



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 19 avril 2012 — Vol. 42 N° 35

Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volet Voirie

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 19 avril 2012 — Vol. 42 N° 35

Table des matières

Voirie	1
Discussion générale	1

Intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
M. Guy Ouellette, président suppléant

M. Norman MacMillan
M. Etienne-Alexis Boucher
M. Pierre Reid
M. Patrick Huot

- * Mme Anne-Marie Leclerc, ministère des Transports
- * M. André Caron, idem
- * M. André Meloche, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 19 avril 2012 — Vol. 42 N° 35

Étude des crédits du ministère des Transports (2): volet Voirie

(Onze heures vingt-neuf minutes)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Bonjour, bonjour à tous, bonjour à mon ministre en particulier, le ministre de l'Outaouais — bien oui, c'est mon ministre. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la commission... et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Voirie

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du volet Voirie du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013. Nous disposons d'une enveloppe globale de deux heures pour l'étude de ce volet. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée le mardi 24 avril prochain.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Non, Mme la Présidente, il n'y a aucun remplacement.

● (11 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Comme nous l'avons fait jusqu'à maintenant, nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et réponses, en alternance entre les députés du groupe parlementaire formant le gouvernement et les députés de l'opposition. Je vous informe que la députée de Lotbinière a signifié son intention de participer à l'étude de ce volet; elle disposera d'un temps de parole de cinq minutes.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 11 h 28 et qu'une période de deux heures doit être consacrée à l'étude de ce volet cet avant-midi, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 13 h 28? Consentement? Consentement. Ça fait que je vous informe que nous serons ici jusqu'à 13 h 38.

Discussion générale

Nous allons débiter par l'opposition officielle, premier groupe à faire l'intervention. M. le député de Johnson, la parole est à vous.

M. Boucher: Eh bien, je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. De façon très résumée, je tiens à saluer les collègues de la commission parlementaire de même que le ministre délégué aux Transports et député de Papineau, M. MacMillan, accompagné des fonctionnaires du ministère des Transports de même que de son directeur de cabinet.

Alors, puisque nous avons beaucoup de pain sur la planche, nous passerons directement l'étude des crédits, et le premier volet que j'aborderai, M. le ministre, concerne toute la question des sentiers permanents et du TransQuébec, liée aux VHR.

Bon, à l'occasion d'un projet de loi lié au P'tit-Train-du-Nord, nous avons réalisé l'importance pour le Québec de structurer le réseau de VHR et notamment de passer à des sentiers permanents. Le gouvernement avait pris des actions. Alors, de façon très brève, ma question: Quel est l'échéancier des travaux? Par exemple, avons-nous un pourcentage de réalisations quant aux sentiers VHR, les sentiers permanents? Et, si c'est le cas, en fait... c'est ça: Quel est l'échéancier et le pourcentage de réalisation à ce jour?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais profiter de l'occasion, si mon collègue de Johnson me permet, juste pour remercier les gens qui travaillent avec nous au ministère du Transport, qui sont ici avec moi, de les remercier de leur collaboration et de leur dévouement envers... en tout cas, chez moi, dans le mandat que j'ai eu depuis décembre 2008 avec le premier ministre. Et une partie de ce mandat-là, c'est les sentiers permanents. Et j'apprécie, le député de Johnson, qu'on me pose cette question-là la première, parce que c'est un dossier qui est majeur, qui est important pour les Québécois et Québécoises et très important pour les gens qui font ce loisir-là au Québec, soit les quads ou soit la motoneige. Et, venant de votre beau comté que j'ai eu la chance de visiter, même, avec vous, la journée où les courses, si vous me permettez d'appeler ça comme ça, Valcourt... et visiter aussi Bombardier.

Pour les sentiers permanents, je suis à ma deuxième tournée du Québec pour rencontrer les tables de concertation, dans toutes les régions du Québec. Il reste une région. Ce serait, là, je pense, le 30 mars... ou avril, excusez — oui, c'est vrai, on est rendus au mois d'avril — le 30 avril en l'Estrie, il me reste une place à aller rencontrer. Mais, tout ce temps-là, le travail est avancé. Vous donner un échéancier aujourd'hui, M. le député de Johnson, j'ai appris, en 23 ans de politique, de ne pas mettre de date sur rien, parce que vous allez me le renoter après, sûrement, dans votre rôle de critique de la voirie, ou votre mandat que vous avez. Mais je dois vous dire qu'on avance beaucoup.

On avait demandé pour le mois d'avril, mais on n'a pas terminé encore les visites de toutes les tables de concertation, mais je dois vous dire, sur les 16 ou 17 régions, les rapports sont au ministère du Transport, au département,

avec M. Morin et Stéphanie Cashman... Pelletier-Cashman, et nous sommes avancés. Pour vous dire un échéancier, je ne m'avancerai pas, mais je dois vous dire que bientôt, d'ici la fin mai, nous allons avoir une idée globale de nos sentiers permanents.

Le mot «permanent» est devenu peut-être... Pour beaucoup des gens au Québec et les tables de concertation, on parle de sentiers durables ou de sentiers, peut-être, permanents. Moi, je retiens toujours le mot «permanent», mais je vais le revirer en vous disant que ça va être une autoroute pour les véhicules hors route. Alors, les chantiers, pour vous donner un échéancier, je me permettrais de vous dire que, d'ici la fin mai, on pourra peut-être s'en reparler ensemble pour vous donner une date exacte.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député.

M. Boucher: L'échéancier, M. le ministre, ce n'est pas seulement pour mon poste de critique, mais bien pour l'ensemble des gens qui s'adonnent à ce loisir, de même que l'industrie touristique qui y est liée.

M'est avis que, bon, bien sûr, on établit le portrait des éventuels sentiers permanents, mais, à la fin de la journée, ça va coûter de l'argent, tout ça. La table de concertation de l'Estrie, si vous ne l'avez pas encore visitée, a quand même avancé... et, considérant la situation très particulière de l'Estrie, à savoir que la majorité des terres sont d'ordre privé, ils ont évalué les coûts d'une pérennisation, finalement, des sentiers, des coûts pouvant varier de 24 à 44 millions de dollars, et ça, c'est pour une seule région. Alors, ma question est: Comment le gouvernement envisage de financer la pérennisation de ces sentiers?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Nous allons commencer par le début. Quand on construit une maison, on commence par la fondation. Alors, nos pistes permanentes, ou nos pistes durables, on va regarder le tout. Et de vous dire comment ça va coûter... Il y a des régions qu'on parle de 2 millions, il y a d'autres régions qu'on parle... vous me dites, l'Estrie, de 40 millions. On verra à la fin. Mais il y a un mot que j'ai oublié de mentionner tantôt et qu'il faut... dans toutes nos pistes, tous les gens qui travaillent, c'est nos bénévoles, nos fédérations de quad et nos fédérations de motoneige qui font beaucoup de bénévolat dans nos pistes actuelles.

Il ne faut pas oublier qu'il y a plusieurs pistes qui existent. C'est des ententes qui durent peut-être pour un an, deux ans ou trois ans. Mais, moi, ça ne me fait pas peur, parce que je pense qu'au bout de la ligne le bon vouloir, l'UPA, dans toutes les régions, ont siégé dans les visites que j'ai faites des régions.

Alors, vous mettre un coût, je ne sais pas encore. Mais vous savez qu'on a mis sur les plaques... un montant de 4 \$ par plaque. On a ajouté 15 \$ pour qu'il y ait 4 \$ qui va dans un système d'infrastructures. On a d'autres ministères qui existent au Québec, et je dois vous dire qu'on a un bureau de projets, qui est un avantage qui n'existait pas avant, dont le MAMROT qui siège, le ministère des Ressources naturelles, ministère du Développement économique, de l'Environnement qui siègent aussi là.

Alors, ça sera un tout, ça ne sera pas seulement le ministère du Transport qui va s'impliquer là. Et je vous ferai remarquer que le mandat qu'on a eu pour les sentiers permanents vient directement de notre premier ministre. Alors, quand on aura tous les détails, on établira un budget, et on va sûrement établir un budget quinquennal dans nos sentiers permanents.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Parlons immatriculation, justement. Et vous l'avez noté: effectivement, il y a une partie des frais liés aux immatriculations qui vont à la pérennisation des sentiers, à leur entretien. Or, la majeure partie des coûts liés aux immatriculations va dans le fonds consolidé de l'État québécois. On parle de plus de 25 millions de dollars. Est-ce qu'il y aura là... Est-ce qu'il y aurait là une piste de solution pour financer la pérennisation, c'est-à-dire que les montants liés au paiement des immatriculations aux VHR pourraient être consacrés à l'amélioration des sentiers et à leur pérennisation?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Bien, écoutez, ce n'est pas une mauvaise idée. Mais, vous répondre à ça aujourd'hui... je pourrais demander à Mme Cashman-Pelletier de venir vous répondre, mais je vous dirais que la première chose qu'on va faire pour les deux prochaines années, c'est d'atteindre le budget... avoir un budget sans déficit, et après ça on verra. Mais on a un plan. On va attendre... comment le coût va avoir sur la table puis comment on va aller chercher ces argents-là. Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui, mais je peux vous garantir que les pistes permanentes, ou les pistes durables, ou l'autoroute MacMillan qui va... qu'on va...

Des voix: ...

M. MacMillan: Non, mais pourquoi pas? Ou même se joindre au député de Johnson, dans son coin, avoir une piste qu'on appellerait la piste Johnson ou la piste Boucher. Mais, farce à part, là, c'est qu'au moment où on se parle où on va aller le chercher? Si ce serait avec les plaques, pourquoi pas? Mais on n'est pas rendus là. C'est une première année, là, on est à la fondation, si vous voulez, comme construire une maison. Nous allons mettre tous nos efforts ensemble, tous les ministères. Et il y a quelque chose qui est important, qui n'existait pas et qui existe depuis trois mois ou quatre mois, depuis le mois

de janvier, je devrais dire: les ministres... les sous-ministres des ministères que j'ai parlé tantôt ont une table pour les véhicules hors route. Ça n'existait pas. Alors, c'est un grand pas pour nous, et je suis certain qu'une fois que je vais avoir besoin d'argent, bien tous ces sous-ministres-là vont m'appuyer, dans tous les ministères, pour avoir une belle enveloppe.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, on l'espère, puisque, pour conclure sur le sujet, le 26 janvier 2011 dernier, vous annonciez que ce sentier... la pérennisation des sentiers allait être mise sur pied d'ici 2012. Or, nous sommes en 2012, même au quatrième mois de l'année 2012, et ce qu'on constate, c'est qu'il n'y a pas d'échéancier ni de budget prévus pour être en mesure de répondre, là, à cet engagement.

M. MacMillan: Mais il reste encore sept mois, moi, en 2012. Alors, lancez-moi pas de...

M. Boucher: Vous devrez travailler fort.

M. MacMillan: ...lancez-moi pas de défi, parce que ça va se régler demain, si tu veux.

● (11 h 40) ●

M. Boucher: Bien, écoutez, je vous le lance, le défi.

M. MacMillan: Bien... C'est bon, je l'accepte.

M. Boucher: Mais on va passer à un autre sujet, un sujet qu'on a longtemps... qu'on a souvent abordé ensemble, sur la question des haltes routières. Évidemment, je ne referai pas le pedigree de ce dossier-là qui traîne en longueur depuis plusieurs années. C'est un dossier, évidemment, en partenariat public-privé qui a fait l'objet, là, de toutes sortes de délais, que ce soit au niveau des problématiques liées aux appels d'offres, les dépassements de coûts pour l'État québécois, alors que justement la formule PPP est censée protéger l'État québécois de ces dépassements de coûts, etc. Et aussi il y a un problème, à mes yeux, fondamental, c'est celui de la transparence, puisque le gouvernement se cache derrière la sacro-sainte formule des...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça a changé, là, ce n'est plus Mme Cashman qui est là. «Cacher»... utilise...

M. Boucher: Bien, utilise la fameuse formule consacrée des PPP pour dire: Bien, écoutez, les sommes investies par l'État québécois dans ce dossier-là, notamment liées aux dépassements de coûts et aux compensations financières remises aux partenaires, ne peuvent être connues, ne peuvent être connues, puisqu'il s'agit... il y a un tiers privé et que celui-ci, bon, est évidemment protégé.

M. le ministre, est-ce que vous envisagez une solution pour que les contribuables québécois puissent savoir combien d'argent, de leur argent est consacré par le gouvernement du Québec à tout le projet lié à la réfection des haltes routières, afin que les citoyens et même les parlementaires, leurs élus, leurs représentants puissent s'assurer que la formule utilisée par le gouvernement est bel et bien rentable pour les contribuables?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Je vous dirais d'emblée que le dossier des haltes routières, en partenariat avec le privé, est presque à la fin. On est rendus dans la dernière construction, à Magog. Et je ne vous dis pas qu'il n'y a pas de problèmes. Ce serait faux de ma part de vous dire qu'il n'y a pas eu de problèmes, il y en a, puis il y en a qui existent encore. On est quand même rendus à la fin. Peut-être d'ici un mois, un mois et demi, on espère que Magog va être terminé. Ça veut dire que la phase I des PPP dans les haltes routières serait terminée.

Il y a eu plusieurs réclamations par le partenaire privé du début. Il y a encore des réclamations qui existent. Il y a des argents qui ont été avancés. Vous aviez posé, si ma mémoire m'est fidèle, l'an passé des questions puis qui avaient été répondues par la sous-ministre qui s'occupe de ça, et on pourra rentrer dans les détails. Il y a toujours une économie de l'ordre d'à peu près 17 millions de dollars. Ces chiffres-là sont toujours là. C'est une étude qui a été faite par Ernst & Young, ce n'est pas une étude qui a été faite soit par le ministre ou soit par le ministère, c'est une étude indépendante.

Nous travaillons très, très, très fort, M. le député de Johnson, pour réussir à venir à bout de cette première ébauche de halte routière. Je ne sais pas si vous avez eu la chance à passer, exemple, dans votre région, à Melbourne, c'est un succès; à Maskinongé, un grand succès; à Vaudreuil, un peu moins au début, mais on s'ajuste. Et il y aura sûrement des ajustements à faire. Et nous continuons toujours d'essayer d'être un bon partenaire avec le privé. Mais je vous dis très très honnêtement, ce n'est pas facile. C'est une première, et nous continuons à essayer d'être très transparents.

Les chiffres qu'on vous avait donnés l'année passée sont toujours les mêmes. Il y a eu, oui, une modification de 4 millions, il y a eu des embûches. L'eau, l'assainissement des eaux de certains endroits, des terrains qui ont été obligés d'être achetés pour avoir l'eau puis pour donner le service dans certains endroits. Mais c'est les... on est au même niveau d'économies prévues par le coût supplémentaire, même si ça avait été assumé par le gouvernement en mode conventionnel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Vous savez... Est-ce que je comprends, M. le ministre, par souci de transparence, vous êtes prêt à déposer l'entente, mais cette fois-ci une entente qui est non caviardée, à propos des montants qui sont octroyés, finalement de l'entente entre le partenaire et le gouvernement, pour qu'on puisse s'assurer, c'est-à-dire, nous, quand je parle des parlementaires, que l'argent des contribuables, il est bien... qu'effectivement c'est un succès, le mode PPP, pour les contribuables?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Moi, je vous dirais, là, puis je vais me faire tirer, là, puis je vais me faire donner des coups en dessous de la table, là, mais je vous dirais que, s'il y a des choses qu'on peut déposer, ça me fera plaisir de les déposer. Mais il y a une entente qui a été signée commercialement; c'est des ententes qui sont liées à certaines lois, je m'imagine. Puis je suis loin d'être un avocat, mais, s'il y a des choses qu'on peut déposer, on les déposera. Mais je vais demander à la sous-ministre de peut-être rajouter, rapidement, pour aider à la transparence du ministère de Transport dans ce dossier-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Leclerc, bien vous identifier pour fins de transcript, pour la première fois. Consentement? Consentement des deux parties. Allez-y, Mme Leclerc, on vous écoute.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, Mme la Présidente. Donc, effectivement, comme M. le ministre vous le mentionnait tout à l'heure, c'est une entente de type commercial, donc il y a des informations à caractère commercial dedans. C'est la raison pour laquelle, quand on dépose des documents, on protège certaines informations. Mais ce n'est pas là par manque de transparence, c'est en souci de respect de la réglementation puis des lois qui nous régissent, là. Par ailleurs, pour toute autre information requise, on se fera un plaisir de les fournir à la commission.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Vous savez, on utilise le mot, bon, «entente commerciale», mais finalement on pourrait aussi le remplacer par «entente confidentielle», alors qu'on vient de le confirmer finalement. Malheureusement, et les élus et les contribuables québécois ne sont pas à même, ne sont pas en mesure de prendre justement toute la mesure de l'entente qui est intervenue entre le partenaire et le gouvernement du Québec. Et ça, pour des principes de transparence et d'équité, M. le ministre, c'est quelque chose que, malheureusement, je ne... avec laquelle je ne peux pas être en accord.

Peut-être pour clore sur ce dossier-là, vous avez dit: phase I. Effectivement, il y a eu sept premières haltes routières, et même huit, qui ont été élaborées, là, sous le mode PPP. Malgré les dépassements de coûts, malgré les délais, malgré l'impossibilité de savoir si véritablement les contribuables en ont pour leur argent, étant donné les clauses de confidentialité liées aux ententes, est-ce que le gouvernement du Québec a l'intention d'aller de l'avant avec le mode PPP et la rénovation, la réfection de 33 autres haltes routières?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Bien, en tenant compte de la modification de — puis pour être transparent — 4,1 millions de dollars, là, dans l'entente qu'il y a eu avec le partenaire et en tenant compte de l'étude de Ernst & Young, qui dit qu'on nous permet toujours de faire des économies de 17,3 millions... Et, pour la deuxième phase, M. le député de Johnson, je vous dirais que j'ai demandé... qu'on va attendre, avant de prendre une décision, qu'on termine totalement la phase I, puis après ça on va prendre les décisions: Est-ce qu'on retourne en partenariat public-privé? Est-ce que ça a été une bonne chose? On va se donner le temps de voir les résultats de la première phase avant de prendre une décision pour la deuxième phase.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Je vous remercie, Mme la Présidente. Est-ce que les parlementaires auront l'occasion de pouvoir consulter un rapport d'évaluation de la phase I ou quelque chose qui pourrait être disponible aux membres de l'Assemblée nationale?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Papineau.

M. MacMillan: Oui, oui, s'il y a un rapport qui est demandé de ma part à ce temps-là, puis il va sûrement y en avoir un, on vous informera sûrement, M. le député de Johnson.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson, il vous reste 2 minutes.

M. Boucher: Bien, O.K., très rapidement... O.K., très rapidement, on a demandé une question particulière sur l'ensemble des études, scénarios, analyses liés au train Québec-Windsor et Québec-New York, O.K.? Le ministère nous a répondu qu'il n'y avait, pour le projet de train Québec-New York, aucune étude pour ce projet de train.

M. MacMillan: Je vous arrête...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Ce n'est pas mon mandat du tout, c'est M. Moreau.

M. Boucher: Le transport ferroviaire?

M. MacMillan: De personnes.

La Présidente (Mme L'Écuyer): De personnes.

M. MacMillan: Moi, là, c'est... je veux dire... ferroviaire avec les compagnies et marchandises, mais, pour les personnes et les ententes avec New York et... c'est... Boston, ou Montréal, ou quoi que ce soit, c'est M. Moreau. Je m'excuse...

M. Boucher: Non...

M. MacMillan: ...vous pouvez poser la question, puis on va la retransmettre à M. Moreau, puis il vous répondra.

M. Boucher: Donc, est-ce que... On est quand même dans la Commission transports et environnement...

M. MacMillan: Ah oui!

M. Boucher: Est-ce qu'il y aurait possibilité de voir l'entente intervenue entre le gouvernement et M. Raymond Chrétien, qui, en 2011-2012, malgré l'absence d'études, a reçu une rémunération de plus de 200 000 \$?

M. MacMillan: Ah! maudit...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson, il nous reste une journée pour le ministre Moreau.

M. MacMillan: Voilà.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous pouvez remettre votre question au député qui est responsable ou vous pouvez venir même lui poser la question concernant ce dossier-là le 24. Ça vous va?

M. Boucher: O.K., je parlais du dépôt de l'étude, là...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, vous pourrez...

M. Boucher: ...simplement à la commission, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mais vous pouvez venir lui demander à ce moment-là, lors de cette commission-là. Avez-vous une autre question? Il vous reste une minute.

● (11 h 50) ●

M. Boucher: Je peux la balancer l'autre bord?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, vous pouvez la balancer l'autre bord.

M. Boucher: O.K. S'il vous plaît.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais prendre mon privilège de présidente, pour quelques minutes imputées sur le temps du gouvernement, pour poser une question à M. le ministre. Dans le fond, et avec une réponse rapide, si je prends trop de temps de mes collègues, on va me le dire...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Faites un préambule! La première, M. le ministre, vous le savez, de quoi je vais vous parler, c'est la route 148.

M. MacMillan: Non, je n'avais pas de doute.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous savez, c'est une route qui me tient particulièrement à coeur. C'est le seul lien routier qui nous permet de rentrer dans le Pontiac rural. C'est le seul lien que nous avons pour Gatineau. Vous savez, on a de plus en plus une augmentation de population. Dans la MRC des Collines, dans deux ans, je pense qu'on a augmenté de presque 4 000. Il y a encore des gros projets qui sont en cours de construction. On a eu plusieurs accidents aux mois de décembre et janvier, avec des pertes de vie. Je pense que, dans l'espace de deux semaines, on a six personnes qui ont perdu la vie, et on pourrait continuer, continuer. On sait qu'il y a eu beaucoup d'investissements qui ont été faits sur la 5 et la 50. Et la 50, M. le ministre, j'espère que c'est une autoroute qui portera votre nom, parce que, quand on la prend, c'est réellement magnifique, magnifique.

Ceci étant dit, je veux vous entendre parler un peu de ma 148. Je pense que... et ça, hier, le ministre du Transport me disait: Des routes est aussi synonyme de développement économique. Vous connaissez la situation du comté, de la partie rurale du comté, et, la journée qu'on aura des routes qui seront plus sécuritaires et que les gens n'auront pas peur de prendre, je pense qu'on sera un milieu qui pourra se développer. Je veux vous entendre là-dessus, puis après ça j'aurai une autre petite question.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Je vous réponds immédiatement en disant que «sécurité» est le mot qui devrait suivre la route 148. Vous l'avez mentionné, les accidents... pas énormes, mais beaucoup d'accidents qu'il y a sur la 148. Et nous devons... Sûrement... Au ministère du Transport et la direction territoriale ont le mandat que la route 148 soit dans l'avenir... Et on ne doit pas cacher que depuis 2003 il y a beaucoup d'efforts qui ont été mis sur l'autoroute 50, comme vous l'avez mentionné, et vous étiez d'accord avec... Je me rappelle, dans plusieurs de nos caucus — ça fait longtemps qu'on siège ensemble dans le même caucus — que l'autoroute 50... il y avait l'autoroute 5 aussi, qui avance et que les argentés ont été votés.

Et, pour la route 148, depuis, moi, que j'ai la chance d'être ministre délégué aux Transports, depuis 2008... en 2007, il y a eu 2,8 millions, en 2008, 13 millions, en 2009, 15 millions, en 2010, 6 millions et, en 2011, 10 millions, pour un grand total de près de 50 millions sur cinq ans. Mais je suis complètement d'accord avec vous qu'il y a un effort qui doit être fait pour que la route 148 devienne aussi belle route qu'on peut imaginer qui existe ailleurs au Québec, et vous avez mon appui total là-dedans. Et je vous dis publiquement que la route 148, pour l'Outaouais, serait la priorité pour les années à venir, surtout pour une raison: il y a la beauté de votre comté, votre beauté de la route pour prendre... pour aller rejoindre, si vous voulez, l'Ontario, à l'extrême, mais aussi pour la sécurité, parce qu'il y a plusieurs accidents, et on doit s'en occuper. Et un exemple, il y a deux projets, qui totalisent 11 millions, en 2012, déjà sur la table, et ça va continuer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Et je le reconnais, il y a eu beaucoup d'argent d'investi, et les gens, aussi, du comté le reconnaissent et vous en remercient.

Mon autre question, ça concerne la voirie locale, la voirie dans nos petits villages. Vous savez que les villages de 200, 300 personnes ont toujours des routes à refaire, des petits coins, et avec très peu d'argent. On a aussi... Les routes, ça représente beaucoup, beaucoup de kilomètres. C'est un dossier qui avait été transféré aux municipalités. Ça n'a pas été indexé depuis sa mise en place.

Dans le dernier budget, notre collègue du ministre des Finances a parlé de mettre en place un plan de redressement du réseau routier local et qu'il y aurait des sommes de disponibles à l'intention des MRC. Quand on dit... on parle de MRC puis on leur dit: Vous allez avoir de l'argent, c'est combien? Combien? Quand? Puis qu'est-ce qu'on peut faire avec? Moi, j'aimerais ça que vous nous expliquiez et vous expliquiez à tout le monde — les MRC qui vont peut-être écouter, ou bien qu'on va pouvoir leur dire — qu'est-ce que ça veut dire et quel rôle vont-ils jouer là-dedans...

M. MacMillan: Merci, madame...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...pour éviter que les municipalités commencent à se — je ne dirai pas l'autre mot — entre elles? Merci, M. le ministre.

M. MacMillan: Mme la Présidente, c'est une question qui est d'un intérêt... Depuis 2008 que je suis au ministère du Transport, j'ai l'impression que j'ai rencontré tous les maires du Québec. Et je le mentionne parce que beaucoup de demandes des maires qui sont venus nous parler de la voirie locale. On se rappelle qu'en 1993 on avait baptisé ça la réforme Ryan. Le gouvernement avait transmis les routes municipales aux municipalités. Et, je m'en rappelle, j'étais député dans ce temps-là, en 1992, que ça avait commencé, le débat, ça avait été un débat dans le caucus. Puis, dans ce temps-là, les caucus étaient ici, dans LaFontaine, nous étions 92 députés. Alors, vous pouvez vous imaginer, en 1992, il y avait probablement une soixantaine de députés qui étaient touchés par cette réforme des routes, de transfert vers les municipalités. Alors, nous avons eu — je ne veux pas retourner dans le passé, mais... — un débat qui a été vraiment houleux dans le caucus, pour le retour.

Mais on se rappelle qu'en 1992 il y avait eu une crise économique hors de l'ordinaire, avec des taux d'intérêts 17 %, 18 %, 20 %. Je me rappelle, moi, j'avais un commerce dans ce temps-là, puis le gérant de banque m'appelait quasiment à tous les jours à cause de ces taux d'intérêt là, et c'était très, très, très difficile pour tout le monde. Et M. Ryan, il était le ministre des Affaires municipales, avait décidé de retourner les routes pour qu'une partie... pas obligé d'augmenter les impôts, tout ça, que les municipalités nous aident. Mais, depuis ce temps-là, il y a beaucoup de choses qui ont changé.

En 2008, nous avons repris l'entretien de 4 200 ponts municipaux et nous investissons plus de 100 millions de dollars par année à ces ponts-là qui, on doit dire, avaient été laissés aller. C'est aussi juste et clair que ça. Et le gouvernement a décidé, en 2008, de reprendre ces ponts-là.

Dans les derniers mois, nous avons travaillé avec l'équipe au ministère, avec Anne-Marie, ou... excusez, Mme la sous-ministre adjointe au ministère du Transport et son équipe, une petite équipe mais une équipe qui a produit un programme que, je pense, va faire l'affaire des municipalités. On n'a pas fait ça tout seuls, Mme la Présidente; nous avons rencontré le président de l'UMQ, M. Forest, le président de la FQM, M. Généreux, et moi-même, et Mme la sous-ministre. Nous avons eu une, deux, trois, quatre à cinq rencontres, des appels téléphoniques, pour pondre, si vous voulez, un programme pour l'avenir.

Vous savez comme moi qu'on est obligés, quand on va chercher du nouvel argent, on est obligés de rencontrer, dans mon langage de Norm, là, les grosses têtes du ministère des Finances pour vendre notre salade, et c'est ce que nous avons fait l'année passée. Et heureusement, au budget de cette année, le ministre a annoncé que d'ici deux ans il y aura un

programme pour les municipalités, pour la voirie locale, le volet 1, c'est vous dire, les routes locales, qu'on a prises, jusqu'à 200 millions, avec partenaires les municipalités, les MRC, dans chacune des régions du Québec. On va faire la planification, il y a un montant d'argent, là, que j'oublie, là, l'an prochain...

Une voix: ...

M. MacMillan: 4 millions, et ça augmente à 9 ou... 5 millions dans la deuxième année, et après ça on va faire une étude de toutes les routes, et nous allons produire un plan quinquennal dans toutes les régions du Québec, et il y aura à peu près 50 millions de dollars que les gens vont devenir...

On a passé à travers toutes les municipalités du Québec. Les municipalités dévitalisées, premièrement, ne seront pas touchées dans les travaux d'été et d'hiver. Elles vont avoir les mêmes montants d'argent qui existent... Il y a des municipalités, depuis ce temps-là, que leur richesse a augmenté, vont être pénalisées, mais sur une base de cinq ans, des petits montants tous les ans. Sans oublier que, tout le temps dans ce temps-là, il y aura une enveloppe dans la MRC pour pouvoir devenir partenaire avec le ministère du Transport pour investir dans les chemins. Mais la beauté de ce programme-là, que je pense, c'est que c'est la région qui va décider, c'est la région qui va décider quels sont les chemins qui vont être réparés.

Pourquoi on a fait ça? C'est une de mes suggestions. Moi, je fais ça dans mon comté depuis 1989: c'est la MRC qui décide, dans l'enveloppe du ministère du Transport, dans les routes numérotées, quelle route qui doit être dépensée. Et on fait ça depuis 20 ans, puis, depuis 20 ans, il n'y a aucune... il n'y a pas de chicane entre les maires, c'est les priorités, c'est eux qui les choisissent avec le ministère du Transport local. Alors, on va essayer d'implanter ça un peu comme ça dans les MRC, le ministère du Transport, et avec l'aide de... le MAMROT, qui finance, dans certains... un projet pilote — c'est au Lac-Saint-Jean, je pense, ou dans ce bout-là, là — pour commencer à faire la planification pour réparer ces chemins-là. Alors, ça peut être 50 % MTQ, 50 % la municipalité. Si c'est dévitalisé, ça peut être 80 % MTQ, 20 %... Ce sera un choix qu'on fera ensemble d'ici deux ans, madame...

● (12 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. C'est des bonnes nouvelles. Je pense que ça retourne localement des décisions des chemins, et ces choses-là. Je vous remercie.

Je vais passer la parole au député de Chomedey. M. le député, la parole est à vous.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Vous venez de faire une heureuse, M. le ministre. On a réglé l'Outaouais. Je vais vous emmener...

Une voix: ...

M. Ouellette: Non, non, non. Laval, je garde ça pour la fin. On va s'en aller sur la Côte-Nord, M. le ministre. On va aller au Plan Nord, parce qu'hier, lors de l'étude, hier, des crédits avec le ministre des Transports, dans les huit heures que nous avons passées ensemble hier — et on reconnaît l'ensemble des gens qui étaient ici hier, qui vous accompagnent ce matin — à une question du députée de Mercier, il y a eu beaucoup discussions — appelons ça des discussions — et certains échanges, oui, que nous pourrions qualifier d'échanges, relativement à la route 138, relativement au Plan Nord, relativement à la volonté du gouvernement de compléter la route 138 de Sept-Îles... c'est-à-dire de Natashquan jusqu'à Blanc-Sablon.

Je sais que M. le sous-ministre avait même commencé un début de réponse. Mais il semblerait que son début de réponse n'était peut-être pas à la satisfaction de la personne qui a demandé la question. Et ça nous a... On nous a fait faire un tour de la province de Québec, par rapport à la 138, par rapport à la compagnie qui s'occupe des 228 millions qu'il semblerait qui sont dévolus aux travaux de la 138. On nous a emmenés dans la belle ville de Sherbrooke puis en nous disant que c'est impossible que la personne qui s'occupait de la corporation, qui était à Sherbrooke, pouvait faire les travaux sur la 138. Bref, on a mêlé tout le monde. Et, même si on était en différé, parce qu'il y avait des commissions peut-être plus importantes que la nôtre hier, nous autres, on a pu se voir de 2 heures à 4 heures cette nuit et — parce qu'on était en différé — on a fait un tour d'horizon d'Alexandre Taschereau, on est allés même jusque dans l'Antiquité avec M. le député d'Orford.

Et je vous ramène sur la 138. Je vous ramène sur la 138, M. le député de... M. le ministre, et juste nous expliquer: Qu'en est-il pour le développement du Plan Nord et les investissements? Parce qu'on parle de 228 millions au total, là, sur la 138. Ça ne semblait pas clair hier. J'aimerais ça que vous nous clarifiez ça.

M. MacMillan: M. le député de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Excusez, Mme la Présidente. M. le député de Chomedey, merci de me donner la chance à rectifier — non, je ne pourrai pas dire ça, là — mais des faussetés. Est-ce que je peux dire ça? Non, je ne peux pas dire ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, des inexactitudes.

M. MacMillan: Comment?

M. Ouellette: Inexactitudes.

M. MacMillan: Je ne suis pas capable de le dire, mais écrivez-le...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: C'est ça que je voulais dire, puis je n'étais pas capable... Quoi?

M. Ouellette: Inexactitudes.

M. MacMillan: Regardez, le 228 millions de dollars qui a été mentionné hier par le député de Mercier, c'est tout le Québec, de Montréal jusqu'à Blanc-Sablon, pour la 138. Vous pouvez vous imaginer qu'il était comme dans le champ gauche pas à peu près.

Lundi, on a eu la chance, le sous-ministre, M. Caron, moi et, bon, le chef de cabinet, l'attaché politique qui s'occupe de la voirie locale, d'aller à Chevery rencontrer les maires. L'entente qu'on a parlé hier, Pakatan, ils sont cinq maires qui décident où l'argent est dépensé, comment les plans et devis sont faits, comment les tracés... qui on engage. Et je vous ferai remarquer, c'est tout par appel d'offres. Le premier montant d'argent qui a été mis sur la table, c'est en 2006. C'est une entente, qui a été signée avec ma collègue Julie Boulet du temps qu'elle était ministre déléguée aux Transports, de 100 millions sur la 138. Il y a un autre 122 millions qui a été rajouté dans le budget de l'an passé. C'est pour un plan quinquennal jusqu'en 2014 ou 2015, 2015. Alors, pour ce qui nous regarde, nous, au ministère du Transport, pour moi, c'est 222 millions, à partir de Natashquan jusqu'à Blanc-Sablon. Ça, c'est le vrai budget. Ça, c'est la vérité, la réalité qui se passe.

Pakatan, c'est une entente qui a été signée avec le premier ministre du Québec dans le temps qu'il était le ministre des Affaires autochtones, et Mme Boulet et les maires. Dans ce temps-là, il n'y avait pas de MRC, en 2006. Aujourd'hui, il y a une MRC qui existe. Alors, lundi, nous avons été à Chevery et nous avons signé une nouvelle entente pour le 122 millions. Comment on va dépenser les argents? Où on va les dépenser? Avec qui on va faire ça? Avec les communautés, ou, si ce n'est pas les communautés, ça sera pas appel d'offres, etc.

Alors, c'est un endroit que moi, j'ai visité en 2008, que je trouvais... je ne comprenais pas pourquoi est-ce qu'il n'y avait pas de route, pourquoi cette belle région là n'était pas désenclavée. En 2008, on n'avait pas commencé à parler du Plan Nord, hein; on se rappelle, c'est depuis un an et demi, deux ans. Alors, moi, on a travaillé fort au ministère pour aller chercher des argents, et nous avons réussi, à cause du Plan Nord, d'aller chercher, pour les prochains trois ans ou quatre ans, 122 millions de plus. Et nous avons déjà, là, avancé. Nous allons bientôt... Il y a déjà 40 kilomètres de route qui est faite, de Natashquan jusqu'à Kegaska. Il y a un pont qui va relier tout ça, ces kilomètres-là, qui est en train d'être fait, c'est nouveau, depuis 2006. Et, à l'autre bout, à La Tabatière, il y a une dizaine, une douzaine de kilomètres qui sont là. Mais là on veut vraiment, là, bâtir la route, et bientôt nous allons avoir la chance de pouvoir annoncer, avec les gens, la communauté crie, je pense, de La Romaine...

Une voix: ...

M. MacMillan: ...innue de La Romaine, un contrat de 48 kilomètres pour construire la route. Mais il faut commencer — encore, je reviens souvent à ma construction de maison — par la fondation, par les tracés, les plans et devis, etc. Ça prend un petit peu de temps, mais nous avons enclenché ça depuis trois ans, et j'en suis fier.

Et, lundi, l'entente qu'on a signée, c'est une entente historique. Le MTQ, pour les 300 autres kilomètres qu'il reste à faire, ça va être sous la juridiction, si vous voulez, du ministère des Transports, qui va prendre les décisions, qui va être partenaire, qui va consulter, qui va aider les gens de cette région-là, les communautés crie, innues, ou quoi que ce soit, à construire cette route-là.

C'est un endroit, M. le député de Chomedey, qui est formidable. Lundi, il faisait 30° à Québec, ou 27°; là-bas, on se promenait en motoneige, à Chevery. C'est leur moyen de transport, là. Il y a encore de la neige, là, les autos sont — M. Caron a été témoin de ça, les gens — les autos sont remplies de neige encore, et, nous, pour se rendre à nos réunions, c'était en motoneige. Alors, on peut s'imaginer. Puis, il y a des routes, mais, des routes, de se promener avec des motoneiges en 2012, c'est assez, là! Alors, les efforts ont été faits par notre gouvernement, les efforts en partenariat avec ces gens-là, et nous allons avoir... et j'espère avoir la chance un jour d'aller en auto, pouvoir faire cette route-là jusqu'à Blanc-Sablon. Et on est dans la bonne ligne.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député, il vous reste une minute.

M. Ouellette: Juste pour une minute, si j'ai bien compris, pour l'intérêt des gens qui nous écoutent, c'est vraiment les cinq maires que vous avez parlé tantôt qui gèrent le projet, là. Parce qu'on a laissé penser que c'était une adjointe administrative...

M. MacMillan: La madame qui demeure à Sherbrooke, là?

M. Ouellette: C'est ça.

M. MacMillan: La madame qui demeure à Sherbrooke, ou qui demeurerait à Québec avant, travaille pour Pakatan. Mais Pakatan, c'est les cinq maires de cette région-là, et c'est l'entente que nous avons signée lundi, c'est que là, maintenant, Pakatan va finir son entente qui a été signée en 2006, et toutes les autres ententes à venir seront faites par le ministère du Transport avec les gens de la région ou soit par appel d'offres.

M. Ouellette: Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Merci, M. le député. M. le député de Johnson, la parole est à vous.

● (12 h 10) ●

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Je vais profiter de l'occasion qui m'est donnée pour faire un détour aussi par le Plan Nord, M. le ministre. Lors du budget 2009-2010, le gouvernement du Québec annonçait le prolongement de la route 167, la route 167 vers les monts Otish, un projet qui devait coûter 260 millions de dollars. De cette somme, le gouvernement du Québec devait assumer la moitié des sommes nécessaires au prolongement de la route, soit 130 millions. Or, le coût de construction, le prolongement de... les coûts de prolongement ont explosé, et aujourd'hui on en est rendus à près de 331 millions.

Deux questions. D'abord, pouvez-vous nous expliquer les raisons qui justifient une hausse de près de 70 millions de dollars par rapport aux coûts initiaux qui étaient prévus? Mais surtout, M. le ministre, pouvez-vous nous expliquer que la part du gouvernement du Québec est passée de 50 % à près de 86,5 %, soit de 130 millions à près de 287 millions de dollars?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Mme la Présidente, merci. Merci, M. le député de Johnson, ça va nous permettre de clarifier ça. Oui, la route 167, il y a eu des coûts... des changements dans les coûts. Je ne les ai pas en avant de moi, mais vous les avez, vous, là, puis on demandera à M. Caron, au sous-ministre, excusez, de pouvoir élaborer.

Mais je dois vous dire que le but de la route 167, au moment où on se parle, il y a une compagnie, Stornoway, qui s'est jointe au ministère du Transport pour que la route 167 soit construite, pour pouvoir développer la mine de diamant à l'extrême. On doit se rappeler que l'entente qu'il y a aujourd'hui, c'est à l'extrême de la 167, c'est au bout, O.K.? Alors là, il y a des coûts. La compagnie s'est engagée, sur 10 ans, à mettre 44 millions et, à toutes les années, 1,2 million sur l'entretien.

L'objectif du ministère du Transport ou l'objectif du Plan Nord, c'est qu'il y ait d'autres compagnies qui vont se joindre à la route 167 pour développer des mines. Et l'objectif, c'est que le coût de la 167 serait 50 % le ministère des Transports, 50 % les gens. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui s'il y a d'autres compagnies qui se sont montrées intéressées. La seule aujourd'hui qui est officiellement partenaire avec le ministère des Transports, c'est la compagnie Stornoway, qui a... les argents que je vous dis, 44.

Oui, il y a eu des augmentations dans le coût de la route. Nous avons signé une entente avec la communauté crie de Mistissini, à peu près deux, trois semaines passées, c'est eux qui vont construire la route. Pour les chiffres, je vais passer la parole, si vous me permettez, mais je veux répéter une chose: le but du Plan Nord, c'est de créer de la richesse et d'aider ces gens-là, dans ce bout-là, de travailler. Il y a plusieurs communautés de trappeurs, qu'on appelle — si je ne me trompe pas, il y en a sept — qui sont venues, qui ont rencontré le ministère du Transport, et le but, c'est que ces gens-là travaillent tout le long. Et l'autre but, c'est de se joindre à d'autres compagnies qui ont montré un intérêt, pour que le gouvernement du Québec, le ministère du Transport, paie 50 % de la route, et l'autre 50 % serait payé par les partenaires.

Alors, je vais demander, si vous me permettez, Mme la Présidente... Non, ça va?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron, ça va? Ou M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, écoutez, les chiffres, on les connaît. Alors, ce n'est pas parce que je n'aurais pas de plaisir à entendre M. Caron, mais là n'est pas l'essence de ma question.

M. MacMillan: Pourtant, il est très intéressant.

M. Boucher: Je n'en doute point, M. le ministre. Seulement, ma question était: Comment expliquer les dépassements de coûts liés à ça? Comment expliquer que le gouvernement du Québec voit sa part augmenter de 50 % à plus de 86 %? Quel rapport de force le gouvernement a-t-il véritablement envers les compagnies privées et envers le gouvernement fédéral? Parce que, je tiens à vous le dire, dans votre budget, vous dites: «La réalisation de cette route nécessitera d'établir des partenariats avec le secteur privé et les autres paliers de gouvernement.»

Alors, M. le ministre, où est le fédéral dans cette question? Comment le gouvernement, s'il s'est déjà engagé à construire la route, peut-il véritablement bénéficier d'un rapport de force face aux compagnies? Et je tiens à vous dire aussi, M. le ministre, que vous avez effectivement parlé d'une entente avec Stornoway. Or, cette entente-là, elle est conditionnelle, notamment sur la question de la livraison dans les échéanciers de la route, et il n'est pas dit que le gouvernement réussira à livrer la route dans les échéanciers. À moins que vous ne me l'assuriez aujourd'hui, et j'en serais fort aise... Et donc voilà, là. Où est le fédéral? C'est quoi, le rapport de force, honnêtement? Et comment expliquer que la part du Québec a bondi d'une telle façon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Je vais ajouter, j'ai oublié aussi, il n'y a pas seulement... la route 167, il n'y a pas seulement que pour aller chercher des diamants, là, il y a toute la question de chasse et pêche, de tourisme. Il y a un parc, que j'oublie le nom, là, qui va être développé — Albanel — qui va attirer des touristes.

Je voudrais passer la parole au sous-ministre, s'il vous plaît, si vous me permettez, Mme la Présidente, juste pour élaborer à la question du député... très intéressante du député de Johnson.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour entendre M. Caron?

M. Boucher: Oui, oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron, allez.

M. Caron (André): Oui, donc préciser. D'abord, le chiffre que vous mentionnez ici, dans l'évolution d'un projet routier, c'est un estimé préliminaire. Ce dossier-là est soumis à la politique-cadre des infrastructures publiques. Donc, il y avait cet estimé-là qui avait été fait préliminairement sans avoir les informations précises sur le tracé lui-même. Et donc nous avons élaboré un dossier d'affaires initial, selon la procédure qui est prévue, à ce moment-là et on a effectivement identifié un chiffre plus précis. Et c'est la démarche qui doit être faite au fur et à mesure où on a une précision, des sondages sur le terrain qui nous permettent d'avoir des données plus précises.

Les données plus précises, vous avez mentionné effectivement: les derniers estimés sont de 330 millions. Il y a également une évaluation de gestion des risques. On est actuellement en train de compléter. Il y aura encore des précisions additionnelles qui ont été faites, et qui vont être faites, et qui vont être présentées dans le dossier d'affaires final. Donc, à ce moment-ci, on est davantage au niveau de l'estimé. Vous employez le terme «dépassement». Pour avoir un dépassement, il faut d'abord avoir donné un certain nombre de contrats. On est, à ce moment-ci, au niveau de l'estimé d'un projet.

Ce projet donne accès, pour la moitié du projet, il donne accès à un parc, qui a été mentionné, donc Albanel-Témiscamie-Otish, et le reste du projet, au niveau de 50 %, il va être complété au fur et à mesure où il y aura des contributions additionnelles. Peut-être mentionner également que l'entente avec Stornoway qui est passée assure que l'entretien, été-hiver, va être complètement assumé par les partenaires sur l'ensemble du tronçon, donc, de 240 kilomètres.

Pour ce qui est de l'échéancier, évidemment tout est mis en place pour assurer la réalisation selon l'échéancier qui a été convenu, notamment via l'entente avec Stornoway.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Serait-il possible de voir cette entente déposée? Parce que, nous, ce qu'on a comme indication, c'est que ce n'est non pas la totalité des coûts d'entretien qui seront assumés par Stornoway, mais seulement 50 %, et cela considérant que... Évidemment, vous avez parlé des chasseurs, des pêcheurs, et j'en suis, mais vous le savez autant que moi, M. le ministre, qu'une route est d'abord et avant tout endommagée par les camions, les véhicules lourds qui y circulent, alors que le passage d'un véhicule lourd correspond au passage de 10 000 voitures. Alors, pour que... Écoutez, là, on est loin du compte, là, à savoir que... Autrement dit, l'utilisation de la route sera beaucoup plus, disons, minière que touristique, et en ce sens, non seulement les minières devraient avoir une beaucoup plus grande part, de même que le fédéral, au niveau des coûts liés à sa construction de même qu'à son entretien.

Parce que, vous savez, il y a un personnage célèbre dans l'histoire du Québec, qui s'appelait Maurice Duplessis. On a beaucoup d'images de sa part, notamment sur la question des frigidaires pour avoir des votes, mais aussi on a l'image de la cenne pour la tonne de fer. Or, ce qu'on dit souvent, c'est qu'au moins il y avait une cenne de la tonne, alors que, par exemple, en 2010, 10 minières sur 19 n'ont payé aucune redevance à l'État québécois, et qui plus est, il faisait assumer l'ensemble des coûts liés aux infrastructures nécessaires pour l'exploitation de ces ressources naturelles là à la compagnie minière.

Donc, là on est devant une situation où l'État québécois, d'abord, ne va pas chercher sa part de l'exploitation des ressources naturelles mais, qui plus est, assume la très grande majorité des coûts liés à la construction des infrastructures nécessaires à l'exploitation de ces ressources naturelles. Alors, honnêtement, malheureusement, à moins que j'aie mal entendu, je n'ai pas eu de réponse quant à la possibilité de voir le gouvernement assumer sa part, sa juste part du financement lié à la construction de ces infrastructures, de même que des assurances dont bénéficie le gouvernement du Québec quant à la participation de la mine Stornoway ou de d'autres compagnies minières, qui, je le rappelle, est une entente conditionnelle à la livraison, par exemple, de la route dans les échanciers.

● (12 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre ou... M. le ministre.

M. MacMillan: Ça tombe bien. Ce matin, dans *Le Devoir*, il y avait un article qui était intitulé *La ruée vers le Nord rapportera des milliards au Sud*. C'est au... «Coeur économique du Québec, la grande région de Montréal devrait bénéficier — juste Montréal, à part des autres régions, là, autant — de retombées économiques de 50 milliards de dollars au cours du prochain quart de siècle en raison — 50 milliards de dollars — de l'exploitation intensive des ressources naturelles.»

Alors, ça vous donne une partie de la réponse. Et, pour l'autre partie que vous nous dites, il va y avoir un Fonds du Plan Nord, que le sous-ministre me faisait remarquer, et qu'il va y avoir des redevances à toutes ces mines-là qui vont se joindre, partenaires sur la route 167. Et moi, je suis confiant qu'au bout de la ligne nous allons atteindre l'objectif qui était, du début, que le gouvernement paierait 50 % de la route. Et je dois vous dire que les chiffres qu'on mentionne, M. le député de Johnson, c'est des estimations. Alors, on verra. Ça peut coûter plus cher, je le sais, mais ça peut être moins cher aussi. Mais il y aura toujours des redevances.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. Le problème, c'est que les éventuels dépassements de coûts — et ce n'est pas moi qui le dis, c'est votre collègue, là, le ministre des Ressources naturelles — seront complètement à la charge des contribuables québécois, du moins c'est ses déclarations.

Un dernière question sur le dossier de la route 167. La première portion de la route sera réalisée par la compagnie Carrières Bob-Son, pour un contrat total... bon, l'ensemble du chantier est évalué à 440 millions de dollars. Or, le ministère des Transports du Québec a mis sur sa liste noire cette même compagnie-là en ce qui a trait au déneigement.

Est-ce que vous pourriez m'expliquer, M. le ministre, en quoi le ministère a cru bon de mettre sur sa liste noire pour déneigement cette compagnie mais qu'il trouve tout à fait pertinent de lui confier la première phase de la construction de la route 167?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: C'est un appel d'offres pour le premier secteur, là, qui a été baptisé, si je ne me trompe pas, A, c'est un appel d'offres. Il y avait trois ou quatre soumissionnaires, et Bob-Son était le... Bob-Son, c'est-u vraiment le nom?

Une voix: ...

M. MacMillan: Bob-Son! Une discothèque, ça, plus qu'un... Bob-Son a soumissionné et était la plus basse soumission. Quand on parle de la liste noire des déneigements, bien c'est un autre contrat, ce n'est pas de la construction, c'est du déneigement. Le mot le dit, et on pourrait vous expliquer pourquoi. C'est vous, monsieur, qui pourriez expliquer ça? Mais moi, je vous dis, dans le déneigement, il n'a pas rempli son contrat. Alors, il a été mis sur la liste noire. Et, pour le contrat, le premier contrat de la 167, ces gens-là ont le droit de soumissionner dans le cadre de construction. Et ce fut le cas dans le lot un de la... L'entreprise a toujours son permis de construction du bâtiment du Québec, alors a été jugé le plus bas soumissionnaire, alors c'est eux qui ont eu le contrat.

Est-ce que vous voulez qu'on rajoute d'autre chose, M. le...?

M. Boucher: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron.

M. Boucher: Effectivement, j'aimerais...

M. MacMillan: M. Caron.

M. Boucher: Ah! M. Caron.

M. Caron (André): Simplement pour rappeler, évidemment... Ce que vous soulignez, c'est que, dans le cadre d'un contrat de déneigement, donc, il y a eu une évaluation qui a été faite en fonction des niveaux de service qui étaient exigés au niveau du ministère. Donc, effectivement il ne peut pas avoir de contrat du ministère sur un horizon de deux ans. Ça va se compléter en juin 2013.

Par ailleurs, selon les règles qui existent actuellement au niveau des appels d'offres, l'entreprise a toujours son permis de la Régie du bâtiment, donc, qui lui donne le droit de réaliser des projets de construction en toute légitimité. Je pense que vous êtes en mesure de comprendre que la nature des travaux est distincte et que l'évaluation ne s'appliquait uniquement qu'aux contrats de déneigement.

Donc, le ministère, par rapport à cet aspect-là, qui en assure la surveillance, va évidemment s'assurer que toutes les clauses vont être respectées, à l'intérieur de sa soumission. Donc, nous, on respecte la réglementation telle qu'elle est actuellement. L'entreprise a un permis de Régie du bâtiment qui lui permet de soumissionner à un appel d'offres public, comme il l'a fait actuellement — il y a eu d'ailleurs un certain nombre d'autres soumissionnaires — et en respectant son permis et les règles actuellement qui sont en vigueur dans les appels d'offres publics.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: O.K. Donc, on est en face d'une compagnie qui n'a pas su répondre aux critères exigés par le gouvernement en matière de déneigement mais qui, bon, selon vous... vous n'avez aucune raison de croire qu'elle ne sera pas capable de le faire en matière de construction. C'est ce que je comprends.

M. MacMillan: Ce n'est pas tout à fait le même domaine, du déneigement puis de la construction. On a des règlements au ministère du Transport, alors, si le contrat n'est pas rempli, s'il y a... On peut faire toutes sortes de visages à votre table, là, mais je vous dirais que ce n'est pas la même chose. Puis, de la construction, il va y avoir de la surveillance qui va être faite, et, s'il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, bien on va s'en occuper, comme on fait dans tous les autres contrats au Québec.

M. Boucher: Très bien.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Très bien. Mais, tout simplement, de manière toute naturelle, je suis porté à croire qu'il est beaucoup plus facile de déneiger une route que de la construire. Mais enfin, ça, c'est une autre histoire. Autre dossier...

M. MacMillan: Tout le monde a, chacun, leurs qualités.

M. Boucher: Autre dossier, M. le ministre. Vous avez fait référence à la réforme Ryan, où effectivement, en 1993, le gouvernement a remis aux municipalités la responsabilité, là, de la majorité finalement du réseau routier québécois. Plusieurs municipalités ne sont plus en mesure d'entretenir et de refaire leur vaste réseau d'infrastructures routières. Je prends un exemple de ma circonscription. La municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton reçoit annuellement 72 138 \$ par année, qui est évidemment le même montant qu'en 1992, ça n'a pas été indexé, et, si on prend le coût, là, si on se réfère à l'indice des prix à la consommation, le manque à gagner... en fait, le manque à gagner annuel est de 33 770,44 \$, pour un total, sur 20 ans, de plus de 300 000 \$.

Lors du dernier budget, il y a eu une annonce à l'effet que le gouvernement allait octroyer, sur deux ans, 4,5 millions de dollars aux MRC afin que celles-ci dressent un portrait des nombreuses interventions à réaliser sur le réseau routier des municipalités. En réaction à cette annonce-là, la Fédération québécoise des municipalités a émis un communiqué qui se disait... non, en tout cas, qui était évidemment... je ne pourrais pas dire, qualifier ça de satisfaisante, mais qui voyait d'un bon oeil évidemment des investissements de 9 millions sur deux ans afin de dresser un portrait, mais qui surtout saluait l'ouverture du gouvernement sur une possible aide de 200 millions de dollars.

Alors, ma question, M. le ministre: Est-ce qu'on comprend que cette ouverture-là, s'il y a 9 millions sur deux ans, donc l'exercice 2012-2013, la deuxième année, 2013-2014, est-ce qu'on comprend donc que l'ouverture du gouvernement pour un éventuel 200 millions de dollars, d'abord, est-ce que c'est annuel? Et, considérant le fait qu'inévitablement le gouvernement... en fait, l'Assemblée nationale aura été dissoute à ce moment-là, et les parlementaires auront dû retourner devant leur électorat, est-ce qu'on peut comprendre que cette ouverture-là constitue une forme d'engagement électoral?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Bien, un engagement électoral, c'est écrit dans un livre rouge, ou bleu, ou...

Une voix: ...

M. MacMillan: ...ou caquiste, là, qui vont promettre quoi que ce soit. Nous, on l'a mis dans le budget. Une fois que c'est dans le budget, l'annonce a été faite. Et j'ai expliqué tantôt à Mme la ministre... Mme la présidente, députée de Pontiac, qu'il va y avoir une amélioration.

Vous savez déjà que les... puis vous l'avez mentionné, qu'il n'y a pas eu d'indexation depuis 1992. Je suis complètement d'accord avec vous que les municipalités ont des difficultés à réparer... les petites municipalités de 500, 600 de population ont des difficultés à pouvoir réparer leurs routes locales. Alors, c'est pour ça qu'on a mis en place le programme que vous parlez, d'ici deux ans. Vous parlez de 200 millions, mais ce n'est pas 200 millions directement à la voirie locale, il y a les... pas les travaux d'été, l'été et l'hiver...

Une voix: ...

● (12 h 30) ●

M. MacMillan: ...l'entretien d'été et d'hiver, qui va demeurer. Il y a des municipalités qui sont plus riches, ou la richesse a augmenté, ou qu'ils ont plus de revenus, qui vont baisser. Les municipalités dévitalisées vont demeurer avec les mêmes montants.

Vous avez... vous recevez à toutes les années un budget discrétionnaire de député, qui est à peu près le même montant à toutes les années, que vous, vous décidez à quelles municipalités le donner. Ce n'est pas des gros montants, je suis d'accord avec vous, mais c'est toujours là. Ça, ça ne change pas, ça demeure là. Le ministre... ou les ministres du Transport ont chacun un budget discrétionnaire qui peut se joindre avec le député, dépendant du cas, dépendant de l'aide que la municipalité a de besoin. Tout ça va demeurer. Oui, effectivement, si ça avait été moi qui avais pris la décision, j'aurais aimé que ça se décide puis que ça commence immédiatement. On ne pouvait pas, à cause du déficit... qu'on voulait atteindre le déficit zéro — et la présidente me dit que j'ai peu de temps — mais on s'en va vers un programme qui va s'améliorer d'année en année. Et, même s'il y a une élection, c'est dans le budget.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Vous êtes très discipliné. Je cède la parole à M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. J'ai une question à M. le ministre sur les villages-relais. Mais, avant de poser ma question, après avoir entendu les questions et les commentaires du député de Johnson, qui parlait d'une route du Grand Nord, dire que cette route-là pouvait avoir effectivement une mission qui n'est pas uniquement minière ou industrielle, mais aussi une mission touristique, ça m'amène, parce que je vais aller un petit peu dans ce domaine-là, mais ça m'amène à vous demander peut-être... Ça a éveillé l'intérêt, je pense, de tout le monde, là, sur ces routes qui sont dans le Nord. Est-ce que vous pouvez nous dresser un petit panorama, rapidement, des développements routiers qui sont liés au Plan Nord et qui vont effectivement ouvrir des régions pour l'industrie, les mines, on le sait, mais aussi pour le tourisme, et nous donner un peu une idée de ce que c'est?

Non pas que je pense qu'il va y avoir très rapidement des villages-relais, peut-être, là, un peu partout dans le Grand Nord, mais il reste que cette mission touristique du Québec, on la connaît dans plusieurs régions, la vôtre, entre autres, aussi, c'est une région où les voyageurs qui passent, on aimerait qu'ils soient plus souvent présents dans nos offres touristiques; et, dans le Nord, je pense que ça va être un élément important. Mais pouvez-vous nous donner une idée, un petit peu, un panorama rapide de ces développements routiers qui sont associés au Plan Nord et qui vont ouvrir effectivement des routes pas uniquement pour l'industrie des mines, mais aussi pour le tourisme dans le Nord?

M. MacMillan: M. le député d'Orford...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Mme la Présidente. Oui, merci de votre question, M. le député d'Orford. Oui, on a parlé tantôt de la route 138 qui est liée indirectement au Plan Nord mais qui va avoir un effet, sûrement, à cause des budgets qui vont dans ces municipalités-là, mais il y a la route 389. La route 389, qui commence à Baie-Comeau, là, qui va jusqu'à Fermont, ça rappelle le temps, là, de la route 89. Il y avait... la 389, il y avait eu des investissements, là, ça s'appelait... Comment est-ce qu'ils appelaient ça, le développement dans le temps de Mulroney, là?

Une voix: ...

M. MacMillan: Oui. Un réseau électrique qui a été développé dans ce bout-là, là...

Une voix: ...

M. MacMillan: Manic, Manic. Les barrages de Manic-5, et tout ça, on se rappelle de ça. Cette route-là, il va y avoir 438 millions qui vont être investis, dont 201 millions au cours des cinq prochaines années. On a annoncé, cette année, 25 millions et on a annoncé deux projets de pavage de 80 kilomètres pour mettre cette route-là au bon niveau parce qu'il va y avoir beaucoup de développement. Fermont a déjà un boom économique extraordinaire. On a un comité du Plan Nord, et la municipalité de Fermont a demandé l'aide du gouvernement pour développer... C'est à l'extrême un peu, M. le député d'Orford, mais Fermont, à l'hôtel... il y a un hôtel, bon, maintenant qui loue les chambres selon les chiffres que les gens travaillent à la mine, parce qu'il n'y a pas de maisons, il n'y a pas... Alors, c'est très difficile, ça a arrivé tout d'un coup, ils ont développé une nouvelle mine, il y a 700, 800 emplois qui ont été créés. Alors, il y a beaucoup de travail qui est fait par le Plan Nord, dont la responsabilité est le ministre Gignac. Alors, il y a beaucoup d'argent, sur la 389, qui va être investi. On a parlé tantôt de la 167 — beaucoup d'argent aussi — qu'on va développer non pas seulement avec un partenaire, avec plusieurs partenaires, mais qui va aussi développer le tourisme, qui est important, la chasse, la pêche, etc.

Mais il y a une chose qu'on ne parle pas assez souvent, c'est les aéroports nordiques... qui se joint au Plan Nord puis qui se joint à tous ces endroits-là. Nous avons annoncé, en 2008, 106 millions pour la mise à niveau d'aéroports, dans un plan quinquennal. Le fédéral est partenaire avec nous, une partie, dans ces développements-là. Nous avons 15 aéroports qui sont visés, 13 aéroports dans le Nunavik et deux sur la Côte-Nord. Alors, beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent sont développés, M. le député d'Orford, pour développer ce secteur-là, et non seulement pour le Plan Nord... Parce qu'il faut le mentionner aussi, c'est une partie du Québec... on reconnaît que le Québec est immense, mais c'est une partie du Québec qui est tellement beau à visiter. Alors, tous ces argents-là... Il n'y aura pas seulement des redevances pour le gouvernement, du côté des mines, il y aura sûrement des redevances pour ces gens-là dans ces municipalités-là, ces petits villages là, du tourisme qu'ils vont aller développer là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. M. le député d'Orford.

M. Reid: Ça, c'est intéressant, parce qu'effectivement les villages qui voient passer des autos et des gens sur leurs routes, à toutes fins pratiques, aimeraient bien parfois... Et j'en ai une dans mon comté — j'y reviendrai tout à l'heure — à Stanstead.

Et il y a autre chose qui se passe, on en a parlé tantôt, avant que je revienne... avant que j'arrive à la question des villages-relais, on a parlé un peu de Magog tout à l'heure, que c'est une halte routière où il y a eu effectivement une longue période... il ne faut pas oublier que Magog, ça a été aussi d'abord une longue période de gestation, dans ce sens qu'avant d'en arriver à faire cette demande au ministère la région a pris sur elle d'en arriver à s'entendre, à faire un consensus régional dans la région magogoise pour en arriver à s'entendre sur ce que l'on voulait, sur ce qu'on voulait faire, et de s'assurer qu'on appuie entièrement cette création de haltes routières. Et, s'il y a eu des problématiques qui se sont posées, les gens qui appuient effectivement cette halte routière, et c'est toute notre région magogoise, ont compris que ces problématiques-là étaient liées à un certain nombre de problèmes comme, par exemple... vous avez mentionné l'eau.

Il y a des difficultés, pas juste pour la halte, de chaque côté de l'autoroute, il y a des difficultés aussi dans ce coin-là. On est au pied du mont Orford, et il y a des difficultés particulières qui nécessitent des éléments particuliers. Et je pense que ça va ouvrir bientôt, les gens vont être très heureux. Mais les gens ont été patients, pourquoi? Parce que c'est toute notre région magogoise qui voulait cette halte-là et qui appuyait après avoir longuement discuté.

En revenant aux villages-relais, je vais tout à l'heure en parler, parler un peu plus d'un cas spécifique dans mon comté, mais, d'une façon générale, on voit depuis quelques années le développement des villages-relais, qui est une façon de donner, sur nos routes nationales, des services, parce qu'on parle de services 24 heures, là, là-dedans. J'aimerais que vous me donniez quelques détails. C'est une façon aussi de donner à certains villages une chance de retenir certains touristes qui

peuvent passer, en plus du voyageur qui veut des services 24 heures sur 24 avec une sécurité. Et qu'on pense à différents villages, là, il y en a... je pense qu'il y en a autour d'une trentaine déjà, et j'espère qu'on va ajouter Stanstead bientôt, dans mon comté, parce que c'est toute la problématique... Mais je pense effectivement qu'on connaît beaucoup ces noms-là dans mon coin, Danville ou, si on va plus loin, de Dégelis. Ce n'est pas un endroit où nécessairement tout le monde passe tant que ça, mais il y a une clientèle, il y a une route, il y a des gens qui passent, il y a un besoin pour un service, et il y a aussi un besoin pour un service 24 heures, et il y a aussi une communauté locale qui voit dans cette création d'un village-relais la possibilité de retenir un peu ou de faire revenir des gens qui visitent pour une première fois leur coin, et de dire: Ah! C'est intéressant, j'aimerais y passer quelques jours, ou y revenir pour quelques jours. Et donc c'est toute notre industrie touristique régionale, et pas uniquement montréalaise et la ville de Québec, qui a un impact, me semble-t-il, là-dessus.

Alors, j'aimerais, M. le ministre, que vous nous parliez un petit peu du développement, sans faire un long historique, parce que ça ne date pas de très longtemps, de toute façon, mais ça a été... donc, ça s'est développé quand même assez rapidement, un peu l'historique et voir le développement et où on s'en va là-dessus.

Et j'aurais une autre question, si vous voulez y répondre en même temps, nous parler un peu des avantages que ça comporte pour ceux qui passent sur les routes, donc que ce soient des touristes ou des voyageurs qui ont un trajet à faire, sur le plan sécuritaire, sécurité également, sur le plan de la possibilité d'avoir des services, et aussi, comme je viens de mentionner, l'importance pour la communauté locale. Donc, qu'est-ce que ça apporte aux gens localement qui décident de demander au ministère de faire partie de ce programme-là de village-relais?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (12 h 40) ●

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Très bonne question. Pour vous indiquer qu'il y en a présentement 35, des villages-relais, au Québec, et l'objectif était de 45. Et je dois vous dire, dans le beau comté de Papineau, à Montebello, il y a un village-relais; tout le monde connaît Montebello par Le Château Montebello, qui est reconnu mondialement par sa beauté et sa création en bois rond, et qui fonctionne. Le village-relais, c'est une municipalité qui se porte volontaire pour... d'être reconnue un village-relais. C'est la municipalité qui se porte... Mais il y a certaines conditions qui doivent se joindre à ça: la restauration, l'essence, le dépannage mécanique, si vous voulez, aussi l'hébergement. Il y a beaucoup de petites choses là-dedans, puis tous ces villages-là, que ça soit même à des endroits qu'on a eu de la difficulté à choisir parce que la compétition, si vous voulez, entre villages, en certains endroits, était forte. On avait un comité, qui était indépendant, qui faisait le choix, et on... c'était difficile à choisir l'endroit, et ça créait des fois un petit peu de... des maires sont venus me voir pour dire: Bien, ça devrait être chez nous au lieu d'à côté, les voisins. Mais finalement il y a eu des choix faits indépendamment de nous, avec un... dans la région, les choix étaient évalués.

Et ça donne un atout touristique différent, comme vous dites. Ces places-là, il n'y a pas un trafic énorme, si vous voulez. Avant, chez nous, un exemple, le village-relais, tout le monde passait par la 148, la 50 n'existait pas. Depuis six ou sept mois, la 50, jusqu'à Montebello, est ouverte. Alors, les gens se sont mis ensemble pour créer... on s'ennuie déjà parce qu'il y a beaucoup de trafic qui ne passe pas là; les petits magasins, les commerces, ça crée... des fois le développement économique nuit à la localité, à la municipalité, on... Je prends l'exemple de Montebello: ils ont des boutiques extraordinaires, des boutiques locales, des boutiques d'artisans, artisanales, des peintres qui exposent à toutes les fins de semaine, il y en a plusieurs à Montebello. Alors, ça donne un attrait exceptionnel pour le tourisme, mais aussi ça peut accroître la sécurité pour les gens qui, durant l'été, à cause des villages-relais, ça donne une certaine sécurité, qu'ils savent, bien, à tel endroit — il y a des annonces tout le long de la route — on peut aller là s'il y a un bris mécanique, ou quoi que ce soit, ou si on a besoin de quelque chose au dépanneur, ou même un guichet automatique, si vous voulez, pour les municipalités.

Alors, c'est un attrait, c'est un élément de développement économique, M. le député de Magog, ça donne une beauté à tout ce qui peut être ajouté dans chacune des régions du Québec. Alors, je passerais la parole à Mme Leclerc qui pourrait élaborer sûrement 100 fois mieux que moi sur les visages... les villages, pas les visages, mais les villages-relais.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Leclerc, la parole est à vous.

M. Reid: Si je peux me permettre peut-être...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député.

M. Reid: Si je peux me permettre d'avoir peut-être un peu de détails aussi sur les obligations d'heures d'ouverture, parce que je pense qu'il y a du 24 heures, là-dedans, quelque part.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, Mme la Présidente. Alors, il s'agit effectivement d'un programme qui s'inscrit en complémentarité du déploiement des aires de service sur autoroute. Sur routes nationales, on a confié... on a misé sur la mobilisation des municipalités pour offrir des paniers de services à des usagers qui sont de passage dans leurs municipalités, l'objectif étant de permettre un arrêt sécuritaire à chaque heure de conduite. Donc, les villages-relais sont en général distancés de 80 kilomètres, 90 kilomètres, vous comprendrez que c'est l'heure de conduite sur le réseau national.

Il y a eu en engouement marqué pour ce programme-là. Nous-mêmes, on a été très agréablement surpris, il y a eu une mobilisation des communautés de façon incroyable. On en a beaucoup plus qu'on pensait en avoir à cette étape-ci, parce qu'on s'était donné un certain échéancier pour le réaliser: à terme, 45; M. le ministre vous a mentionné qu'il y en

avait 35. Il y en a quelques-uns qui sont, comme vous l'avez dit, en gestation, donc ça s'en vient. Une mobilisation qui est toute à l'honneur des communautés, parce qu'elles doivent offrir un panier de services. Alors, c'est un peu de ce dont vous voulez parler, un panier de services et une charte... en suivant une charte de qualité: des services de restauration, d'essence, d'alimentation, des services alimentaires, dépannage mécanique, remorquage, hébergement, les services bancaires, la téléphonie, l'information touristique, des stationnements sécuritaires — parce que c'est vraiment la sécurité qui est importante — toilettes publiques et, dans certains cas, de la disposition... des dispositifs de réception des eaux usées, si on pense aux gens qui font du camping.

Il y a des heures minimales qui doivent être assurées. Il y a des heures minimales assurées pendant la période estivale et pendant la période hivernale, donc on s'ajuste. Et il y a toujours possibilité par contre d'avoir un numéro local, là, rapidement s'il y a des fermetures. Alors, ça varie de 7 heures à 23 heures. Ce n'est pas tout à fait 24 heures, mais il y a toujours quelqu'un pour répondre à un besoin particulier d'un usager de la route qui est en arrêt.

La sécurité, donc, c'est notre premier motif, mais en corollaire ce qu'on constate, c'est qu'il y a beaucoup aussi de retombées: les gens vont passer plus de temps dans les villages-relais. On s'est assurés de bien les repérer sur le territoire, il y a des panneaux de signalisation qui ont été installés, c'est repéré sur le 511, c'est repéré sur la carte routière. Et on invite de plus en plus les gens à venir s'arrêter, prendre une pause, si vous voulez, dans ces villages-là qui sont en général des petits bijoux, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député d'Orford.

M. Reid: Il me reste combien de temps, à peu près?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste six minutes.

M. Reid: O.K. Merci, Mme la Présidente. J'aimerais... Dans le contexte de Stanstead, peut-être que ça nous amènera aussi à parler de choses qui sont importantes pour... enfin, pour ce programme-là, pour un peu tout le monde au Québec. Stanstead, sans faire un long historique, parce que, hier, on avait presque un concours d'historique, là, mais Stanstead, au XIXe siècle, c'était...

Une voix: Ah, ça y est.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Hier, on était... Hier, on était dans le Moyen Âge, au XIIIe.

M. Reid: Hier, j'étais au XIVe siècle, maintenant, au XIXe. Bien, je vais faire... je ne ferai pas une longue histoire, mais juste pour vous dire que Stanstead, qui est juste collée sur la frontière, comme vous le savez — il y a même des maisons à Stanstead où la porte en arrière est aux États-Unis, la porte en avant est au Québec — Stanstead, au XIXe siècle, était la capitale industrielle et économique, et tout ça, de l'Estrie. Sherbrooke était naissante encore à ce moment-là. Et Stanstead était au cœur d'un réseau de transport. Les diligences qui partaient de Montréal pour aller à Boston passaient par Stanstead, par exemple. Et Stanstead a connu une période industrielle, a connu une baisse... perte d'emplois, fermetures d'usines, beaucoup, beaucoup de difficultés au niveau, donc, de la vie de beaucoup de personnes à Stanstead, au niveau défavorisation, pendant un certain temps. Et Stanstead, depuis déjà un certain nombre d'années, avec son député qui y tient beaucoup, veut essayer de...

M. MacMillan: ...

M. Reid: Pardon?

M. MacMillan: Qui est le député?

M. Reid: Stanstead, c'est dans Orford, M. le ministre.

M. MacMillan: Ah bon!

M. Reid: Et Stanstead, malgré toutes ses difficultés, a conservé une rue principale en particulier qui est extraordinaire, qui est restée... qui a gardé beaucoup de ses édifices. Il y a un musée, d'ailleurs. Beaucoup de ses édifices du XIXe siècle sont encore debout et bien en forme. Et Stanstead a toujours pris le soin d'éviter qu'on ait des affichages multicolores un peu partout qui défigurent effectivement... qui auraient défiguré la rue principale qui est encore toute belle.

Évidemment, il y a d'autres éléments qui aident Stanstead à se remonter, à se faire un moral fort et... pour voir son avenir. On pense à l'aréna Pat-Burns, qui est à Stanstead, qui joue un rôle important et qui aide aussi à avoir une attraction touristique générale. Stanstead, il y a quelques années déjà, avait un projet de faire, à la sortie n° 2... il y a deux sorties, là, proches de Stanstead, il y a celle qui est juste à côté de la douane, où il n'y a pas de possibilité, là, de faire sortir les gens, aller à gauche, passer de l'autre côté de l'autoroute, c'est la naissance de l'autoroute 55, et, un petit peu plus loin, à la sortie n° 2, il s'est fait un développement, dans les 10 dernières années, assez naturel, où il y a des constructions d'un petit

centre commercial, une grosse épicerie, les caisses populaires Desjardins sont allées s'installer là, il y a un petit fast-food. Et donc il y a un développement naturel.

Et, à ce moment-là, on avait pensé créer de l'autre côté, à Stanstead, un parc plus traditionnel... Quand on pense «parc plus traditionnel», on pense parc avec tables de pique-nique, toilettes, etc., mais dans lequel il n'y a pas forcément de présence. Et on a compris au fur et à mesure qu'au niveau du ministère des Transports il y avait eu une certaine évolution dans les stratégies pour les arrêts, les haltes routières, pour éviter effectivement, si on a bien compris — et Mme Leclerc pourra me corriger, ou M. le ministre — pour éviter effectivement qu'il y ait des zones qui seraient arrivées ailleurs, peut-être par endroits, où la sécurité était difficile à garder, parce qu'il y a des gens qui prenaient ces aires de repos mais pour faire autre chose. Et donc on n'est pas très chauds, au ministère, à aller dans le sens de faire des aires de repos isolées, même si c'est peut-être la tradition qu'on a eue au Québec.

Et donc on s'est aperçus il y a à peu près une année que la bonne solution dans ce contexte-là... Et, là-dessus, je dois dire qu'on a eu beaucoup de soutien du ministère, de votre ministère, M. le ministre, et en particulier Mme Leclerc, pour aller vers les villages-relais.

Et il faut comprendre une chose... et ma question, c'est: Est-ce qu'on est... on ne doit pas être les seuls tout à fait, parce qu'on a donné l'exemple de Dégelis, je pense, mais on a à Stanstead un endroit où il y a plusieurs dizaines, une centaine de milliers de véhicules qui passent par année, c'est la route pour les États-Unis. C'est un endroit où effectivement les gens qui... aux États-Unis, là, ça fait peut-être trois heures qu'ils cherchent un endroit pour faire pipi, puis il n'y en a pas. En arrivant à Stanstead, c'est la place. Effectivement, tu arrives au Canada, puis tu pourrais au moins avoir, dans un village-relais, ce type de service là, avec beaucoup d'autres services, évidemment, qu'on veut.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il reste une minute.

● (12 h 50) ●

M. Reid: Non, mais enfin, c'est la réalité des... c'est la réalité toute bête des choses. Bon. Je veux vous laisser le temps de répondre, il reste une minute. Enfin, ce que je voulais dire surtout, ma question surtout, c'est: Est-ce qu'ils sont nombreux, les gens qui vont dans des villages-relais? Parce qu'à côté de chez eux il passe une route avec des quantités invraisemblables de personnes qui passent et qui n'arrêtent pas.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Leclerc, il ne vous reste pas grand temps.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Mme la Présidente, merci. En fait, il s'agit des portes d'entrée du Québec. Stanstead est une porte d'entrée du Québec, alors ce qu'on va chercher à faire avec la communauté et le village-relais, c'est de faire en sorte que les gens s'arrêtent, prennent une pause, se rafraîchissent ou fassent ce qu'ils ont à faire, et par la suite poursuivent leur travail... leur voyage...

M. Reid: C'est la vie, hein?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Non, bien, c'est... C'est parce qu'il y a toutes sortes de possibilités. Mais, quand on parle de sécurité, on parle de sécurité routière, mais de sécurité des individus aussi. Et ce qu'on a constaté, c'est que, quand il y avait un panier de services suffisamment intéressant, on assurait la sécurité routière et la sécurité des personnes aussi, et c'est ce qu'on cherche à faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Leclerc, c'est bien. Je passe la parole à M. le député de Johnson. Vous avez 19 minutes, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, Mme la Présidente. Très rapidement, M. le ministre. Vous avez fait référence aux aéroports du Grand Nord. Est-ce que je comprends qu'on peut parler de transport aérien ici avec vous, ou ça ne relève pas de votre dossier?

M. MacMillan: Bien, je veux dire, moi, j'ai les aéroports du Nord seulement.

M. Boucher: O.K.

M. MacMillan: Je n'ai pas... Est-ce que vous voulez dire, de... comme... pas Gatineau, excusez-moi... mais Montréal et Québec?

M. Boucher: Non, non. Je disais: C'est des aéroports régionaux. En fait, c'est qu'il y a eu une étude de réalisée, *Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions*, et de cette étude devait découler un plan d'action à court, moyen et long terme pour le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec. Or, c'est un sujet qui intéresse grandement notamment la région de l'Estrie et d'autres régions au Québec. Je voulais savoir, M. le ministre, s'il serait possible de... Bien, en fait, à quel moment devait être déposé ce fameux plan à court, moyen et long terme?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, oui, vous êtes à la bonne place, M. le député de Johnson. On pourra vous faire parvenir... M. Meloche pourrait vous ajouter... Mais on a un forum sur les aéroports et l'aviation du Québec. C'est nouveau. On a eu deux rencontres depuis que ça a été mis en force. Je suis un des coprésidents de ce forum-là. M. Meloche pourra vous donner d'autres indications. Mais il y a eu une étude dont on a contribué avec nos partenaires, et M. Meloche pourra sûrement en discuter un peu. Mais on pourra vous faire parvenir une copie, avec plaisir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour M. Meloche? Allez-y, M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui. Sans rajouter trop de détails, effectivement, avec la création du forum, qui est coprésidé par, comme le ministre l'indiquait, par le ministre et des représentants de l'industrie, c'était important de se donner un plan d'action. L'étude est terminée, le plan d'action va être approuvé par le forum à sa prochaine rencontre, et on pourra effectivement déposer à ce moment-là le plan d'action. Ça ne posera pas de problème. Mais c'est pour se donner des stratégies d'intervention en transport aérien. C'est pour ça que l'étude a été faite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci beaucoup. Une dernière question rapide avant de passer à toute la question, là, de la programmation routière: motos hors route. Dans la Loi sur les véhicules hors route, il est fait état que les jeunes âgés de 16 ans ou plus peuvent prendre part à des compétitions. Or, ils ne peuvent pas, par contre, se pratiquer, alors qu'il ne faudrait qu'un changement dans la loi, par exemple qu'on ajoute les mots «entraînement» ou «pratique» à l'article 1 de la Loi sur les véhicules hors route. Est-ce que le ministère a l'intention d'agir? Est-ce que le ministre a l'intention d'agir dans le dossier, qui traîne depuis sept ans?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Pour la compétition... Oh! excusez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, allez-y, M. le ministre.

M. MacMillan: Pour les compétitions, c'est sous les Loisirs et Sport, le ministère de l'Éducation qui s'occupe de ça. Nous, on s'occupe des lois... de conduire, si vous voulez, moins de 16 ans, plus de 16 ans, accompagnés, etc. Mais, pour la compétition, M. le député de Johnson, on m'informe, par l'experte au ministère du Transport, Mme Cashman, que c'est le ministère du Loisirs et Sport qui s'occupe de ça.

M. Boucher: Donc, pour encadrer l'éventuelle pratique de ce sport-là en vue d'une éventuelle compétition, vous me dites que finalement ça ne relève pas de la Loi sur les véhicules hors route?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Effectivement. Est-ce que vous voulez avoir plus d'explications? On pourrait vous en donner plus.

M. Boucher: Non, ça va aller.

M. MacMillan: Ça va? Merci.

M. Boucher: Je vous remercie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. MacMillan: C'est de valeur, parce qu'elle est très intéressante.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: J'ai eu l'occasion de...

M. MacMillan: Puis elle est, aussi, belle.

M. Boucher: ...de connaître Mme Cashman-Pelletier dans l'étude de nombreux projets de loi, et effectivement c'est une dame qui a une grande expertise, toujours pertinente. Mais, comme il reste peu de temps, M. le ministre, si vous me permettez, on va aller aux questions de programmation routière.

D'abord, une question d'ordre général. Mon collègue de député de Beauharnois a réussi à mettre la main... à vous voir lui donner, là, la fameuse programmation, non pas quinquennale tel qu'il le demandait, mais bien triennale, des travaux qui étaient prévus dans sa circonscription. Est-ce qu'il serait possible, monsieur... Est-ce que vous pourriez envisager, M. le ministre, un éventuel mécanisme où l'ensemble des parlementaires, à l'instar du député de Beauharnois, pourraient effectivement, disons, prendre connaissance des plans soit triennaux ou quinquennaux des travaux envisagés par le ministère des Transports sur leur territoire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Non. Je vais vous dire pourquoi. Je veux dire, ça, ça change à toutes les années, dépendant des régions. C'est une décision qui est prise dans la région. Les députés ont le droit de rencontrer les directeurs territoriaux pour discuter avec des budgets qui sont dépensés dans l'année. Je pense que tous les députés font ça, dans toutes les régions du Québec. Et de donner un plan sur trois ans, ça serait de... Bien, je veux dire, par expérience, ça change à toutes les années, pour toutes sortes de raisons, mais surtout des raisons de sécurité, d'accidents, de l'enveloppe qui est votée, du budget qui est mis sur la table.

On est chanceux, depuis trois ans, on a 4 milliards par année. Bien, vous êtes au courant, M. le député de Johnson, il y a beaucoup d'argent qui est dépensé chez vous, comme dans toutes les régions du Québec, 150, 200 millions par année. Et les choix sont faits dans les régions. Nous, au cabinet, on... vous avez le droit de venir en discuter avec le ministre et son cabinet, mais les décisions sont prises en région. Et d'envoyer à toutes les années un plan triennal, moi, je vous... en tout cas, moi, ce n'est pas recommandable. En tout cas, tant que je vais être là, moi, je pense que ce n'est pas de mise de le faire. Vous avez la chance, dans chacune de vos régions, de rencontrer les directeurs de la région et puis vous informer des argents qui sont dépensés dans l'année qui s'en vient. Vous pouvez aller le voir pour demander, si vous avez des demandes de votre MRC ou des maires en place. Alors, moi, je trouve que ça va très bien.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bon. Je vous remercie de votre réponse, M. le ministre. Crédits 2011. Il y avait été question de plusieurs dossiers en matière de programmation routière, mais de deux particulièrement et de un qui me tient véritablement à coeur, c'est celui concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire près de Berthierville, dans la circonscription de Berthier, à l'intersection des routes 158 et 345. Bon, on a fait état, là, notamment de l'obligation de procéder à des acquisitions afin de pouvoir effectivement réaménager toute cette intersection-là qui est fort dangereuse, hein? Il y a eu des accidents très graves, notamment impliquant, là, des autobus scolaires. Je voulais savoir où on en était rendu dans ce dossier-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Je me fais tirer des choses par en arrière, là!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Boucher: Cette fois-ci, ça ne vient pas de l'opposition officielle, toujours, hein?

M. MacMillan: Ça va bien, je dois vous dire que ça va bien. M. le député de Johnson, oui, je me rappelle de cette scène du député de Berthierville l'année passée, avec son... On était au salon bleu ou... On était au salon bleu, vous n'étiez pas... Je ne sais pas. Oui? Suite à la demande du député, l'année passée, aux crédits 2011, on a demandé au ministère... j'ai demandé au ministère de rajouter des panneaux à messages variables, avec radars, un marquage spécial sur la chaussée a été mis en place, on a abaissé la vitesse à 70 kilomètres aux approches des intersections et mis en place des «bollards»... Wow! What's that?

Une voix: ...

M. MacMillan: Alors, c'est des petits poteaux pour délimiter la chaussée. Je viens d'apprendre quelque chose! Et, une fois en service, le giratoire... Je dois vous dire que la préparation du projet est en cours et que les travaux vont débiter au mois... ils vont commencer au mois de juin.

M. Boucher: De cette année?

M. MacMillan: Oui.

M. Boucher: Donc, 2012?

M. MacMillan: 2012.

M. Boucher: O.K.

M. MacMillan: Un an après. C'est bon, hein?

M. Boucher: C'est... On en est...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Johnson... M. le député de Johnson.

● (13 heures) ●

M. Boucher: Bien, on salue, on salue effectivement ces efforts de la part du ministère, puisqu'effectivement on est devant une situation absolument problématique.

M. MacMillan: M. le député de Johnson, c'est de saluer les gens de la direction territoriale de cet endroit-là qui ont mis tous ces efforts-là pour pouvoir, suite à une demande d'un député... C'est la preuve... Quand, tantôt, que vous demandiez pour des plans triennaux, voilà une preuve. Quand vous allez directement rencontrer les gens de la région, ça peut se régler.

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

M. Boucher: On revient à la question... Bien, en fait, ça touche à la question de la réforme Ryan. Vous le savez, à ce moment, le ministère a délégué aux municipalités la majorité du réseau routier québécois. Il y a eu des ententes où le ministère gardait la responsabilité de certaines routes qui étaient souvent considérées comme collectrices, c'est-à-dire que le trafic généré... ou en fait le trafic qui utilisait ces dites routes là était intermunicipal.

Or, il y a plusieurs problématiques au Québec, à savoir que des routes sous la responsabilité des municipalités se révèlent être de véritables routes collectrices. J'en ai même une dans ma circonscription, le fameux rang 3, là, qui relie les villages de Béthanie, Roxton Pond, Saint-Joachim-de-Shefford, j'en passe, et des meilleurs. Il y en a une au niveau de la région de Lanaudière, la fameuse route 346, qui d'ailleurs porte un numéro, là, qui... Donc, normalement, lorsqu'on parle d'une route à numéro, là, ça relève du ministère. Il y a eu plusieurs demandes au cours des dernières années, des demandes faites conjointement par les municipalités de Sainte-Julienne, Saint-Alexis et de Saint-Jacques, afin que cette route soit reprise par le ministère. Afin de justifier cette demande-là, elle a même procédé à une étude de circulation qui a démontré que près de 40 % du trafic était intermunicipal, c'est-à-dire qu'il ne s'agissait pas de trafic local. Or, malgré cette étude-là, qui a été réalisée par... bien, non pas par la municipalité, mais par une firme d'ingénieurs, le ministère se refuse toujours à reprendre en main cette route-là.

Est-ce qu'on peut connaître les critères qui... en fait, qui sont liés afin de... qui existent afin de déterminer si effectivement une route, elle est collectrice ou non et donc susceptible d'être reprise en main par le ministère?

M. MacMillan: Très bonne question, monsieur.

Le Président (M. Ouellette): Très bonne question, M. le ministre.

M. MacMillan: Oui. Vous avez dit quoi?

Le Président (M. Ouellette): J'ai dit que c'était une très bonne question.

M. MacMillan: Merci, M. le Président, de répondre pour moi! Une très bonne question de votre part, et c'est pour ça que le nouveau programme... Puis je vais passer, parce que vraiment, là, je fais des... mais c'est vraiment une bonne question, parce qu'on a plusieurs demandes. Je vais vous dire que ces gens-là, moi, depuis trois ans que je suis au ministère du Transport, moi, personnellement, je n'ai jamais rencontré ces gens-là pour en discuter. Je vous dis ça. Ça me ferait plaisir de les rencontrer, si c'est dans votre comté, pour les regarder. Mais il y a des conditions. On a beaucoup de demandes. Mais une des raisons du nouveau programme de la voirie locale est exactement pour ça, pour aider les municipalités à pouvoir réparer, ou améliorer, ou quoi que ce soit, d'ici deux ans. Mais je vais demander à Mme la sous-ministre adjointe de vous expliquer les critères pour ces demandes de routes collectrices.

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

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci, Mme la Présidente. Effectivement, il y a une certaine... il y a un certain nombre de critères qui nous amènent vers une classification du réseau, c'est ce qu'on appelle la classification fonctionnelle. Si vous le souhaitez, je peux transmettre toutes ces informations-là, parce que c'est assez volumineux, à la commission, comme ça, tout le monde les aura, mais c'est normalisé, c'est encadré. Donc, on essaie d'être le... évidemment, l'objectif, c'est d'être le plus équitables possible dans le traitement des demandes, parce que, M. le ministre vous l'a mentionné tout à l'heure, il y a beaucoup de demandes dans ce sens-là.

Annuellement, il y a toujours des décrets de reprise et de remise qui sont pris régulièrement, je vous dirais, à peu près deux fois par année. Donc, c'est quelque chose qui est dans nos moeurs administratives, de recevoir ce type de demande là, de les apprécier et d'essayer de les traiter le plus équitablement possible. Donc, la somme des critères fait en sorte qu'effectivement parfois on est amenés à accepter et d'autres fois à refuser la reprise en charge. Et, dans ces cas-là, c'est la

raison pour laquelle on a souhaité mettre en place le plan de redressement du réseau routier local. Lorsqu'une municipalité éprouve des difficultés à entretenir ou à maintenir l'état de son réseau, à ce moment-là, elle aura les moyens, les possibilités de le faire dans le nouveau programme.

C'est aussi la raison pour laquelle, Mme la présidente l'a mentionné tout à l'heure, la planification se fait au niveau de la MRC, donc pour être en mesure de prendre en compte l'importance stratégique d'une portion de réseau pour le développement économique plus régional. Donc, je vais vous transférer les critères, mais, s'il y a quelque demande que ce soit, on la traitera de manière la plus équitable possible pour l'ensemble des municipalités.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va vous demander de déposer le document à la commission, qui, elle, s'assurera de le répartir. M. le ministre, vous voulez rajouter?

M. MacMillan: Oui, juste rajouter: je suis prêt à rencontrer ces gens-là avec vous pour en discuter, si vous voulez, M. le député de Johnson.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: J'apprécie beaucoup votre ouverture, M. le ministre. Ce n'est pas un dossier qui relève de ma circonscription, ça relève de la circonscription de Rousseau. Mais effectivement je vais transmettre votre ouverture au député, là, et collègue, là, M. Nicolas Marceau.

M. MacMillan: Je pensais que vous parliez du futur comté, peut-être, au chef de la CAQ. Je retire ma demande.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Pour votre information, M. le ministre, le chef de la CAQ a annoncé son intention de se présenter dans la nouvelle circonscription de L'Assomption...

M. MacMillan: Ah bon!

M. Boucher: ...alors il n'ira pas dans Rousseau.

Un autre dossier. Autoroute 20, à la hauteur de la ville de Saint-Hyacinthe. Il y a eu reconstruction, là, du viaduc Laframboise et des bretelles d'accès à la sortie 130. Or, près de cette sortie-là, il y a une voie ferrée qui traverse l'autoroute 20. Évidemment, bon, quand on parle de l'autoroute 20, on parle de la Transcanadienne, où des milliers, voire des dizaines de milliers de véhicules passent de façon journalière. Et évidemment la ville de Saint-Hyacinthe avait soumis au ministère un projet afin de sécuriser tout... en fait, cet ensemble-là, notamment qu'il pourrait y avoir une solution à l'effet de faire passer l'autoroute au-dessus de la voie ferrée du boulevard Laframboise.

Est-ce que le ministère a retenu cette solution-là et, si ce n'est pas le cas, quelle est la solution qui aura été retenue par le ministère afin de sécuriser un endroit qui est particulièrement problématique, considérant, là, le fait que cette autoroute-là est très fréquentée?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, on n'a... Je me rappelle, M. le député de Johnson, là — on n'a pas... je n'ai pas rien avec moi, là, pour vous répondre puis je ne veux pas induire personne en erreur — je me rappelle qu'il y avait eu une demande, pas une demande officielle de la part de ces gens-là, mais il y a quelqu'un qui s'était informé au cabinet pour voir qu'est-ce qui pouvait être fait pour améliorer, là, avec... Il y avait une compagnie privée, si je ne me trompe pas, avec la municipalité dans ce dossier-là. Alors, je ne voudrais pas induire puis je ne voudrais pas... J'aimerais mieux que quelqu'un me produise... ou me présente ce dossier-là pour pouvoir regarder qu'est-ce qu'on pourrait faire. Il y a quelqu'un qui nous avait parlé de ça au cabinet. Mais je n'ai pas le dossier ici, puis il n'y a personne qui a ça. Alors, ça veut dire que la demande n'a pas été faite directement en personne. Alors, vous pouvez informer ces gens-là, il me fera plaisir de les rencontrer pour en discuter avec. Est-ce que, M. Meloche...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Meloche.

M. Meloche (André): Je voulais simplement dire qu'effectivement la sécurité ferroviaire, c'est un élément qui a été examiné. Je ne voudrais pas parler de cette demande-là, parce que ce n'est pas adressé à moi, mais je voudrais simplement répondre au niveau de la sécurité ferroviaire. Il y a eu des mesures qui ont été prises, en termes de circulation de trains. On a discuté avec Transports Canada pour avoir des... pour que le train ne passe pas à des périodes où le soleil est très bas, parce qu'on avait eu un accident. On des panneaux aussi qui avertissent d'avance, sur l'autoroute 20, le fait qu'il y a un train qui va passer, donc...

M. MacMillan: Est-ce que vous avez eu une demande pour ce dossier-là?

M. Meloche (André): On a eu des discussions au niveau de la sécurité du passage à niveau.

M. MacMillan: Ah, O.K., je ne le savais pas. Alors...

M. Meloche (André): Mais pas pour le viaduc.

M. MacMillan: Est-ce qu'on peut... Si vous voulez... ou le député de Saint-Hyacinthe pourrait appeler à notre cabinet, puis on va le rencontrer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson, deux minutes.

M. Boucher: Je vais effectivement m'assurer, là, que le député de Saint-Hyacinthe soit mis au fait de votre ouverture. Et d'ailleurs je vais compléter cette période de crédits en le saluant, alors qu'il a très bien travaillé pour ce qui est de la programmation routière. Je le saluerai en soulevant un dernier point: la voie de contournement de la ville de Saint-Hyacinthe n'est pas encore terminée. En effet, il ne manque que la construction d'un tunnel sous la voie ferrée du Canadien National, des travaux qui sont évalués à environ 28 millions. Cette voie de contournement pourrait devenir la 235, qui actuellement passe en plein coeur de Saint-Hyacinthe. Le ministère des Transports refuse de financer une partie du projet du tunnel, qui permettrait d'éliminer un passage à niveau et rendre la circulation plus fluide et sécuritaire. Quelles sont les raisons invoquées par le ministère?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (13 h 10) ●

M. MacMillan: Je dois vous répondre: pour moi, au cabinet, je ne peux pas vous répondre, je n'ai jamais entendu parler de ça, du tout. On va vérifier puis on va vous revenir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il reste une minute.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bien, pas...

M. MacMillan: ...envoyer la réponse à la commission, si vous voulez qu'on le fasse.

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est fini.

Une voix: ...

M. MacMillan: Ah oui! Oui, oui, c'est vrai. Ah! Bien, c'est maritime, par exemple, là. Ce n'est pas toi qui es maritime, hein, je pense? Mais on pourra répondre ou vous faire parvenir la réponse par la commission.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de Vanier pour 18 minutes, qui sont les dernières minutes...

M. Huot: Combien?

La Présidente (Mme L'Écuyer): 18 minutes.

M. Huot: 18 minutes. Merci, Mme la Présidente. Bien, ça me fait plaisir de participer aux crédits du ministre délégué aux Transports. Salutations à votre équipe; il y en a beaucoup qui étaient là hier avec le ministre des Transports. Salutations à votre équipe du cabinet qui est avec vous, à votre chef de cabinet qui a longtemps été un résident du comté de Vanier, malheureusement ne l'est plus, mais je le salue quand même. Je le salue quand même.

M. MacMillan: Le sous-ministre pense qu'il devrait déménager chez vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Huot: On a beaucoup parlé hier... On a beaucoup parlé hier du ministère des Transports comme outil de développement économique au Québec. On en parle aussi aujourd'hui, là, dans les différentes interventions, pour certaines régions. Moi, j'ai eu l'occasion d'en parler hier de... que ça a été... entre autres avec l'autoroute Robert-Bourassa, l'ancienne autoroute du Vallon qui a été prolongée, qui est devenue Robert-Bourassa.

Et je vais me permettre une parenthèse, et le député de Chomedey va être fier, parce que j'ai félicité l'équipe de la direction régionale de Québec hier, parce qu'il y avait beaucoup d'entraves, et malgré tout ça a bien été, mais ça a bien été aussi beaucoup grâce au travail des policiers de la ville de Québec, et je m'étais promis que je le soulignerais publiquement, le travail qui a été fait. On sait que, pour les policiers, ce n'est pas toujours leur premier choix de faire la circulation, mais ils ont fait ça de main de maître, et ça a facilité beaucoup les déplacements, et je tenais à féliciter les policiers de la ville de Québec publiquement, Mme la Présidente.

M. Ouellette: Vous venez de gagner des points...

M. Huot: Bon, vous voyez, je savais que le député de Chomedey serait très fier de moi. C'était une simple parenthèse que je tenais à faire.

Donc, pour les régions du Québec, la question du réseau routier comme outil de développement économique est très importante, et c'est vrai pour Québec, c'est vrai pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est vrai pour la Montérégie, et particulièrement pour — il y a un dossier qui est bien important — pour la Beauce.

Vous savez de quoi je veux parler. Ça fait des années et des années... Moi, l'autoroute du Vallon, on en a parlé pendant plusieurs années, mais je pense que l'autoroute 73, ça fait encore plus longtemps qu'on en parle, et on en a parlé beaucoup ici, dans cette commission, l'année dernière, il y a un peu moins d'un an, mai, juin, l'année dernière, avec le projet de loi n° 2 de l'ancien ministre des Transports, député de Louis-Hébert. Ça avait fait... ça a fait couler beaucoup d'encre, on en a parlé beaucoup. Des résidents de la Beauce étaient venus ici, il y a eu... Évidemment, il y avait des gens qui s'opposaient, là, il y avait des recours qu'ils prenaient. C'était légitime. Il y a eu toutes sortes d'histoires. Ça s'est réglé finalement. Le député de Beauce-Nord, ministre de la Sécurité publique, a joué un rôle aussi...

Une voix: ...

M. Huot: De Beauce-Sud, pardon. Beauce-Nord, c'est de l'autre côté. Mais le député de Beauce-Nord aussi a été... nous a appuyés, a été un joueur essentiel dans le dossier. Donc, c'est de relier Québec à Saint-Georges par... Saint-Georges de Beauce par l'autoroute 73. Actuellement, on a du quatre voies, deux voies qui revient, quatre voies. L'ancienne ministre des Transports, députée de Laviolette, avait fait des annonces en 2007 là-dessus, bon, le ministre de la Sécurité publique, député de Beauce-Sud, en a fait à l'automne dernier.

Actuellement, on a des chantiers importants. On a un chantier à Vallée-Jonction. Il y a des travaux à la hauteur de Saint-Georges, donc il y a beaucoup de choses. On sait que ça bouge toujours en Beauce, mais là ça bouge beaucoup au niveau des travaux sur le réseau routier. Donc, je vais vouloir entendre le ministre un peu nous faire l'état de situation des travaux qui sont... c'est quelque chose de fondamental pour les Beaucerons, quand on parle du développement économique, donc le lien avec Québec, mais c'est le lien avec les États-Unis aussi qui est très, très important pour le développement économique de la Beauce et même pour le reste du Québec. Donc, c'est un lien qui est fondamental pour le Québec.

Donc, j'aimerais entendre le ministre sur cette question-là, l'état de situation, là, le grand chantier, le bilan, où est-ce qu'on en est dans les échéanciers et comment le tout se déroule.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, Mme la Présidente. Je remercie le député de sa question. Effectivement, c'est un dossier qui est extrêmement important pour notre collègue de Beauce-Sud, le ministre de la Sécurité publique. On connaît tout le dossier, tout le travail qui a été fait par le député de Beauce-Sud, le ministre de la Sécurité publique. Ce projet-là était mené sur deux fronts, là. Il y avait le projet du prolongement de l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges, où d'importants investissements ont été faits à la hauteur de Saint-Georges, et, d'autre part, il y avait le projet du doublement de la 73 actuelle entre Saint-Joseph et Sainte-Marie. Je me sens un petit peu coincé à votre question, parce qu'à ma droite il y a un Beauceron puis, à ma gauche, qui travaille au cabinet, un autre Beauceron, alors c'est une... ce n'est pas Dany, mais monsieur qui est assis là, ces deux personnes-là nous parlent régulièrement de l'autoroute 73. Alors, je vais permettre, pour une fois, de laisser au sous-ministre adjoint de parler de son autoroute, dans sa région, l'autoroute 73. Alors, M. Caron, je vous laisse la parole.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron, c'est à vous.

M. Caron (André): Merci, M. le ministre. C'est avec objectivité, puisque, moi, je viens de Beauceville, l'autoroute est déjà rendue à Beauceville. Mais le secteur qui reste à compléter, c'est le secteur entre Beauceville et Saint-Georges, donc un secteur de 18 kilomètres. Il y a actuellement... les travaux vont être complétés cet été pour la section, je pense, M. le député l'a mentionné, dans la section de Saint-Georges, pour une section d'à peu près quatre kilomètres. Il reste donc quatre sections à construire. Il y aura l'ouverture d'une soumission pour la section... compléter les travaux, actuellement, entre Saint-Georges et Notre-Dame-des-Pins, la soumission est prévue pour le début de mai. Nous allons également... Donc, l'ensemble des plans et devis sont en préparation, et également il y aura, à l'automne, deux autres appels d'offres, pour être complété... un autre appel d'offres au début de 2013, selon l'échéancier qui a été annoncé, donc de viser une construction complétée d'ici 2015. Donc, l'ensemble des travaux, selon les échéanciers qui avaient annoncés, se poursuivent avec la préparation de l'ensemble de ces dossiers-là.

Donc, actuellement, dans ce secteur-là, il y a déjà eu plus de 89 millions d'investis. En parallèle, vous l'avez mentionné, il y a le doublement; la section entre Beauceville et Saint-Georges sera faite à quatre voies. Le doublement est en train d'être complété entre Sainte-Marie et Beauceville. Et, encore là, il y aura un appel d'offres pour un autre tronçon dès cet automne. Et également on vise à ce que l'ensemble du doublement puisse être complété d'ici 2015. Donc, l'ensemble des sondages, la préparation des plans et devis sont en cheminement, pour avoir une réalisation qui va compléter à la fois les entrées, les bretelles qui vont donner accès à Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et également Saint-Georges.

Peut-être rappeler que la section de Saint-Georges en direction de Notre-Dame-des-Pins, même si c'est celle qui va être complétée cet été, ne pourra pas être mise en service parce qu'on doit attendre à ce qu'il puisse se rendre à une

bretelle de sortie, mais l'ensemble des travaux sera déjà prêt pour une mise en service, selon toute vraisemblance, probablement au printemps 2013, pour ce qui est de la section entre Saint-Georges et Notre-Dame-des-Pins.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Vanier.

● (13 h 20) ●

M. Huot: Oui, merci, merci. Donc, un projet très important pour la Beauce, pour le Québec. Les Beaucerons, ça fait longtemps qu'ils réclamaient cette autoroute, ce prolongement d'autoroute, ce sera fait d'ici quelques années.

Et une autre région, Mme la Présidente, au Québec qui réclame depuis longtemps des liens routiers, c'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, aussi, entre autres, la route pour relier le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. La question, encore là, c'est une question d'échanges socioéconomiques, question d'aide au développement économique, de liens importants pour le déplacement des populations, aussi. Donc, c'est l'autoroute 70, qui est la route 170 actuellement, qui est un axe majeur utilisable pour les échanges entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. Puis, il y a une reconstruction qui vise à intensifier, à favoriser un développement économique régional, pour l'amélioration de la capacité de débit, mais aussi, très important, on en a parlé beaucoup hier avec le ministre des Transports, la question de la sécurité routière dans le secteur. Donc, c'est assez fondamental.

Notre collègue ministre responsable de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, député de Dubuc, qui a fait une annonce récemment, là, pour des travaux pour le tronçon Chicoutimi-La Baie, donc, parce qu'on parle, là, d'un lien routier entre Alma et La Baie qui s'est amorcé ça fait quand même plusieurs années, entre Chicoutimi et Saint-Bruno. Donc, il faut continuer, finaliser le projet. Il reste deux sections de route à construire dont un tronçon entre Chicoutimi et La Baie et celui entre Saint-Bruno et Alma. Donc, M. le ministre responsable de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean et député de Dubuc a fait des annonces là-dessus, et c'est un projet qui est quand même important. On a parlé... Pour les Beaucerons, c'est quelque chose d'important, mais, pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est assez fondamental aussi et c'est demandé. Donc, il y a beaucoup d'investissements aussi qui sont là, et ça fait aussi, je pense, eux autres, une bonne trentaine d'années qu'ils attendent après ce lien-là.

Il y a eu quand même quelque chose d'assez important, l'autoroute du parc des Laurentides, qui a été quand même assez majeure. Je ne crois pas que ce soit de votre responsabilité, ministre délégué, mais plutôt du ministre, qui a été quelque chose... En termes de développement économique pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, on parle de quelque chose d'assez fondamental, quand même, c'était plus de 1 milliard, de mémoire, là. Je ne me souviens pas exactement du montant, mais celui-là... Bon, on ne parle pas des mêmes montants. On ne parle pas des mêmes montants pour l'autoroute 70, là, on n'est pas dans les milliards de dollars, mais c'est quand même un investissement important, qui est assez fondamental pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Donc, comment avance le projet pour l'autoroute 70, pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Bien, merci, Mme la Présidente. Avant de passer la parole au sous-ministre, j'aimerais signaler l'importance de la A-70 pour M. Simard, le ministre délégué aux Mines, la forêt. C'est un projet qui est très important effectivement pour la région, le tronçon Chicoutimi—La Baie, d'une longueur de 14,5 kilomètres, et il y a des travaux qui ont commencé en février 2011, et, pour l'exercice financier de 2012-2013, il y a un budget de 20 millions.

Alors, c'est enclenché. Il y a des démarches, comme on le sait, des démarches d'acquisition de terrains, elles sont presque complétées pour l'ensemble du projet Chicoutimi-La Baie, et il y a aussi le tronçon de Saint-Bruno—Alma, de 12 kilomètres. Mais je passerais un peu la parole, si vous me permettez, pour pouvoir expliquer à fond le dossier de la A-70, Mme la Présidente, au sous-ministre adjoint.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron.

M. Caron (André): Merci. Donc, le tronçon Chicoutimi-La Baie est divisé en deux sections. Celle sur laquelle nous travaillons au cours des deux prochaines années, c'est celle qui est entre Chicoutimi et le chemin de ligne Bagot. Donc, 50 millions vont servir à compléter les acquisitions, faire les plans et devis sur l'ensemble de cette section, le déplacement des utilités publiques, et en particulier la construction de trois structures, dont deux sur la rivière du Moulin et une sur le rang Saint-Roch. Donc, la construction, les plans et devis sont faits, et ces constructions-là vont débiter cette année et être complétées en 2013-2014. Et également, pour l'ensemble des plans et devis sur l'ensemble de la section, et, probablement pour l'an prochain, débiter un certain nombre de travaux de terrassement. Donc, ça implique déjà, cette année, un investissement, au 31 mars de cette année, de près de 5 millions. Et donc, cette année, on prévoit investir 20 millions sur le tronçon de l'autoroute 73... 70, entre Chicoutimi et La Baie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je cède maintenant la parole pour les cinq prochaines minutes au député de Chomedey. M. le député.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, pensez-vous qu'en cinq minutes on peut faire le tour du carrefour giratoire sur la 117?

M. MacMillan: Oui.

M. Ouellette: On a beaucoup parlé, parce qu'il y a beaucoup de routes, on a parlé de la 138, on a parlé de la 50, en Outaouais, qui va être une merveille un coup finie, et c'est tout à votre honneur, parce que j'ai eu l'occasion de l'emprunter passablement souvent. On vient de parler de la 175. Mais, étant résident des Laurentides depuis 25 ans et plus et ayant emprunté dans mon jeune temps, dans une autre carrière, la 117, ça a changé énormément, et particulièrement entre Tremblant puis Mont-Laurier. Et je pense qu'il y avait eu une mobilisation assez importante, que nous avons écoutée au ministère, et, particulièrement dans le coin de la Rivière-Rouge, on est en train de faire quelque chose d'extraordinaire. J'ai eu la chance de faire l'annonce de la programmation routière 2012-2013 pour les Laurentides. Le système des carrefours giratoires, on l'amène aussi à Tremblant. Il y en a deux dans le coin de Tremblant qui sont prévus dans la programmation routière.

Mais je veux que vous me parliez de Rivière-Rouge. Sûrement que, dans les quatre prochaines minutes, on est capables de faire le tour de ce qui s'est fait, qui sécurise beaucoup, parce qu'il y avait une grosse, grosse, grosse question de sécurité au niveau des usagers de la route. Et je n'ai pas besoin de vous dire que la 117 est énormément utilisée par le camionnage de toutes sortes. Et voulez-vous effectivement nous actualiser puis nous dire s'il y a des choses qui s'en viennent, entre Labelle et Mont-Laurier particulièrement, M. le ministre?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, 2 min 30 s.

M. MacMillan: 2 min 30 s. Merci, Mme la Présidente. Très heureux qu'on peut prendre un peu de temps pour parler de la 117, parce que c'est une route qui est majeure. On se joint tous au Mont-Tremblant, on se joint tous à Saint-Sauveur, les gens qui sont des amateurs de ski et même de véhicules hors route; c'est des endroits qui attirent le tourisme énormément.

J'ai effectivement, au début de ma nomination comme ministre délégué, rencontré un comité SOS 117 à mon bureau de comté. Les gens sont proches du comté de Papineau, c'est mes voisins, si vous voulez, au nord de l'ex-ville de Buckingham, maintenant qu'est Gatineau. Et ces gens-là étaient vraiment très concernés avec la route 117, les commerçants, la chambre de commerce de l'endroit, de Mont-Laurier, de Mont-Tremblant, de Saint-Sauveur. Et ces gens-là sont venus nous rencontrer. Et, depuis ce temps-là, beaucoup de choses ont changé. Je dois vous signaler qu'en 2006 il y avait eu, par ma collègue la députée de Laviolette, Julie Boulet, annoncé un programme, ou un calendrier, si vous voulez, pour la 117. Et nous avons fait beaucoup de changements depuis 2008 sur l'autoroute 117 suite à des rencontres avec les gens de la région et le ministère du Transport de la région, aussi.

La voie, j'ai eu le plaisir d'aller ouvrir, si vous voulez, la voie de contournement de Labelle... pas de Labelle, excusez, de la Rivière-Rouge, pour un montant de 46 millions. De toute beauté! La vue à ce contournement-là est extraordinaire. Et les travaux, en plus, du contournement de Labelle qui sont en cours, et qui est même devancé, devraient se terminer en 2013, mais on parle peut-être un petit peu avant. Le projet est évalué de 56 millions. C'est deux contournements qui augmentent la fluidité et la sécurité de la 117, M. le député de Chomedey. Déjà, les résidents peuvent constater les bienfaits de cette nouvelle-là.

Nous avons aussi annoncé des changements. Le processus — et les gens du milieu en sont très conscients — le processus, ça va être long, mais il y avait... il n'y a pas de quatre voies, mais, à court et moyen terme, il va y avoir... on pourra implanter 10,5 kilomètres de voies auxiliaires qui sont enregistrées pour faciliter...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre.

M. MacMillan: Ah! c'est malheureux pour les gens de la 117, mais disons qu'on fait beaucoup de travaux.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Maintenant que nous avons complété les deux heures que nous devons consacrer à l'étude de ce volet, j'ajourne les travaux de la commission jusqu'à mardi le 24 avril 2012, à 19 h 30, où nous poursuivrons l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, dont le volet Transport maritime, pour l'année financière 2012-2013.

Je tiens à vous remercier, à remercier de la collaboration que j'ai reçue de tout le monde. Bonne fin de journée.

(Fin de la séance à 13 h 29)