il veut dire d'entrée de jeu. Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, pouvez-vous m'éclairer un peu sur la Société des traversiers?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci. Si vous me permettez, avant de passer la parole au président-directeur général, j'aimerais juste mentionner à ma collègue que, moi, j'ai

été whip adjoint avec le président de la Société de traversiers, pendant quatre ans, alors on voit la tournure que ça fait. Alors, si vous me donnez la permission, M. Farrah va répondre à la question du député, si vous le permettez.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Farrah? Consentement. Est-ce que vous voulez vous identifier, nom et titre?

M. Farrah (Georges): Oui. Alors, Georges Farrah, président-directeur général de la Société des traversiers du Québec. Alors, pour répondre à vos questions, en fait c'est que, dans un premier temps, au niveau de la flotte, c'est qu'on a une flotte de 12 bateaux, et un 13e, un nouveau bateau qui va entrer en fonction, au cours du prochain mois pour une traversée de Cap-aux-Meules—L'Île-d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine, donc un petit nouveau, un petit nouveau qui va nous arriver au cours des prochaines semaines.

Au niveau de la mission de la Société des traversiers, vous avez évoqué quelle était effectivement notre mission. Et je peux vous dire, en termes de statistiques, sans prétention, c'est quand même impressionnant, dans le sens où, pour la dernière année financière, on a effectué au-delà de 105 000 traversées, dans l'ensemble de notre réseau, au Québec, avec un taux de réussite de l'ordre de 99,1 %. Alors, la différence, les 900 quelques traversées qui ont été soit modifiées ou annulées l'ont été notamment à cause principalement de la météo, où est-ce qu'on ne peut pas traverser. Et peut-être que c'est de l'ordre d'à peu près 200 ou 250 traversées qui ont été annulées ou modifiées pour des raisons de mécanique.

Donc, 200 traversées, c'est au-delà de 105 000... je pense que c'est quand même un bilan fort impressionnant. Et ce bilan-là, bien, moi, c'est que je veux rendre hommage aussi à nos employés, à nos hommes et nos femmes qui oeuvrent au sein de la société; ils sont plus de 500. Alors, évidemment, avec un âge moyen de flotte de 34 ans, qui nécessite donc... plus ta flotte vieillit, ça va de soi que ça nécessite plus d'entretien. Alors, je pense, c'est rendre hommage aussi à l'ensemble de nos femmes et des hommes qui travaillent au sein de la société pour effectuer... pour réaliser notre mission d'une façon aussi efficace.

Également, aussi, on a transporté au-delà de 5,5 millions de passagers au cours de la dernière année. On a transporté au-delà de 2,6 millions, aussi, de voitures sur nos bateaux. Donc, je pense, ça démontre quand même l'importance de la société au sein du réseau de transport du Québec. Évidemment, on a des missions différentes dépendamment de nos traverses. On a une mission, exemple, de désenclavement où on oeuvre au niveau des îles, notamment l'Isle-aux-Grues, L'Île-aux-Coudres. On a des missions de continuité de routes; l'exemple, c'est Tadoussac, vous l'avez évoqué tantôt, c'est le Saguenay, où c'est la continuité de la 138. Et on a aussi des missions de développement, développement interrégional, dans le sens où vous avez des traverses comme Matane, Baie-Comeau, Godbout, que le président connaît bien d'ailleurs, ou des traverses comme Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola.

Donc, ça vous démontre de façon très succincte quand même l'importance de la mission chez nous et, je pense, sans prétention, de la qualité du service qui est offert.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Vanier.

Grand Prix du tourisme

M. Huot: Merci. Le président parlait de rendre hommage aux hommes et aux femmes qui sont là, bien, moi, je dis... je dis toujours, quand on est bon, il faut le dire. Quand on offre des bons services, il faut en faire une fierté. La Société des traversiers a récemment gagné un grand prix du tourisme, remis par le ministère du Tourisme avec la collaboration des associations touristiques régionales associées au Québec. J'aimerais avoir juste quelques petits détails. Comme je vous dis, quand on fait des bons coups, ça vaut la peine de le mentionner. Donc, j'aimerais peut-être avoir un petit peu plus de détails sur le prix que la Société des traversiers a gagné.

M. Farrah (Georges): Oui, effectivement, on a gagné un Grand Prix du tourisme pour un partenariat que nous avons développé sur le Saguenay avec le parc marin du Saguenay. Donc, ça a été un partenariat que nous avons développé. Nous sommes... nous essayons le plus possible d'avoir une présence, aussi, comment dirais-je, très efficace au niveau de l'ensemble de nos traverses, et, pour démontrer cela, c'est qu'on a développé, nous, au fil des ans des comités consultatifs régionaux, qui se réunissent deux fois par année dans chaque traversée, soit au printemps et à l'automne, ce qui nous permet de prendre contact avec nos usagers commerciaux, nos usagers réguliers, avec les municipalités, les gens du tourisme, puis tout ça, et faire en sorte qu'on puisse adapter notre offre de services aux besoins de ces différentes régions là. Et c'est là qu'est né ce partenariat-là avec le parc marin du Saguenay.

Donc, on a fait en sorte de développer un projet de vulgarisation à bord de nos bateaux à Tadoussac, où est-ce qu'on met en lumière la mission du parc marin du Saguenay et tout l'aspect, aussi, environnemental qui est relié à ça. Donc, on a développé un partenariat où est-ce que, à l'intérieur de nos bateaux, on a des affiches qui indiquent quelles sont les missions de part et d'autre, que c'est un site patrimonial important au niveau environnemental, donc sensibiliser les gens à la faune, à la flore du coin. Et, suite à cela, bien on a été mis en nomination au niveau régional, et nous avons gagné un Prix du tourisme au niveau de la région de la Côte-Nord, et par la suite on est allé au national et on a gagné la médaille d'argent, donc le deuxième prix. Donc, on était très fiers de cela, et ça démontre l'importance, là, qu'on doit accorder aussi aux interlocuteurs du milieu lorsqu'on oeuvre dans ces milieux-là.

Mission, flotte et achalandage (suite)

Et si vous me permettez, c'est que j'ai omis de répondre à une de vos questions que vous avez évoquée, là, dans votre première question, au niveau

de nos huit traverses. On est responsable de huit traverses. On en fait cinq, nous, en totalité, c'est-à-dire que le bateau nous appartient, et ce sont nos employés qui opèrent les bateaux, donc pour cinq; et trois autres, nos services sont donnés en partenariat. Alors, vous avez Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, où c'est la Clarke Steamship qui fait le travail en sous-traitance pour nous. Donc, pour cette traverse-là, le bateau et les employés sont la responsabilité de Clarke. Donc, nous, on arrive avec une subvention par année, puis eux font le service à notre place. Vous avez L'Île-d'Entrée—Cap-aux-Meules, là, qui vont avoir un nouveau bateau dans quelques semaines. Alors, c'est une formule...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): C'est parce que... Je m'excuse, M. Farrah, c'est parce que le temps serait terminé. Si vous voulez laisser parler M. Farrah, ce temps-là serait soustrait de votre dernier bloc d'environ 10 minutes. C'est comme vous voulez.

M. Huot: On peut conclure, M. Farrah peut conclure.

M. Farrah (Georges): Alors, comme vous voulez. Alors, en conclusion, c'est qu'on a des types de traverses en partenariat où la totalité de la traverse est de la responsabilité d'un privé qu'on subventionne; on en a d'autres où le bateau nous appartient, mais on va en appel d'offres public pour l'opération du bateau, donc le partenaire fournit la main-d'oeuvre, mais le bateau nous appartient; et, en dernier lieu, on a développé un nouveau partenariat à l'Isle-aux-Grues, donc notre desserte Montmagny—l'Isle-aux-Grues, notre traverse là-bas, où est-ce que le bateau nous appartient, mais l'opérateur est la municipalité. Donc, c'était une première, donc la municipalité de l'Isle-aux-Grues opère le bateau, en se disant que c'est des gens qui connaissent bien leur place, c'est la municipalité même, ils connaissent bien leurs besoins, et donc on a eu un projet pilote d'une année il y a deux ans. Ça s'est avéré un succès, et on a signé avec eux cinq ans d'opération, et on était très, très fiers, parce que c'est une première pour nous, à la société, d'avoir un partenariat avec la municipalité, en l'occurrence l'Isle-aux-Grues.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Merci, M. Farrah. Merci, M. le député de Vanier. Pour un troisième bloc de 20 minutes, je reconnais maintenant M. le député de Verchères.

Plan de modernisation de la flotte

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je vais profiter de la présence de notre ex-collègue pour poser un certain nombre de questions sur la Société des traversiers. D'abord, bonjour, il me fait plaisir de vous retrouver ici, en commission parlementaire.

L'année dernière, en réponse à une question, vous répondiez, parce que vous faisiez état il y a quelques instants de l'âge avancé de la plupart des navires de la flotte, vous faisiez état, la semaine dernière, qu'à ce stade-ci nous sommes en train de préparer un plan de modernisation de la flotte qui normalement devrait être soumis à la ministre au cours

des prochains mois. À ce stade-ci, nous sommes en préparation de ce plan-là et on espère bien pouvoir le soumettre, le plan d'immobilisation de la flotte de la STQ, Société des traversiers, à la ministre au cours des prochains mois.

Où est-ce qu'on en est? Est-ce que le plan de modernisation a été réalisé? Est-ce qu'il a été soumis? Et est-ce qu'il a été traité? En d'autres termes, où est-ce qu'on s'en va?

● (17 h 20) ●

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Farrah, avec le consentement de M. le ministre. M. Farrah.

M. MacMillan: Sûrement.

M. Farrah (Georges): Alors, effectivement, vous avez raison, l'an passé, on avait fait état de cette situation-là au niveau de l'âge de la flotte et éventuellement aussi des remplacements ou en tout cas... présenter un dossier au gouvernement eu égard au remplacement de nos bateaux, ou certains bateaux. Et je vous dirais que ça a pris un peu plus de temps que prévu parce que c'est quand même des dossiers assez considérables, notamment si on parle du remplacement du bateau, du Camille-Marcoux, là, qui est Matane—Baie-Comeau—Godbout, où ça peut être dans des ordres de grandeur de 200, 250 millions. Alors, vous comprenez que c'est quand même des dossiers qui sont passablement... je vous dirais, pas difficiles, mais qui demandent beaucoup, beaucoup de temps en termes de préparation.

Alors, pour répondre très précisément à votre question, je vous dirais que le ministre, normalement, au cours des prochains mois, là, on est en train de finaliser nos travaux, serait en mesure de faire des annonces, on l'espère bien. Ça nécessite encore quelques approbations, mais le dossier...

M. Bergeron: ...à proprement parler, lui, il a déjà été remis à la ministre ou au ministre?

M. Farrah (Georges): C'est-à-dire qu'il y a eu des discussions de faites avec Mme la ministre à l'époque sur différentes options qui pourraient être évaluées. Parce qu'en fin de compte il s'agissait aussi de connaître les orientations du gouvernement avant de débiter le travail, pour ne pas travailler justement pour rien. Alors, dans ce sens-là, il y a eu une présentation qui avait été faite, mais définitivement qu'à ce moment-là la balle était dans notre camp à nous, au niveau technique, parce que, nous, on devait préciser certaines choses pour faire en sorte que le gouvernement puisse statuer.

Alors, je vous dirais qu'à la lumière des informations que j'ai actuellement, et je pense que le ministre peut-être peut le confirmer, mais qu'on serait en mesure, dans les prochains mois, de faire des annonces à ce niveau-là.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Bon, si j'essaie de comprendre ce que vous venez de me dire, vous avez présenté quelque

chose qui ne constituait pas à proprement parler un plan de modernisation mais des options sur les différents bâtiments de la flotte. Sur la base de ces options concernant les différents bâtiments de la flotte, des décisions ont été prises et seront éventuellement annoncées, prochainement.

M. Farrah (Georges): Alors, on est en train de finaliser le plan d'immobilisations. Nous sommes rendus, à toutes fins utiles, là, à la conclusion de la préparation du plan qui va être soumis de façon globale au gouvernement, qui, lui, va statuer au cours des prochains mois. Parce que, qu'est-ce qu'il y avait...

M. Bergeron: Le plan de modernisation, lui, n'est pas encore soumis au gouvernement?

M. Farrah (Georges): C'est-à-dire qu'il a été soumis au gouvernement, mais on nous a demandé de faire des devoirs ou des travaux additionnels en termes d'informations plus précises. Et ça, c'étaient notamment des informations techniques. Alors, chez nous, à la STQ... et même, il a fallu aussi aller à l'externe, là, parce qu'avant de prendre des décisions de cet ordre-là il y avait des détails techniques, là, qu'on devait quand même évaluer de façon plus exhaustive. Et on est en train de mettre la touche finale au plan d'immobilisations, qui va faire en sorte que, nous, notre travail va être fait, chez nous. On va le soumettre au gouvernement, qui, lui, en principe sera prêt pour une annonce, le cas échéant. Vous comprenez?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Une annonce ou des annonces?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Une et des.

Problématique du Camille-Marcoux

M. Bergeron: Bien, prenons... justement, puisque vous y avez fait référence, prenons le cas du Camille-Marcoux. Techniquement, selon les informations rendues publiques ou... les informations qui sont connues, la vie, la fin de vie utile du Camille-Marcoux est prévue pour 2012. Est-ce bien le cas?

M. Farrah (Georges): Ce n'est pas le cas.

M. Bergeron: Ce n'est pas ça?

M. Farrah (Georges): Ce n'est pas le cas.

M. Bergeron: C'est quoi?

M. Farrah (Georges): O.K., alors, dans le cas du Camille-Marcoux, la fin de sa vie utile, c'est un bateau qui a 34 ans, qui est très, très bien entretenu, dit-on, qu'en conséquence c'est un bateau qui peut fonctionner encore facilement jusqu'à 50 ans, là. On a un bateau dans notre flotte, nous, le Radisson, qui a 53, 54 ans

d'âge. La problématique du Camille-Marcoux, c'est que les nouvelles normes de stabilité du gouvernement fédéral vont rentrer en vigueur en 2016... Parce que le 2012, c'est que le fédéral, avant de soumettre de façon définitive sa date pour se conformer à la nouvelle réglementation en termes de stabilité des navires... à un moment donné, on tergiversait: 2012, 2013, 2014, de là la confusion. Mais, l'automne dernier, le fédéral, le gouvernement fédéral a statué, Transports Canada, à l'effet que les nouvelles normes de stabilité eu égard à des navires comme le Camille-Marcoux: les armateurs devront se conformer au plus tard en 2016, parce que c'est des sommes considérables, donc pour donner la chance aux armateurs de pouvoir justement se conformer à ces nouvelles règles là. Ils ont donné une période: jusqu'en 2016.

Alors, qu'est-ce que ça veut dire, ça? C'est qu'en 2016, si le Camille-Marcoux n'avait... il n'y a aucune modification au Camille-Marcoux comme telle, c'est que sa capacité passagers va diminuer. Donc, de 600 passagers, elle va diminuer à 375 passagers, parce que c'est des nouvelles règles d'avarie, que, s'il y avait une avarie majeure, combien ça prend de temps pour évacuer l'ensemble des passagers. Donc, ça veut dire une chose, c'est que, d'une part, on a un bateau qui vieillit, donc qu'il est justifié légitimement de regarder un remplacement, et, en plus, il y a un élément additionnel qui se rajoute, qu'est la norme de stabilité du gouvernement fédéral, qui va s'appliquer en 2016, qui va réduire notre capacité, donc par conséquent notre offre de services. Alors, on a fait en sorte, nous, que, ces deux éléments-là étant deux éléments fort importants, c'est la raison pour laquelle ça nous a permis de défendre auprès du gouvernement éventuellement le remplacement du bateau.

Et tout ça pour vous dire qu'en fait il n'y a pas d'urgence en termes de capacité, dans le sens où, jusqu'en 2016, le bateau va quand même maintenir une capacité de 600 passagers. Mais il n'en demeure pas moins que, nous, dans nos cartons, si vous me permettez l'expression, et dans notre plan, c'est qu'on souhaite que le gouvernement puisse statuer relativement rapidement eu égard à ce remplacement-là, parce que, même si on a jusqu'en 2016, vous comprenez qu'à partir du moment qu'on part à table rase puis qu'on veut avoir un nouveau bateau de la taille du Camille-Marcoux, ça ne se fait pas du jour au lendemain. Ce n'est pas comme acheter une voiture, on parle de plusieurs années. Juste le développement des concepts, après ça des plans et devis, la construction... Alors, c'est la raison pour laquelle on a un échéancier qui est là... qu'on n'aura pas de problème à respecter. Mais il n'en demeure pas moins qu'il y a des décisions qui doivent être prises quand même prochainement, j'espère bien, dans ce dossier-là.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Dans la présente année budgétaire ou... ça peut attendre à l'année suivante?

M. Farrah (Georges): Moi, les indications que j'ai... Je ne veux pas parler au nom du ministre... Je ne sais pas si, M. le ministre, vous voulez répondre à cette question?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui. Nous, on veut... On a eu une rencontre avec M. Farrah quand je suis arrivé en poste, au mois de décembre... au mois de janvier. Il est vraiment important, une fois que le plan d'immobilisations sera déposé, on veut... il faut le présenter au Conseil des ministres aussi, là, mais, moi je veux... on veut aller le plus rapidement possible dans l'immobilisation et les changements de ces bateaux-là. Alors, ça devrait se faire assez rapidement, là, une fois que tout ça sera déposé, et aller au Conseil des ministres pour mettre ça sur la table puis pouvoir annoncer ça.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Et le plan d'immobilisations, on parle de quand, là? On parle de prochains mois, mais, l'année dernière, on parlait de prochains mois aussi, alors, en termes de prochains mois, est-ce qu'on va se retrouver aux crédits, l'année prochaine, à parler encore de ça ou...

M. MacMillan: Je veux me garder un petit peu de jeu, si vous me le permettez, Monsieur....

M. Bergeron: Oui, oui, mais...

M. MacMillan: On va... tu sais, je veux dire... Pas pour tout annoncer aujourd'hui, il faut que je m'en garde un peu, là. Mais je dois vous dire, là, c'est très, très, très, important de régler ça le plus rapidement possible. Alors, d'ici l'automne, il y aura sûrement des annonces de faites côté immobilisations.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Plan de développement de la route verte en Montérégie

M. Bergeron: Je vous remercie. J'aimerais maintenant peut-être poser une question sur la route verte. Merci M. Farrah. La question est assez précise: j'aimerais connaître le plan de développement pour les trois prochaines années en regard de la route 3, qui a été priorisée par le ministère. Trois questions par rapport à cela: Quels tronçons seront développés dans les axes Longueuil-Boucherville-Sorel-Tracy? Quelle portion sera investie, de l'enveloppe annoncée de 3,4 millions de dollars, pour les trois prochaines années? Quel type d'aménagement est ou sont prévus sur la route 3, qui a été priorisée par le ministère?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Alors, si vous me permettez, Mme la sous-ministre adjointe va répondre directement à cette question, M. le Président.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Consentement? Mme Leclerc, vous avez la parole.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le député, je vais chercher dans mes papiers si j'ai la réponse à votre question. Si je ne l'ai pas, vous me permettez de revenir. J'ai les éléments, qui sont un peu différents, mais on va revenir spécifiquement sur cette question-là. Je n'ai pas ce degré de détail là et je m'en excuse.

M. Bergeron: Êtes-vous en mesure de nous dire quelque chose sur la route 3, à tout le moins, là?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Sur la route 3 spécifiquement, non, pas aujourd'hui, mais on pourra vous dire tout ce que vous voulez savoir sur la route 3.

M. MacMillan: C'est dans quel comté, ça?

M. Bergeron: Bien, le tronçon Longueuil-Boucherville-Sorel-Tracy, ça couvre un certain nombre de circonscriptions.

M. MacMillan: Je voulais juste savoir... pour mon information personnelle.

M. Bergeron: Dont le comté de Verchères.

M. MacMillan: Ah bon!... Ça tombe bien.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Alors, j'imagine, M. le ministre, que ces renseignements-là parviendront...

M. MacMillan: Oui, effectivement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): ...au secrétaire de la commission et seront transmis au député de Verchères. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci beaucoup. On va passer à mon collègue de Johnson.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Johnson.

Financement du Programme d'aide à l'intégration modale

M. Boucher: Merci beaucoup, M. le Président. Lors de la dernière étude de crédits 2008-2009, la ministre Boulet chantait les louanges et les vertus, là, de l'intermodalité dans les transports. On est tout à fait d'accord. Effectivement, l'intermodalité repose sur des principes liés au développement économique, au développement durable, à la protection de l'environnement, à la gestion intégrée de nos infrastructures.

● (17 h 30) ●

Maintenant, elle nous apprenait l'existence du Programme d'aide à l'intégration modale, dans les cartons, là, du ministère des Transports, qui est doté d'une enveloppe de 100 millions sur cinq ans, pour les années 2006 à 2011.

Dans le document qui fait état du programme d'aide à l'intégration, il est marqué que sous réserve des fonds disponibles, finalement, le ministère procède au

moins une fois l'an, là, à des appels d'offres dans le cadre des divers volets. Alors, M. le ministre, j'aimerais que vous nous rassuriez, puisque, le 9 février dernier, un communiqué de presse était effectivement émis à partir de Québec pour lancer un appel d'offres à des projets. Cependant, je demande à être rassuré, puisqu'à l'intérieur de tous les documents liés au budget 2009-2010 il n'y est aucunement mention de quelconque sommes qui sont disponibles pour le Programme d'aide à l'intégration modale. Donc, ma question est: Existe-t-il de telles sommes et, si oui, de quel ordre sont-elles?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, très bonne question, M. le député de Johnson. Je vais passer à l'expert, M. Meloche, qui va vous répondre exactement à votre question que vous avez posée... les montants d'argent qui est très... qui est là, sur la table. Alors, M. Meloche. Avec votre permission... Excusez! Avec votre permission.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Il y a consentement pour entendre M. Meloche? M. Meloche, si vous voulez vous identifier. Votre titre aussi.

M. Meloche (André): Oui, merci, M. le Président. André Meloche. Je suis directeur du transport maritime, aérien, ferroviaire. Peut-être... Dans le préambule de la question du député, il a été mentionné 100 millions de dollars. Je pense que, si je reviens un petit peu en arrière, il s'agissait d'une... effectivement d'un projet qui avait été annoncé par le gouvernement de Québec pour favoriser l'intermodalité. Il y avait une tranche de 75 millions qui était pour la réhabilitation ferroviaire — puis on pourra y revenir, là, si les questions étaient posées en ce sens-là — et il y avait une autre tranche qui était pour l'intermodalité.

Alors, on a fusionné deux programmes, au ministère des Transports: un programme qui était pour le transport maritime, et on a créé un programme d'aide à l'intégration modale. Les deux programmes totalisent 21 millions sur cinq ans. Donc, bon an, mal an, il y a environ 4 millions qui est déposé au budget.

Vous avez raison, on procède par appel d'intérêt. C'est un programme qui a cinq volets, dont un volet infrastructures, volet projets pilotes, un volet études, volet promotion et un volet valorisation pour le transport maritime. Dans le volet qui nous intéresse plus, la partie infrastructures, on doit obligatoirement procéder par appel d'intérêt. On le fait deux fois par année. On en a fait un qui se terminait le 31 mars, pour lequel on a reçu des projets, et par la suite les projets vont faire l'objet d'une analyse. On fait des visites sur le terrain pour... avec les promoteurs. Par la suite, on fait des recommandations pour savoir quels projets vont être retenus. Ces recommandations-là vont être faites possiblement vers le mois de juin.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Donc, en fait, ce qu'on a compris, c'est que c'est 4 millions par année pour l'intermodalité.

M. Meloche (André): Dans les années passées, ça a été 4 millions par année pour l'intermodalité.

M. Boucher: Et cette année?

M. Meloche (André): Cette année, ce qui est prévu au budget, c'est 1,5 million dans le secteur maritime et 2 millions dans le secteur ferroviaire... 3,5 millions prévus dans le budget actuellement.

M. Boucher: Je vous remercie.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de...

M. Bergeron: Verchères.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Verchères. À moins que tu ne veuilles continuer.

M. Boucher: Non, c'est...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Ça va? O.K. M. le député de Verchères.

Dragage du port de Rimouski

M. Bergeron: Il ne me reconnaît pas!

Oui, M. le Président, l'année dernière, comme au cours des années précédentes, on a posé un certain nombre de questions concernant la question de la cession des ports fédéraux. L'année dernière, on soulevait — et ça intéressera notre collègue le président — on soulevait une problématique particulière touchant le port de Rimouski, où il y avait des intentions touchant le dragage de l'entrée du port, et je comprends qu'il s'agit là de travaux préliminaires à la cession du port.

Le gouvernement fédéral... M. Meloche, André Meloche, nous disait: «Le gouvernement fédéral a dit qu'il se penchait sur la question. Il devait, je pense, décider d'ici quelques semaines, quelques mois, il devrait prendre une décision à savoir au sujet du dragage au niveau de Rimouski.» Alors, quel est l'état de situation concernant Rimouski?

Cession de ports par le gouvernement fédéral

J'ai regardé dans les réponses aux questions particulières qu'on a adressées au ministère touchant le dossier de la cession des ports, et je comprends que, depuis l'année dernière, où on faisait état de la cession des ports de Havre-Saint-Pierre, Forestville, Les Escoumins et Trois-Pistoles, il n'y a pas eu de nouvelle cession de port, à moins que je ne fasse erreur, auquel cas bien je vous saurais gré de bien vouloir m'éclairer.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Alors, M. Meloche...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Meloche, on vous écoute.

Dragage du port de Rimouski (suite)

M. Meloche (André): Pour la question du dragage à Rimouski, effectivement il y a eu des discussions avec Transports Canada. Transports Canada a accepté de financer le dragage pour le port de Rimouski, qui posait un problème au niveau du cabotage.

Cession de ports par le gouvernement fédéral (suite)

Pour ce qui est de la cession des ports, il n'y a pas eu de dossier de réglé cette année. Il faut comprendre que ce n'est pas un objectif en soit que d'avoir des ports qui sont cédés à des organismes ou à des municipalités alors qu'il ne sont pas nécessairement prêts à les recevoir. Dans les cas qui ont été réglés dans les dernières années, Havre-Saint-Pierre par exemple, suite à de longues discussions et négociations entre le milieu, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, on s'était entendus sur un montant qui peut assurer la pérennité des ports. Quand un dossier ne se règle pas, souvent c'est parce qu'il y a des problèmes en termes d'argent qui est déposé sur la table.

Alors, nous, l'objectif qu'on a, au ministère des Transports, avec nos partenaires du ministère du Développement durable, des Affaires municipales ou des Ressources naturelles, c'est de s'assurer que, lorsqu'il y a une cession de port, le milieu qui va le recevoir va avoir suffisamment de fonds et d'expertise pour pouvoir assurer et continuer la pérennité de ce port-là. Cette année, il n'y en a pas eu, il y a des négociations à Tadoussac actuellement, il y a des discussions également à Pointe-au-Pic, mais il n'y a pas de dénouement pour l'instant.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

M. Bergeron: Je comprends de ce que vous me dites qu'il n'y a pas d'échéancier, c'est: on règle ceux qui se règlent, en fonction de l'argent qui est mis sur la table par le gouvernement fédéral, et de la volonté et de la capacité des autorités locales de prendre en charge les ports qui sont cédés par le gouvernement fédéral.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui. Quand je reviens au départ, c'est certain qu'il y a eu une entente dès le départ au niveau de la notion de réseau portuaire stratégique. Avec la politique maritime, avec le milieu maritime, le ministère, on s'est penchés sur l'ensemble du réseau portuaire, on est arrivé à la définition d'un réseau portuaire stratégique pour le Québec, qui comprenait ce qu'on appelle les cinq ports majeurs que sont Montréal, Trois-Rivières, Québec, Sept-Îles et port Saguenay, auxquels on a rajouté Gros-Cacouna, Baie-Comeau, Gaspé, et on a demandé au gouvernement du Canada de maintenir la propriété des ports de Gaspé, de Matane, de Baie-Comeau et de Gros-Cacouna. Et en contrepartie, on était prêts à accompagner les gens du milieu qui voulaient se porter acquéreurs des ports, mais en autant que les conditions sont favorables. Si les conditions ne

sont pas favorables, on n'est pas enclins à autoriser une cession des ports.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député, pour une minute et demie.

M. Bergeron: On va reporter.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Alors, reporté, d'accord. Pour un bloc d'environ huit minutes, parti ministériel. Je reconnais M. le député d'Orford.

Prolongement de l'autoroute 410, dans la région de Sherbrooke

M. Reid: Merci, M. le Président. On va aller rapidement parce que j'ai deux questions à poser. Mais, juste avant, j'aimerais, M. le Président, souligner, à titre tout à fait personnel, la formidable contribution du député de Papineau, maintenant ministre, à la valorisation du rôle de député, non seulement comme whip du côté gouvernemental, mais je l'ai vu fonctionner aussi au niveau du Bureau de l'Assemblée nationale, et je pense que c'est un exemple, parmi nous, de quelqu'un qui voit grand, quand on parle du rôle d'un député. Et, pour ma part, de façon très personnelle, je dois dire que, pour avoir passé trois ans comme ministre et ensuite presque trois ans avec comme whip, comme député, le député de Papineau, je dois vous dire que je n'ai jamais, à aucun moment, senti que mon rôle comme député était moins important pour la démocratie québécoise que les rôles que j'ai occupés comme ministre. Et ça, je veux remercier le député de Papineau et ministre et lui rendre hommage pour cette qualité extraordinaire.

On va passer rapidement à mes deux questions, M. le Président. D'abord, sur la 410. La 410, c'est... Le prolongement de la 410, c'est une voie de contournement au sud de Sherbrooke, très important pour Sherbrooke, pour les villes autour de Sherbrooke, et ça va assez loin, pour décongestionner la circulation. C'est un dossier qui a été mentionné depuis longtemps, parce qu'il devait se faire assez rapidement, mais il y a eu des difficultés de parcours, si je peux m'exprimer ainsi. Parce que le parcours devait trancher entre plusieurs possibilités, il y avait des éléments à contourner, il y a eu des questions environnementales.

Alors, ma question, M. le ministre, très directement, et je la pose au nom du caucus d'ailleurs, dont je suis le président, quel est le degré d'avancement de ce projet maintenant? Et à quel moment est-ce qu'on va voir des pépines?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Alors, merci. Merci, M. le député d'Orford, pour les bons mots à mon endroit, je l'apprécie beaucoup. L'étude d'impact pour l'autoroute 410 a été déposée au mois de mai, en 2006. Il y a beaucoup de travail qui a été fait depuis ce temps-là, il y aura sûrement de bonnes nouvelles bientôt qui vont être annoncées.

● (17 h 40) ●

Mais, pour expliquer un peu tout le dossier, parce qu'il y a la partie ouest, il y a la partie est, pour

expliquer aux gens qui écoutent, je vais demander au sous-ministre adjoint, section ouest, pour pouvoir vous expliquer directement le projet, où on est et à quel moment qu'on va pouvoir avancer dans le dossier.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, comme M. le ministre le disait, c'est un projet qui comprend deux parties en fait, parce que tout le contournement de l'autoroute 410 va jusqu'à près de l'Université Bishop's, pour ceux qui connaissent le coin. Le gouvernement a émis un premier décret d'autorisation pour la réalisation entre le boulevard de l'Université actuel à Sherbrooke et la route 108.

Alors, le ministère avait déjà amorcé la préparation des plans et devis d'une première structure au croisement du boulevard de l'Université et de la future autoroute 410. Les plans et devis sont à toutes fins pratiques complétés. Et donc, en principe, il y a des travaux qui pourraient commencer dès 2009 par la construction d'une première structure. Pour le reste, il faut comprendre que le décret d'autorisation vient tout juste d'être accordé par le Conseil des ministres, et donc les décrets d'expropriation n'ont pas encore été adoptés, et il y a donc une procédure d'expropriation qui va se mettre en place pour compléter la libération de l'emprise de l'autoroute 410. Tout ça peut prendre entre 18 et 24 mois, dépendant des circonstances, si on peut exproprier de gré à gré ou s'il faut aller au tribunal d'expropriation.

Malgré tout, on a amorcé la préparation de l'ensemble des plans et devis de tout le tronçon qui vient d'être autorisé par le gouvernement, de sorte de pouvoir raccourcir au maximum les échéanciers possibles de réalisation. Dans un premier temps, donc il pourrait y avoir des travaux qui pourraient commencer par une structure au coin du boulevard de l'Université et de la future autoroute 410, et la préparation des plans et devis pourrait nous permettre de compléter d'autres travaux ou d'amorcer d'autres travaux, possiblement pas en 2010, à cause des délais d'expropriation, mais, peut-être au début de 2011, on pourrait reprendre des phases intenses de travaux pour compléter l'ensemble de ce premier lien là.

En ce qui concerne la partie Est proprement dite, il y a des discussions avec les agences fédérales et avec le gouvernement fédéral, parce qu'on passe près de la ferme expérimentale, on passe près de l'Université Bishop's, et il y a eu des variations ou des variantes qui ont été analysées, différentes variantes qui ont été analysées pour contourner l'université et contourner la ferme expérimentale. Tout ça est en voie d'être complété Il y a la loi canadienne sur l'évaluation environnementale qui s'applique aussi dans ce secteur-là. C'est des étapes qui durent déjà depuis un an ou deux en termes de discussions et qui devraient aboutir très prochainement. De sorte que le deuxième décret pour compléter l'ensemble du lien pourrait être présenté au gouvernement dès que ces étapes préliminaires là auront été complétées. Alors, ça donne un premier état de situation du contournement proprement dit.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député d'Orford.

Développement et mise en valeur de la route verte

M. Reid: Merci, M. le Président. Ma deuxième question concerne la route verte, mais elle est plus générale que celle du député de tout à l'heure. Et ma question en fait, c'est lié aux moyens qui sont mis en oeuvre pour permettre les agrandissements qui ont été annoncés, la prolongation.

Et je voudrais insister, M. le Président, auprès du ministre, et je ne pense pas que ce soit nécessaire, mais je voudrais insister quand même sur l'importance du vélo dans notre société, à commencer par évidemment l'importance pour la santé. Il faut commencer jeune, et on peut aider les gens à commencer jeunes, mais surtout, M. le Président, il y a des gens qui sont beaucoup plus âgés que le ministre et moi-même et que les gens ici, toutes personnes dans la salle, et qui font des milliers de kilomètres à chaque année. Et j'aimerais convaincre M. le ministre du fait que ce ne sont pas uniquement des grands maigres qui font plusieurs kilomètres, des milliers de kilomètres, il y a des gens qui sont beaucoup plus portants, en fait, qui en font aussi. Et non seulement ça, mais, M. le ministre, beaucoup de ces cyclistes-là — et j'en fais partie, là, enfin quand je peux — ont une route souvent qui est déterminée non pas par les difficultés, mais par la localisation des pâtisseries sur le long de la route, de telle sorte qu'on puisse arrêter. Et on a l'avantage, et je voudrais convaincre M. le ministre, on a l'avantage de pouvoir consommer sans remords et sans gain pondéral. Ce qui est quand même extraordinaire. Une première raison, c'est la santé.

Et une deuxième raison, c'est évidemment le tourisme vert, qui est extrêmement important au Québec. Et je suis très heureux de voir qu'on a mis encore des moyens, mais j'aimerais mieux les connaître, ces moyens-là. On ne peut peut-être pas offrir les avantages des Alpes et des Pyrénées, pour ceux qui aiment la montagne, mais on peut offrir néanmoins des trajets extrêmement, disons, pleins de défis sur le plan physique mais aussi avec une quantité de paysages d'une grande beauté, qui est la beauté de notre Québec.

Également, les vacances, et si besoin est d'en ajouter, les vacances et les randonnées en vélo font en sorte qu'on consomme moins d'essence et qu'on envoie moins de CO₂ dans l'air quand on laisse l'auto à la maison, toute la famille, et donc ça, c'est un avantage supplémentaire. Sans oublier, et ça peut servir beaucoup en politique, que de temps en temps une demi-heure de vélo, ça permet d'éliminer beaucoup des frustrations qu'on peut avoir vécues pendant la journée.

Alors, M. le ministre, j'aimerais ça savoir qu'est-ce qu'on met en moyens pour être sûrs qu'on va continuer à développer au Québec cet extraordinaire réseau de vélo, la route verte, pour qu'on puisse en profiter autant pour la santé, pour le tourisme et pour le bienfait personnel et pour l'environnement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre, pour une minute...

M. MacMillan: Une minute?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Oui, une minute.

M. MacMillan: Ah, Mon Dieu! On pourrait discuter de la route verte... je me rappelle, les premières années que ça a été annoncé, c'était dans mes débuts de ma carrière politique ici, à Québec, et c'est quelque chose qui est vraiment... qui m'a frappé. Dernièrement, dans mon comté, j'ai eu un projet de piste cyclable, qu'on a baptisé Louis-Joseph-Papineau, et que nous voulons avoir comme à peu près 53 km de piste cyclable, un petit peu difficile, là, à certains endroits, mais quand même avec... nous avançons beaucoup. Et il y a quelque chose qui m'a surpris en fouillant et en regardant les dossiers, que 82 % des Québécois ont une bicyclette. Alors, quand j'ai regardé ça, je n'en avais pas. Alors, j'en ai une aujourd'hui, parce que je me sentais... Je me disais: Comment on peut demander de l'aide au gouvernement, au ministère du Transport ou ailleurs, au ministère du Tourisme, puis développer une piste cyclable, quand je suis dans les gens, 16 %, ou 17 %, ou 18 % qui n'ont pas de bicyclette. Alors, maintenant, j'en ai une. Je ne m'en sers pas souvent, malheureusement, mais c'est peut-être avec l'ajout sur la piste d'endroits qu'on peut arrêter pour se diversifier qui va m'attirer peut-être à faire plus de bicyclette pendant qu'on..

Mais je voudrais juste terminer avec ça, on a peu de temps, M. le député d'Orford, c'est que la prestigieuse National Geographic Society, qui a... étant, là, la destination en 2008, là, cyclotouristique numéro un au monde. Ça prouve que tout ce travail-là qui a été fait depuis la première année par la route verte sur... sous le leadership du ministère du Transport du Québec est formidable, et on doit continuer. Et il y a eu un programme...

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre, je vous remercie beaucoup.

M. MacMillan: Bien, bienvenue!

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Votre temps est écoulé.

M. MacMillan: C'est malheureux, parce que je pouvais... j'aurais parlé de la sous-ministre adjointe, comment elle travaille très bien dans ce dossier-là, mais je ne peux pas, Anne-Marie.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Pour terminer les travaux, jusqu'à 18 heures, je reconnais M. le député de Verchères. À vous la parole.

Disponibilité de main d'oeuvre pour l'exécution de travaux routiers

M. Bergeron: Merci, M. le Président. En septembre dernier, on a appris qu'une partie importante des travaux routiers dans la région de l'Abitibi ne serait pas réalisée, notamment en ce qui concerne la route 393 entre Palmarolle et La Sarre. D'aucuns ont exprimé l'avis selon lequel ce serait par manque de main-d'oeuvre disponible, notamment au niveau de la direction régionale, qui serait le facteur le plus déterminant de la non-tenu des promesses qui avaient été faites en termes de travaux. Il y a lieu de croire effectivement que de nombreux projets approuvés dans la programmation 2008-2009 qui ont été reportés dans la programmation 2009-2010, qui ont été reportés en raison d'un manque

de main-d'oeuvre disponible dans les régions concernées. Or, cette année, on le sait, le gouvernement veut accélérer la réalisation du plan de redressement de l'état du réseau routier québécois avec les réserves, bien sûr, dont on a fait état la dernière fois. Dès l'annonce de ce plan, le 6 février, l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec estimait qu'une surchauffe de l'industrie et des coûts de construction risquaient d'occasionner des problèmes au niveau de la réalisation des travaux. Dernièrement, les municipalités des régions du Québec ont exprimé leur inquiétude quant à la rareté de la main-d'oeuvre en région pour réaliser les projets des petites municipalités et ceux financés par Chantiers Canada.

Comment peut-on... comment prévoit-on, du côté du gouvernement... Comment dirais-je? Comment prévoit-on éviter les problèmes découlant du fait du manque potentiel de main-d'oeuvre, à la fois au niveau du ministère mais également au niveau du privé, pour la réalisation de tous ces travaux routiers notamment, et sans compter les travaux d'infrastructures qui sont prévus un peu partout sur l'ensemble du territoire québécois?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

● (17 h 50) ●

M. MacMillan: Avant de passer, si vous me permettez, la parole au sous-ministre pour... moi, j'aimerais mentionner une chose. C'est bien de dire qu'il y a des travaux qui ont été remis... 2008, qui ont été remis en 2009, mais je pensais que, dans ces crédits-là, à un moment donné, on nous aurait félicités du près de 4 milliards d'argent qui va être dépensé cette année dans les routes du Québec et dans les structures du Québec. C'est 700 millions de plus que l'année passée. C'est autant qui avait été dépensé de 1995 à 2003, hein? Alors, moi, là...

Puis l'autre point qui est très important puis que je veux... c'est que 58 % de ces budgets-là sont dépensés dans les régions. C'est un point qui est très important, ça, puis on maintient 29 000 emplois... créer ou maintenir 29 000 emplois par tous ces contrats qui ont été mis et annoncés par la ministre Boulet et moi-même au mois de janvier... au mois de décembre, si je ne me trompe pas... au mois de février, excusez.

Alors, je dois vous dire, là: Oui, il y a des gens qui disent qu'il y a des contrats qui ont été remis. Il y a sûrement toujours... puis, moi, au point de vue d'ingénierie, je ne connais pas ça du tout, mais il y a beaucoup d'endroits qui a des contrats qui ont été remis parce que les plans et devis n'étaient pas prêts, les ingénieurs n'ont pas pu remplir leurs affaires. Mais, au bout de la ligne, quand on a monté d'argent qu'un gouvernement a annoncé, quand on parle de près de 4 milliards d'argent qui va être investi dans les routes et dans les structures, dans les écoles, dans les hôpitaux, là, je pense qu'à un moment donné, là, on mériterait un petit peu de l'avoir mentionné, hein? Je pense que mes collègues ministériels vont être d'accord, c'est un gouvernement d'économie et d'emploi qui a investi beaucoup. Oui, il y a eu des problèmes, je vous l'admets, il y a des dossiers qui ont été remis, il y a eu des dossiers qui ont été reportés à l'année 2009-2010.

Et je vous répète, M. le député de Verchères, ma porte est ouverte, s'il y a des choses... Puis, moi, c'est la première fois que j'en entends parler, là, de l'Abitibi, je

vous le dis bien honnêtement. Alors, mais je le ne sais pas, si les gens de l'Abitibi veulent venir me rencontrer, la porte est ouverte, puis on va s'asseoir avec eux pour ce qu'on peut faire, avec les gens du ministère du Transport. Mais je voudrais répéter, puis je pense que c'est une année record, il ne faut pas l'oublier puis il faut féliciter le gouvernement Charest, M. Charest, pour le travail qui a été fait là-dedans, et le ministère de Transport, qui depuis deux ou trois ans travaille énormément. Et je veux en profiter avant de terminer, de remercier les gens qui sont ici aujourd'hui, en arrière, qui ont pris le temps de venir m'épauler dans ma première rencontre, dans mes premiers crédits, et je veux les en remercier. M. le sous-ministre, MM. les sous-ministres adjoints et tous les gens qui ont en arrière avec moi, c'est un gros merci de votre présence ici aujourd'hui.

Alors, M. le sous-ministre, avec votre permission, pourra terminer la réponse.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Jean.

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre des Transports. D'abord, sur le cas des travaux routiers en Abitibi, les montants qui étaient prévus l'an passé ont été dépensés, peut-être pas dans les projets tout à fait précis, mais l'enveloppe budgétaire attribuée à l'Abitibi a été consommée, entre guillemets, pratiquement à 100 %. Au niveau des ressources humaines, d'abord il faut distinguer les deux choses, il y a les ressources humaines du ministère puis il y a la capacité du privé à livrer les mandats que le ministère attend d'eux. Il y a des régions du Québec effectivement, M. le député, où il y a des problématiques particulières: les régions comme la Côte-Nord et l'Abitibi-Témiscamingue, tant au niveau du privé, puis là, quand je parle du privé, je parle des firmes de génie-conseil, je parle des constructeurs également dans ces régions-là où on rencontre certaines difficultés. Il n'y a pas autant de firmes de génie-conseil disponibles qu'ailleurs au Québec.

Alors donc, c'est des réalités, là, qu'on a vécues, là, au cours des deux, trois dernières années. Là, aujourd'hui, au moment où on vous parle, en raison de la crise économique, le secteur privé de construction remet en question certains projets, ce qui libère une capacité de génie-conseil au Québec. Et là on sent qu'il y a comme un réalignement au niveau de la Côte-Nord et de certaines régions du Québec. Ça, c'est le bout de l'histoire, c'est le bout du secteur privé.

Quant au ministère des Transports, au niveau du génie, l'horizon exact, là, sur un horizon de 10 ans à peu près, le nombre d'ingénieurs au ministère des Transports a augmenté, est passé de 300... il a été augmenté de 230 ingénieurs depuis 2006, de plus, au ministère des Transports, et ça, malgré le fait que les effectifs globaux du ministère des Transports ont diminué, qu'on a appliqué la réduction du 1 sur 2. Donc, malgré, là, la gestion des effectifs selon les politiques gouvernementales, il y a des décisions qui ont été prises à l'intérieur, au ministère, au niveau de la gestion, où on ne sacrifiait pas les postes d'ingénieur, on les maintenait et même on augmentait notre capacité en génie-conseil. Selon ce que j'en comprends, on a suffisamment de capacité en génie-conseil au ministère des Transports pour rencontrer nos obligations. On a obtenu récemment du Conseil du trésor d'autres assouplissements en matière

d'embauche et d'effectif qui nous permettent encore d'améliorer notre capacité en génie.

Mais, ceci étant dit, les cas de l'Abitibi et de la Côte-Nord en particulier sont des cas vraiment précis, ils sont vraiment ciblés sur ce genre de région, régions dites périphériques, où il y a un problème d'embauche de main-d'oeuvre tant pour le ministère des Transports que pour l'Hydro-Québec, par exemple, que pour les grandes institutions, parce que le bassin de main-d'oeuvre dans ces régions-là est plus réduit que dans d'autres régions du Québec.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Travaux sur la route 393, en Abitibi

M. Bergeron: Pour revenir de façon un peu plus chirurgicale, si vous me permettez, à la question que je posais tout à l'heure concernant la route 393 entre Palmarolle et La Sarre, qu'est-ce qu'on entend faire pour les travaux qui ont été suspendus? Est-ce qu'il y a un échéancier pour compléter ces travaux-là éventuellement?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: Non, non, non, vas-y.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Jean.

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre des Transports. M. le député, on va prendre l'information puis on va vous revenir rapidement pour vous donner la suite des événements. Mais normalement les travaux, quand ils sont reportés, là, quand ils sont mis de côté, on s'attaque tout de suite à la programmation suivante pour les réaliser. Mais on prend en note la question puis on va vous transmettre l'information, là, par le biais du secrétariat, comme d'habitude.

Projet Rapibus, en Outaouais (suite)

M. Bergeron: Je voudrais revenir sur la question sur la région de l'Outaouais, qui préoccupe particulièrement le ministre, puis on le comprend bien. On le sait, le Rapibus ne passera pas par l'autoroute 50, et, on le sait, l'autoroute 50, lorsqu'on entre à Gatineau, il y a souvent des engorgements. Ça fait qu'il y avait une demande de la STO de créer une voie réservée sur l'autoroute 50. Cette demande s'est vue donner une fin de non-recevoir par le ministère des Transports. Est-ce qu'on envisage éventuellement de revenir sur cette décision puis de répondre favorablement à la demande de la STO concernant l'autoroute 50?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre.

M. MacMillan: C'est un problème technique, là, qui a été... Mais, dans l'analyse de valeurs aussi qui a été mise pour l'avenir du Rapibus, il a été question. Je n'ai pas la réponse au moment où on se parle, mais il est clairement, comme on mentionnait tantôt, que M. Martin

l'a mentionné, dans les études du Rapibus, ça a été mentionné. Et il y avait eu... je ne m'en rappelle pas s'il y avait eu... Bien, peut-être que M. Martin pourrait, si vous voulez, répondre. O.K. Allez-y, M. Martin.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Martin, vous avez la parole.

M. Martin (Claude): Oui. Peut-être une information, M. le Président. C'est que, lorsqu'on a regardé le projet de Rapibus, plusieurs autres formes de transport avaient été étudiées, entre autres, des trains légers, parce qu'Ottawa avait des projets semblables, des voies réservées, et on avait mis en compétition quatre modes différents. Et ce qui avait été retenu, c'était le Rapibus. Donc, ce qui donnait le plus de rendement, c'était cette option-là. Donc, ce qui fait en sorte le ministère a délaissé la voie réservée, avec les problèmes aussi de sécurité que ça posait sur l'autoroute. Donc, c'est en commun accord avec la STO, c'est surtout le Rapibus actuellement qui est proposé par les gens de la STO. Mais vous avez raison de dire qu'à bien des endroits la voie réservée pourrait être une forme intéressante, mais, compte tenu que le Rapibus a été retenu, c'est l'information dont on dispose actuellement.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député.

Travaux sur la route 117, en Abitibi

M. Bergeron: Trois brèves questions en rafale, M. le Président. En Abitibi-Témiscamingue, encore une fois, on parle de la route 117, là, dont on souhaiterait qu'elle devienne une route privilégiée vers Winnipeg. Il semble que c'est une route qui est actuellement dangereuse puis que des travaux seraient nécessaires. Il n'y a aucun engagement de la part du gouvernement concernant la 117. Le chemin qui mène au parc Aiguebelle a toujours un important tronçon qui est encore non asphalté. La ministre avait dit que ça pourrait se faire sur deux ans. Or, il n'y a toujours pas d'intention annoncée de la part du ministère de ce côté-là.

Autoroute 70, entre Alma et La Baie

Et, dernier point, l'autoroute 70 entre Alma et La Baie, il y a une étude qui a été déposée récemment. Qu'est-ce qui va se passer de ce côté-là aussi?

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le ministre, pour deux minutes.

M. MacMillan: La première question, pour l'Abitibi... Mais, sur l'Abitibi, moi... on peut faire la même chose que tantôt, là, mais, pour la 70, pour la route 70, là, il y a vraiment des rencontres qui ont eu lieu avec le ministre régional dernièrement, avec les gens de la région, et les plans et devis, là, sont sur la table, et il n'y a pas de décision qui a été prise par le ministère du Transport à cet effet-là. Et on va continuer à travailler pour voir... Mais il y a des gens qui sont pour un tracé puis il y a des gens qui sont pour un autre tracé aussi. Il y a la CRE qui... hein, ils se sont entendus sur le tracé, alors il faut vraiment demander, voir si la région est d'accord avant. M. le sous-ministre.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Je vous remercie, M. le Président. Lors du dévoilement de sa... Oh!

M. MacMillan: Oui, on n'avait pas fini de répondre.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Ah! Je m'excuse. M. Gagnon.

Travaux sur la route 117, en Abitibi (suite)

M. Gagnon (Jacques): C'est parce que, sur la 117, ça faisait partie du programme d'investissement qui avait été annoncé par Mme Boulet, le programme de cinq ans, 72 millions par année, qui finalement donne plus que ça. La voie de contournement de Rouyn-Noranda était comprise là-dedans. Donc, les interventions qui étaient prévues sur la 117 sont inscrites dans... En ce qui concerne le contournement proprement dit, les études vont au rythme où elles avaient été prévues. Il y a des études d'impact sur l'environnement à compléter, donc c'est un relativement long processus avant d'y arriver. On privilégie la voie de contournement Nord, évidemment, comme vous le savez. Alors donc, ça, ça suit ses échéanciers normaux.

J'ai cru comprendre que vous avez posé une question aussi sur le chemin La Pause. Il n'a pas parlé du chemin La Pause. J'ai mal compris votre question tantôt...

● (18 heures) ●

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): M. Gagnon, je m'excuse de vous interrompre, le temps est terminé. Alors, je remercie M. le ministre d'avoir participé à cette commission, les collègues, les gens qui vous entourent, les gens qui entourent le ministre. Merci au personnel de la commission également. Et j'ajourne les travaux de la commission au mercredi 6 mai... Pardon?

M. MacMillan: Juste, il y aurait quelque chose à être déposé, si vous permettez, oui.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce qu'il y a consentement pour 15 secondes de plus? Oui.

M. Jean (Denis): Alors, M. le Président, Denis Jean, sous-ministre des Transports. On a constaté qu'il y avait une erreur à une réponse qui avait été transmise aux élus, aux députés, dans les cahiers des questions particulières. Alors, on a corrigé la fiche, c'est la question n° 9.

Document déposé

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): Est-ce que vous pouvez transmettre la fiche corrigée au secrétaire?

M. Jean (Denis): Oui. J'ai même 35 copies pour le secrétariat.

Le Président (M. Pelletier, Rimouski): D'accord. Alors, j'ajourne les travaux de la commission au mercredi 6 mai, après les affaires courantes, pour la suite des études des crédits. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 1)