



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente des transports et de l'environnement

**Étude détaillée du projet de loi n° 55 — Loi modifiant la Loi
sur le ministère des Transports et le Code de la sécurité routière**

Le jeudi 12 juin 1997 — N° 13

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 12 juin 1997

Table des matières

| | |
|-------------------------|---|
| Remarques préliminaires | |
| M. Jacques Brassard | 1 |
| M. Robert Middlemiss | 1 |
| Étude détaillée | 2 |

Autres intervenants

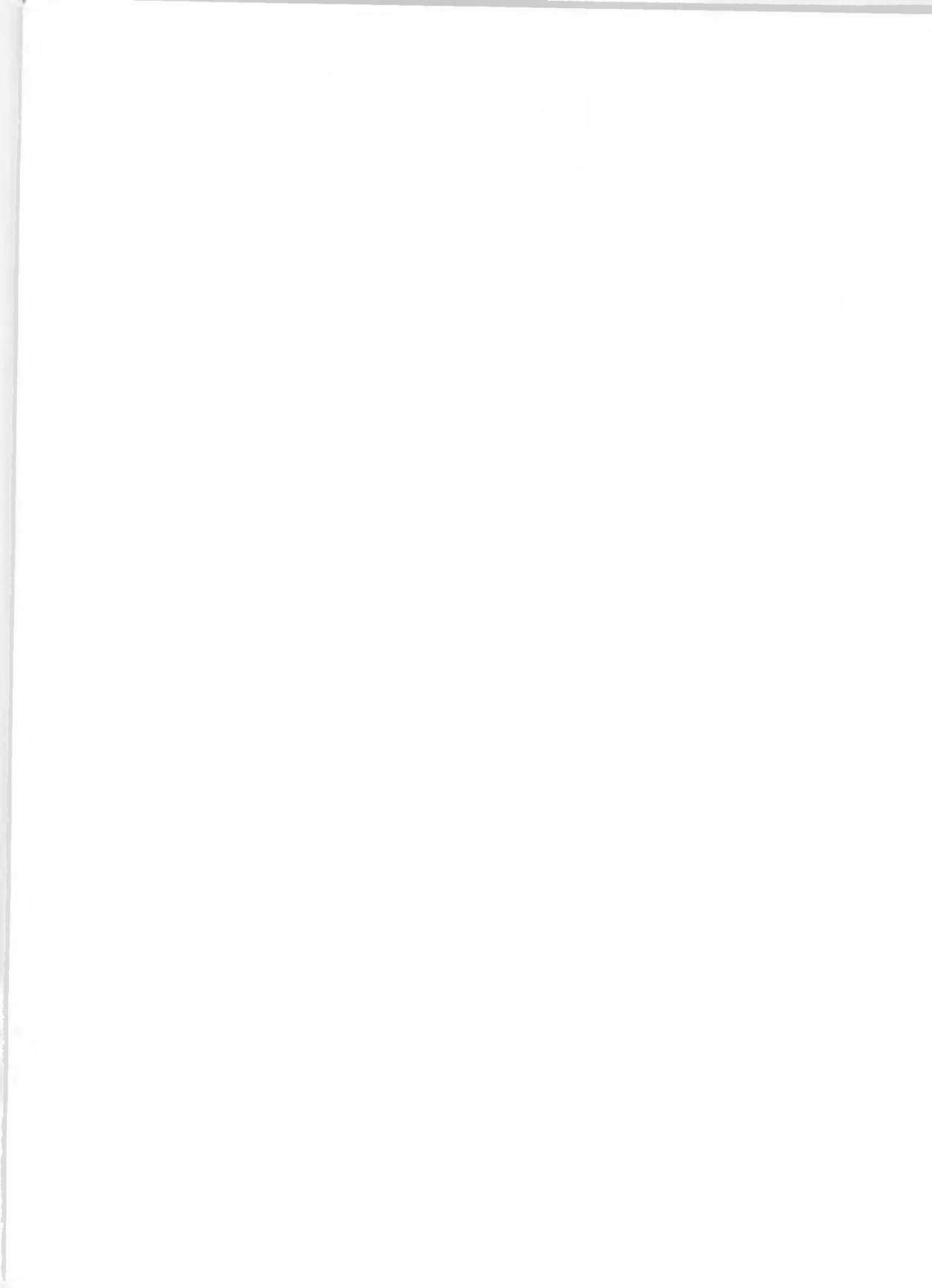
M. Claude Lachance, président

M. Michel Bissonnet

M. Réjean Lafrenière

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Serge Deslières



Le jeudi 12 juin 1997

Étude détaillée du projet de loi n° 55

(Quinze heures quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement se réunit avec le mandat de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 55, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports et le Code de la sécurité routière.

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

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement pour la séance, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. Avant de débiter nos travaux et de céder la parole au ministre pour les remarques préliminaires, je voudrais d'abord lui souhaiter la bienvenue, après cette période de congé forcé, et surtout lui souhaiter un très bon anniversaire de naissance. Parce que semble-t-il qu'aujourd'hui c'est une date importante dans sa vie. En tout cas, un anniversaire, c'est toujours important, même si on a dépassé le demi-siècle.

M. Brassard: On n'appelle plus ça une fête à mon âge, c'est simplement un anniversaire.

Le Président (M. Lachance): Nous sommes heureux de vous revoir, M. le ministre. Ceci étant dit, vous avez la parole pour les remarques préliminaires concernant le projet de loi n° 55.

Remarques préliminaires

M. Jacques Brassard

M. Brassard: En fait, je n'ai pas l'intention de faire vraiment des remarques préliminaires. Simplement pour rappeler que, étant donné que l'adoption du principe est assez éloignée dans le temps, ce projet de loi n° 55 vise ou concerne des communautés dites enclavées — puis elles sont d'ailleurs bien identifiées, ces communautés-là — vise à permettre au gouvernement d'assurer la gestion des routes, des chemins qui relient ces communautés à des zones habitées de leur région. Alors, il y en a en Mauricie, il y en a un peu partout à travers le Québec.

Les assises juridiques n'étaient pas vraiment très claires, et le projet de loi vise à nous donner une base juridique solide et sans équivoque pour, après coup, mettre en vigueur ou en application, mettre en oeuvre un programme de subventions pour ces communautés dites éloignées. Je signale que c'est déjà le cas — il ne faut pas s'imaginer qu'on va innover — on les subventionne déjà. On subventionne des communautés autochtones, entre autres des conseils de bandes, pour qu'elles puissent

assumer l'entretien des routes quand les entreprises forestières ne le feront pas, donc pendant les périodes où les entreprises forestières ne le feront pas, parce que, la plupart du temps, ce sont des chemins forestiers.

Alors, c'est déjà le cas. On subventionne déjà, mais on veut que ce programme de subventions là repose sur un pouvoir habilitant dans la loi, qui soit très clair. Et le projet de loi vise justement à nous donner ce pouvoir habilitant pour que notre programme de subventions qui existe déjà soit par la suite mieux fondé sur le plan juridique. C'est un rappel, ce que j'ai déjà dit évidemment puis ce que mon vis-à-vis a déjà rappelé aussi au moment de l'adoption du principe.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. D'accord, M. le Président, je pense qu'il faut se rappeler que ce projet de loi avait été déposé le 7 novembre 1996. Le principe avait été adopté le 19 novembre 1996. Et il faut se rappeler aussi que c'est en 1989 que le gouvernement du Parti libéral s'était engagé, lors de la conférence socioéconomique de la région Mauricie—Bois-Francs et ensuite de nouveau en 1992 lors de la conférence biennale, à participer avec le gouvernement fédéral à améliorer les routes qui servent d'accès aux communautés attikameks de la Haute-Mauricie. Donc, ça, ça a été fait. Mais on savait aussi... On participait comme gouvernement aux coûts d'entretien d'été et d'hiver par des subventions à ces communautés-là. Et donc, une fois qu'on avait décidé de faire l'amélioration, on a dit: Regardez, il y a le volet de l'entretien qui devrait être réglé de façon à assurer à ces communautés-là qu'elles auront toujours l'aide nécessaire pour l'entretien d'été et d'hiver. Toutefois, je me suis posé des questions pourquoi, à plusieurs reprises on était censé faire l'étude article par article du projet de loi après le mois de novembre 1996 et, à tout bout de champ, pour toutes sortes de raisons — je ne blâme pas le ministre — on ne l'avait pas fait. Ce n'est certainement pas pour des raisons d'économie parce qu'on payait quand même. On donnait ces subventions-là quand même aux communautés.

Donc, M. le Président... Puis je vais en profiter aussi pour souhaiter un joyeux anniversaire au ministre et lui dire qu'on est heureux de le voir revenir, et que sa santé se soit améliorée. Donc, maintenant, on pourra procéder avec le projet de loi article par article.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. Est-ce qu'il y a d'autres députés qui voudraient passer des remarques préliminaires? Non? Alors, avant de prendre en considération... Oui, M. le...

Une voix: ...

• (15 h 10) •

Le Président (M. Lachance): Un peu plus tard? Très bien. Alors, je voudrais profiter de l'occasion pour souligner la présence aux côtés du ministre de Mme Sylvie Bouchard, qui est attachée politique à son cabinet et qui a une réputation bien fondée de compétence et de professionnalisme. M. le ministre, vous savez bien vous entourer.

M. Bissonnet: Oui, mais elle a déjà rendu des services à...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): À beaucoup de députés. Ceci étant dit, M. le ministre, pour l'article 1.

Étude détaillée

M. Brassard: L'article 1, donc... On remplace une disposition de la Loi sur le ministère des Transports, l'article 3 de la Loi sur le ministère des Transports, où on remplace le paragraphe i. Cette disposition, donc, distingue les nouvelles obligations qui pourraient échoir au ministre des Transports de celles qu'il remplit déjà en regard des chemins publics en vertu de la Loi sur la voirie. Alors, là, le gouvernement n'aura qu'à adopter un décret désignant les routes de désenclavement dont il souhaite transférer la responsabilité au ministre des Transports. Et, à la suite de l'adoption par le Conseil des ministres du programme d'aide à l'entretien des chemins d'accès aux localités isolées, ce décret va couvrir les routes menant aux communautés désignées suivantes: Clova, Grand-Lac-Victoria, Hunters Point, Lac-Rapide, Lac-Simon, Manouane, Obedjiwan, Oujé-Bougoumou, Parent et Weymontachie; Weymontachie qui était dans l'actualité ces jours-ci, qui a été évacuée à cause des feux de forêt.

Et, quant à une possible délégation de pouvoirs à une municipalité, il est entendu que ça ne pourra se réaliser qu'avec le consentement de celle-ci, aussi bien pour l'exécution de travaux eux-mêmes que leur financement. Voilà.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, je vais juste faire de courtes remarques. J'ai mon collègue de Gatineau, ancien préfet de la MRC de La Vallée-de-la-Gatineau et maire de Lac-Sainte-Marie. Il connaît très bien le problème que vivent les gens avec une situation à peu près semblable. Dans son cas à lui, c'est certainement le chemin Lépine-Clova, qui déjà a été subventionné à différents pourcentages. Moi, je reviendrai tantôt, M. le Président, parce que j'aimerais toucher les normes minimales de sécurité. J'aimerais bien que mon collègue puisse avec toute

son expertise et tout ça nous éclairer sur la situation de cette route-là en particulier.

Le Président (M. Lachance): Très bien. M. le député de Gatineau, vous avez la parole.

M. Lafrenière: M. le Président, Lépine-Clova, c'est quelque chose qu'on vit depuis un bon nombre d'années. Les gens de Clova se trouvaient enclavés à ce moment-là, et le ministère des Transports subventionnait en partie, reconnaissait une certaine responsabilité pour désenclaver les gens de Clova.

Je suis au fait que Parent, oui, il y a une communication qui se fait depuis environ un an, et on semble vouloir changer les règles du jeu. Je n'ai rien à ce que les gens disent: Bien, on veut être désenclavés par Parent pour se rendre à Mont-Laurier. Mais on a pratiquement créé un précédent en reconnaissant une partie des responsabilités du gouvernement via le ministère des Transports. Un chemin de pénétration de la longueur du chemin Lépine-Clova où il y a 238 chalets, où il y a environ une douzaine de pourvoyeurs, où le ministère, le gouvernement comme tel reçoit les baux de ça... Puis les baux, ça rapporte joliment comparativement aux taxes qu'une MRC peut charger. C'est effectivement très minime, ce qui peut être chargé. Là aujourd'hui, avec ce projet de loi là, je veux bien croire que les petits bouts du Lac-Rapide, c'est juste des autochtones que j'ai là, mais eux autres vont être sécurisés à partir de la 117 aller au Lac-Rapide. Ça va faire partie du décret.

Mais les blancs, eux autres, tous les autres gens qui ont des chalets, des pourvoiries, je me demande si le ministère ou le gouvernement comme tel ne pourrait pas reconnaître au moins 50 % de ses responsabilités. Il y a eu un laisser-aller à ouvrir ces chemins-là, puis on sait ce qu'ils font, les gars qui prélèvent le bois. Ils ne sont pas là souvent puis de moins en moins pour aider. Avec la mécanisation qu'ils ont, ils peuvent faire leurs prélèvements en l'espace d'une couple de mois. Mais tous les usagers, eux autres, sont pénalisés. On reconnaît environ 1 000 \$ le kilomètre pour les coins qui sont enclavés, mais on pourrait tout de même dire... ou le gouvernement pourrait au moins reconnaître 50 % de ses responsabilités, quitte à laisser l'autre 50 % aux MRC. Le ministre est au fait, il a rencontré des gens de la MRC. Cette année, vous avez même donné un 50 000 \$ de discrétionnaires pour faire une forme de transit, mais tu ne vas pas loin avec ça. Les ponts... Juste un pont peut t'avalier ça dans la première année.

Je pense que les gens, le milieu est prêt à faire quelque chose. Puis la problématique chez nous, c'est que tu pars un bout de chemin, ça appartient... Il est sur le parc de La Vérendrye où il y a un prélèvement d'argent pour des droits de pêche, les permis de pêche, la chasse, puis on ne remet pas une maudite cenne là-dedans. Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche n'a pas remis rien depuis une dizaine d'années dans ce chemin-là. Il a toujours été assumé par la MRC

via des discrétionnaires qu'ils ont eus à partir du ministère des Transports. Puis là on fait un bout, ça appartient à La Vallée-de-la-Gatineau, on retombe dans la MRC d'Antoine-Labelle, on revient dans la MRC de la Vallée-de-l'Or, on retombe dans la MRC du Saint-Maurice, puis on revient dans La Vallée-de-la-Gatineau.

Environ 50 % du chemin appartient à la MRC de La Vallée-de-la-Gatineau. Ce n'est pas juste une responsabilité pour la MRC de La Vallée-de-la-Gatineau. On touche toutes les autres MRC en même temps.

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

M. Brassard: Oui, bien, enfin, je comprends l'intérêt du député pour... Il n'est pas interdit d'imaginer des exceptions, mais il reste que l'orientation générale, c'est de subventionner un seul chemin pour désenclaver. Pendant longtemps, le seul chemin, c'était Clova puis la route du parc de La Vérendrye. Presque 200 km.

Là, évidemment, à partir du moment où il y a une voie qui relie Clova à Parent, quand on regarde une carte, c'est clair que le désenclavement peut se faire plus facilement vers Parent. C'est moins long, et ça permet à ce moment-là de... Évidemment, sur le plan financier, c'est sûr que c'est moins coûteux. La subvention est moins élevée. Et, moi, ce qu'on me dit, c'est que les communautés de Clova et de Parent ont des liens entre elles.

Maintenant, je comprends qu'il y a sûrement des activités qui se déroulent, comme vous dites, de pêche, de pourvoirie. J'imagine aussi qu'il y a sûrement des opérations forestières qui se déroulent encore dans ce secteur-là entre Clova puis la route du parc.

M. Lafrenière: En partie, dans certains coins. Oui. Mais il reste que ces chemins de pénétration là ont été faits... Je veux dire, c'est le gouvernement qui bénéficie le plus, là. On pénalise complètement... Il ne doit pas juste y avoir Clova qui doit être organisée comme ça, là, à la grandeur du Québec. Si vous avez cru bon de passer un décret, vous devez certainement en avoir d'autres. Mais là on pénalise un groupe de gens. Puis le gouvernement il cède 50 % de ses baux qu'il a, là. Ils vont être bien heureux à la MRC puis ils vont défrayer quelque chose. Mais ce n'est pas le cas du tout, là.

M. Brassard: En règle générale, c'est vraiment le cas, le seul cas où il y a une possibilité que le désenclavement se fasse par deux routes.

M. Lafrenière: Par trois. Par trois.

M. Brassard: Deux.

M. Lafrenière: Senneterre! Vous passez par Senneterre puis vous entrez à Clova. J'ai passé en auto.

● (15 h 20) ●

M. Brassard: Effectivement. Parce que pour les autres, que ce soit Parent ou Weymontachie, Obedjiwan, Manouane, Oujé-Bougoumou dans le secteur de Chibougamau, c'est une seule route et c'est celle-là évidemment qu'on subventionne. Le seul cas où il y a effectivement une triple possibilité — c'est vrai que par le nord on peut rejoindre Senneterre en Abitibi — c'est Clova, qui est un cas particulier. Et ce qui était subventionné auparavant, évidemment c'était Clova vers le parc de La Vérendrye.

M. Lafrenière: C'étaient pas des montants énormes non plus, et la MRC en assumait une grosse partie juste pour entretenir ça. On dit: Peut-être à cause que le désenclavement se fera ailleurs, qu'on reconnaisse au moins 50 % de responsabilité. Qu'on ne dise pas à la MRC ou à une communauté: Vous allez assumer 100 % de la responsabilité de ce tronçon-là. C'est complètement illogique.

M. Brassard: Quoique, s'il y a des opérations forestières, les entreprises forestières vont quand même aussi assumer leur part.

M. Lafrenière: Vous vérifierez la façon dont ils opèrent aujourd'hui. Ils s'en vont, et tu restes avec la bebelle. Vous aviez reconnu de les aider parce que le gouvernement était sensible à ce qu'ils faisaient avant. Le ministère des Transports, il n'est pas tout le temps là. Les contracteurs, ça se fait tout par sous-contrat, à cette heure, puis les gars se sauvent le plus vite possible.

(Consultation)

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

M. Brassard: M. le Président. Bon, écoutez. Moi, je veux bien regarder ça parce que, évidemment, ce n'est pas inscrit dans la loi, ça. C'est sûr que c'est le programme et le décret qui va suivre... La disposition de la loi ne mentionne aucune communauté comme telle. Ça donne tout simplement un pouvoir habilitant. Mais le cas de Clova, je veux bien le réexaminer.

M. Lafrenière: Ça serait intéressant de lui donner un cadre légal. Même s'il n'était pas au même titre que les autres, vous lui donnez un cadre légal. Je conçois dans l'ensemble ce que vous faites, quitte à faire une petite modification au projet de loi pour...

M. Brassard: Il n'y a pas besoin de modifier le projet de loi.

M. Lafrenière: Vous n'avez pas besoin.

M. Brassard: Non. Parce que le projet de loi, ce qu'il fait, c'est qu'il permet au gouvernement d'agir et de subventionner ou de déléguer des responsabilités à des communautés. Mais le nom des communautés n'est pas dans la loi. C'est dans un décret que la liste doit

apparaître. C'est dans un décret qu'on va déterminer le quantum de subventions. Ce n'est pas dans la loi comme telle. Dans ce sens-là, je veux dire...

M. Lafrenière: À ce moment-là, ce n'est pas juste... Je veux dire Lépine-Clova touche les MRC du Haut-Saint-Maurice, Vallée-de-l'Or, Antoine-Labelle, Vallée-de-la-Gatineau.

M. Brassard: C'est ça qu'on va regarder. Moi, je suis bien prêt à regarder de nouveau. C'est à peu près 150 000 \$ qu'on leur donnait comme subvention pour cette partie-là. C'est ça qu'on vient de me dire. Par contre, je veux aussi regarder l'impact que ça peut avoir ou les conséquences que ça peut avoir. Parce que, là, vous me dites, et vous avez raison sans doute parce que c'est sûrement des pourvoyeurs qui réclament. Maintenant... Il y en a partout, des pourvoyeurs, au Québec, et je veux voir, moi, si à partir de là, on ne se retrouve pas devant un précédent où, ailleurs au Québec dans d'autres régions, ils ne pourraient pas dire: Bien, écoutez, nous, ce que vous faites à Clova, vous subventionnez ou vous aidez d'une certaine façon des pourvoyeurs à mieux assurer leur accès. Est-ce que ça peut avoir des effets, là, ailleurs au Québec? Je veux d'abord regarder ça.

Le décret, il n'est pas encore adopté. Il va l'être à partir du moment où la loi est adoptée. Dans le décret, moi, ce sur quoi je peux m'engager, d'une certaine façon, c'est de revoir ou de refaire un examen ou une analyse de la problématique Clova, qui est un cas particulier, et voir en même temps aussi que, si on donne suite à des subventions pour deux routes concernant cette même communauté, ça en fait un cas spécifique, à ce moment-là. C'est clair que ça en fait un cas d'espèce, là. Ça implique quoi, comme conséquences?

M. Lafrenière: Ça pourrait être à des normes différentes, par exemple. Je veux dire que, au lieu, peut-être, de 1 100 \$ du kilomètre, de subventionner à 50 %.

M. Brassard: Peut-être. Oui, ça, c'est un élément qui mérite d'être examiné. Mais là... Évidemment, moi, je ne peux pas vous annoncer une décision aujourd'hui. Ce que je peux vous dire, c'est que je vais regarder ça. Je vais le réanalyser, ce cas-là particulier, dans le cadre du programme et peut-être aussi justement prévoir dans ce cas-là des normes aussi particulières, si on juge pertinent d'aller de l'avant, et puis on s'en reparlera ultérieurement.

M. Lafrenière: Vous savez, une municipalité, après qu'elle a ouvert un chemin puis qu'elle se ramasse avec, s'il y a deux, trois familles qui restent dessus, il faut que le feu passe. Tout le monde veut qu'il n'en reste plus, qu'elle ait le droit légalement de le fermer. Mais là on se permet pratiquement d'en fermer un où on a un paquet de monde. C'est des gens qui viennent de partout. Puis on peut se permettre de faire n'importe quoi. Ça a des incidences économiques, mais c'est le gouvernement qui en bénéficie le plus. Les baux sont rendus à 300 \$ au-delà

dans chacun. Pas mal plus dans les... à l'effet des pourvoyeurs. Les droits de pêche, en dehors des licences, ça s'accumule.

M. Brassard: Alors, M. le Président, on va regarder ça de plus près. On va réanalyser cette situation-là, cette problématique-là.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 1?

M. Middlemiss: Oui, je voulais juste en profiter, M. le Président. On indique, et probablement avec raison, que les normes minimales de sécurité... Est-ce qu'on a des statistiques qui démontrent si on a beaucoup d'accidents sur ces routes-là, qui pourraient nous indiquer que peut-être on devrait regarder, dans le domaine de la prévention, l'application de certaines normes de sécurité?

M. Brassard: M. le Président, je pense que c'est reconnu. Il y a un problème qui est évident, un problème de sécurité sur les routes forestières. Ce sont des chemins qui ne sont pas considérés comme des chemins publics, donc qui ne sont pas assujettis au Code de la sécurité routière. Il n'y a pas de surveillance non plus forcément de la part de la Sûreté du Québec. Ceux qui vivent dans des régions où il y a ce genre d'activités le savent très bien, c'est mon cas, sûrement le cas aussi du député de Saguenay, le député de Pontiac également, sans doute, et son collègue aussi, il y a un problème manifeste.

Maintenant, il y a un comité tripartite: Ressources naturelles, Transport — quel autre ministère est impliqué, je pense qu'il y en avait un troisième — Sécurité publique, qui a effectivement travaillé à ce dossier-là. Il y a aussi, on le signale avec raison, une enquête du coroner, un rapport du coroner qui porte là-dessus également.

● (15 h 30) ●

Alors, moi, je suis conscient de ça. Par contre, aussi, il faut regarder ce que ça implique. Le ministère des Transports n'est pas responsable de ce réseau, de ces routes-là. On en a déjà plein les bras avec le réseau supérieur. Alors, c'est évident qu'on est bien conscient du problème. Il y a d'ailleurs une campagne d'information et de publicité qui va être mise en oeuvre bientôt pour au moins essayer de sensibiliser et conscientiser les utilisateurs de ce réseau-là à la dimension sécurité routière. Est-ce que, aussi, il est possible d'envisager que certaines dispositions seulement du Code de la sécurité routière puissent s'appliquer? Ça mérite d'être regardé aussi. C'est ça qu'on est en train de faire. On n'a pas de décision de prise.

Les ministères impliqués se sont regroupés. Il y a une réflexion qui se fait sur cette dimension-là, étant conscient qu'il y a un problème. Il y a un problème majeur. Comment l'aborder, puis comment le régler, et quelle solution appropriée doit-on y apporter? Je dois dire bien humblement qu'on n'en est pas encore rendu là. Mais c'est préoccupant. C'est préoccupant: vitesse; le nombre de véhicules quand il y a des opérations forestières majeures, là,

il y a une bonne circulation, ça roule rapidement; la visibilité, puisque c'est des routes en gravier, évidemment, forcément; l'état des véhicules souvent. Enfin, il y a toute une série de problèmes qui font qu'il y a une problématique de sécurité sur ce réseau. On est en train de chercher, là, au fond, d'une certaine façon, au gouvernement, les meilleures façons d'aborder ce problème et d'identifier des solutions qui évidemment aussi, forcément, il faut le dire également, n'entraîneraient pas des augmentations de coûts exorbitantes. D'ores et déjà, c'est clair que le ministère des Transports, par exemple, n'ira sûrement pas jusqu'à décréter que ce sont là des chemins publics et que, par conséquent, le Code s'applique. C'est sûr qu'on ne s'engagera pas dans cette voie-là.

Par contre, il y a sûrement quelque chose à faire. Il y a sûrement des solutions moins coûteuses et puis, en même temps, qui seraient d'une certaine façon efficaces pour faire en sorte qu'il y ait davantage de sécurité et moins d'accidents sur ces routes-là, qu'elles soient plus sécuritaires.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: La raison pour laquelle je soulevais ça, c'est que ça avait été une des alternatives, une des solutions possibles, que ça devienne des chemins publics. Je comprends que, avec raison, les coûts pourraient être exorbitants, mais la raison pour laquelle je posais la question, c'est: Est-ce qu'on a des statistiques? Est-ce qu'il y a beaucoup d'accidents? Est-ce que c'est grave en pertes matérielles? Et à quel moment dans le temps on va faire une évaluation coûts-bénéfices? Est-ce que, à un moment donné, ça fait partie de l'analyse que font les trois ministères? Et est-ce qu'on a établi un genre de point auquel on va dire: Bien là, il faut faire quelque chose, soit qu'on va améliorer la signalisation, soit qu'on va... En plus, il y a les VTT, les véhicules tout-terrains, qui doivent certainement être sur ces mêmes chemins là aussi. Il n'y a rien qui les empêche. Donc, ils vont être capables de se promener, là, de façon légale. Est-ce qu'on a établi un genre de critère qui à un moment donné va nous dire: Là, pour des raisons de sécurité, il va falloir qu'on fasse un pas, et quel va être ce pas? C'est quoi la signalisation, une meilleure surveillance ou quoi?

M. Brassard: En fait, c'est l'objet et, en quelque sorte, le mandat du comité tripartite. D'abord, cerner le problème. Comme ce ne sont pas des chemins publics, évidemment on n'a pas un inventaire exhaustif des accidents et incidents qui se produisent sur ces chemins-là. Évidemment, quand il y a des victimes, là, le coroner intervient, mais ce n'est pas toujours le cas. Et donc, bien cerner l'ampleur du phénomène et également aussi... c'est ça, son mandat, à ce comité-là, c'est d'identifier des pistes de solution, des avenues de solution. Alors, on peut aller dans la voie d'une meilleure signalisation. Il n'y a pas de limite de vitesse sur ces routes-là, non plus. Bon, est-ce qu'on s'engage dans cette voie-là aussi? Puis là, à ce moment-là,

ça suppose également toute la question de la surveillance, le contrôle. C'est est-ce qu'on explore. À quoi va-t-on aboutir? On le verra bien.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Est-ce que ça pourrait se rendre à édicter des normes minimales qui s'appliqueraient aux chemins forestiers où il y a du transport forestier, et ce, peut-être aux frais de l'entreprise forestière exploitante? Est-ce que c'est une des pistes que vous envisagez?

M. Brassard: Oui, ça sera sûrement examiné. Mais, encore une fois, on n'est pas rendu au stade de la prise de décision, et il va falloir aussi évaluer. Pour chacun des scénarios ou des pistes de solution, il va falloir les évaluer. Ça entraîne quoi comme coûts puis qui assume? C'est clair que le ministère des Transports, compte tenu des situations budgétaires, va être très peu enclin à... On ne se précipitera pas pour assumer des responsabilités ou des nouvelles responsabilités ou des nouveaux coûts. Puis, comme le ministère des Ressources naturelles est dans une situation semblable, ça ne se bousculera pas. Mais on verra.

M. Gagnon: Parce que, en même temps, quand je posais la question, je ne dis pas que ça serait une avenue que de privilégier...

M. Brassard: En fait, ce que vous évoquez, c'est le principe de l'utilisateur payeur, d'une certaine façon.

M. Gagnon: Oui, mais, j'allais dire, dans un ordre de grandeur raisonnable. Je vous donne un exemple. Kruger s'est vu attribuer un contrat d'approvisionnement et d'aménagement, un CAAF, en haut de Manic 5. La marge bénéficiaire que l'entreprise anticipe en implantant une usine de sciage à Ragueneau... Le kilométrage qui doit être parcouru pour amener le bois à l'usine de sciage fait en sorte que l'entreprise... Il n'y a pas une grosse marge de manoeuvre. Si on arrive avec des règles obligeant l'exploitant à entretenir le chemin forestier, on pourra mettre en péril des investissements qui sont faits.

M. Brassard: C'est ça qu'il faut regarder aussi.

M. Gagnon: Trouver l'équilibre.

M. Brassard: Voilà.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Si je comprends, M. le Président, le ministre n'a pas de statistiques? Ou le rapport du coroner, est-ce que ça, ça va donner un peu... Et à quel moment, si le rapport n'est pas déjà prêt, on pourrait avoir ça? Juste pour avoir une indication. Est-ce qu'il y en a

réellement plusieurs, accidents? Est-ce qu'il y a plusieurs pertes de vie ou pertes matérielles? Ce n'est certainement pas couvert par la Société de l'assurance automobile du Québec, hein? Est-ce que c'est couvert si quelqu'un a un accident sur une route comme ça?

M. Brassard: Par la SAAQ?

M. Middlemiss: Oui, la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Brassard: Ce n'est pas des chemins publics normalement.

(Consultation)

M. Brassard: Moi, je pense que oui. C'est couvert par la SAAQ. Les dommages corporels sont couverts par la SAAQ.

M. Middlemiss: Oui, O.K. Ça serait couvert par la SAAQ.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Donc, eux auraient des statistiques d'abord dans ce contexte-là de réclamation, ainsi de suite?

M. Brassard: Oui.

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Lachance): Ça me fait penser au jugement de cour qui a été rendu il y a quelques temps. Vous en avez sûrement entendu parler. Quand on pense que le juge a décidé que le fait de se faire renverser du café bouillant dans un véhicule automobile stationné, genre Dunkin Donuts, ça devait être couvert par la SAAQ. Mutatis mutandis, j'imagine que, sur une route comme celle-là, ce doit l'être également.

M. Middlemiss: M. le Président, l'incident dont parle le ministre, l'enquête du coroner, c'est quoi, l'incident? C'est dans quelle région? Et qu'est-ce qui était survenu?

M. Brassard: Il y a eu mort de personnes.

M. Gagnon: Dans mon comté, sur le chemin de la Scierie des Outardes, il y a eu des décès dans les derniers mois là-dessus, sur ce chemin-là. Je sais qu'il y a une enquête du coroner qui...

M. Middlemiss: Sur l'incident dont vous parlez.

Le Président (M. Lachance): Alors, on cherche les informations. Si elles sont disponibles un peu plus tard...

M. Brassard: Oui, on les déposera au secrétariat.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 1?

M. Middlemiss: Non.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Brassard: Non, j'ai un petit amendement au paragraphe 2.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous êtes un petit cachottier.

M. Brassard: Je m'en excuse. C'est pour distribution.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Brassard: Il y a deux amendements. On légifère ou on ne légifère pas?

Le Président (M. Lachance): Légiférons.

M. Brassard: C'est pour remplacer, dans la deuxième ligne de l'alinéa ajouté par ce paragraphe, les mots «d'un» par les mots «d'une communauté autochtone représentée par son» conseil. Alors donc, ça se lirait «Le gouvernement peut conclure... Non? Ça, ce n'est pas ça...

(Consultation)

M. Brassard: C'est l'expression qu'on utilise maintenant dans plusieurs lois: Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, Loi de police. On utilise «communauté autochtone représentée par son conseil».

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Deslières: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Il y a un autre amendement, M. le ministre?

M. Brassard: Non, c'est à l'article 2, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce que l'article 1, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 2, M. le ministre.

M. Brassard: Il y a un amendement qui est de même nature évidemment que le premier.

Le Président (M. Lachance): De concordance?

M. Brassard: Oui. Justement pour être cohérent. Question de concordance.

Une voix: Est-ce qu'on peut nous le déposer?

M. Brassard: C'est ça. Alors, comme la loi ne prévoit des subventions du ministre des Transports qu'en faveur des municipalités et que pour des routes municipales, il devient nécessaire d'étendre les pouvoirs de subvention du ministre aux chemins de désenclavement et d'ajouter les communautés autochtones.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'amendement, M. le ministre?

M. Brassard: Oui. Voilà.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 2? Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 3. Alors, il y a un amendement à l'article 3? Vous pouvez en faire la lecture, M. le ministre?

M. Brassard: Alors, c'est... Dans le projet de loi actuel, on dit: L'article 4 du Code de la sécurité routière... On ajoute «modifié par l'article 2 du chapitre 56 et par l'article 70 du chapitre 60 des lois de 1996 est de nouveau» modifié par...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 4.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a un amendement?

M. Brassard: On n'a pas d'amendement.

Le Président (M. Lachance): Il n'y a pas d'amendement? Quelle surprise! Est-ce que vous avez des commentaires sur l'article 4?

M. Brassard: Non, M. le Président. Non.

Le Président (M. Lachance): C'est beau? Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 5. Est-ce que l'article 5 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 55, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports et le Code de la sécurité routière, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 55 est adopté tel qu'amendé?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci pour votre excellente collaboration. Ça a pris du temps avant que le projet de loi puisse passer en commission parlementaire au stade de l'étude détaillée, mais on voit que ça s'est fait avec promptitude. Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Je viens de trouver la raison pourquoi: on attendait votre venue à la présidence de cette commission pour passer le projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Ouf! M. le député de Pontiac.

Une voix: Il a placé la barre haute.

Le Président (M. Lachance): En effet. Alors, merci beaucoup pour votre...

M. Brassard: Je pense que c'est ça, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci beaucoup, M. le député, M. le ministre, mesdames, messieurs. pour votre collaboration. Et, comme la commission des transports et de l'environnement s'est bien acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 15 h 47)

