

# ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

# Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 23 avril 1998 - N° 20

Étude des crédits du ministère des Transports (1)



Président de l'Assemblée nationale: M. Jean-Pierre Charbonneau

#### Ahonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Déhats 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 23 avril 1998

# Table des matières

temarques préliminaires	
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	5
Discussion générale	8
Accident d'autobus survenu aux Éboulements	8
Réglementation et surveillance en matière de vérification mécanique des véhicules	10
Intégration des services de transport en commun dans la région de Québec	14
Réfection du boulevard Sainte-Anne, dans la région de Québec	15
Réglementation et surveillance en matière de vérification mécanique des véhicules (suite)	15
Pratiques en matière d'acquisition d'autobus urbains	17
Réfection de la route 117	18
Recherche concernant la qualité du pavage	20
Plan de gestion des déplacements dans la région de Montréal	22
Transport routier à Lac-Mégantic	24
Réfection du rang 9 à East Hereford	26
Révision de la réglementation environnementale	26
Tracé de l'autoroute 50	29
Programme d'aide à la prise en charge du réseau routier municipal	31
Crédits périmés	35
Action du ministère lors de désastres naturels	36
Étude sur les coûts de la congestion routière à Montréal	37
Nombre de contrats de moins de 10 000 \$	38
Rencontre fédérale-provinciale à Edmonton	39
Document déposé	39
Mode de financement des travaux routiers	40
Lien sous-fluvial entre Lévis et Ouébec	43
Charges et dimensions des trains routiers	46
Maintien du réseau ferroviaire	48
Charges et dimensions des trains routiers (suite)	49
Plan de gestion des déplacements dans la région de Québec	49
Heures d'ouverture des postes de pesée	50
Charges et dimensions des trains routiers (suite)	52
Orientations en matière de transport ferroviaire	53
Aménagement de la route 175	54
Projet de train à grande vitesse	57
Section de l'autoroute 30 entre Châteauguay et la route 540	57
Liste de rappel des employés saisonniers du ministère	58
Routes à péage	58

#### **Autres intervenants**

M. Claude Lachance, président Mme Diane Barbeau, présidente suppléante

M. Michel Rivard

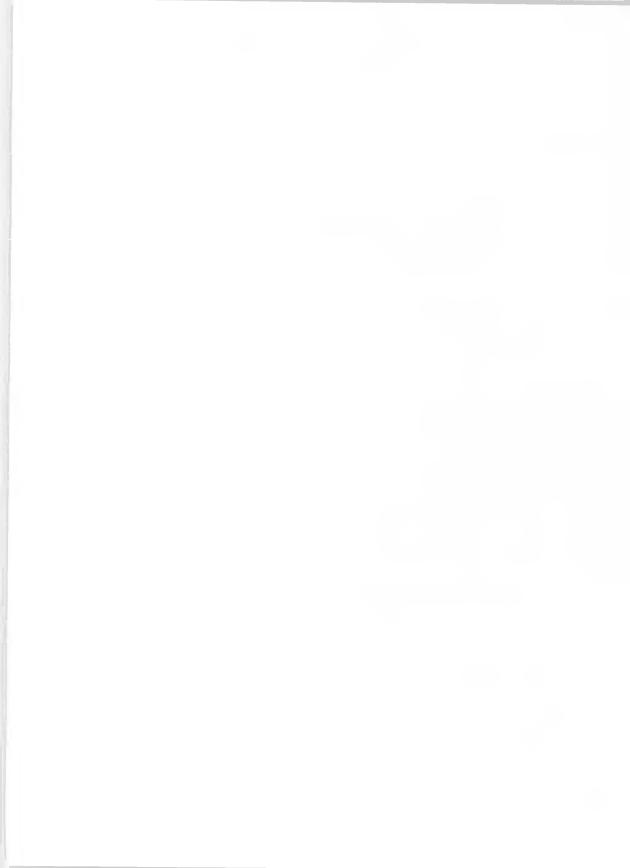
M. Denis Chalifoux

M. Serge Deslières

Mme Madeleine Bélanger

M. Rémy Désilets

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



### Le jeudi 23 avril 1998

# Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures six minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance ouverte. La commission des transports et de l'environnement est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1998-1999.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Chalifoux (Bertrand); Mme Robert (Deux-Montagnes) est remplacée par Mme Barbeau (Vanier).

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

M. Middlemiss: Avant de débuter, M. le Président, je déplore et j'espère que la commission aussi déplore le fait que les documents sont arrivés à la fin de la journée hier; il y en a qui sont arrivés à la fin de la journée hier. Comment peut-on réellement préparer les crédits? Je sais qu'on va avoir lundi et mercredi prochains, mais aujourd'hui il me semble que la planification est faite par le gouvernement, donc le gouvernement devrait s'assurer que les parlementaires des deux côtés puissent avoir les documents nécessaires pour mieux faire l'analyse des crédits. Donc, je déplore qu'il y ait une lenteur à présenter les documents demandés.

Le Président (M. Lachance): Votre message est bien reçu. J'aurais besoin, à ce moment-ci, d'indications de la part des membres de la commission sur la façon dont nous allons procéder au cours de ces 14 heures qui sont prévues pour l'étude des crédits. Est-ce qu'on y va programme par programme? Est-ce qu'on fait une discussion générale et on adopte les programmes à la fin? Sujet par sujet? Bon, alors, j'aurais besoin d'avoir un certain éclairage. Oui, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Moi, je préférerais, puisqu'il y a des collègues de notre côté qui voudront venir pour parler du réseau routier, qu'on le fasse de façon générale et qu'on accepte le tout à la fin, laissant la possibilité à d'autres collègues, du côté du gouvernement comme celui de l'opposition, de poser des questions spécifiques.

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

M. Rivard: M. le Président, nous en sommes à notre, je crois, quatrième année que nous faisons cela, et

je pense que, avec l'expérience des dernières années, la suggestion est très acceptable. Ça nous évite, par exemple, de traiter d'un sujet puis, si on décide de l'adopter, pour qu'on puisse revenir une journée par après. Donc, on adopte à la fin et on questionne selon le bon vouloir des députés des deux côtés.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur ce sujet, sur le déroulement de nos travaux?

Une voix: C'est bien beau.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Merci. Alors, j'invite maintenant M. le ministre des Transports à faire ses remarques préliminaires. M. le ministre.

# Remarques préliminaires

### M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord signaler la présence d'un certain nombre de mes collaborateurs et collaboratrices. D'abord, à ma droite, le sous-ministre du ministère des Transports, M. André Trudeau; Sylvie Bouchard, de mon cabinet; et puis également, derrière moi, Mme Claire Monette, qui est sous-ministre adjointe aux politiques; M. Paul Saint-Jacques, sous-ministre adjoint Direction de l'ouest; M. Yvon Tourigny, qui est sous-ministre adjoint pour la Direction générale de Montréal; M. Luc Crépeault, sous-ministre adjoint pour l'est, Direction générale de l'est; Mme Anne-Marie Leclerc, qui est directrice générale à l'infrastructure et technologie; et plusieurs autres fonctionnaires.

• (9 h 10) •

Le Président (M. Lachance): Vous êtes bien entouré, M. le ministre.

M. Brassard: Il y a mon directeur de cabinet. Je pense qu'il est ici aussi, André Rivet. Alors, voilà.

Alors, Mmes, MM. membres de la commission, avant même d'aborder l'examen des crédits du ministère des Transports, vous me permettrez de prendre quelques minutes pour rappeler le rôle majeur des transports dans le développement socioéconomique du Québec. Vous le savez, j'ai sous ma responsabilité près de 30 000 km de route, qu'on appelle «le réseau routier supérieur»: ce sont les routes nationales et les collectrices. Je dois aussi, dans la mesure de mes moyens, m'assurer du développement harmonieux de tous les modes de transport et mettre en oeuvre des politiques qui faciliteront l'utilisation plus fréquente de l'intermodalité.

Le réseau routier permet chaque jour à des milliers et des milliers de familles québécoises de s'alimenter, de se vêtir, de pourvoir à leurs besoins essentiels, de se divertir. Il permet aussi aux quelques millions d'usagers de la route de se déplacer pour étudier, travailler, se divertir ou encore pour découvrir toute la richesse du territoire québécois.

Ce même réseau est utilisé par les entreprises québécoises, tous les jours, pour porter à l'étranger notre savoir-faire et nos produits. On l'utilise aussi pour amener, dans chaque foyer, dans des milliers de municipalités, de Natashquan à Carleton, les biens de consommation qui nous sont indispensables.

Le réseau routier nous est si accessible qu'on a trop souvent tendance à oublier son caractère névralgique. On ne réalise pas non plus à quel point le ministère des Transports est un ministère opérationnel qui, quotidiennement, a pour fonction principale de répondre aux besoins des usagers, des entreprises et des communautés et des régions. Mon ministère est un ministère de services. Il a pour principale mission d'assurer la libre circulation des personnes et des marchandises et de supporter le développement économique de la métropole, de la capitale, des régions et du Québec tout entier. Les inondations des derniers jours, la récente tempête de verglas au cours de l'hiver et les pluies diluviennes au Saguenay en 1996 ont d'ailleurs mis en évidence le rôle névralgique des Transports et la capacité extraordinaire, aussi, de nos directions territoriales à supporter les populations et les différents corps publics aux prises avec les caprices de dame nature. Je voudrais profiter de l'occasion de ce matin pour remercier tous les employés du ministère qui ont contribué avec compétence, efficacité, générosité au retour à la vie normale des populations et des communautés au moment de ces événements.

Ce que je tenais à exprimer ce matin, M. le Président, c'est que sans routes, sans chemins de fer, sans bateaux, sans aéroports, la vie économique s'arrête. On peut même dire qu'elle s'atrophie. Le dynamisme des communautés ralentit son rythme de croisière. Ainsi présentée, la vocation économique et le caractère névralgique — on pourrait dire stratégique — des transports prennent tout leur sens. Vous aurez compris que je souhaite vous faire partager ma conviction profonde qu'un Québec moderne, ouvert sur le monde, prêt à affronter le troisième millénaire, doit appuyer sa stratégie économique sur des axes majeurs, celui des transports en étant un incontournable.

Nous entreprenons ce matin l'examen des crédits du ministère des Transports. Cet exercice constitue pour moi une étape importante du processus budgétaire annuel: il permet d'analyser attentivement les détails de ces crédits. Au gré des interrogations, des échanges, des explications entre membres de la commission et moimême, vous serez à même de constater toute la pertinence et la cohérence de nos affectations budgétaires. Cet exercice annuel permet aussi aux Québécois et aux Québécoises de réaliser la contribution du ministère des Transports aux grands objectifs gouvernementaux, l'importance que nous accordons à l'amélioration de la

qualité de vie des citoyens et l'effet dynamisant de nos investissements dans l'économie du Québec et de ses régions.

Alors, permettez, M. le Président, d'esquisser brièvement un panorama des actions du ministère des Transports au cours de la dernière année. En premier lieu, je tiens à rappeler que mon engagement envers la sécurité routière s'est concrétisé par la poursuite des efforts du ministère et de la Société de l'assurance automobile dans l'amélioration des conditions de sécurité sur le réseau routier. L'amélioration continue du bilan routier s'est poursuivie malgré les pertes de vie qui, malheureusement, ont eu lieu en trop grand nombre encore cette année. Mais, au total, les accidents avec blessés et pertes de vie continuent de diminuer, et ce, malgré la croissance de la circulation sur nos routes et l'augmentation du nombre de véhicules. La dernière année a été riche en nouvelles législations en matière de sécurité. Pensons, par exemple, à la Loi sur les véhicules hors route, qui est venue baliser un type d'utilisation de véhicules complémentaires à la route mais qui avaient grandement besoin d'être policés. Désormais, nos concitoyens, notamment les plus jeunes parmi ceux-ci, sont mieux protégés lorsqu'ils circulent sur les voies cyclables ou sur des sentiers de motoneige.

En juin, j'espère être en mesure de déposer à l'Assemblée nationale un projet de loi sur ce qu'on appelle l'encadrement du transport routier par camion, trafic lourd, et les autres types de transport routier. Cette législation fort attendue, réclamée par tous les intervenants et tous les partenaires, permettra un meilleur contrôle par l'État, par les partenaires de l'industrie eux-mêmes de l'utilisation du réseau routier par les conducteurs de véhicules qui y circulent.

Grâce aux efforts et à la collaboration soutenue de nos partenaires pendant deux ans - c'est un long cheminement - nous réaliserons deux objectifs précis: sécurité routière et protection du patrimoine routier québécois. La mise en chantier de solutions à certains problèmes ponctuels sur le réseau routier est aussi venue contribuer à l'atteinte de mes objectifs en matière de sécurité routière. Je pense notamment à la solution que j'ai retenue pour l'élimination des intersections à niveau sur l'autoroute 20 dans la partie ouest de l'île de Montréal. Les échangeurs prévus aux boulevards Woodland et Morgan rendront encore plus sécuritaire cet axe majeur de la métropole. Les travaux devraient se faire au cours de l'été. Il en va de même aussi pour le boulevard Sainte-Anne, entre Ouébec et Beaupré. Des risques importants d'accidents sont occasionnés par le mélange de la circulation locale des municipalités de la Côte- de-Beaupré, des navetteurs en direction de la capitale, des amateurs de plein air en route vers le mont Sainte-Anne et des automobilistes et camions qui circulent vers la Côte-Nord. Les aménagements que le ministère a conçus en concertation avec le milieu apporteront une solution durable à ce problème majeur de sécurité.

Je crois nécessaire aussi de souligner que la route 55 du côté de Drummond et Saint-Nicéphore, la côte des Éboulements, la côte de Petit-Cap en Gaspésie feront l'objet dès cette année de travaux majeurs qui permettront une amélioration substantielle en matière de sécurité routière.

Parmi les actions majeures que le ministère a accomplies dans les derniers mois, je veux mentionner le programme de décongestion de Montréal, annoncé lors du discours sur le budget l'an dernier. Environ 50 000 000 \$ ont été investis sur le réseau routier de la métropole, sans compter les montants importants qui ont été consacrés à la remise en état des voitures et des équipements du métro de Montréal. Ce plan de décongestion de Montréal se poursuivra comme prévu au cours des deux prochains exercices. Ces actions majeures pour le transport dans la région métropolitaine seront appuyées bientôt par le plan de gestion des déplacements que je m'apprête à rendre public, aussitôt évidemment qu'il aura été adopté par le Conseil des ministres, étape décisive, cela va sans dire. Ce plan qui précisera la nature et la complexité des déplacements effectués dans cette grande région qui abrite la moitié de nos concitoyens apportera des solutions de transport à la fois variées, innovatrices et ajustées au contexte présent. Il s'agit en fait de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises sans investir exclusivement dans les infrastructures, mais en mettant en oeuvre des actions concertées des individus et des organisations qui ont à coeur l'évolution économique de Montréal.

J'ai lancé au cours du dernier exercice la présentation d'investissements majeurs sur le réseau routier sous la forme de plans stratégiques d'intervention grâce au levier que constitue le Fonds routier. L'objectif de ces plans, qui portent en général sur cinq ans, vise à intégrer dans un ensemble cohérent les diverses interventions nécessitées sur un axe routier permettant d'améliorer les conditions de circulation sur l'ensemble d'un itinéraire. J'ai autorisé jusqu'à maintenant cinq plans stratégiques d'intervention sur les routes 155, en Mauricie, incluant la route La Tuque-Chambord, 138, sur la Côte-Nord, 132, en Gaspésie, 131, dans la région de Lanaudière et sur les routes 175 et 169 dans la réserve faunique des Laurentides.

En terminant ce survol de l'action récente du ministère, je veux rappeler la stratégie que nous avons mise en oeuvre en matière de recherche et développement. Le soutien du ministère à la recherche se fera selon divers axes regroupés sous les thèmes suivants: appui au développement économique de toutes les régions du Québec et à la compétitivité des entreprises par l'expérimentation et l'implantation de nouvelles technologies tout en favorisant les échanges d'information et le partenariat; l'amélioration de la mobilité et de la sécurité des usagers en développement des outils innovateurs assurant l'intégrité de nos infrastructures et l'intégration de nos systèmes de transport tout en respectant l'environnement et l'aménagement du territoire; encouragement à l'innovation technologique et à des moyens efficaces et sécuritaires dans la gestion des réseaux et des systèmes de transport afin de répondre de façon efficiente aux besoins sociaux et économiques de la population.

Il faut aussi rappeler que le ministère a accru son soutien aux entreprises québécoises du domaine des transports pour qu'elles exportent leur expertise et leurs produits au niveau international. Cette orientation s'inscrit au chapitre des efforts de partenariat que le ministère consent au plan de la recherche et du développement.

• (9 h 20) •

Comme vous l'avez vu dans les documents budgétaires du gouvernement, les crédits du ministère des Transports s'établissent globalement à 1 071 000 000 \$ pour l'exercice 1998-1999. Ce chiffre est légèrement plus élevé que les crédits de l'exercice précédent qui s'élevaient à 1 011 000 000 \$. Je dois préciser également que ces chiffres ne tiennent pas compte du budget du transport scolaire qui est maintenant, comme vous le savez, affecté au ministère de l'Éducation. D'ailleurs, afin de faciliter les comparaisons, nous avons retranché ces sommes des crédits comparatifs de l'an passé.

En tenant compte de cette modification touchant le transport scolaire et en excluant la contribution du ministère au Fonds d'amélioration et de conservation du réseau routier, on peut constater que le niveau des crédits suit une courbe descendante au cours des dernières années. Cela traduit le fait que, à l'échelle du ministère autant qu'à l'échelle gouvernementale, les efforts de rationalisation budgétaire ont porté fruit et que nous nous dirigeons vers une ère de déficit zéro qui bénéficiera autant aux contribuables qu'aux entreprises, notamment celles du domaine des transports.

La légère augmentation de 59 500 000 \$ des crédits du présent exercice comparativement à ceux de l'exercice précédent est le résultat de l'addition d'écarts positifs et d'écarts négatifs affectant les diverses catégories de dépenses prévues par le ministère.

Parmi les paramètres qui ont réduit le montant des crédits de 33 800 000 \$, on retrouve l'adoption d'un programme de compressions budgétaires totalisant 23 800 000 \$ et dont les principales composantes sont: une réduction de la masse salariale de 6 300 000 \$ touchant le personnel permanent à la suite du programme de départs volontaires; élimination de l'enveloppe budgétaire relative aux immobilisations en transport terrestre des personnes, le ministère avant complété le versement de sa contribution à des projets de cette nature; et ajustement de l'enveloppe relative aux infrastructures maritimes et aériennes pour tenir compte des besoins réels exprimés dans la programmation des travaux de cette nature. C'est un total de 4 800 000 \$. Il y a une diminution de 85 %, c'est-àdire 4 600 000 \$, l'enveloppe consacrée à l'acquisition du matériel roulant suite à la mise en opération du Centre de gestion du matériel roulant, le CGER, lequel permettra de capitaliser et d'amortir ces coûts. Je sais que le projet de loi n'est pas encore adopté. Après l'étude des crédits, on devrait reprendre le processus pour adopter cette loi portant sur le Centre de gestion du matériel roulant. Mais d'ores et déjà, pour ce qui est de l'acquisition des véhicules et du renouvellement de la flotte, on procède déjà par amortissement. Mais, comme on ne peut pas le faire, on n'est pas autorisé à le faire, compte tenu que la

loi sur le CGER n'a pas été adoptée, on passe par le Service des achats du gouvernement qui, lui, est pleinement autorisé à pratiquer cette technique et cette façon de gérer, donc d'amortir le coût du renouvellement de la flotte

Réduction de 8 %, soit 1 000 000 \$, des autres dépenses de fonctionnement et de capital. Diminution de la contribution au service de la dette du métro et au financement de certaines traverses maritimes et aériennes. et réduction du coût de divers programmes de subvention pour un total de 3 900 000 \$. Transfert de crédits de 10 000 000 \$ du ministère au Fonds d'amélioration et de conservation du réseau routier au plan de la rémunération et des dépenses de fonctionnement. Il v a des écarts positifs aussi, contre ces réductions, de 33 800 000 \$. On applique maintenant des augmentations de 93 300 000 \$ qui se répartissent comme suit. C'est surtout une augmentation de 79 400 000 \$ de la contribution pour fins d'amortissement et d'intérêts à long terme au Fonds d'amélioration et de conservation du réseau routier, appelé familièrement le Fonds routier.

Ajustement à la hausse de certaines enveloppes budgétaires pour un montant total de 13 900 000 \$, traduisant la volonté ministérielle d'augmenter les ressources consacrées à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier en été comme en hiver et découlant également de la prise en charge de l'entretien de certaines routes nordiques, dont la route du Nord. Ce montant comprend également certains engagements supplémentaires dans le domaine des technologies de l'information: modernisation des stations du réseau initial du métro, dans le transport adapté, dans le soutien aux immobilisations des organismes publics de transport en commun et dans l'aide financière à la Société des traversiers du Québec.

Comme on le voit, les baisses de crédits illustrent les efforts que le ministère consent dans la rationalisation des différents types de ressources, particulièrement les ressources humaines et les ressources matérielles. La principale raison de la hausse des crédits est liée à la décision du ministre des Finances, avec l'accord du Conseil du trésor, d'augmenter les investissements réalisés dans le cadre du Fonds routier, ce qui va nous permettre d'atteindre cette année 644 000 000 \$ d'investissements. Comme je l'ai déjà expliqué, ces investissements sont capitalisés et financés par des emprunts à long terme, en fonction de la durée de vie des diverses composantes du réseau routier ainsi amélioré; ça va de cinq ans à 15 ans. Il est toutefois nécessaire d'inclure dans les crédits du ministère l'amortissement et les intérêts à long terme des sommes empruntées cumulativement depuis la création du Fonds.

Ces crédits budgétaires sont répartis selon les divers domaines d'intervention du ministère, suivant le plan ministériel de gestion des dépenses qui a été élaboré selon un processus rigoureux et qui peut être mesuré sur la base des résultats obtenus. Comme on peut le voir dans le volume III du budget des dépenses du gouvernement, ces réalisations sont marquantes et elles donnent la trame de ce qui doit être poursuivi dans le futur immédiat. Ainsi,

la réfection du réseau routier et la décongestion de Montréal ont été des éléments marquants de notre action et seront poursuivis au cours des prochains mois. De même. notre engagement à l'égard de la sécurité du réseau routier s'est manifesté concrètement au plan de l'entretien d'hiver: nos efforts ne seront pas relâchés en ce domaine. Nous maintenons également notre contribution financière de 125 000 000 \$ dans le cadre des différents éléments du programme d'aide financière au réseau routier local. Notre soutien au transport collectif n'a pas été négligé, par ailleurs. Il est bon de rappeler que le ministère continue d'investir massivement dans les équipements de transport en commun, que ce soit dans l'achat d'autobus ou dans la rénovation du métro. Le ministère maintient également son aide au fonctionnement des organismes chargés du transport adapté ainsi qu'aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun.

Vous vous souviendrez qu'à partir de l'exercice budgétaire 1997-1998, la structure budgétaire du ministère a été reconfigurée. Elle comprend désormais trois grands programmes: le programme 1, qui touche les infrastructures de transport, qui requiert des crédits de 700 000 000 \$; le programme 2, qui traite des systèmes de transport, nécessitant des crédits de 301 000 000 \$; et le programme 3, couvrant l'administration et les services corporatifs, 70 000 000 \$. Le programme 1 est celui évidemment qui gruge la portion la plus importante du budget du ministère, 65 %, et c'est celui qui encourt une augmentation. Cette hausse de 61 400 000 \$ est essentiellement attribuable à l'accroissement de 79 400 000 \$ de la contribution au Fonds routier dont j'ai parlé plus tôt

La réduction des crédits affectés à la rémunération et aux infrastructures portuaires et aéroportuaires vient atténuer cette dépense supplémentaire majeure. Le message qui ressort de cette affectation de crédits au programme 1 est très clair: nous accentuons nos efforts dans l'amélioration du réseau routier supérieur et nous maintenons notre contribution à l'entretien du réseau, ceci dans un contexte de rationalisation des ressources.

Le programme 2, auquel sont consacrés 28 % des crédits, se caractérise par sa stabilité. Les dépenses d'appui au système de transport sont maintenus à leur niveau de l'an dernier. La hausse de la subvention à la Société des traversiers du Québec, l'augmentation des enveloppes pour les immobilisations des organismes publics de transport et pour la rénovation du réseau initial du métro, de même que l'indexation de l'enveloppe du transport adapté aux personnes handicapées sont compensées par des réductions au chapitre de la contribution au service de la dette du métro et au chapitre des subventions aux dessertes maritimes et aériennes.

Le programme 3, qui requiert un faible 7 % du budget du ministère, subit une baisse sensible liée principalement, on s'en doutera, à la réduction de la rémunération dans les services administratifs suite aux départs à la retraite.

Vous aurez remarqué dans le discours du budget de mon collègue le ministre des Finances une intention arrêtée de modifier certaines règles comptables dans l'ensemble de l'administration gouvernementale. Nous appliquerons également ces nouvelles règles aux états financiers que nous déposerons pour l'exercice qui se terminait le 31 mars dernier. Deux de ces règles affectent les différents fonds spécifiques relevant de divers ministères. Elles touchent évidemment le Fonds d'amélioration et de conservation du réseau routier. La première règle prévoit que les coûts d'immobilisation seront capitalisés selon leur vie utile, comme cela se fait dans le secteur privé. Ainsi, ce ne sera plus le montant des dépenses d'immobilisation qui sera porté comme dépenses aux crédits annuels, mais seulement l'amortissement annuel de ces dépenses. Cette règle vient donc confirmer une pratique qui avait été établie dans la gestion du fonds routier. Elle vient en outre recibler la réflexion quant aux sources de financement spécifique et surtout au niveau des ressources qui devraient alimenter le Fonds annuellement.

La deuxième règle prévoit que les états financiers des fonds spéciaux et d'autres entités budgétaires dépendant de l'État seront intégrés aux états financiers consolidés du gouvernement. Pas de cachotteries ni de camouflage. Cette façon de faire permettra d'avoir une meilleure vue d'ensemble des interventions du ministère et du gouvernement.

Je ne voudrais pas retarder davantage l'examen que nous allons faire des crédits du ministère des Transports. Simplement, en terminant, je voudrais indiquer qu'à travers l'évolution de ces crédits au cours des dernières années apparaît la mutation que le ministère des Transports est en train d'effectuer. De plus en plus, l'organisation que constitue le ministère s'est conscientisé à sa mission fondamentale, qui est de favoriser la mobilité des personnes et des biens qu'exigent le déroulement normal et l'évolution des activités des particuliers et des entreprises du Québec. J'ai personnellement endossé comme priorité ministérielle le maintien d'un réseau routier capable d'assurer les liaisons entre les communautés et avec l'extérieur, ceci étant une condition fondamentale de notre évolution économique et sociale. Parallèlement aux efforts qu'il consacre dans le domaine des infrastructures routières où il détient la plupart des compétences, le ministère ne néglige rien pour assurer le meilleur avenir à l'industrie du transport qui utilise ses routes en conjonction avec les autres modes de transport. • (9 h 30) •

Face à la dévolution du gouvernement fédéral, ellemême influencée par les tendances continentales et mondiales de libéralisation des marchés, le ministère établit graduellement ses positions dans chacun des modes de transport, ceci en relation avec ses indispensables clients et partenaires de l'industrie des transports. La santé financière, graduellement retrouvée dans l'administration publique, et l'élaboration des politiques stratégiques en transport permettront que non seulement le développement du Québec soit soutenu par des transports performants, mais que le transport devienne un atout dans la participation du Québec à l'évolution socioéconomique du continent nord-américain. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports.

#### M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président Je voudrais, dans un premier temps, saluer les gens du ministère des Transports. Il y en a quelques-uns parmi eux que j'ai eu le privilège de côtoyer et de travailler pendant quelques années. Comme je l'ai dit tantôt, je déplore le fait que les documents nécessaires pour être capable réellement de faire une étude approfondie et nécessaire des crédits aient accusé un retard, et ça ne nous permet pas de faire toute la préparation qui est nécessaire.

Mais, ceci étant dit, c'est certain, M. le Président, que ce qui intéresse et préoccupe le plus les députés, et surtout les députés des régions, c'est certainement cette programmation d'un réseau routier. la programmation provinciale et dans laquelle on voit aussi la programmation des différentes régions. Je suis convaincu que plusieurs de mes collègues et je crois sincèrement que plusieurs collègues ministériels vont certainement vouloir savoir comment on procède pour établir les sommes qui sont dépensées dans chaque région du Québec. Est-ce que c'est basé sur le nombre de véhicules? Est-ce que c'est basé aussi sur l'aspect sécurité, les accidents qui se produisent sur les différents troncons? Et comment arrivons-nous à faire cette évaluation pour dire: On va prioriser, dans telle région, tel réseau ou dans telle région, cette année, on va dépenser un quart du budget du développement par rapport à d'autres régions? Je pense que ca serait d'intérêt pour tous les parlementaires de savoir de quelle facon on fait et que ca soit fait dans toute la transparence. Est-ce qu'il y a des régions qui sont favorisées? Et, si elles le sont, pour quelle raison?

Le ministre a soulevé aussi qu'il y a une partie, le transport scolaire. Le budget du transport scolaire, cette année, ne fait pas partie des crédits, sauf que, si j'ai bien compris au moment des engagements financiers, la responsabilité concernant la sécurité du transport scolaire demeure une responsabilité du ministère des Transports. Donc, sur ça aussi, M. le Président, on va certainement vouloir obtenir des éclaircissements.

Les conséquences de la loi n° 12. Parlons en premier des écoles de conduite. Puis, pour ça, on pourra peut-être obtenir plus de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et, en passant, M. le Président, je me suis entendu avec le ministre que les sociétés d'État, la SAAQ, on pourra peut-être leur réserver un bloc la semaine prochaine pour ne pas qu'elles passent leur temps ici. Donc, on s'est organisé pour faire ca. Et c'est peutêtre la Société de l'assurance automobile qui pourra nous expliquer quel est l'état de la situation des écoles de conduite, ce que ça nous a donné à date, depuis le 1er juillet, de ne plus avoir d'obligation d'avoir des cours de conduite, combien d'établissements ou d'écoles de conduite ont déjà fermé leurs portes, ont fait faillite, quel est le coût, maintenant, pour les écoles de conduite pour devenir accréditées, combien ca coûte, ca.

Et il y a certainement la saisie des véhicules. Ça, il me semble qu'il y a quelque chose qu'on doit faire, là. On a tous compris que la loi n° 12, la saisie, la révocation du permis, c'était surtout le Code criminel, l'abus des gens de l'alcool au volant, mais on s'aperçoit que, dans l'application, il y a toutes sortes de personnes qui ont même déjà payé leur contravention, puis on saisit leur véhicule, puis, après ça, on est obligé de corriger le tir. Il me semble, comme je l'ai indiqué, que le principe en soi, il est très bien, mais c'est dans son application, et on s'aperçoit peut-être que la Société de l'assurance automobile ne gère pas avec la rigueur nécessaire les dossiers de gens qui n'ont pas payé leurs contraventions parce qu'on s'aperçoit qu'on a saisi l'auto, puis, pourtant, l'infraction avait été payée deux mois précédant... Il me semble qu'il faut s'assurer, là...

Et, dans des cas où il y a des cas de maladie, comme un cas s'est produit durant les vacances de Pâques, il me semble qu'on devrait essayer de faire ça... Je ne dis pas de permettre à des gens qui sont malades de conduire, je dis: On devrait le faire de façon plus humaine, hein? Lorsqu'on est à 400 km de chez soi avec deux enfants... Il me semble que le but premier, c'était d'améliorer notre bilan routier, d'enlever de sur la route les coupables du Code criminel qui avaient perdu leur permis pour des raisons d'alcool. Donc, ça, je pense qu'il me semble qu'il va falloir, le plus tôt possible, régler ça.

Les coûts de l'assurance automobile. J'ai posé une question en Chambre, le seul qui m'a réellement donné une réponse, je vais dire, c'est le ministre des Transports. Le premier ministre puis le vice-premier ministre, eux, ont parlé de la création d'emplois. Pourtant, c'est le premier ministre du Québec qui, le 24 avril 1996, disait à l'Assemblée nationale: Jamais, jamais notre gouvernement ne va faire des choses comme ça, d'aller piger des fonds à la Société de l'assurance automobile du Québec. Sauf que, nous autres, on l'a fait en plein jour, on ne l'a pas fait en dessous de la table. On n'a pas fait semblant de donner un crédit, de dire: Il n'y a pas d'assurance cette année, mais on va augmenter l'immatriculation parce que, ça, ça revient directement au fonds consolidé. Et, l'année suivante, on arrive puis on remet le 30 \$. Ça, c'est un jeu de passe-passe, puis il me semble qu'on devrait faire ça honnêtement et clairement. La seule raison pour laquelle on a fait ça l'an passé, c'était pour aller chercher 100 000 000 \$, le mettre dans le fonds consolidé pour donner l'impression qu'on avait encore réduit le déficit de 100 000 000 \$. C'est exactement ça parce que, cette année, les citoyens, les conducteurs vont être obligés de payer un autre 30 \$ de plus pour l'assurance.

Il y a certainement le moratoire sur les charges et les dimensions. Je pense que l'industrie du transport par camion, l'industrie ferroviaire, tous ces gens-là attendent une réponse qui est certainement importante, et je crois, selon mes discussions passées avec le ministre, que ça sera réellement la sécurité routière qui va primer dans cette décision-là. Il faut regarder en même temps, une fois qu'on s'est assuré que la sécurité routière, c'est numéro un, c'est la priorité, les conséquences, je pense, sur le

transport ferroviaire. Il me semble que le ministre a indiqué tantôt qu'on a différents modes de transport, et il faut les utiliser pour s'assurer d'une meilleure façon de transporter. Dans ce cas-là, c'est certainement des marchandises.

• (9 h 40) •

La déréglementation du vrac. On vient d'avoir un débat sur le projet de loi: Urgence, vide juridique. Ça, c'était bien important. Ça, celui-là, il fallait que ça soit fait le plus tôt possible, et, pourtant, c'est juste temporaire ce qu'on vient de faire. La grosse décision et les grosses conséquences de la déréglementation, c'est en l'an 2000. Déjà, je dois reconnaître que, oui, il y a des tables de concertation, et ce que j'ai à dire, c'est que le plus tôt possible on peut asseoir les gens et se préparer à cette déréglementation... Parce qu'on a l'expérience vécue, on a fait de la déréglementation dans le transport ordinaire, et les gens sont venus témoigner puis dire: Regardez, à refaire, on dirait certainement oui, mais on voudrait être assuré que tout ce qui était nécessaire, les outils, et ainsi de suite, pour le faire, était présent. Donc, il me semble qu'on ne devrait pas répéter les erreurs du passé, être réellement prêt pour l'an 2000 pour la déréglementation du

Le ministre a indiqué tantôt aussi, dans le volet 3 des crédits, qu'il y a une baisse appréciable qui dépend des départs des gens à la retraite. Je pense qu'on aimerait savoir c'est quoi, l'état de la situation, combien il y en a, et quelles sont les conséquences. Est-ce qu'il y a des conséquences sur la performance du ministère? Est-ce qu'on va en remplacer? Et c'est dans quel domaine? Est-ce qu'on devra remplacer des postes qui sont devenus vacants? Et est-ce que ça a des conséquences sur la performance du ministère lui-même?

Et, certainement, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, c'est encore dans le domaine de la sécurité. Et, tantôt, on pourra aussi parler de l'incident ou l'accident des Éboulements. C'est dans le même contexte de la sécurité, de la façon de s'assurer que les véhicules, que ce soient les autocars, que ce soient les camions qui sont sur nos routes, soient dans un état de sécurité. Je pense que c'est là. Si on veut prévenir des choses, on ne pourra pas réparer toutes les côtes, on ne pourra pas réparer toutes les côtes, on ne pourra pas réparer toutes les courbes qui existent sur le réseau routier, mais, si on a une façon de vérifier que les véhicules qui sont sur notre réseau routier sont en bonne condition, à ce moment-là, on a certainement accompli quelque chose d'intérêt supérieur pour toute la collectivité québécoise.

J'ai touché, tantôt, le transport ferroviaire. Pour quand la politique de transport ferroviaire? Je pense qu'il est grandement temps qu'on ait cette politique, et il semblerait le réseau est dans un état pitoyable. Est-ce qu'on va s'impliquer? Est-ce qu'on devrait ou est-ce qu'on a l'intention de s'impliquer financièrement?

Il avait été question aussi — au mois de janvier, je crois, vers le 21 janvier — d'un transfert de fonds du gouvernement fédéral au gouvernement québécois avec une compensation financière. Quel est l'état du dossier?

Qu'est-ce qui a fait que ça n'a pas vu le jour? Quel était le but de tout ça? Et est-ce que c'était réellement une décision qui était dans les intérêts supérieurs de la collectivité québécoise?

Il y a certainement le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. On aura beaucoup de discussions, mais le ministre a soulevé qu'on a de nouvelles règles comptables qui vont nous permettre chaque année de seulement démontrer... L'amortissement, les intérêts, on va comptabiliser ca chaque année, mais estce qu'on va dire aux gens que le montant qu'on dépense, ça va augmenter notre dette? Est-ce qu'on va être assez transparent pour leur dire ça? Parce que, si on regarde, cette année, sur 644 000 000 \$, on parle de 200 000 000 \$, je crois, qu'on va repayer. Et, à ce moment-là, qu'est-ce qui arrive? Ca ne disparaît pas, là. Même si on a changé les règles comptables, ça devient une dépense que la collectivité devra payer un jour. On devra payer ça, et il me semble qu'il faut que ce soit clair. Qu'on ait changé... Mais c'est très évident que le fonds routier a été utilisé pour donner l'impression à la population qu'on atteignait le déficit zéro. On a seulement changé la façon de faire les choses.

Si on avait, dans le passé, procédé à payer des dépenses capitales sur le réseau routier, celles dont on parle maintenant, si on avait fait ça à ce moment, bien, on dirait: O.K., d'accord, c'est la même chose. Sauf qu'on le payait comptant, et c'est ça, la différence. Entre 644 000 000 \$ et 200 000 000 \$, il y a 400 000 000 \$ qui n'apparaissent pas dans l'année, donc on vient d'avoir un gain de 400 000 000 \$ dans le déficit. Puis je pense que, ça, il faut que la population le sache, qu'on a utilisé une autre façon de le faire, si c'est dans l'intérêt supérieur, si ça va nous coûter plus cher. Ça, j'ai posé la question, et je n'ai jamais eu de réponse. On est rendu à 1 000 000 000 \$ et quelque chose, là, dans le fonds. Ça, on devra le payer avec les intérêts. Ça va nous coûter combien?

Il y a une rencontre des ministres des Transports à Edmonton. J'aimerais savoir si le ministre des Transports du Québec va être présent. On m'indique que, peut-être, il y aura des discussions sur un partenariat public-privé dans la construction des routes, péage ou péage caché pour les nouvelles routes, on verra. Donc, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer s'il va y être présent?

Le TGV, on n'en entend plus parler. C'était le grand sauveur, c'était un peu le grand projet, comme Hydro-Québec dans les années soixante-dix. Même, ça allait plus loin que ça, ça retournait au début du Canada. C'est que la voie ferrée qui avait permis de créer cette richesse collective ou ce développement du Canada, le TGV était censé être ça. On est un an plus tard, hein, c'est un an en retard, où est rendu ce dossier-là?

Un sujet qui faisait partie aussi des questions l'an passé, le transfert des quais, des aéroports aux municipalités, la lenteur des décrets. Il semblerait que Rimouski attend encore pour...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Non? Ah bien. Donc, c'est mieux, le ministre nous dit que non, on a fait du progrès. C'est ça qu'on s'attendait de voir.

Aussi, c'est quoi, l'avenir de la Société des traversiers dans la perspective du transfert des quais? Combien de déficit? La fusion des sociétés de transport en commun, on pourrait discuter de ça.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Middlemiss: Non, non.

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Middlemiss: Donc, en terminant, M. le Président, je vais aborder un sujet qui est assez délicat, c'est la côte des Éboulements. On a fait grand éclat puis annoncé qu'on va dépenser beaucoup d'argent à réparer la côte. Aucun problème. Mais, si on écoute bien ce qui se passe à l'enquête, il semblerait que ce n'est pas la côte qui est la cause première. Et la raison pour laquelle je soulève ça, c'est que la saison touristique s'en vient. On a combien d'autocars sur nos routes au Québec? On a des endroits qui sont aussi dangereux que la côte des Éboulements, j'en suis certain, et je suis certain que le ministre est au courant de ça. On entend dire que, depuis 1993, la Société de l'assurance automobile du Québec est après le gouvernement pour passer une loi, une réglementation pour assurer un meilleur suivi de l'entretien préventif des autobus et des camions. Parce qu'on sait, hein, si on regarde juste l'aspect des camions, il n'y a rien qui est plus... Les accidents dans lesquels il y a des camions avec des autos, c'est meurtrier pour ceux qui sont dans l'auto. Il me semble que c'est ça qu'on devrait regarder dans un premier temps pour assurer toute la population du Québec que l'été qui s'en vient...

• (9 h 50) •

Puis, il n'y a pas seulement les autocars, il y a les autobus scolaires. On l'a vu, l'exemple des autobus urbains ici, à Québec, donc il semble y avoir un gros, gros problème. Et, pourtant, c'est la prévention, hein? On est bien mieux de prévenir que de guérir. Et je me pose des questions pourquoi... Si ça fait depuis 1993 que la Société de l'assurance automobile du Québec est après le gouvernement pour changer les règles pour s'assurer de la sécurité sur les routes, je me pose la question pourquoi. S'il y a un projet de loi, là, je serais totalement d'accord de dire: Il y a une urgence. Ce ne serait peut-être pas un vide juridique, mais il y aurait une urgence de procéder le plus tôt possible pour s'assurer qu'il y a un suivi sur l'entretien préventif pour éviter que des accidents de cette nature se répètent. Et, je le dis, il semblerait que la cause première, c'est le manque d'entretien. Et il y en a d'autres endroits à travers le Québec où le réseau routier... Et même là ce ne sera pas corrigé à l'été, donc on entreprend une saison touristique, et il y a d'autres endroits.

Et je dis, M. le Président, que, s'il a besoin des consentements, si on est avisé en amplement de temps pour être capable de corriger, de s'assurer et de satisfaire... Tu sais, j'ai entendu dire que les changements qu'on va faire aux Éboulements, c'est pour l'aspect touristique, mais, moi, ce qui me préoccupe le plus, c'est la sécurité des gens et d'être certain, lorsqu'ils embarquent dans un autobus ou que les gens qui se promènent sur nos routes, lorsqu'ils rencontrent un camion, que ce camion-là, s'il a des problèmes, au moins, il sera en état d'être capable d'arrêter et de prévenir, si possible, ces accidents.

Donc, ça, M. le Président, il me semble que le gouvernement a plutôt voulu arriver puis dire: Regardez, ça paraît mieux lorsqu'on parle de 8 000 000 \$ pour aménager une côte puis d'oublier le problème numéro un, c'est qu'il y a un danger sur nos routes et qu'il faudrait s'assurer que les véhicules qui s'y promènent, ils sont en condition mécanique, et que, pour ça, la seule façon, c'est de s'assurer que l'entretien préventif est fait. Et, s'il y a des conséquences sévères, on mettra des conséquences sévères. On a trouvé une façon, dans le projet de loi n° 12, d'enlever de sur la route les gens qui avaient un abus d'alcool, qui perdaient leur permis, mais il me semble que la vie des Québécois et d'autres qui viendraient sur nos routes... Il me semble qu'on devrait, le plus tôt possible, faire les changements qui sont nécessaires.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. Alors, voilà. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Mme la députée?

Une voix: Non.

#### Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Non? Ça va. Comme nous avons terminé les remarques préliminaires, nous allons maintenant aborder les discussions générales, et le cède de nouveau la parole au député de Pontiac.

M. Brassard: M. le Président.

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

#### Accident d'autobus survenu aux Éboulements

M. Brassard: Je ne sais pas si j'ai bien compris l'intervention du député de Pontiac, est-ce qu'il souhaite qu'on aborde en premier lieu à cette commission le dossier des Éboulements? Je ne sais pas si j'ai mal interprété.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, si on peut répondre au questionnement que je me suis fait, on pourrait partir avec ça, si le ministre a des réponses pour éclaircir la situation.

M. Brassard: Bon. Alors, d'abord, sur la première question posée par le député de Pontiac, concernant, si l'on veut, le lien à faire entre l'état de la côte des

Éboulements, sa configuration actuelle et ce qui se dit devant le coroner et qui porte essentiellement sur l'état mécanique du véhicule, de l'autocar, les heures de travail du chauffeur, la qualification du chauffeur - enfin, bref. jusqu'à maintenant, c'est là-dessus qu'a porté l'enquête du coroner - moi, ie vous dirai d'abord que, quand on prend connaissance puis qu'on examine la côte des Éboulements... Et Dieu sait que, depuis la tragédie, ie l'ai regardé puis je l'ai visitée, je suis allé à plusieurs reprises sur place. Quand on regarde la côte des Éboulements, ie vais vous dire que, oui, il v a beaucoup de côtes au Québec, il y en a beaucoup, mais des comme ça, il n'y en a pas un grand nombre, il n'y en a pas un très grand nombre, il v en a très peu. C'est-à-dire, une côte qui comporte une pente à 18 % et. à la fin de cette pente à 18 %, un détour, une courbe raide qui est vraiment absolument hors normes, hors standard, c'est assez rare au Ouébec, il n'y en a pas beaucoup. Il y en a des côtes, mais comme celle-là, pas un grand nombre.

Ce qui me fait dire, et tous les spécialistes du ministère me le confirment, que, s'il est vrai qu'il semble bien se confirmer que le véhicule, l'état mécanique du véhicule était très mauvais, l'état des freins, bon, les pneus, véhicule en mauvais état mécanique... Je ne connais pas encore la conclusion du rapport du coroner, mais enfin, depuis un certain temps, à partir des témoignages, il semble bien qu'on va en arriver à la conclusion qu'il s'agissait d'un véhicule avec un très mauvais état mécanique Mais ca ne veut pas dire que la côte n'est pas à risque, n'est pas dangereuse, et un véhicule en très mauvais état mécanique, un véhicule en détresse, comme on dit familièrement, dans la nouvelle côte, quand on aura construit la nouvelle côte, un véhicule en détresse, comme ce fut, semble-t-il, le cas du véhicule qui est l'objet de l'enquête actuelle du coroner, qui va descendre la nouvelle côte, bien, ça ne se traduira pas — ça, vous pouvez en être certains - par une tragédie comme celle qu'on a connue en octobre

La nouvelle côte est ainsi conçue, elle va être construite de telle façon que même un véhicule en détresse, les freins lâchent, les freins ne répondent plus, malgré cela, le véhicule va pouvoir s'en tirer et ses passagers aussi vont pouvoir s'en tirer. La courbe est ainsi conçue. Avec, en plus, la dénivellation qu'on prévoit dans la nouvelle courbe, la courbe va être conforme aux standards et aux normes. Le lit d'arrêt qu'on va installer au bas de la pente, ça va faire en sorte que tout véhicule en détresse va pouvoir s'en tirer et que les passagers vont pouvoir aussi s'en tirer indemnes.

Donc, même si on arrive à la conclusion, dans l'enquête du coroner, que la cause majeure de l'accident, c'est l'état mécanique du véhicule, il ne faudra surtout pas conclure à partir de là que la côte des Éboulements, on n'a pas à y intervenir étant donné que ce n'est pas la cause de l'accident. Il ne faudra surtout pas faire cette conclusion-là. En tout cas, moi, je ne la fais pas. Non seulement je ne la fais pas, mais on va de l'avant avec la réalisation d'une nouvelle côte des Éboulements et, comme vous le savez, avec l'appui massif des populations concernées. Et ça,

c'est un engagement qu'on a pris au lendemain de la tragédie, et on va le respecter. On va le respecter. Alors donc, par conséquent, si la côte n'avait pas été ce qu'elle est, un véhicule en détresse aurait pu s'en tirer. Ça s'est traduit par cette tragédie justement parce qu'il y a eu cette combinaison malheureuse entre un véhicule en mauvais état et une côte qui est vraiment hors normes, une côte dangereuse associée à une pente à 18 %. Dans ces conditions, nous allons de l'avant et nous avons bien l'intention, au ministère, de refaire cette côte.

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

• (10 heures) •

M. Middlemiss: M. le Président, il me semble que j'ai été très clair, je n'ai pas dit qu'on ne devrait pas procéder à faire les travaux aux Éboulements. Tout ce que j'ai dit... Et, à l'été qui s'en vient, si un autobus, puis, à date, un autobus dans les mêmes conditions que celui qui a eu l'accident, arrivait là... Donc, il y a l'été qui s'en vient. D'ici à ce que ça soit fait... Oui, avec ça, on va le régler, Les Éboulements. Est-ce que le ministre pourrait m'indiquer combien est-ce qu'il y en a de côtes semblables ou des courbes où quelqu'un avec un véhicule en mauvais état... Combien est-ce qu'il y en a sur le réseau de 30 000 km? Combien est-ce qu'il y en a? Est-ce qu'on pourrait les identifier? Si on dit que les Éboulements, c'est la pire, il me semble qu'il doit y avoir un tableau comparatif de 1 à 100, si c'est le cas.

Donc, je veux que ce soit très clair, et il me semblait que j'étais clair, là. Je n'ai jamais dit... Il me semble qu'à date... Même les gens de la SAAQ disent que ça fait trois ans. Ils disent qu'il y a 30 % des gens qui font la vérification. Il semble que c'est là qu'il faut commencer. Il faut s'assurer que les véhicules qui se promènent sur le réseau routier québécois, que ce soient les autocars, que ce soient les camions... Souvenez-vous, on a... Dans le passé, on se plaignait de l'état des autos sur nos routes. On a trouvé un moyen d'enlever ce qu'on appelle les minounes, qui n'étaient pas sécuritaires. Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas trouver une façon de s'assurer que les véhicules qui causent des tragédies comme celle-là ne sont pas, tu sais... pour donner l'assurance à tous ces gens-là, qui se promènent dans un autocar, là, de se sentir en sécurité n'importe où sur le réseau routier? Pas seulement sur la côte des Éboulements, une fois que la côte va être complétée.

M. Brassard: Bien, d'abord, M. le Président, en attendant la nouvelle côte qui devrait être construite au printemps 1999, et donc utilisable pour l'été 1999, nous avons déjà, comme vous le savez, dès le lendemain de la tragédie, pris des mesures pour, d'abord, aménager une aire de vérification. Deux semaines après, il y avait l'aménagement d'une aire de vérification, puis avec une signalisation appropriée, ce qui veut dire que tout véhicule lourd, tout autocar également, tout autobus, est bien avisé, en entrant au début de cette côte, qu'il lui faut faire un arrêt et — c'est une aire de vérification, donc — faire une

ronde de sécurité, vérifier, entre autres, l'état de ses freins. Ça, c'est déjà une mesure qui était réclamée par un peu tout le monde et qui, en attendant encore la nouvelle côte, implante une mesure de sécurité. Il y a une signalisation aussi, qu'on a vraiment modifiée pour aviser qu'il y a une pente à 18 % et qu'il y a donc une conduite appropriée qui doit en découler, qui doit s'ensuivre. Ceci pour les autocars, les autobus qui vont se rendre à cet endroit, particulièrement à l'Île-aux-Coudres, au cours de l'été.

Maintenant, oui, à partir de... On a commencé à dresser l'inventaire des côtes au Québec. Chaque direction territoriale a eu comme directive de faire l'inventaire des côtes au Québec — c'est ce qui s'est fait — et de prévoir ou de planifier des interventions appropriées pour chacune de ces côtes.

Ça ne veut pas dire, ça ne se traduit pas nécessairement par des interventions majeures, là, de reconstruction ou de reconfiguration de la côte, comme on va le faire aux Éboulements. Mais ça peut se traduire par une meilleure signalisation, par exemple, une correction mineure, des travaux mineurs, une aire de vérification aussi, dans certains cas, qu'il convient d'aménager. Alors donc, renforcement des glissières. Il y a un certain nombre de mesures qui peuvent être prises et que chaque direction territoriale a pour mandat de prévoir et de planifier. C'est en train de se faire. À certains endroits, il y a déjà des actions qui ont été posées. Évidemment, ça va se faire au fil des mois. Mais il y a aussi des interventions majeures qui seront faites pour certaines côtes; celle des Éboulements est bien connue.

J'ai annoncé l'autre jour, en Gaspésie, à Gaspé, avec mon collègue M. Lelièvre, des interventions majeures aussi, à la côte de Petit-Cap, du côté de Rivière-au-Renard. Ça, vraiment, c'est des interventions majeures. Mais ça ne prend pas toujours cette forme-là. Donc, il y a une volonté et il y a des actions entreprises à la suite d'un inventaire des diverses côtes dans les diverses directions territoriales. C'est en cours.

Deuxièmement, concernant la vérification mécanique, c'est clair que ce qui ressort déjà de l'enquête du coroner... Mais on sera mieux informés, mieux éclairés quand le rapport sera rendu public avec, j'imagine, un certain nombre de recommandations qu'on va regarder attentivement. Mais, d'ores et déjà, il faut reconnaître que le système, je dirais, de vérification mécanique appliqué par la SAAQ est, comment dirais-je, lacunaire, comporte des lacunes, et qu'il y a lieu de le renforcer et de revoir les exigences qu'on impose aux transporteurs et aux compagnies d'autocars, par exemple.

C'était déjà un processus qui était en cours, à la Société de l'assurance automobile, depuis 1994. Ça a connu certaines, je dirais, difficultés de parcours. Vous savez qu'un projet de règlement ou des modifications substantielles à un règlement doivent suivre un processus assez complexe. Il y a un Secrétariat à la déréglementation. Il y a un Bureau des règlements. Donc, avant de prendre une décision, il faut qu'il y ait prépublication dans la Gazette officielle. Enfin, vous

connaissez tout le processus, c'est assez long. Ça a commencé en 1994; il y a eu certains retours, parce que ça ne donnait pas entièrement satisfaction aux organismes dont je viens de parler. Mais là, maintenant, on est rendu à un projet de modification du Règlement sur la vérification mécanique. Il devrait être sur mon bureau ces jours-ci pour signature, afin d'enclencher le processus pour qu'on puisse, suite à une décision du gouvernement, le prépublier dans la Gazette officielle et enclencher le processus de consultation sur ce règlement.

# Réglementation et surveillance en matière de vérification mécanique des véhicules

Maintenant, entre-temps, j'imagine que le coroner va déposer son rapport. À ce moment-là, ça nous donnera l'occasion d'apporter des modifications ultérieurement au règlement si ces recommandations sont pertinentes et appropriées et que ça permettrait d'accroître les conditions de sécurité des véhicules. Essentiellement, c'est un projet de règlement qui vise à remplacer le programme d'autovérification qui est actuellement en vigueur à la SAAQ, qui ne donne pas les résultats vraiment satisfaisants, de le remplacer par un nouveau programme plus exigeant: le Programme d'entretien préventif. Alors, comme on est forts sur les abréviations, on parlera désormais du PEP: Programme d'entretien préventif.

C'est un programme comportant beaucoup plus d'exigences. C'est un programme où on va demander que les mécaniciens d'une entreprise aient une formation bien précise, que les fréquences d'entretien soient accrues. Et les entreprises vont devoir se faire accréditer dans le cadre de ce programme-là, le Programme d'entretien préventif. Si elles ne s'inscrivent pas à ce programme, à ce moment-là, ce sera la vérification mécanique faite par des mandataires de la Société de l'assurance automobile, et là le nombre de vérifications obligatoires va passer de deux à quatre par année, annuelles.

#### • (10 h 10) •

Alors, c'est un peu les principaux éléments du projet de réglementation qui amorce son cheminement réglementaire. Mais, comme il doit y avoir prépublication, vous le savez, pour tout projet de règlement, ça veut dire 45 jours de délai, après ça... pendant lesquels toute personne ou tout groupe intéressé peut faire des remarques, faire des suggestions, des recommandations qui sont utiles après ça pour faire des amendements au Règlement, pour son adoption définitive. Alors, c'est dans le cadre de ce processus, moi, que je pense que le rapport du coroner va à un moment donné tomber sur nos tables, et là, s'il y a des recommandations concernant cette dimension des choses, la vérification mécanique, il y aura lieu, si nécessaire, d'apporter les modifications appropriées au projet de règlement avant son adoption découlant des recommandations du coroner.

Alors donc, il y a eu quand même, il faut le dire... Ce n'est pas à partir de la tragédie des Éboulements que la réflexion et le processus de modification de resserrement des règles et des exigences du Règlement sur la vérification mécanique ont commencé. Ça a commencé avant. Ça a commencé quelque part en 1994, à l'automne 1994, et ça a franchi certaines étapes déterminantes au cours des derniers mois. Il en reste encore à franchir.

C'est clair, je pense, qu'il suffit de suivre de près le déroulement des audiences du coroner pour se rendre compte qu'il était nécessaire de revoir le Règlement sur la vérification mécanique. Cette nécessité avait été reconnue avant la tragédie des Éboulements, mais c'est évident que la tragédie des Éboulements rend encore davantage urgente la révision de ce Règlement.

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

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que j'ai raison de dire qu'il y a eu un rapport du coroner, en 1993, qui avait fait des recommandations de resserrer ça? Et est-ce que le ministre n'est pas d'accord qu'il y a tellement d'indications que peut-être que la raison première de cet accident, c'est surtout le manque d'entretien préventif de l'autocar? Puis je ne veux pas blâmer personne. C'est que, en voyant ce qui... C'est d'essayer de prévenir que d'autres accidents de cette nature... Lorsque l'expert luimême dit que si les freins, tout avait été en ordre, même avec l'autocar au neutre, il aurait pu arrêter l'autobus avant d'arriver en bas de la pente... Est-ce que ce n'est pas une indication que le plus gros des problèmes, c'est la sécurité? On a un coroner qui nous a dit: Changez ça.

On s'est aperçu, au ministère, à la SAAQ, que l'autovérification ne se fait pas. Les conséquences, c'est des accidents et des morts. Et il me semble que c'est au mois d'octobre que c'est arrivé, l'accident. On avait déjà une indication. Pourquoi attendre le rapport du coroner? On le sait, il y a déjà un problème. Et, parce que ça n'a pas été fait, on a eu un autre accident. Il aurait peut-être pu être prévenu, celui-là, si on avait passé aux actes, là. On est rendu en 1998. Ça fait quatre ans. Ça fait quatre ans qu'on nous dit. Pourtant, lorsque c'est venu le temps de changer, de passer la loi, parce qu'il y avait un vide juridique à partir du 19 mars et il fallait avoir le projet de loi le 21 avril, il me semble... Puis c'était ça, c'était quoi? C'était pour le taux minimum pour payer les camionneurs. Mais, à tous les jours, on nous dit qu'il y a 30 %. Les gens, les experts nous disent: Il y a seulement 30 % des gens qui font la vérification qui la font bien. Regardez, c'est la sécurité, c'est des vies qui sont en jeu. C'est pour ça que je vous dis ça, là. Il me semble qu'il y a suffisamment d'indications. Je ne dis pas, s'il n'y avait pas eu un rapport de coroner avant qui l'aurait suggéré fortement, mais ils l'ont fait avant.

M. Brassard: Bien, d'abord, je ne sais pas s'il y a eu un moment d'inattention de la part du député. Je n'ai pas dit que j'attendais le rapport du coroner dont l'enquête est en cours présentement. Le processus est en cours et je devrais d'ici peu demander une autorisation au Conseil des ministres pour prépublier dans la Gazette officielle un projet de règlement sur la vérification. Alors, je n'attends

pas, là, je n'attends pas le rapport du coroner. Ce que j'ai simplement dit, c'est que le rapport du coroner, en cours de processus réglementaire, va sûrement être rendu public. Il va sûrement, probablement — je le suppose, j'imagine — comporter des recommandations relativement à la vérification mécanique. On va certainement en prendre connaissance avant l'adoption définitive du règlement. C'est ça que j'ai dit. Je n'attends pas. On donne suite, on y va, on opère et on est en voie, en processus d'adoption d'un nouveau règlement portant sur la vérification mécanique.

J'ajouterais ceci: Avec la nouvelle loi qu'on va aussi adopter sur le contrôle ou l'encadrement du transport routier, suite à un long processus, celui-là, de deux ans qui a été enclenché et qui arrive à terme, et qui est fondé, basé, qui s'appuie sur un large consensus de tous les partenaires, donc un encadrement routier beaucoup plus rigoureux, dont on pourra parler, d'ailleurs, en cours de commission sur les grands éléments de ce nouvel encadrement routier, la combinaison du nouvel encadrement du transport routier, du transport lourd, associé au nouveau règlement sur la vérification mécanique, dont l'un des éléments est le Programme d'entretien préventif ou la vérification par mandataire en plus grand nombre, cette combinaison des deux devrait, je pense, améliorer considérablement les conditions de sécurité à tout point de vue concernant le transport des personnes et aussi le transport des marchandises, bref, concernant l'ensemble des véhicules lourds. Je pense que c'est important de le signaler. Il y a le projet de règlement qui est en cours d'adoption, sur la vérification mécanique, mais aussi il y aura cette nouvelle loi sur l'encadrement du transport routier avec, entre autres, un registre de tous les transporteurs, de tous les propriétaires de camions, de véhicules lourds, ce qui n'est pas le cas présentement.

Actuellement, vous le savez, l'encadrement du transport routier ne porte que sur ce qu'on appelle les transporteurs publics. Les transporteurs privés sont exclus. Ca veut dire que toutes les entreprises, comme Alcan, Provigo, Hydro-Québec, qui ont leur propre flotte de véhicules pour leur propre compte, ce n'est pas couvert. Là, tous les véhicules vont être couverts à partir de la loi sur l'encadrement, la nouvelle loi. Et on va établir ce qu'on appelle, pour chaque transporteur, une cote de sécurité. Il va y avoir un dossier pour chaque transporteur où seront inscrits les accidents, les infractions, les contraventions, les contraventions concernant les charges et dimensions, les infractions portant sur l'état mécanique du véhicule, les accidents dans lesquels seront impliqués les camions de ce transporteur. Ca va constituer... Et, à partir de ce dossier-là, on va pouvoir attribuer ce qu'on appelle une cote de sécurité.

Et c'est là qu'on va voir apparaître ce qu'on appelle les délinquants, les transporteurs à risque. Et là, connaissant les délinquants, pouvant les identifier, il y a des actions qui vont pouvoir être entreprises, des actions visant d'abord à les inciter à apporter des corrections soit sur leurs véhicules, soit sur la formation de leurs chauffeurs, soit en termes de respect des dimensions et

charges. Et, si l'incitation ne va pas, bien, ça pourra aller jusqu'à, devant la Commission des transports, leur retirer le droit de circuler, l'autorisation de circuler sur les routes, les sortir du circuit carrément, ces délinquants chroniques. C'est vers ça qu'on s'en va, avec l'appui de tous les partenaires.

Donc, ce nouvel encadrement du transport routier, associé à un règlement plus rigoureux, plus sévère, plus contraignant en matière de vérification mécanique, cette combinaison des deux, moi, je suis convaincu que ça va faire en sorte que les conditions de sécurité vont être nettement améliorées, nettement accrues à tout point de vue, que ce soit au point de vue de l'état mécanique du véhicule ou au point de vue du respect des dimensions et charges, et donc, des effets sur le réseau routier.

Et on avait commencé avant la tragédie des Éboulements. Oui. Puis c'est à la suite d'un autre rapport du coroner, celui de 1993, qui portait sur un accident et sur le transport lourd. C'était le coroner Malouin aussi, d'ailleurs. Il avait recommandé que la Société de l'assurance automobile conçoive et mette en vigueur un nouveau règlement sur la vérification mécanique. La Société avait amorcé le processus. Ça a été un peu long, dit-on. Je pense que ça a été un peu long, mais là on arrive à des étapes décisives: décision du Conseil des ministres, prépublication dans la Gazette officielle et adoption.

• (10 h 20) •

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Le ministre pensait peut-être que j'avais mal compris, mais il a encore dit: Le rapport du coroner va peut-être nous arriver pendant la réglementation. Est-ce que je peux conclure de ça que la réglementation ne sera pas prête avant que le coroner dépose son rapport? Et quand doit-il déposer son rapport? Parce que, si la réglementation est encore en marche lorsque... ça veut dire qu'on va attendre le résultat peut-être pas spécifiquement pour ça. On va attendre ça, un.

Deuxièmement, avant que j'oublie, est-ce qu'on pourrait donner à la commission la liste dans toutes les régions du Québec, les endroits, les côtes, les courbes qu'on considère comme étant dangereux? Est-ce qu'on pourrait... Vous avez dit que vous avez fait un inventaire. Est-ce qu'on pourrait l'avoir? Et c'est quand, là?

M. le Président, il me semble que c'est bien important. C'est qu'un rapport 1993 dit: Faites quelque chose. On dit: On le fait. Ça va faire quatre ans, là, qu'on fait... Entre-temps, on a une tragédie qui semble être le résultat du mauvais entretien d'un autobus. Bien, ça a tout l'air à ça. Puis on dit: Regarde, la chose pour le prévenir... Puis on a déjà constaté que l'auto-entretien ne se fait pas. Il me semble que le Conseil des ministres doit comprendre cela. C'est aussi urgent que de changer les taux minimums pour les transporteurs en vrac. C'est des vies, là. C'est de ça qu'on parle. Puis on ne pourra pas...

M. Brassard: J'espère que vous l'avez constaté aussi pendant neuf ans. L'avez-vous constaté pendant vos neuf ans?

- M. Middlemiss: Regardez...
- M. Brassard: Non, mais, l'avez-vous constaté?
- M. Middlemiss: Bien oui, mais...
- M. Brassard: Oui, vous l'avez constaté?
- M. Middlemiss: Regardez, je me suis probablement promené plus souvent que vous...
- M. Brassard: Vous avez été neuf ans au gouvernement J'espère que vous avez constaté que, sur le plan de la vérification mécanique, ça ne marchait pas, c'était insuffisant.
- M. Middlemiss: C'est 1993 que... N'essayez pas de nous blâmer, nous autres, là. C'est toujours facile.
- M. Brassard: Non, non, je n'essaie pas de vous blâmer, mais il y a tout de même des limites, là. Vous avez été neuf ans au gouvernement puis vous n'avez pas reconnu... vous n'avez pas été capable de reconnaître que, sur le plan de la vérification mécanique, la SAAQ était défaillante, le règlement était défaillant.
- M. Middlemiss: En 1994, vous l'avez dit vousmême, vous avez commencé en 1994. Ça fait quatre ans. Ça va faire quatre ans à l'automne. Ça a fait trois ans au moment de l'accident de la côte, là. Puis je vous dis: Faites-le donc vite. Pourquoi ne pas le faire vite?
  - M. Brassard: C'est ce qu'on va faire, là.
- M. Middlemiss: Ah oui, vous allez le faire, oui. C'était le 13 octobre, l'accident. On est rendu au mois d'avril. Oui. L'autre décision, oui, mais on est rendu au mois d'avril, puis vous le saviez avant, en 1994. Vous n'allez pas me dire que c'est arrivé comme un cheveu sur la soupe, là. Vous avez dit, l'autre fois: La Cour suprême du Canada a dit le 19 mars. Puis là, le 21 avril, il fallait changer la loi. Il me semble qu'il y a deux poids, deux mesures. Il me semble que c'est bien plus important d'assurer...
- M. Brassard: Ne faites pas semblant que vous ne connaissez pas le processus d'adoption d'un règlement. Ne faites pas semblant, là.
- M. Middlemiss: Ah oui! On ne connaît pas... Non, non, on ne fait pas semblant, sauf que, quand il y a urgence...
- M. Brassard: Vous avez été au gouvernement. Vous avez été ministre des Transports, en plus. Vous savez très bien comment ça s'adopte, un règlement, quelles sont les étapes à respecter.
- Le Président (M. Lachance): Messieurs, messieurs!

- M. Middlemiss: Bien, là, c'est l'urgence. Puis on l'a déploré. Vous l'avez dit ici. Vous le dites, là. Bien, passez donc des paroles aux actes, comme gouvernement, aussi. Faites-le!
- M. Brassard: Bien, l'urgence existait en 1989, en 1992, en 1993.
- M. Middlemiss: Oui, oui, c'est ça. Encore la faute des autres.
- M. Brassard: L'urgence existait à ce moment-là aussi, hein?
- M. Middlemiss: Quand on n'est pas satisfait, on tire le messager. On n'aime pas le message, on n'aime pas se faire mettre sur le nez qu'on n'a pas fait notre travail, on tire le messager. Regardez, là. C'est toujours facile, ça, mais le monde va juger ça. Moi, je vous dis...
- M. Brassard: C'est toujours facile d'être amnésique, aussi.
- M. Middlemiss: Non, non. C'est bien facile de faire la vérification. Vous le savez depuis longtemps. Je ne dis pas, si vous ne le saviez pas avant l'incident de la côte. Si vous ne le saviez pas avant, je dirais: Je comprends.
- M. Brassard: Bien oui, on le savait avant. C'est pour ça qu'on a commencé avant.
- M. Middlemiss: Bien, vous le saviez avant. Bien oui, d'accord.
  - M. Brassard: On a commencé avant.
- M. Middlemiss: Oui. Vous commencez, mais il n'y a rien de fait, c'est encore la même chose.
- M. Brassard: Comment, il n'y a rien de fait? Je viens de vous parler du projet de règlement puis de ses...
  - M. Middlemiss: Bien oui. Oui, mais...
  - M. Brassard: ...principaux éléments.
- M. Middlemiss: ...ça, c'est des paroles, c'est des papiers.
- M. Brassard: Ce n'est pas des paroles. Il va être adopté par le Conseil des ministres.
- M. Middlemiss: Dans la vraie vie... C'est quoi qui se passe dans la vraie vie?
  - Le Président (M. Lachance): Messieurs!
- M. Brassard: Vraiment! Vous sombrez dans la démagogie de bas étage.

M. Middlemiss: Non, non, non Aïe! Comme démagogue, vous ne donnez pas votre place à personne, vous.

Le Président (M. Lachance): Nos travaux allaient bien jusqu'à maintenant, messieurs. Je...

M. Middlemiss: Non, non, mais...

Le Président (M. Lachance): ... souhaite que ça se déroule dans l'ordre, parce qu'il reste...

M. Middlemiss: ...M. le Président...

Le Président (M. Lachance): ...encore plusieurs heures.

M. Middlemiss: ...une seconde. Vous voyez qu'aussitôt qu'on a le ministre dans le coin il commence à nous accuser: On était là avant, c'est de notre faute, ce n'est pas le fédéral, c'est nous autres. Ce n'est pas ça que je veux, moi. Ce n'est pas pour ça que j'ai soulevé ça

M. Brassard: Ce que vous voulez, c'est...

M. Middlemiss: Je le fais de...

M. Brassard: ...qu'on assume nos responsabilités.

M. Middlemiss: ...façon constructive.

M. Brassard: Nous, on va les assumer, nos responsabilités.

M. Middlemiss: Oui, mais il me semble qu'il y a une urgence. Il y a une urgence, là, une aussi grande urgence que n'importe quoi. Et, si le gouvernement est sérieux de vouloir assurer la sécurité de tous les gens qui vont prendre les autocars, pour assurer la sécurité des gens qui se promènent sur nos routes, de s'assurer que les gros camions, tous ces gens-là auront des véhicules qui sont en condition de se promener là, que, s'il y a un cas d'urgence, ils vont être capables d'arrêter, ils ne feront pas de dérapage ou de virage, comme vous êtes habitués de faire, vous autres.

M. Brassard: Comme votre chef nouveau est habitué de le faire aussi, le virage sur le déficit zéro. Il a failli déraper.

M. Middlemiss: Ah oui! On verra.

M. Brassard: Se retrouver dans le décor.

M. Middlemiss: On n'a pas besoin de remorque, nous autres. On ne va pas chercher quelqu'un pour...

Le Président (M. Lachance): Alors, ça va, messieurs!

M. Middlemiss: ...nous sortir, comme vous faites avec M. Parizeau.

M. Brassard: Non, non, mais c'est de valeur, M. le Président. Soyons sérieux, là. En septembre, le nouveau règlement devrait être en vigueur et, déjà, le Programme d'entretien préventif, qui va remplacer le programme d'autovérification, déjà, il y a un grand nombre d'entreprises de transporteurs qui y ont adhéré et qui, avant même que le règlement soit adopté, connaissant les exigences en matière de formation des mécaniciens, en matière de tenue des dossiers pour chaque véhicule dont ils sont les propriétaires, déjà, ils ont adhéré au Programme d'entretien préventif et déjà il est en train de s'implanter, le Programme d'entretien préventif.

On me signale que 95 % des entreprises qui étaient inscrites au programme d'autovérification ont adhéré au Programme d'entretien préventif, sachant évidemment que ça comporte davantage d'exigences, des conditions plus sévères. C'est déjà... Donc, avant même que le règlement soit adopté, comme le programme est connu, on l'implante, on le met en vigueur. Mais il va être adopté, normalement, selon... Il faut respecter les délais réglementaires et, normalement, on devrait être en mesure de l'adopter en septembre et sa mise en vigueur devrait se faire à ce moment-là. Et ça, ça a commencé avant la tragédie des Éboulements.

C'est une tragédie épouvantable qui s'est produite là. Ceux qui sont allés sur place le savent très bien. C'est d'ailleurs pour cette raison-là que le gouvernement est tellement déterminé à refaire, à faire une nouvelle côte aux Éboulements. Même s'il y a eu certaines oppositions, ça ne nous a pas arrêtés. Une certaine demande que je qualifierais de dilatoire, de faire des audiences publiques ou des choses du genre, ce qui aurait repoussé d'un an la réalisation des travaux, ce n'était pas acceptable.

Je vous indique aussi que c'est la deuxième tragédie. Il y en avait eu une en 1974, plusieurs morts, plusieurs décès, et la côte est demeurée la même. Là, la côte va changer, il va y avoir une nouvelle côte. Et le Règlement sur la vérification mécanique va changer aussi, il va y avoir un nouveau règlement, plus sévère, plus contraignant. Puis il va y avoir une nouvelle loi sur l'encadrement du transport routier qui va comporter aussi des règles beaucoup plus contraignantes, beaucoup plus sévères, de telle sorte que je pense qu'on va en arriver à des conditions de sécurité nettement meilleures, particulièrement en ce qui concerne le trafic lourd. Ça s'impose.

• (10 h 30) •

Il faut avoir, je dirais, l'humilité de reconnaître que les instruments réglementaires et législatifs portant sur ces questions comportaient des lacunes et étaient insuffisants, pas suffisamment sévères; ça m'apparaît la conclusion évidente à faire. Et, partant de là, il faut agir, il faut assumer nos responsabilités, il faut agir. C'est ce qu'on va faire. C'est ce qu'on fait. C'est ce qu'on est en train de faire.

Le Président (M. Lachance): Ca va?

M. Middlemiss: Non, ça ne va pas, monsieur.

Le Président (M. Lachance): Ça ne va pas? Bon, bien...

M. Middlemiss: Regardez, d'ici le mois de septembre, est-ce qu'il y a quelque chose qui peut être fait dans la réalité, pas juste des paroles puis une réglementation sur papier, dans la vraie vie de tous les jours, est-ce qu'il y a quelque chose qui peut être fait pour assurer que les camions, les autocars qui sont sur nos routes vont être dans une condition acceptable? C'est ca que je demande, y «a-tu» un moyen de le faire? Est-ce qu'il y a une vérification qui se fait? S'il y a un temps que ca prend pour la réglementation puis vous êtes pris avec ça, je ne sais pas si le gouvernement pourrait peut-être passer à côté puis dire: Regarde, il y a une urgence nationale, on doit agir le plus tôt possible. Mais si ce n'est pas possible, y «a-tu» des vérifications qui se font par la SAAQ? Est-ce qu'on pourrait augmenter l'intervalle, est-ce qu'on pourrait faire des choses?

#### M. Brassard: Bien sûr.

- M. Middlemiss: Oui, mais c'est ça, on fait quoi? On va faire quoi? Si vous aviez eu un plan, vous nous l'auriez dit.
- M. Brassard: Bien, là, ce n'est pas la question que vous m'avez posée. Si vous me posez la question, je vais vous répondre.
- M. Middlemiss: Bien, non, une seconde. Vous connaissant, je n'ai pas besoin de poser la question, vous l'auriez beurrée.
- M. Brassard: Vous avez posé la question sur le règlement.
- M. Middlemiss: On est déjà en avant de vous autres, on a communiqué avec la SAAQ, ils vont faire deux fois plus, ça... On vous connaît assez bien pour ça, M. le ministre.

Donc, je vous demande, si vous êtes pris, si vous êtes pris, M. le ministre, vous êtes obligé de respecter une période de temps, c'est quoi, votre plan d'action, demain, aujourd'hui, d'ici à ce que la réglementation soit en place, pour assurer une meilleure vérification de l'état mécanique et de l'entretien préventif des camions et des autocars sur nos routes? C'est ça, là.

M. Brassard: M. le Président, vous savez quelle est la fonction et la mission du contrôle routier et des contrôleurs routiers, c'est justement de veiller au respect des règles et des conditions de sécurité et, en particulier, l'état mécanique des véhicules.

Ce qui va se faire, ce qui est en train de se faire, ce qui se fait présentement... Et ça, on ne fait pas juste

attendre comme c'est le cas du règlement, attendre la fin du processus, on le fait présentement. Il y a des opérations spécifiques qui se font, qui vont se faire et qui vont avoir, je dirais, pour cible, qui vont cibler le transport des personnes, particulièrement. Ça ne veut pas dire que les autres véhicules lourds vont être laissés de côté, il faut bien me comprendre, ce n'est pas ça que ça veut dire. Ça veut dire qu'il va y avoir des opérations plus spécifiques portant sur les entreprises de transport de personnes, donc par autocar, des opérations pour faire des vérifications de l'état mécanique de leurs flottes par les contrôleurs routiers.

- M. Middlemiss: Ça veut dire qu'on va intercepter des autocars...
- M. Brassard: Pas nécessairement intercepter, aller sur place parfois. Oui.
- M. Middlemiss: ...non, non, mais parce qu'il me semblait, M. le Président, que les gens de la...
- Le Président (M. Lachance): En concluant, vous pourrez revenir par la suite si vous voulez, mais là la période de temps où vous avez pu échanger avec le ministre étant quand même assez longue...
- M. Brassard: Oui, oui, il va y avoir à la fois des interceptions sur la route, comme tous les contrôleurs sont habilités à le faire et ont le mandat de le faire, vérification après interception. Et si l'état mécanique du véhicule n'est pas jugé satisfaisant puis qu'il y a du monde dans le véhicule, dans l'autocar, bien, il va rester sur place. Il faudra que le transporteur, à ce moment-là, nolise ou envoie un autre véhicule. Il n'y aura pas de degligence à faire sur ce plan-là, mais il y aura aussi des opérations en entreprise, des visites en entreprise pour vérifier, de façon aléatoire, sans avertissement, l'état mécanique de la flotte.

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

## Intégration des services de transport en commun dans la région de Québec

M. Rivard: Merci, M. le Président. Je voudrais demander à M. le ministre, maintenant qu'on a démontré que le gouvernement se comporte comme un gouvernement responsable dans les incidents des Éboulements, je voudrais que vous me parliez du projet d'intégration, transport en commun, rive nord-rive sud. C'est un dossier que les maires de la Communauté urbaine nous ont soumis depuis quelques années, et ils voudraient qu'on fasse un état de situation, voir quelles sont les étapes à venir avant qu'on puisse aller à cette conclusion.

#### M. Brassard: Oui

(Consultation)

M. Brassard: Bon, vous connaissez essentiellement le projet. Je pense que je n'aj pas besoin de vous l'expliquer. Ca implique évidemment la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec mais également aussi les organismes publics de transport en commun de la rive sud. C'est un projet qui, je dirais, nous agrée dans l'ensemble mais qui ne nous apparaît pas, dans l'état où il est actuellement, être prêt à sa mise en oeuvre. Il y a encore des éléments qu'il nous faut bien connaître. Et, particulièrement, ce qu'il manquait, ce n'est pas rien, ce n'est pas banal: une bonne étude solide actuelle originedestination. On n'avait pas ca. C'est en train de se faire. Il faut savoir avant. Vous conviendrez avec moi qu'en matière de transport en commun, avant d'établir de nouvelles lignes, de relier en plus, là, des régions, avant de faire ça, il faut s'assurer que ça va correspondre à des besoins réels. Et comment identifier les besoins? C'est par des enquêtes origine-destination. C'est la seule façon scientifique en matière de transport en commun de bien cerner les besoins. Alors, ce n'était pas fait, ça. Quand ils ont conçu leur projet, il n'y avait pas cet outil indispensable. C'est en train de se faire.

Il y a aussi évidemment toute la question du mode de financement qui est à trouver. Je sais qu'il y a des demandes. Les organismes en question puis la Communauté urbaine, puis, bon, tous les organismes en question ont réclamé, un peu comme à l'instar de ce qui se fait pour l'Agence métropolitaine de Montréal, une taxe sur les carburants. Est-ce que ca sera ca? Peut-être pas non plus. Peut-être que le financement va se faire d'une autre façon aussi. Ca peut fort bien se faire par voie de subvention en provenance du ministère des Transports plutôt que cette voie fiscale. Donc, il y a aussi à déterminer ensemble un mode de financement. Il y a aussi le partage évidemment, là, la répartition des coûts. Ça aussi, c'est capital. La rive sud ne veut pas être pénalisée, avec raison. Et notre collègue député de Lévis, comme vous le savez, a exprimé des positions très précises à cet égard.

• (10 h 40) •

Alors, donc, c'est un projet qui est en train de prendre forme mais qui n'est pas dans sa forme définitive. Il manquait des choses. Et ce qui manque, bien, on est en train de l'élaborer. Et à partir de là, bien, on va donner suite si tout le monde est d'accord, aussi. Parce que, là, il y a une dimension importante, dans un dossier comme celui-là, impliquant plusieurs organismes de transport en commun, plusieurs régions, la rive sud, la rive nord. L'ingrédient essentiel, c'est le consensus. Jusqu'à maintenant, il semble bien, en tout cas, je pense qu'on peut dire qu'il y en a un, un consensus. Est-ce qu'il est solide, est-ce qu'il va tenir le coup jusqu'au bout? Il le faut. Je pense que tout le monde reconnaît que, s'il n'y a pas ce consensus indispensable, ça compromet la concrétisation d'un projet comme celui-là.

# Réfection du boulevard Sainte-Anne, dans la région de Québec

M. Rivard: Merci, M. le Président. Si vous me permettez, j'aurais un autre sujet. Dans vos remarques préliminaires, vous indiquez, bien sûr, la préoccupation du gouvernement pour la sécurité des automobilistes puis des gens qui sont dans les automobiles. Vous avez parlé du boulevard Sainte-Anne. On se souvient qu'il y a quelques mois vous avez annoncé le projet. Le projet se fait en deux phases, et il semble que le calendrier de réalisation, entre autres, de la phase 2 aurait été devancé, ce qui veut dire, probablement, qu'on a trouvé l'argent. Mais est-ce que c'est pour une raison de sécurité ou pour une raison technique du ministère? Est-ce je peux savoir la raison pour laquelle vous devancez? Je suis très heureux de voir que ça va se faire plus rapidement. Pouvez-vous donner un peu plus de détails sur comment de mois c'est... la réalisation?

M. Brassard: Comme on le sait, c'est un projet d'une cinquantaine de millions qu'on a annoncé au mois d'août 1997. Vous étiez présent d'ailleurs, M. le député. Donc, une cinquantaine de millions, c'est clair que, avec un coût aussi élevé, ça ne peut pas se faire en une seule phase. Alors, il y a plusieurs phases. Il y a deux phases de trois projets, et ça devrait s'étaler sur quatre ans en termes de construction. On commence cette année. Phase 1, la côte de l'Église à Beaurivage. On est dans le territoire de Boischâtel, et puis, ça, c'est pour 1998.

(Consultation)

M. Brassard: Pour 1999 aussi. Alors, c'est jusqu'en 2001. Donc, quatre années. Ça s'étend sur quatre années en commençant en 1998, 3,2 km en 1998.

Vous connaissez le concept, évidemment. Je pense que c'est un concept nouveau, avec ce qu'on appelle des giratoires aux intersections, avec aussi des voies divisées par un terre-plein au centre, ce qui va considérablement accroître la sécurité, et puis des giratoires qui vont permettre de revenir dans l'autre sens avec des feux de circulation. Alors, moi, je suis très fier de ce projet-là, parce que ça fait pas mal d'années qu'on parle du boulevard Sainte-Anne comme étant une route à haut risque, à risque élevé, et je pense qu'on en est arrivé à un concept qui fait consensus, qui va considérablement accroître les conditions de sécurité des usagers. Il comporte un prix élevé, sans doute, mais je pense que les vies humaines — tout le monde en convient — n'ont pas de prix.

M. Rivard: Je vous remercie.

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

Réglementation et surveillance en matière de vérification mécanique des véhicules (suite)

M. Middlemiss: Oui. Pour continuer un peu où on était tantôt, M. le Président. Le ministre nous indiquait que maintenant on pourra intercepter les routiers, qui, en passant, ont un conflit de travail. J'espère que ça n'affecte

pas du tout leur performance dans tout ça. On devrait certainement...

M. Brassard: Je l'espère aussi. J'espère que ça n'a pas d'effet sur leurs responsabilités.

M. Middlemiss: ...oui. On devrait certainement tenter de régler ca pour qu'ils soient dans un esprit un peu plus heureux. Est-ce qu'on pourrait intercepter, même sur la route, des autobus? Il me semble, lorsqu'on avait questionné la Société de l'assurance automobile au moment soit de la Loi n° 12 ou bien lorsqu'ils ont comparu devant la commission, qu'ils avaient dit, dans le cas des autobus, à cause que ça dérange les passagers, ainsi de suite, que ça ne faisait pas partie de les arrêter, de les intercepter sur la route, que, ça, ça se faisait plutôt dans un garage. Est-ce que j'ai bien compris? Parce que, est-ce que vous vous imaginez, si on arrête un autobus sur le bord de la route. on va être obligé d'enlever toutes les roues, ainsi de suite? Est-ce qu'on a tout l'équipement nécessaire pour s'assurer de faire une vérification qui fait du sens? Il me semble que la vérification serait bien mieux faite dans un garage, dans un atelier, y aller plus souvent.

M. Brassard: Sans doute, sans doute, mais, ça n'exclut pas les interceptions sur route. Il s'en est fait, puis il va s'en faire. Ça n'exclut pas. Évidemment, ça fait appel au jugement du contrôleur routier, c'est sûr, mais, ça n'est pas exclus et ça va se faire et ça se fait.

Je conviens avec vous que la meilleure façon évidemment d'avoir une évaluation vraiment acceptable de l'état mécanique d'un véhicule, d'une flotte, c'est en entreprise. C'est évident. Ça aussi, ça va se faire. Mais il y aura des interceptions sur route. Il y en a eu et il y en aura certainement au cours de l'été. Et ça va impliquer, oui, des autocars, des autobus, même avec des passagers à l'intérieur. Je comprends que ça crée, ça peut créer des inconvénients, mais je pense que, si c'est nécessaire, il faut le faire.

M. Middlemiss: M. le Président, pendant qu'on parle d'autobus, on va continuer. On va parler de la situation qui a prévalu à Québec avec la Société de transport. Un autre problème de vérification. Est-ce que les autres commissions de transport, la STO en Outaouais, à Montréal, est-ce que la SAAQ ou le ministère des Transports, suite à ce qui s'est produit ici, à Québec, est-ce qu'on a vérifié aux autres commissions à savoir si la vérification ou l'état de l'entretien des autobus se faisait, contrairement à ce qui semble s'être passé ici, dans la région de Québec?

M. Brassard: Concernant d'abord ce qui s'est passé ici, sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, je ne veux pas m'étendre là-dessus, parce qu'on a nommé M. le juge Beaudry, ce qui d'ailleurs a satisfait les deux parties. Je pense que le choix de la personne était le bon. Et le juge Beaudry est en train de faire enquête là-dessus. Il y aura des audiences publiques. C'est un

problème assez complexe, compliqué, même, là, et on s'est renvoyé la balle d'une partie à l'autre, comme on le sait. Il y a eu bien des accusations de part et d'autre. C'est justement pour cette raison-là qu'on a nommé un enquêteur; c'est pour faire la lumière. Il va faire la lumière, et il va faire la lumière publiquement. Ça va se faire publiquement. C'est ça qui a été réclamé par la Société, par les syndicats. Alors, je pense qu'on a pris une bonne décision, et on va attendre la suite des choses, que le juge Beaudry complète son enquête.

• (10 h 50) • Mais, à la suite de ces incidents, on a enclenché une opération portant sur les autres sociétés de transport et leur flotte pour s'assurer que ces flottes de véhicules de transport de personnes étaient en bon état et ne mettaient pas en danger la sécurité des usagers. Alors, c'est ce qu'on a décidé de faire, c'est ce que la Société de l'assurance automobile a décidé de faire et c'est ce qui est en cours. Alors, on porte une attention particulière aux autres sociétés et à leur flotte et on est en train de faire une opération de vérification de ces flottes-là. Je ne pense pas qu'on fasse des découvertes, comment dirais-je, alarmantes. Je ne pense pas. Je pense que, aussi bien à la STCUM qu'à la Société de transport de l'Outaouais, les flottes sont en bon état et qu'on ne fait pas circuler des véhicules dangereux, je ne pense pas. Je ne pense pas qu'on fasse des découvertes alarmantes. Mais, à la suite de ce qui s'est passé sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, il y avait lieu de porter une attention particulière aux flottes d'autobus des sociétés de transport en commun; c'est ce qu'on fait.

M. Middlemiss: M. le Président, le fait que ces sociétés-là sont intimement reliées avec le gouvernement municipal, le gouvernement du Québec, est-ce qu'il y a une meilleure vérification qui se fait de ces véhicules-là ou est-ce qu'ils sont soumis à la même réglementation, à la même vérification que tous les autres véhicules de transport de personnes et de marchandises?

M. Brassard: Non, il n'y a pas de règles spécifiques, particulières, mais toutes ces sociétés de transport propriétaires de flottes importantes étaient inscrites au programme d'autovérification et elles sont déjà, je pense - et si ce n'est pas fait, ça va se faire — toutes inscrites au nouveau programme d'entretien préventif. Alors, comme elles ont des ateliers mécaniques, des effectifs et un contingent de mécaniciens compétents. c'est le genre de sociétés, même si c'est des sociétés publiques, qui peuvent s'inscrire à ce programme d'entretien préventif et qui sont en mesure d'en respecter les normes, les règles et les contraintes. Alors, toutes ces sociétés-là étaient inscrites au programme d'autovérification, et elles seront toutes inscrites au nouveau programme d'entretien préventif. Il n'y a pas de règles particulières à leur égard.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, vous avez indiqué que, suite à ce qui s'est produit ici, on a fait une

vérification aux autres sociétés de transport. Est-ce qu'on est allé sur place vérifier l'état des véhicules, ou est-ce qu'on n'a vérifié que les dossiers que les sociétés avaient de l'entretien des autobus, ou si on a fait la vérification elle-même?

- M. Brassard: Ils vont sur place. Ils vont sur place et ils font l'inspection d'un certain nombre de véhicules pris au hasard.
- M. Middlemiss: Et c'est ce genre de vérification là qui se fait de façon régulière ou est-ce que l'autre façon de vérifier, c'est de regarder... Je présume qu'on garde un carnet d'entretien de chacun des véhicules...
  - M. Brassard: Oui, oui, bien sûr, aussi, ça se fait.
- M. Middlemiss: ..et que ces carnets-là sont disponibles. Et donc, on fait une vérification de cette façon-là.
- M. Brassard: Oui, oui. De dossiers aussi; une vérification de dossiers aussi.
- M. Middlemiss: De dossiers. Et, en même temps, on en choisit au hasard et on fait des vérifications des véhicules eux-mêmes.
- M. Brassard: Des vérifications réelles, oui. C'est la façon de procéder.
  - M. Middlemiss: O.K.
- Le Président (M. Lachance): Sur le même sujet, M. le député de Limoilou.

# Pratiques en matière d'acquisition d'autobus urbains

- M. Rivard: Sur le même sujet, par contre, au lieu de parler des autobus en général, pour le problème des autobus urbains qui ont été rencontrés avec la fabrication de Nova Bus, M. le ministre, est-ce que le fait que Volvo ait acheté on connaît Volvo, ses hauts standards de qualité est-ce que déjà on peut dire que les problèmes sont en voie d'être résolus ou sont résolus? Est-ce que les sociétés de transport devraient replacer des commandes plutôt que d'acheter des autobus usagés, comme on a vu dernièrement, à Québec, acheter des autobus usagés venant de Salt Lake City? Alors, est-ce qu'il y a tout lieu de croire qu'on va aller dans les véhicules neufs plutôt que d'acheter des véhicules des années soixante-dix et quatrevingt?
- M. Brassard: Oui, en effet. On connaît le problème: on sait que Nova Bus a mis au point un modèle d'autobus à plancher surbaissé. Je pense que c'est vers là qu'il faut aller; compte tenu du vieillissement de la population, du plus grand nombre de personnes à mobilité

réduite, je pense que c'est vers ça qu'il faut aller. Ça a créé certaines difficultés — je ne sais pas si le modèle n'était pas suffisamment au point — et les sociétés de transport qui en avaient acquis un certain nombre ont dû faire des dépenses pour apporter des correctifs, corriger certaines erreurs, certaines défaillances mécaniques. C'est d'ailleurs à la suite de ces dépenses non prévues de la part des sociétés de transport que nous avons adopté un programme particulier qui vise à accorder une subvention rétroactive aux sociétés de transport qui ont acquis des autobus de Nova Bus à plancher surbaissé, équivalant à 50 % des dépenses. On estime que c'est à peu près 30 000 \$ par autobus et on va les subventionner pour 15 000 \$, rétroactivement, parce qu'on reconnaît qu'ils ont fait des dépenses qui n'étaient pas prévues.

Maintenant, ils avaient placé des commandes, ils avaient des intentions de commandes. Ils en ont déjà acheté. Ils ont des intentions de commandes assez... un bon nombre. Et c'est clair que Nova Bus compte sur ces commandes. Je le sais, là. Ils ont mis à pied, là, pour un certain nombre de semaines, un bon nombre de leurs employés. L'usine opère, on peut dire, au ralenti. Et la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, je pense, qui est le principal acheteur de ces autobus n'a pas annulé sa commande. Mais, moi, j'ai rencontré le président de la STCUM, M. Ryan, le directeur général, aussi, M. Fortin; je les ai rencontrés. Ils ont bien l'intention d'acquérir le nombre d'autobus prévu. Mais ils attendent, parce que Nova Bus a modifié son modèle, a apporté des modifications pertinentes à son modèle, et là il y en a un certain nombre qui circulent sur des lignes assez achalandées, à Montréal. Et la STCUM nous dit: On a besoin d'un certain temps pour s'assurer que, là, on a le véhicule qu'il faut puis que les améliorations qu'on y a apportées sont celles qu'il fallait faire. Et ça prend un certain temps. Il faut aussi mesurer la satisfaction de la clientèle. C'est ce qu'ils sont en train de faire. Ils nous disent, d'ici la fin mai, on devrait être fixé. Là, avec le nombre de véhicules qu'il y a en circulation, on devrait savoir, vraiment, que ce qu'on a fait en termes d'amélioration, si c'est ca qu'il fallait faire et que ça se traduit par une satisfaction suffisamment élevée chez les usagers. Et là à partir de ce moment-là, ils vont faire, à Nova Bus, des commandes fermes. Pour le moment, jusqu'à maintenant, c'est des intentions d'achat. Là, ils vont faire des commandes fermes.

Donc, au début de juin, normalement, la principale des sociétés de transport, celle de la Communauté urbaine de Montréal, devrait prendre une décision quant à l'acquisition d'un certain nombre de véhicules. C'est combien? Je pense, 72, la STCUM. Ça fait, avec les autres sociétés, autour de 110, 115 véhicules en commande à Nova Bus. Donc, je pense que, là, ça permettrait de réembaucher des travailleurs mis à pied.

#### • (11 heures) •

Et enfin, je conclus en vous disant, parce que vous avez commencé votre question en parlant de l'arrivée de Volvo, ma réponse, c'est oui. C'est clair que l'arrivée de Volvo va donner beaucoup plus de crédibilité à Nova Bus, comme ça a été le cas quand ils ont acquis Prévost Car. Enfin, Volvo, je n'ai pas besoin de vous dire que c'est une entreprise multinationale bien connue et dont les produits sont de haute qualité. Alors, je pense que Volvo, en devenant propriétaire, via Prévost Car, de Nova Bus, je suis convaincu qu'ils vont faire en sorte que les véhicules qu'ils vont mettre sur le marché seront d'excellente qualité.

M. Rivard: C'est certain qu'on doit se réjouir de cela puis espérer également que la qualité fera, et le prix. qu'on continuera à acheter des autobus du Québec. Mais, si je me souviens bien... Et ça, je me souviens que, dans les sociétés de transport, on se plaignait qu'on était quasi obligé d'acheter un produit québécois. C'est la loi sur le commerce interprovincial qui va faire qu'à compter d'une date prochaine le marché nord-américain va être ouvert, je crois.

M. Brassard: Oui. À partir de 1999, là, c'est les dispositions de l'ACI, de l'Accord sur le commerce intérieur, qui vont s'appliquer et qui vont obliger les sociétés de transport à aller en appel d'offres «from coast to coast». Mais, jusqu'à 1999, elles ne sont pas tenues de le faire.

M. Rivard: Ça peut être, je crois...

M. Brassard: La règle qui consiste à acheter des produits québécois prévaut — prévaut, c'est le cas de le dire — jusqu'en 1999.

M. Rivard: Je pense que ça peut être un avantage, parce que ça va obliger Volvo ou sa filiale Nova Bus à être à la fois compétitive dans le prix puis de qualité comparable...

M. Brassard: Et le prix

M. Rivard: ...sinon ils vont perdre le marché.

M. Brassard: Oui, en termes de prix. Mais ça, je suis assez confiant à cet égard parce que, en matière d'autobus à plancher surbaissé, Nova Bus, malgré les difficultés que l'entreprise a connues avec son modèle, elle est quand même en avance sur une entreprise ontarienne, dont je ne me souviens plus du nom, là.

M. Rivard: MCI.

M. Brassard: Oui, c'est ça. Exact. Et sur les entreprises américaines également. Ils ont une longueur d'avance et je pense que l'arrivée de Volvo va faire en sorte qu'ils vont s'assurer d'avoir un véhicule de haute qualité. Donc, je ne suis pas inquiet. Je suis assez confiant que l'ouverture des marchés et l'obligation d'aller en appel d'offres partout au Canada... je pense que Nova Bus va être en mesure d'affronter la compétition, la concurrence.

M. Rivard: Alors, on sait qu'entre-temps les compagnies de transport, entre autres celle de Québec, achètent des autobus usagés aux États-Unis. Même si ces sociétés de transport ont des équipes de mécaniciens, je crois, compétents, est-ce qu'on est quand même plus rigoureux, à la Société de l'assurance automobile, pour vérifier l'état? Moi, ça me fait peur lorsque je vois qu'on achète des autobus qui ont 15 ans puis 20 ans de vie, même si ces autobus ont roulé dans des États où l'hiver est beaucoup moins rigoureux qu'ici, donc moins de corrosion. Est-ce qu'on peut assurer quand même la population que des inspections se font pour assurer la sécurité des gens?

M. Brassard: Bien, je pense que la Société a la responsabilité de faire en sorte que les véhicules qu'elle met sur la route sont en bon état et ne mettent pas en danger la sécurité des usagers. Mais je vous dirai simplement que je suis du même avis que vous. Je ne vois pas ça d'un très bon oeil, là, moi, l'achat de véhicules usagés aux États-Unis. J'espère que la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec va de nouveau acquérir des véhicules neufs et respecter les intentions qu'elle a manifestées concernant les véhicules à plancher surbaissé. Étant donné que... À partir du moment où les problèmes connus sont réglés, les problèmes vécus sont maintenant réglés, j'espère que va cesser cette pratique. Je le souhaite.

#### M. Rivard: Merci

Le Président (M. Lachance): M. le député de Bertrand. Il y a M. le député de Salaberry-Soulanges qui m'avait souligné son intention d'intervenir, mais, autant que possible, je vais essayer de respecter l'alternance entre les deux formations politiques. Alors, M. le député de Bertrand.

#### Réfection de la route 117

M. Chalifoux: Merci, M. le Président. Si vous permettez, je vais changer de sujet. Je vais passer de la mécanique au réseau routier. Et je profite de ma situation particulière pour pouvoir m'adresser au ministre directement sur un cas plutôt particulier.

J'avais écrit au ministre, le 23 janvier dernier, en lui soulignant l'état lamentable de la route 117 dans les Laurentides, principalement dans mon comté de Bertrand. J'avais, à l'époque, invité le ministre à venir faire un tour chez nous, à emprunter la route 117 et revenir par l'autoroute 15, le dimanche, quand on est pris dans un bouchon continuel, à la hauteur de Saint-Sauveur, bouchon que nos touristes qui viennent nous visiter commencent à délaisser un peu, dans notre région, parce qu'ils sont tout le temps pris dans ce fameux bouchon, à la hauteur de Saint-Sauveur, quand ils reviennent. Puis ils vivent ça quotidiennement à Montréal. Alors, le ministre m'avait répondu, le 5 mars dernier, et soulignait, à ma grande satisfaction, que, pour lui, la route 117 était effectivement

un axe routier d'importance majeure, et elle relie la grande région de Montréal à celle de l'Abitibi.

Dans un document, une étude technique qui a été préparée par la Direction régionale des Laurentides qui parlait des facteurs influents sur les déplacements vers un plan de transport pour les Laurentides, on peut remarquer, à l'intérieur, qu'on dit qu'avec 1 700 000 voyageurs attirés, en 1994, les Laurentides se classent au troisième rang des régions touristiques québécoises les plus visitées par les touristes de toutes provenances. On dit aussi que les Québécois forment d'ailleurs les trois quarts de la clientèle des Laurentides, alors que les Ontariens, 17 %, les Américains, 6 %, et les touristes des autres pays, 3 %, se partagent l'autre quart. En outre, parmi les régions touristiques du Québec préférées des Québécois, les Laurentides constitue la deuxième en importance et les deux tiers de ses visiteurs proviennent de la région de Montréal.

Je pense que, de tous les gouvernements qui se sont succédé ici, on est d'accord que les Laurentides est une des plus grandes régions touristiques au Québec. On est d'autant plus d'accord que, avec les investissements qui se sont faits au Mont-Tremblant tout récemment, investissements que le gouvernement libéral, à l'époque, a supportés et investissements aussi que le gouvernement actuel a supportés, on est conscient qu'il y a un accroissement de l'achalandage sur nos routes. Bien que les routes, M. le ministre, dans le comté de Labelle, à côté de chez moi, soient relativement bien, dans les comtés plus au sud de ma région, elles sont relativement belles aussi... Sauf que, dans mon comté, il faut passer là pour se rendre à Mont-Tremblant, il faut passer là pour s'en aller en Abitibi, et les municipalités riveraines de cette route déplorent et me font des doléances que cette route a été négligée depuis de nombreuses années. Je suis d'accord qu'il y a eu de l'argent qui a été investi dessus, mais ça a été principalement investi, à ce que je sache, souvent en réparations de viaducs et non pas en réfection de la chaussée, ou en élargissement, ou, à tout le moins... Ça lui prend une réfection complète de ce troncon-là. C'est une des plus vieilles routes au Québec, d'ailleurs, une route très fréquentée et une route très négligée.

Alors, je profite de cette occasion pour demander au ministre si le ministre pense mener diligence à la demande qu'on lui a demandée, les nombreuses demandes aussi que j'ai formulées à M. Mario Turcotte, qui est directeur régional chez nous, dans Laurentides et Lanaudière, et quand le ministre pense-t-il débloquer des sommes pour réparer cette route qui est dans un affreux état et puis qui donne accès à l'Abitibi via Montréal, d'autant plus aussi qui est très achalandée et de plus en plus achalandée à cause d'Intrawest, à Mont-Tremblant? Merci.

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

M. Brassard: M. le Président, je conviens que, oui, la route 117 est sans doute une route dont le caractère stratégique, particulièrement sur le plan touristique, ne fait

pas de doute. Je pense que c'est aussi l'avis du ministère des Transports, et ça se traduit par des investissements à chaque année sur cette route pour lui redonner un état convenable. Bon an mal an, il s'est investi toujours de l'argent, et c'était pour la réfection des chaussées. En 1995-1996, par exemple, ça a été, sur la route 117, 1 600 000 \$ portant sur les chaussées; cette année, 1998-1999, ça porte aussi sur la conservation des chaussées. Il y aura 1 000 000 \$, cette année, sur la route 117.

• (11 h 10) •

Je comprends les propos du député. C'est que ça ne lui apparaît pas suffisant. Mais il reste que je pense que la circonscription du député n'a pas été négligée par rapport à d'autres. Cette année, c'est 3 500 000 \$ dans le comté de Bertrand qui vont s'investir. Il y a beaucoup de comtés au Québec qui en ont moins que ça. Et, là-dessus, il y a l 000 000 \$ strictement sur la 117 et portant non pas sur les structures, mais vraiment sur la chaussée. L'an

prochain, il y en aura sans doute aussi encore.

C'est clair que, compte tenu du réseau qu'on a à entretenir puis à remettre en état — je le disais à propos du boulevard Sainte-Anne, je peux le dire à propos d'à peu près n'importe quelle route au Québec — c'est impossible de procéder à des investissements d'un seul coup. Compte tenu du réseau supérieur qu'on a à entretenir, il faut étaler ça dans le temps, il faut prévoir des phases. L'important, c'est qu'il se fasse, bon an, mal an, des investissements substantiels puis qu'au bout d'un certain temps la route retrouve une qualité acceptable. Je pense que c'est le cas de la 117. On l'a fait dans le passé, on le fait cette année. On va continuer l'an prochain aussi, pour essayer d'en arriver à avoir une route convenable.

Je comprends du député qu'il en veut plus. C'est ça, l'interprétation. Mais disons que ce n'est pas un propos rarissime de la part des députés. Je l'entends de plusieurs, plusieurs députés aussi, de tous les côtés de la Chambre, même si, cette année, encore une fois, on va se rendre jusqu'à une hauteur de 644 000 000 \$ d'investissements dans le réseau routier.

C'est une croissance considérable et, malgré cela, j'ai des messages, j'ai des signaux venant de plusieurs de mes collègues à l'effet que les dépenses qu'on y fait en matière de travaux routiers ne sont pas suffisantes, et on demande plus. Je comprends ça, là. J'estime que ce n'est pas une démarche inacceptable, répréhensible. C'est tout à fait légitime de la part d'un député d'essayer d'obtenir le plus possible pour ses concitoyens. J'en suis un moimême. Alors, ce que le député de Bertrand fait présentement, je pense que je l'ai fait aussi bien des fois. C'est de défendre ses concitoyens, ses commettants, d'essayer d'obtenir davantage.

Mais, moi, dans l'état actuel des choses, je pense d'abord, un, qu'on ne néglige pas la 117, qu'on investit sur la 117. On a investi dans le passé, on va continuer dans l'avenir, et cette année aussi. Et je ne pense pas qu'on puisse conclure que le comté de Bertrand est un comté négligé en termes d'investissement routier.

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

M. Chalifoux: Merci, M. le Président. J'essaie juste — et, comme M. le ministre l'a dit... et c'est très légitime de défendre, de dire qu'une région comme la mienne vit principalement de l'industrie touristique. Et la façon dont le touriste peut venir nous visiter dans les Laurentides, ce n'est pas par avion parce qu'on n'a pas vraiment d'aéroport, dans les Hautes-Laurentides principalement, mais c'est par voiture.

Pour nous, autant pour le comté de Labelle, autant que pour le comté de Prévost, il est important qu'on ait... On a deux routes principales qui sont la 15 et la 117. Que ces routes-là soient bien entretenues afin que les touristes, ce soit accueillant pour eux de venir nous visiter. Et c'est notre principale industrie touristique. On ne vit pas beaucoup, dans les Hautes-Laurentides, de manufactures et d'entreprises; on vit de tourisme. Alors, c'est tout ce que je veux mentionner au ministre, en étant convaincu qu'il va en prendre bonne note. Je vous remercie, M. le Président, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): Juste avant de céder la parole au député de Salaberry-Soulanges, je voudrais, à mon tour, mettre mon grain de sel. Vous allez me le permettre certainement, M. le ministre

M. Brassard: C'est votre droit, M. le Président.

# Recherche concernant la qualité du pavage

Le Président (M. Lachance): Étant donné que le comté de Bellechasse est un comté où il y a beaucoup de besoins, également, comme vous l'avez souligné avec beaucoup d'à-propos, il y a un élément qui me désole régulièrement, c'est lorsqu'on investit des sommes considérables sur le réseau, par exemple en faisant du pavage sur des routes qui en ont besoin, et, moins de six mois plus tard, on voit apparaître des fissures de 1 cm, 2 cm et parfois 3 cm de largeur. Malheureusement, j'ai eu l'occasion de vérifier ça parce que je circule beaucoup sur les routes chez nous. Sur la 277, à un moment donné, des travaux importants ont été réalisés l'an dernier, et, dans le mois de février, mars, avec les rigueurs de notre climat, on voit apparaître ces fissures.

Alors, ma question est la suivante: Est-ce qu'il y a, de la part du ministère des Transports, des recherches, dans des labos qui appartiennent au ministère ou qui sont faites en laboratoire privé, qui auraient pour effet d'améliorer la performance du pavage qu'on met? Je comprends qu'il y a un lien étroit avec les infrastructures existantes et la façon dont se comporte le pavage, mais il me semble que — en tout cas, j'aimerais que vous me rassuriez là-dessus — on n'investit pas beaucoup, au ministère des Transports, sur la recherche, sur les études qui nous permettraient d'améliorer les performances du pavage, compte tenu de la rigueur du climat qu'on doit observer, avec des écarts de température assez spéciaux

M. Brassard: Je constate cette problématique-là. Je pense que c'est une problématique qui n'est pas particulière au comté de Bellechasse.

Le Président (M. Lachance): Sans doute.

M. Brassard: On la constate aussi ailleurs, dans chacune de nos circonscriptions. Je pense que, sans aucun doute, il y a un lien avec le climat. Ça m'apparaît évident qu'il y a un lien avec le climat. On n'est pas en Floride. Mais je pense qu'il faudra aussi, un jour, avoir une réponse exhaustive et satisfaisante à ce genre de question.

Ceci étant dit, on en fait, des recherches. Je pense qu'on a un laboratoire des chaussées. On en fait nousmêmes. On en fait conjointement aussi avec des entreprises ou des universités. Il y a des recherches qui se font sur les enrobés bitumineux. Mais vous allez me dire: Il y a toujours des fissures, ce qui est aussi vrai. Ça veut donc dire qu'on n'a pas vraiment trouvé encore la recette magique. Mais là-dessus, de façon plus particulière sur le plan technique, là, la question des enrobés bitumineux, quelle est la bonne recette? Je pense que Mme Leclerc, qui a déjà, d'ailleurs, dirigé le Laboratoire des chaussées au ministère, qui est maintenant directrice générale, Infrastructures et technologies, je lui demanderais peut-ètre de compléter ma réponse.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Si vous voulez donner votre nom au complet avec votre titre, s'il vous plaît, pour le bénéfice du *Journal des débats*, madame

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui. Anne-Marie Leclerc, directrice générale des infrastructures et des technologies au ministère des Transports. Nous avons la responsabilité du Laboratoire des chaussées, effectivement, mais du laboratoire qui fait spécialement les recherches dans le domaine des enrobés, et c'est de ça dont il est question, ce que vous mentionnez aujourd'hui. Puis je voudrais tout de suite vous rassurer. On a énormément de projets de recherche et d'activités de recherchedéveloppement appliquées aux problématiques québécoises, particulièrement.

Il se fait dans le monde, à l'heure actuelle, beaucoup de recherche pour essayer d'éliminer les comportements de fissuration comme ceux auxquels vous faites référence. On est en ligne avec ces gens-là, avec l'extérieur, et on tente de voir comment on peut adapter tout ce qui sort, en termes de nouvelles technologies, à notre contexte à nous. Ça demande énormément d'efforts. Depuis les quatre dernières années, on s'est concentré beaucoup à faire de la recherche pour éliminer les problématiques d'orniérage; vous connaissez ce phénomène-là qui est très dangereux pour la sécurité de l'usager.

Maintenant, on s'attaque beaucoup plus au phénomène de fissuration qui est relié au comportement. à basse température, des enrobés comme tels.

• (11 h 20) •

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on peut avoir une idée de la hauteur du budget du ministère des Transports qui est investi sur des recherches de ce type? Est-ce que c'est en milliers de dollars, en centaines de milliers de dollars ou en quelques millions de dollars?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Écoutez, le ministère des Transports...

M. Brassard: Ça s'étale sur plusieurs années.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Ça s'étale sur plusieurs années. Il y a une partie des recherches qui sont faites à contrat, mais il y a une partie qui sont faites chez nous. Il y a beaucoup de nos professionnels, de nos ingénieurs qui sont mobilisés pour essayer d'enrayer ces phénomènes-là dans un processus d'amélioration continue. Donc, c'est... Vous donner un chiffre serait un peu...

 $\begin{tabular}{ll} $M$. Brassard: Oui, mais on peut le trouver, quand même. On peut trouver le chiffre. \end{tabular}$ 

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui.

M. Brassard: C'est une question qui mérite une réponse. Si ce n'est pas immédiat, on pourra la donner ultérieurement, mais il y a certainement... L'information existe. Juste pour cette année, peut-être vous donner un peu les dépenses en recherche en cette matière qui se sont faites dans le passé et qui se font encore cette année. Ça va?

Le Président (M. Lachance): Comme disait le député de Pontiac, en additionnelle... Allez-y, M. le député.

M. Middlemiss: J'ai soulevé, dans les remarques préliminaires, ce qu'étaient les conséquences des départs à la retraite. Est-ce que, au Laboratoire, il y en a plusieurs qui sont partis du Laboratoire? Et est-ce qu'on pourrait nous donner, avant et après, quelle est la situation?

M. Brassard: Je demanderais à Mme Leclerc de donner la réponse.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je dirais qu'au Laboratoire on a été chanceux. Nos principaux experts n'étaient pas admissibles au programme de retraite, donc, nos experts seniors sont restés. Nos chercheurs seniors sont tous restés. Ils sont assistés de chercheurs juniors, d'ingénieurs juniors, qui font aussi de la recherche Donc, à ce niveau-là, on n'a pas été...

M. Brassard: L'équipe n'a pas été décimée.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Non. Ce n'est pas une hécatombe.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a plusieurs entrepreneurs ou des gens qui disent qu'au ministère on fait plutôt de la recherche, ou on veut plutôt se comparer à la France et à l'Europe et qu'on oublie le fait qu'on vit en Amérique du Nord et qu'on devrait peut-être plutôt tenter soit de faire des... de regarder ce qui se passe en Ontario puis dans les États du nord des États-Unis? Est-ce

qu'il y a du vrai à ça ou est-ce que c'est vrai qu'on passe beaucoup de temps à se comparer avec des pays d'Europe où le climat n'est pas nécessairement aussi sévère qu'ici?

M. Brassard: Non. Je pense qu'on est très attentif et on suit de très près toutes les recherches qui se font sur des territoires qui subissent des climats semblables au nôtre. Il neige aussi au Vermont. Il y a de l'hiver aussi au Vermont. Il y a de l'hiver également en Ontario. Alors, on est très attentif aux travaux qui se font dans des territoires semblables au nôtre sur le plan climatique. Tout à fait.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Vous êtes sûrement au courant du programme de recherche américain SHRP, Strategic Highway Research Program, dans lequel le Québec s'est beaucoup impliqué. On a été une des premières provinces à implanter des produits de recherche qui sont issus de ce programme-là, particulièrement dans le domaine des bitumes et des enrobés. Donc, ce qu'on fait, en fait, c'est tenter de bénéficier de tous les projets de recherche qui se font aux États-Unis. SHRP a été quand même un volume très important d'investissement et de ce qui se passe aussi en Europe, parce qu'il y a des concepts européens qui sont très intéressants aussi. Je parle de concepts, donc, il faut toujours les appliquer. Donc, le ministère des Transports utilise ses ressources comme plaque tournante, un peu, pour être sûr que ce qu'on importe en termes de hautes technologies et de technologies, c'est vraiment des choses qui sont bien adaptées et adaptables à nos conditions climatiques.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, vous avez enfin la parole.

M. Deslières: Ma collègue m'a demandé si elle pouvait intervenir sur le même sujet. Je peux lui confier aussi... Il n'y a pas d'objection? Je pense qu'il y avait un complément.

Le Président (M. Lachance): Connaissant votre galanterie proverbiale... Mme la députée de... de Vanier. Excusez.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Barbeau: Depuis à matin qu'on massacre mon comté. Moi, c'est pour... En tout cas, je me souviens qu'on avait déjà eu un lobby pour les routes en béton, puis il me semble que ça fait longtemps qu'on n'en a pas entendu parler.

M. Brassard: Moi, j'en ai entendu parler.

Mme Barbeau: Est-ce que le lobby de l'asphalte a gagné sur le lobby du béton ou... Mais il me semblait... En tout cas, moi, je ne suis pas une experte, mais il me semblait que les routes de béton, ça avait l'air plus résistant que les routes d'asphalte. Alors, est-ce que le lobby de l'asphalte est trop fort ou... Qu'est-ce qui se passe?

 $\boldsymbol{M.}$  Brassard: Non. Non, non. Le lobby du bétonciment...

Mme Barbeau: Il est fort aussi?

M. Brassard: ...est très présent aussi. Je passe d'un lobby à l'autre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: C'est assez...

Une voix: ...

M. Brassard: Non, mais c'est un peu drôle, parce que, évidemment, ils sont regroupés en deux associations: il y a une association qui sont des producteurs d'enrobés bitumineux, il y a une association que c'est des producteurs de béton-ciment. Alors, évidemment, je les vois régulièrement. Puis, quand je rencontre une association, l'autre le sait très vite et c'est généralement suivi d'une demande de rencontre.

Non, mais, essentiellement, ce qu'il faut dire, c'est que, oui, le béton-ciment, c'est plus résistant, c'est sûr. C'est plus solide, c'est plus résistant, mais c'est plus cher aussi. C'est plus coûteux même si c'est plus durable. Mais on ne peut pas s'en servir partout. Il y a certaines conditions où on a avantage à recourir au béton-ciment. Il faut, à ce moment-là... Et le volume de circulation est l'élément, je dirais, déterminant. On ne mettra pas du béton-ciment sur une route collectrice entre deux petites municipalités rurales de 500 habitants chacune, ce serait du gaspillage; tu sais, on met de l'enrobé bitumineux. Par contre, une route sur laquelle circulent 75 000, 100 000 véhicules par jour, là il y a intérêt à prévoir un revêtement en béton-ciment.

C'est ce qui fait que, essentiellement, les routes de béton-ciment se retrouvent pour l'essentiel dans la grande région métropolitaine de Montréal. Ce sont évidemment des autoroutes. C'est surtout des autoroutes où le niveau de circulation est très, très élevé. La 40, par exemple, quand vous prenez le pont Charles-de-Gaulle, c'est en béton-ciment, mais Dieu sait qu'il y a de la circulation.

Alors, c'est ces choix-là qu'il faut faire au ministère des Transports et qu'on fait en vertu d'un certain nombre de critères. Il y a une politique béton-ciment, au ministère. Évidemment, l'Association des producteurs de béton-ciment insiste toujours pour avoir un tonnage le plus élevé possible — ça va au tonnage — et ils sont toujours très attentifs à la programmation annuelle du ministère pour voir si ça va se traduire par des baisses de tonnage ou des hausses de tonnage. Si c'est à la baisse, ça ne prend pas beaucoup de temps...

Une voix: Une demande de rencontre.

M. Brassard: ...qu'ils donnent signe de vie et, à ce moment-là, on essaie d'ajuster les choses. Je pense que, cette année, il y a un certain tonnage qui m'apparaît fort

acceptable pour les producteurs de béton-ciment. En même temps, ça ne désavantage pas les producteurs d'enrobés bitumineux, parce que le réseau de 30 000 km est essentiellement surtout revêtu de bitume, d'enrobé bitumineux.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

# Plan de gestion des déplacements dans la région de Montréal

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Après notre collègue des Laurentides et notre collègue de Québec, pour faire le tour de nos régions, je vous amène dans la région métropolitaine. Dans vos remarques préliminaires, vous avez fait mention du plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine — d'abord, document qui est attendu avec beaucoup d'impatience et avec beaucoup d'intérêt par plusieurs intervenants qui sont concernés par ce plan - et vous nous avez indiqué que c'était déposé au Conseil des ministres ou que ça va l'être, déposé au Conseil des ministres. Mais, nonobstant ce fait, est-ce que, pour le bénéfice des membres de la commission, vous pourriez élaborer davantage, sans dévoiler tous les secrets de ce plan, mais nous dévoiler un petit peu la philosophie qui entoure ce plan, les orientations, la mise en place et les échéanciers?

M. Brassard: Bien, d'abord, c'est...

M. Deslières: Je comprends votre position.

M. Brassard: C'est l'aboutissement d'un assez...

M. Deslières: Oui.

• (11 h 30) •

M. Brassard: ...long processus qui a commencé en 1995, du temps de mon prédécesseur, l'actuel président du Conseil du trésor, M. Léonard, qui a enclenché ce processus-là. On parlait à ce moment-là d'un plan de transport. Bon, on a changé le nom. Maintenant, on parle d'un plan de gestion de déplacements, mais, essentiellement, c'est le même outil. Qu'on appelle ça plan de transport ou plan de gestion de déplacements, l'idée de base, c'était de se donner une vision d'avenir sur un horizon d'une vingtaine d'années, une vision comportant des orientations en matière de transport et de tous les modes — pas uniquement le routier, mais tous les modes de transport, y incluant forcément, le transport en commun aussi — des orientations précises, donc des choix en termes d'orientations, mais aussi, évidemment, un certain nombre d'objectifs, et ça se traduit aussi par un certain nombre de projets d'investissement, de choix d'investissement.

Je vous dirais que tout ça découle aussi d'un diagnostic, qu'on a fait, assez rigoureux de la réalité transport dans la grande région métropolitaine de Montréal. Donc, on s'appuie sur des études fort élaborées

d'origine destination, pour nous permettre d'adopter des orientations précises puis d'en arriver à privilégier des projets d'investissement.

Je dirais, d'entrée de jeu, que l'objectif, un des grands objectifs dans le plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal, impliquant un grand nombre d'acteurs — pas uniquement le ministère des Transports, mais vous savez très bien qu'il y a beaucoup d'acteurs: les municipalités, les communautés urbaines, les MRC, les transporteurs, les compagnies de chemins de fer, les sociétés de transport en commun, etc., beaucoup d'acteurs - l'objectif, c'est, finalement - ça rejoint la mission même du ministère des Transports - assurer la mobilité, la fluidité, la mobilité des personnes et des marchandises dans la grande région métropolitaine de Montréal, avec une insistance particulière sur la dimension économique des transports à Montréal. Donc, par conséquent, l'aspect compétitivité des entreprises est capital. Je n'ai pas besoin de vous dire que le transport, dans une économie moderne et développée, ça occupe une place centrale. Quand il y a des défaillances sur le plan des transports, ca a des impacts économiques négatifs considérables.

Juste les engorgements, par exemple, on peut évaluer combien ça coûte, les engorgements, en pertes de temps pour les entreprises. Je suis convaincu que ça se traduit par des centaines et des centaines de millions, sinon des milliards de dollars. Alors donc, c'est ce qu'on est en train de faire.

On me dit, ici, que les transports, c'est entre 4 % et 20 % des coûts de production des marchandises, des biens, 4 % à 20 %. Et puis, en plus, Montréal, c'est la plaque tournante, aussi, vers les marchés étrangers. Même quand ça vient de Gaspé ou de Chicoutimi, ça passe presque tout par Montréal. C'est vraiment la plaque tournante sur le plan des transports. Pour aller aux États-Unis ou en Ontario...

Alors, on a préparé ce plan-là et il est en cheminement, présentement. J'en ai fait la présentation au Comité des priorités. La prochaine étape, c'est le Conseil des ministres. J'espère pouvoir le faire d'ici peu, d'ici quelques semaines. Après ça, une fois qu'il aura été adopté par le Conseil des ministres, évidemment, on va le rendre public, on va le faire connaître. Il n'y aura pas seulement une séance d'information publique avec rencontre de presse, mais je pense qu'il va y avoir aussi de nombreuses rencontres. Il va falloir rencontrer tous nos partenaires, les élus de toutes catégories. Les élus de l'Assemblée nationale, mais les élus municipaux, les sociétés de transport, les grandes associations économiques. Il va y avoir toute une série de rencontres qu'on va devoir faire dans la grande région de Montréal pour vraiment que le plan de gestion de déplacements ne soit pas uniquement, je dirais, la chose du ministère des Transports, mais que tous les autres partenaires se l'approprient, parce qu'ils vont avoir un rôle à jouer, c'est clair. Ils vont avoir un rôle clé à jouer.

Dans le plan de transport, il y vraiment une combinaison de solutions. Ce n'est pas juste des investissements dans les autoroutes. C'est un ensemble très

équilibré de solutions qui impliquent tous les partenaires. Ça va de la construction, oui, autoroutière, mais à une politique de stationnement, par exemple, à Montréal. Vous voyez un peu l'éventail. On pense qu'il faut toucher à tout. Il faut une heureuse combinaison de diverses solutions. Alors, forcément, on parle des autoroutes, du réseau autoroutier. C'est sûr que ça, ça vous intéresse particulièrement.

- M. Deslières: Je reviendrai particulièrement sur ça. Juste une dernière question: Donc, en termes d'échéancier, on prévoit mai-juin?
- M. Brassard: Absolument. C'est mon intention. Évidemment, je ne peux pas présumer de la décision non plus du Conseil des ministres. Je sais cependant que ça a été bien accueilli par mes collègues au Comité des priorités. Alors, je pense aussi que ça devrait être bien accueilli au Conseil des ministres.
- M. Deslières: Mme la Présidente, si vous me permettez, une dernière question: Forcément, ce plan de transport métropolitain déposé, forcément, touche les régions limitrophes à l'île de Montréal?
- M. Brassard: Ça porte, en termes de territoire, sur l'ensemble du territoire, sur le grand territoire de la région métropolitaine de Montréal, équivalant à ce qu'on appelle la région de recensement. Donc, Montérégie, ville de Laval, Laurentides. Le grand territoire.
- M. Deslières: Merci, M. le ministre. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Barbeau): Merci. Mme la députée de Mégantic-Compton. Si votre collègue...

Mme Bélanger: Je lui permets.

La Présidente (Mme Barbeau): M. le député de Pontiac.

- M. Middlemiss: En parlant du plan de transport, quel est le rôle du ministère de la Métropole dans le plan de transport? C'est encore le ministère des Transports qui est le maître d'oeuvre, qui fait toute la coordination. Mais le rôle du ministère de la Métropole?
- M. Brassard: Le ministère d'État à la Métropole, il est évidemment consulté, informé sur le cheminement du plan de gestion de déplacements, mais il a aussi certaines responsabilités. On sait que c'est le ministère d'État à la Métropole qui est le ministère tuteur de l'Agence métropolitaine de transport. Donc, à cet égard, c'est clair que, comme je disais tout à l'heure, comme le plan de gestion comporte un volet transport en commun important, alors c'est évident qu'il faut que ça se fasse, sur ce plan-là à tout le moins, en étroite collaboration et concertation avec le ministère d'État à la Métropole.

Il y avait aussi, évidemment... Mais là sa mise en place est reportée pour toutes sortes de raisons. Ce n'est pas à moi de les donner. Je pense que c'est à mon collègue ministre d'État à la Métropole de les donner. Et on sait qu'il y avait de prévue la mise en place d'une commission métropolitaine. Bon, puis, pour toutes sortes de raisons, cette commission n'a pas été mise en place. Si ça avait été le cas, si elle avait été mise en place, on le sait qu'elle avait la responsabilité de se pencher sur un plan de transport pour la région de Montréal. C'était une de ses attributions, une de ses responsabilités.

Mais, comme elle ne fonctionne pas, ça ne doit pas empêcher le ministère des Transports et les autres acteurs de la région métropolitaine d'aller de l'avant, parce qu'il y a urgence. Il faut avoir une vision d'avenir en matière de transport pour la grande région métropolitaine qui, comme je le disais dans mon introduction, dans mes notes préliminaires... où se retrouve la moitié de la population du Québec. Ce n'est pas rien.

La Présidente (Mme Barbeau): Mme la députée de Mégantic-Compton, c'est à votre tour.

Mme Bélanger: Bon, on me parle du plan de gestion de déplacement, de la région de Montréal, mais, M. le ministre, il faudrait peut-être aussi penser aux régions.

• (11 h 40) •

M. Brassard: Certainement.

### Transport routier à Lac-Mégantic

Mme Bélanger: Et même, on n'a pas des grandes régions urbaines comme la ville de Montréal, mais on a des petits centres urbains, dont la ville de Lac-Mégantic, qui possède un centre industriel très important, qui est situé à proximité des lignes américaines. Dans ce centre industriel, dans ce parc industriel, on retrouve des usines... bien, des industries manufacturières, d'abord, et les usines Tafisa, Bestar, Premdor, Énergex, Mégabois, Billots Select, qui sont localisées du côté sud de la ville et dont les activités sont principalement reliées à l'utilisation du bois sous différentes formes comme matière première. Ce qui veut dire qu'il y a beaucoup de circulation.

D'ailleurs, une étude a fait que, dans le centre-ville, où on passe devant l'hôpital, devant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic, il y a 12 500 véhicules-jour dont 750 sont des véhicules lourds, des gros camions avec du bois, soit avec du bois qui arrive pour être transformé ou du bois qui est des matières transformées. À l'intersection de la rue Laval, par exemple, il y a 13 000 véhicules, qui incluent encore 795 véhicules commerciaux. Et, dans le moment, l'usine Tafisa, elle a un projet d'expansion de 100 000 000 \$, un projet d'expansion de l'usine de 100 000 000 \$, mais elle met des conditions préalables à ça. Elle demande à la ville de se pencher sur la problématique du transport routier. La ville est consciente de l'état actuel de son réseau routier, puis là il est question d'une voie de contournement de la ville de Lac-Mégantic.

Ce dossier-là, je pense qu'il est au ministère depuis 1992. On avait présenté le projet, qui n'était pas complètement terminé. Les études n'étaient pas complètement terminées lors du premier projet d'infrastructures Canada-Québec, et il a passé en dessous. On était un petit peu trop tard, il n'y avait plus d'argent. Et là, d'autres usines comme Bestar sont supposées d'avoir une expansion, aussi, un investissement de 10 000 000 \$.

Alors, tout ça pour dire que je voudrais savoir... Le dossier, il est au ministère. J'aimerais savoir de quelle façon on peut... C'est évident que c'est un dossier qui va coûter entre 7 000 000 \$ et 10 000 000 \$, et on peut le faire en trois phases, paraît-il. Alors, j'aimerais savoir qu'est-ce que le ministère entend faire dans ce dossier-là, parce qu'il y a juste un pont qui relie le sud du nord et qui commence à être assez défectueux. D'ailleurs, ce pont-là, il doit être rénové ou reconstruit. Il est dans la programmation pour l'an prochain. Alors, je voudrais savoir si le ministère a l'intention d'activer ce dossier-là dans les plus brefs délais.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que, au ministère, on devrait être en mesure, d'abord, d'analyser les données de l'enquête origine-destination ce printemps. C'est en train de se faire. Parce que, pour un projet de cette envergure-là, c'est clair qu'il faut vraiment être sûr que c'est pertinent de le faire. Donc, la façon d'y arriver, d'arriver à prendre une pareille orientation, c'est sur la base d'une enquête origine-destination. Elle est faite, elle est complétée. On va analyser les données de cette enquête ce printemps-ci. Ensuite, dans un projet comme celui-là aussi, la prochaine étape, c'est une étude d'opportunité, ce qu'on devrait faire aussi. On devrait être en mesure de confier un mandat d'ici peu. On va aller à l'externe, donc à une firme de consultants spécialisée dans le domaine. Donc, lui confier un mandat d'étude d'opportunité. C'est la façon de faire dans des projets d'une telle ampleur Donc, l'étude d'opportunité devrait nous permettre de prendre une décision, d'aller de l'avant ou pas. C'est le but d'une étude d'opportunité. Le mot le dit: Est-ce que c'est opportun? Est-ce qu'il est opportun de faire telle intervention ou tel projet routier? Est-ce que c'est opportun?

Donc, une étude d'opportunité, ça prend un certain nombre de mois, évidemment. Alors, on en est là sur ce dossier.

Mme Bélanger: Mais est-ce qu'on se pose encore la question sur l'opportunité de la nécessité de cette voie d'accès, étant donné le nombre de véhicules lourds qui circulent au centre-ville? Il y a une rue principale, à Lac-Mégantic, il y a un pont. Et le pont, vous savez qu'il est dangereux dans le moment, et c'est la seule sortie, l'accès d'entrée et de sortie de la ville.

M. Brassard: Oui, mais vous comprenez aussi qu'une étude d'opportunité porte aussi sur l'identification des solutions. Alors donc, ça ne répond pas uniquement à la question: Oui, il est opportun de prévoir une autre voie de circulation, compte tenu de ce que vous dites et de ce que l'enquête origine-destination va probablement aussi démontrer. Mais il faut...

Mme Bélanger: Parce que la plupart du bois vient des États-Unis...

 $\boldsymbol{M.}$   $\boldsymbol{Brassard:}$  Bien, c'est ça. Alors, là, il faut, à partir...

Mme Bélanger: ...qui arrive par la 161.

M. Brassard: ...de là, que l'étude d'opportunité également identifie les scénarios et les solutions et donc, les projets de tracés ou de corridors pour qu'on puisse choisir celui qui va répondre le mieux aux besoins puis qui va le mieux solutionner le problème auquel on fait face. Aiors donc, quand je parle d'étude d'opportunité, c'est comme ça que ça s'appelle. Ça ne porte pas de façon exclusive sur... Ça n'a pas pour motif de répondre de façon unique à la question: Est-ce que c'est opportun de passer ailleurs? Il faut aussi qu'on sache où on passe et puis, là où on va passer, il faut être assuré que ça va répondre aux besoins qu'on a identifiés.

Mme Bélanger: Mais le plan... comment on appelle ça, les plans et devis sont faits. Le tracé est fait. Parce que je l'ai ici. Le tracé pour faire la route, il est fait.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que, oui, effectivement, il y a déjà eu un tracé de fait, mais ce n'est pas évident que c'est le tracé le meilleur. On me dit qu'il y a un problème de raccordement sur ce tracé-là, et c'est ce que l'étude d'opportunité va nous démontrer. Alors donc, s'il y a eu auparavant un tracé qui a été conçu, il va faire partie de l'examen. Il faudra que la firme qu'on va mandater étudie ce tracé-là et d'autres aussi pour qu'on fasse le bon choix, qu'on choisisse le meilleur tracé, celui qui va répondre le mieux aux besoins identifiés.

Mme Bélanger: Ceci étant dit, est-ce que...

M. Brassard: Je ne sais pas de quand il date, le tracé. De quand ça date?

Mme Bélanger: De 1993. Mars 1997.

M. Brassard: Mars 1997?

Mme Bélanger: Étude préliminaire d'opportunité et de définition, mars 1997, de la firme Roche.

M. Brassard: C'est pour le compte de la ville de Lac-Mégantic?

Mme Bélanger: Oui.

M. Brassard: Bien, alors, ça, on va l'intégrer, on va le prendre en compte dans l'étude d'opportunité qu'on va faire.

Mme Bélanger: Bon.

 $\begin{tabular}{lll} M. & Brassard: & Comme & c'est & une & étude & de & préoportunité, & comme on le dit... \\ \end{tabular}$ 

Mme Bélanger: Étude préliminaire d'opportunité et de définition.

M. Brassard: Ça va être pris en compte par la firme.

Mme Bélanger: Mais est-ce que vous l'avez au ministère, ce document-là?

M. Brassard: Je ne sais pas. Peut-être à la Direction territoriale, ils l'ont sûrement. Sûrement qu'ils l'ont à la DT de l'Estrie.

Mme Bélanger: Alors, est-ce qu'il a déjà été... Bon, ici, j'ai: Route d'accès au parc industriel, ça a été commencé en juin 1994, le premier. Et, après ça, on a fait l'analyse, on a fait l'historique. Ça fait quand même depuis 1993 qu'on travaille sur le projet. Mais est-ce qu'on peut confirmer que le pont, le seul pont qui existe sur la rivière Chaudière, dans la partie sud de la ville... Est-ce que c'est bien déterminé que les travaux vont se faire l'an prochain, qu'ils sont dans la programmation de l'an prochain?

M. Brassard: Le pont sur la rivière Chaudière à Lac-Mégantic?

Mme Bélanger: À Lac-Mégantic. Qui est en décrépitude pas mal. Étant donné la circulation lourde, on est inquiet. On pense que...

M. Brassard: Est-ce que c'est un pont qui appartient au ministère?

Mme Bélanger: Oui. Bien oui, c'est un...

M. Brassard: On va vérifier.

Mme Bélanger: Il est supposé être dans la programmation de 1999.

M. Brassard: De 1999?

(Consultation)

M. Brassard: Normalement, effectivement, il est programmé pour l'an prochain.

Mme Bélanger: Il est programmé. Et il va se faire?

M. Brassard: Bien, généralement, quand il s'agit de ponts et que le constat est qu'il y a des travaux de restauration qui doivent être faits...

• (11 h 50) •

Mme Bélanger: Parce qu'on ne peut absolument pas diminuer...

M. Brassard: ...on ne tarde pas.

Mme Bélanger: On ne peut absolument pas diminuer le poids parce que ça arrêterait l'économie de la ville de Lac-Mégantic.

M. Brassard: C'est ça. Il y a comme une urgence. Quand il s'agit de ponts, il y a urgence. On ne peut pas retarder les choses quand il s'agit de ponts. On peut peutêtre retarder d'un an la réfection d'un tronçon de route, là...

### Réfection du rang 9 à East Hereford

Mme Bélanger: Comme le rang 9, par exemple, à East Hereford?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: La réparation d'un pont, là, je pense que ça ne doit pas tarder. Bien, je ne sais pas si...

Mme Bélanger: J'aimerais savoir où en est rendue l'étude...

M. Brassard: On va vérifier exactement puis vous donner une réponse plus précise.

Mme Bélanger: Pour le pont. Mais, pour le rang 9 à East Hereford, c'est un dossier qui traîne depuis au moins 20 ans, là qu'on fait des petits bouts, des petits bouts, des petits bouts, des petits bouts à faire. Lors du début du mandat, les premières questions que j'ai posées, ça devait être fait pour 1999, fini en 1999. Est-ce qu'on va respecter l'échéancier?

M. Brassard: Normalement, ce qu'on me dit, c'est qu'on respecte les phases également. C'est un projet à phases. Normalement, on devrait être en mesure de respecter les phases.

Mme Bélanger: Mais est-ce que les phases ne sont pas ralenties par le manque de budget de temps en temps? C'est ce qu'on me dit en région, des fois, que...

M. Brassard: Non.

Mme Bélanger: Non?

M. Brassard: Non, je ne pense pas. Et l'engagement pris va être respecté.

Mme Bélanger: Alors, je vous remercie, M. le ministre.

M. Brassard: Je vous signale, madame... Je regardais ça, quand même, dans votre comté. Mme la

députée, vous avez 5 500 000 \$ d'investissement dans les routes. Je suis un peu jaloux parce que même le ministre des Transports n'a pas ça dans son comté.

Mme Bélanger: Je ne fais pas de reproches au ministre lorsque...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Bélanger: Au contraire. Je m'en suis même vantée dans mon comté.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Bélanger: Mais il faut dire que j'ai un très grand territoire.

M. Brassard: Non, je ne vous fais pas reproche de vous occuper de vos dossiers, Mme la députée. C'est tout à fait...

Mme Bélanger: Mais il y a quand même...

M. Brassard: Ça fait partie de vos responsabilités; vous les assumez très bien

Mme Bélanger: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou. Vous n'avez certainement pas 5 000 000 \$ de budget du ministère des Transports dans votre comté?

M. Rivard: Je pense que c'est 500 \$.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Rivard: M. le ministre, je ne me souviens pas si c'était à l'occasion de l'étude...

Mme Bélanger: ...lui peut faire son jogging autour de son comté le matin...

M. Rivard: Oui, c'est vrai.

Mme Bélanger: ...avant d'aller au bureau, alors que, moi, ça me prend deux heures et demie pour aller d'un point à un autre.

M. Rivard: En auto. Pas à pied, en auto.

Mme Bélanger: Ca fait un peu différent, tu sais.

# Révision de la réglementation environnementale

M. Rivard: M. le ministre, l'année dernière — je ne me souviens pas si c'était au moment de l'étude des crédits ou dans un autre projet de loi que nous avions — vous avez déploré qu'il y avait souvent des délais pour des travaux qui pourraient être urgents ou tout

simplement des travaux de nouvelles routes. On se plaignait des délais, pas des soumissions ni des réalisations, mais des embûches que le ministère de l'Environnement semait sur votre chemin. Est-ce qu'il y a eu des améliorations? C'est le statu quo? Il y a un projet de loi qui s'en vient? Pouvez-vous faire un état de situation sur cela?

M. Brassard: Oui, évidemment, c'est sûr qu'on ne met pas en oeuvre des projets routiers en 1998 comme c'était le cas en 1950. Je pense qu'il faut accepter ces changements, particulièrement sur le plan environnemental. Ouand les projets prennent une envergure, une ampleur assez considérable, bon, alors, à ce moment-là, on est assujetti à la grande procédure d'évaluation environnementale. Et ça, je pense qu'on ne peut pas y échapper, puis on ne veut pas s'y soustraire non plus. On ne veut pas s'y soustraire. Alors, c'est clair qu'à ce moment-là ça veut dire des délais, forcément. Les populations concernées, des fois, ne comprennent pas toujours que ca prenne tant de temps à aboutir à la réalisation d'un projet routier. Je pense qu'il faut l'accepter comme tel. Il y a des dimensions environnementales maintenant à des projets routiers d'envergure qui doivent être prises en compte. Il y a des dimensions, aussi, même agricoles, zones agricoles, aussi, des fois. Alors, il faut être respectueux de nos lois concernant le zonage agricole. Il y a aussi une dimension humaine. En termes d'expropriation, les expropriés ont des droits. Ca entraîne aussi des délais quand ces personnes décident de recourir aux droits qui leur sont reconnus dans nos lois.

Mais, sur le plan environnemental, je dois vous dire que mon collègue, M. Bégin, est très sensible aux délais qu'on peut juger souvent trop longs qui apparaissent dans le cheminement d'un projet routier. Il est très sensible, il est très conscient de ça. Et je pense qu'il y a une détermination évidente chez mon collègue pour, dans toute la mesure du possible, raccourcir ces délais.

Mais c'est clair qu'il y a des délais, là, incontournables. S'il y a des demandes pour aller devant le BAPE, par exemple, faire des audiences publiques, on ne peut pas y échapper. Alors, ça veut dire que c'est quatre mois qui s'ajoutent. C'est incontournable.

On discute. Moi, je veux qu'on discute aussi, les deux ministères, qu'on entreprenne des discussions, des échanges pour essayer de revoir toute la réglementation environnementale concernant les travaux routiers. Je pense qu'il y a sûrement des modifications à faire. On peut sûrement en arriver à simplifier la réglementation. Parce qu'il y a des choses parfois un peu, je dirais, aberrantes. Puis question de, par exemple, si c'est en bas de 35 m, l'emprise, ce n'est pas assujetti à la procédure d'évaluation environnementale; si ça dépasse 35 m, si c'est 36 m ou 38 m, c'est assujetti. Si le tronçon que vous construisez est de plus de 1 km, c'est assujetti; s'il est de 0,99 km, ça ne l'est pas... C'est un peu mécanique comme règle et il me semble qu'on devrait essayer de voir s'il n'y a pas moyen de trouver des critères meilleurs que le nombre de mètres

M. Rivard: Bien, enfin, mon intervention, M. le ministre, portait sur ça, parce que ce que vous avez dit en débutant votre réponse, c'est que la préoccupation, il faut respecter les gens qui pourraient s'objecter, les rassurer puis démontrer par des études, moi, j'y crois à 100 %. Mais les derniers exemples que vous donnez, c'est surtout sur ça, c'est les petits inconvénients qui pourraient être contournables. Ce sujet m'amène à poser la question: S'il y a des changements, des assouplissements, est-ce que c'est une directive du Conseil des ministres, c'est un amendement à une loi?

M. Brassard: C'est réglementaire. C'est réglementaire parce que la procédure d'évaluation environnementale prévoit que, par règlement, on détermine la nature des travaux qui sont assujettis à la procédure d'évaluation environnementale. Et les travaux routiers le sont, assujettis, depuis le tout début, depuis que la Loi sur la qualité de l'environnement a été adoptée, existe, depuis que le BAPE existe puis que la procédure d'évaluation environnementale est prévue dans nos lois. Dès le début, le ministère des Transports a été assujetti, alors que les grands projets industriels, j'en sais quelque chose, viennent à peine d'être assujettis, ne l'ont pas été pendant 15, 16 ans. Les grands projets industriels n'étaient pas assujettis. Cette partie de la réglementation n'était pas en vigueur, ce qui s'est fait il y a seulement deux ans.

M. Rivard: En tout cas, moi, je suis très heureux de...

M. Brassard: Mais c'est réglementaire. Donc, à partir du moment où on s'entend, les deux ministères, pour essayer, je dirais, de dépoussiérer un peu cette partie du règlement... Alors, c'est le processus réglementaire. Ce n'est pas nécessaire de venir devant l'Assemblée nationale, c'est le processus réglementaire.

M. Rivard: Mais, quand même, quand vous avez dit que le ministre de l'Environnement était très sensible à la réduction des délais pour des affaires qui ont peu d'impact, je pense que c'est une bonne nouvelle.

M. Brassard: Oui, c'est vrai. Je pense que vous l'avez constaté vous-même aussi.

M. Rivard: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Pour continuer, vous avez été le ministre de l'Environnement, et je pense que votre sousministre, il a déjà été sous-ministre là aussi. Est-ce que, à ce moment-là, vous avez entrepris des démarches pour changer ces choses-là qui semblent créer problème, le 1 km? Et, si oui, où est-ce que c'est rendu présentement?

• (12 heures)

- M. Brassard: Oui, j'ai demandé, moi, à mon collègue de l'Environnement qu'on mette sur pied une sorte de groupe de travail conjoint. Je sais que M. Trudeau a contacté à cet effet son homologue ou sa vis-à-vis, la sous-ministre de l'Environnement, et ils devraient pouvoir en arriver à s'entendre sur la manière, sur la façon de faire. Est-ce que ce sera un groupe de travail? Ça pourrait être un groupe de travail, de fonctionnaires des deux ministères, mais avec l'objectif, justement, de revoir l'ensemble de la réglementation environnementale qui nous concerne.
- M. Middlemiss: M. le Président, si on dit que moins de 1 km, ce n'est pas réellement une bonne base, quel autre critère on pourrait utiliser, qu'on pourrait analyser? Que ce soit trois, quatre ou... Est-ce que le besoin réel pour desservir la population, en soi, ne doit pas, disons, primer, là? Parce que, si on juge à propos qu'un tronçon de route est nécessaire pour desservir, soit sur une base économique pour les industries, ainsi de suite... Quels pourraient être les critères qu'on considérerait pour éliminer le 1 km qui, d'après moi, était arbitraire?
- M. Brassard: C'est ça qu'il faut essayer de voir. Moi, il me semble que la nature des milieux qu'une route traverse devrait être prise en considération. Vous traversez un milieu fortement urbanisé, par exemple, ça m'apparaît important de regarder ça plus attentivement. Vous longez un plan d'eau puis vous avez à empiéter soit sur une rivière, ou sur le fleuve, ou sur un plan d'eau, vous devez empiéter pour construire votre route, bien, là... Vous traversez ce qu'on appelle des milieux humides, des marais, il me semble que la nature des milieux qu'une route traverse, ça devrait davantage être pris en considération. Faire, je ne sais pas, moi, 10 km en pleine forêt, en plein bois, hein, ce n'est pas du tout la même chose que faire 1/2 km dans une zone fortement urbanisée, très dense ou 1/2 km le long du fleuve, avec comme projet de faire du remblaiement, de remblayer, d'empiéter sur le plan d'eau

Vous voyez un peu, je... En tout cas, moi, c'est ma façon de voir les choses, il me semble que des critères uniquement en termes de distance ou d'emprise moyenne... Bien, l'autre critère, c'est peut-être l'emprise moyenne aussi. Bien, il y a des choses à considérer. Je ne veux pas dire qu'il faut nécessairement abandonner complètement les critères de distance ou de largeur, mais peut-être y introduire des éléments de pondération qui permettraient un peu plus de souplesse puis tenir compte aussi davantage, je pense, des milieux qu'on traverse. Mais là, vraiment, on est à l'état d'hypothèse, hein? On n'est pas dans la modification du règlement, on est loin d'être rendu là.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué qu'il y a des groupes de travail qui vont se mettre à regarder... Ces groupes-là vont venir d'où, seulement des gens du ministère des Transports et de l'Environnement ou on n'ira pas, disons, voir les gens du milieu agricole, les gens du milieu municipal?

- M. Brassard: On verra plus tard. Je pense que, pour le moment, le début de la réflexion et de l'examen. ca doit se faire, pour commencer, par les fonctionnaires des deux ministères. Après, si ça débouche sur des projets de modifications majeures, il y aura peut-être lieu d'envisager d'autres formes de consultation. Si c'est majeur. Si ce à quoi on aboutit de façon consensuelle entre fonctionnaires des deux ministères, c'est mineur, bien, là, je pense que ca ne nécessitera pas un grand branle-bas de consultation, mais, si, au bout du compte, on arrive à quelque chose qui, de toute évidence, nous apparaît comme majeur, je pense que, là, on devra peut-être envisager à ce moment-là d'autres formes de consultation pour permettre à des partenaires intéressés de s'exprimer. Mais, pour le moment, c'est prématuré d'envisager même cela. On commence, on va d'abord commencer à se parler entre ministères, à faire un peu le tour de la problématique puis, peut-être, essayer d'identifier ce qui pourrait être modifié. Après, bien, là, on verra si c'est opportun d'aller plus loin en termes de consultation.
- M. Middlemiss: La raison, M. le Président, pour laquelle je me posais la question, c'est que c'est certain que les gens du milieu agricole, les gens du milieu...
  - M. Brassard: Les milieux environnementaux.
- M. Middlemiss: ...municipal sont réellement impliqués Et le ministre va se souvenir du cas du zonage agricole, comme la ville de Laval, et ces choses-là. Il doit se souvenir de ces dossiers-là, le ministre.
- M. Brassard: Tout à fait. C'est toujours frais à ma mémoire.
- M. Middlemiss: Et de quelle façon avons-nous réussi, à ce moment-là, à régler le problème? Ça a été ça, là, de mettre ensemble les gens de l'UMRCQ, l'UMQ, les gens de l'UPA, et, de cette façon-là, on a réussi à trouver de quelle façon on peut consulter le monde, on peut donner une chance à ces gens-là d'exprimer leur point de vue sur ce qui devrait rester dans la zone agricole, ce qui pourrait en être sorti, et vous savez vous-même que ça a été un succès. Et même le dossier de la ville de Laval, que vous aviez tellement critiqué, a passé sans un commentaire de la part de personne. Même les gens du Parti québécois étaient là puis ils ont trouvé que c'était une bonne idée, et le plan de développement est demeuré le même qu'il était en 1971. Donc, c'est pour vous démontrer que, lorsque...
- M. Brassard: Non, mais mes interventions ont peut-être été utiles
- M. Middlemiss: D'accord, mais là je vous dis: Peut-être que mon intervention, pour vous, elle peut être utile, utiliser les suggestions qui peuvent venir de

l'expérience vécue. C'est que, lorsqu'on remet ensemble tous les gens qui sont concernés et qu'on ne leur arrive pas avec une surprise après... Je veux dire, le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement, on a décidé que peut-être que c'est de cette façon-là où on donne l'impression que ça a déjà été décidé, les gens y vont un peu de reculons. C'était juste pour vous donner un exemple de l'expérience vécue qui a été un grand succès

M. Brassard: Je pense que je comprends très bien le point de vue, mais, à ce stade-ci, c'est prématuré d'envisager d'impliquer d'autres partenaires, parce qu'on n'a même pas encore amorcé nos échanges entre les deux ministères. On avisera plus tard.

#### Tracé de l'autoroute 50

M. Middlemiss: M. le Président, vu qu'on parle de l'environnement, je vais revenir à l'autoroute 50. Le dossier, c'est qu'il y avait un tracé, le BAPE a recommandé: Non. Là, on nous indique qu'il y aurait un nouveau tracé qui serait peut-être acceptable au monde agricole puis au monde municipal, ainsi de suite. Est-ce que ce nouveau tracé devrait être soumis à une étude d'impact?

#### M. Brassard: Non.

• (12 h 10) •

M. Middlemiss: Et, donc, de quelle façon peuton... Bon, vous me faites signe que non. Et quel article de la Loi sur la protection de l'environnement permettrait... Parce que c'est plus que 1 km, en partant. C'est plus que 1 km qu'on va faire, c'est un nouveau tracé, quelle est la procédure qui permet de procéder sans faire une nouvelle étude d'impact sur un nouveau tracé qui n'est pas à la même place que l'ancien?

M. Brassard: Pas au complet, quand même. Vous le savez, vous connaissez mieux que moi le dossier, à la suite du rapport du BAPE, qui était plutôt défavorable, j'ai donné une directive à la direction territoriale d'apporter des modifications au tracé — pas de mettre de côté le tracé au complet, d'apporter des modifications au tracé - dans le but de répondre le mieux possible aux préoccupations de la commission du BAPE qui portait surtout sur la dimension agricole du projet, les impacts agricoles, les impacts sur l'agriculture. Alors, ce travail-là a été fait avec diligence par les services du ministère, particulièrement la direction territoriale de l'Outaouais, et on a apporté des modifications assez importantes au tracé — mais il y a des tronçons importants, des parties importantes de ce tracé-là qui n'ont pas été modifiées - dans le but, justement, de réduire au minimum les impacts sur l'agriculture, sur les activités agricoles

Je sais que, d'autre part, l'UPA, elle aussi — l'UPA de la région en concertation, je pense, avec l'UPA nationale aussi — a fait élaborer un tracé. On s'est rencontré, toutes les parties, au municipal. Il y a même votre collègue, également, le député de Papineau qui était

présent à ce moment-là aussi et le ministre responsable de la région, M. Simard. On a regardé le tracé de l'UPA, puis ça ne correspondait pas vraiment à celui qu'on avait... On a échangé sur nos tracés, et, à partir de là, aussi on a fait une évaluation du tracé de l'UPA en termes d'impact sur la vie agricole, parce que ce qu'ils nous proposaient, ils prétendaient que ça avait moins d'impact sur la vie agricole que le tracé original. Alors, on a voulu s'en assurer, on a fait faire une évaluation sur ce plan-là de même qu'on en a fait une aussi pour les modifications de tracé que, nous-mêmes, on a apportées.

Là, je pense qu'on a à peu près, on peut dire, tout en main. Quelle est la prochaine étape? La prochaine étape, bien, c'est que, maintenant, je devrais rencontrer mon collègue de l'Environnement pour, essentiellement, lui dire: Bien, voici, on a eu un rapport du BAPE sur la 50, vous en connaissez le contenu, les recommandations, les préoccupations, les éléments critiques à l'égard du tracé que le ministère proposait. À la suite de ça, nous avons apporté un certain nombre de modifications justement pour atténuer les impacts sur la vie agricole, voici le fruit de nos résultats. L'UPA a fait une proposition aussi, bon, on a regardé tout ça et on pense que tel devrait être le nouveau tracé.

Comment mon collègue responsable de l'Environnement va-t-il réagir? Je ne peux pas vous le dire pour le moment, je ne le sais pas. Est-ce qu'il va juger que les modifications qu'on apporte au tracé sont acceptables, qu'elles répondent aux préoccupations du BAPE et que, par conséquent, le tracé devient beaucoup plus acceptable, et qu'il y a lieu, désormais, de prévoir un décret du Conseil des ministres pour nous accorder les autorisations requises qu'on appelle, dans le jargon, le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation, de nous donner un CAR qui pourrait comporter aussi certaines conditions? Alors, peut-être que ce sera ça, la réaction de mon collègue. Ou ça pourrait être autre chose, je ne sais pas. Je ne peux pas vous le dire, je ne l'ai pas rencontré.

Mais on s'apprête... Bientôt, je pense que je devrais être en mesure, suite aux travaux qui ont été faits et aux consultations... Parce que le projet de tracé qu'on a proposé, les modifications qu'on a proposées, la rencontre qu'on a eue, en tout cas, avec le monde municipal... Bon, c'est vrai que l'UPA, eux, ils avaient leur tracé, comme ils ont continué de le défendre, mais le monde municipal a bien réagi. Le député de Papineau aussi a bien réagi, il trouvait que c'était un bel effort, un effort louable qu'on avait fait pour corriger le tracé d'origine. Alors, bientôt, je devrais être en mesure de rencontrer mon collègue et de dire: Bien, voici... Et l'objectif, évidemment, c'est d'obtenir un CAR.

M. Middlemiss: Est-ce que je peux comprendre de la réponse du ministre qu'il y a une possibilité aussi que le ministre de l'Environnement pourrait exiger, s'il n'est pas satisfait et n'est pas prêt à procéder au décret, une étude d'impact, s'il n'a pas toutes les réponses?

M. Brassard: Bien, je ne penserais pas. Moi, je ne penserais pas. Ça me surprendrait beaucoup parce qu'on

en a fait une étude d'impact, et, essentiellement, la très grande partie des modifications au tracé qu'on apporte ne sortent pas du corridor — je pense que je ne me trompe pas en vous disant ça — demeurent dans le corridor qu'on avait prévu. Alors, dans cette perspective-là, je serais le plus étonné du monde si on nous demandait de recommencer la procédure ou une nouvelle étude. Je ne penserais pas. Moi, ça m'apparaît une hypothèse fort peu probable parce qu'on a pris soin de ne pas quitter le corridor. On le quitte peut-être, mais pas sur de grandes distances, on reste dans le corridor.

#### M. Middlemiss: Moins de 1 km?

M. Brassard: Parce que le corridor était très large, hein? Vous le savez très bien, il était très large. Dans certains endroits, on avait une emprise considérable. D'ailleurs, on va devoir céder du terrain. On ne gardera pas tout ce terrain-là, on en a en trop pour beaucoup, alors on va en céder. Donc, comme le corridor était très large, l'emprise était très large, on avait une bonne marge de manoeuvre, je dirais, et on reste à l'intérieur du corridor. Alors, dans cette perspective-là, on ne peut pas vraiment dire que ce qu'on va présenter au ministre, c'est un nouveau projet et que ça exige de nouveau de recommencer la procédure. Ça me surprendrait.

M. Middlemiss: Donc, dans cette hypothèse, quel serait, disons, l'échéancier à long terme? À quel moment peut-on présumer qu'on pourrait avoir un CAR? À quel moment le début de l'exécution des travaux? Et c'est quand? Comme l'avait dit le député Yves Blais à ce moment-là, les bulldozers étaient censés être là au printemps 1995.

M. Brassard: Il était optimiste, mon collègue.

(Consultation)

M. Brassard: Le CAR, nous espérons l'obtenir cette année. Donc, 1998, je pense qu'on...

M. Middlemiss: Décembre?

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: Décembre 1998 ou avant?

M. Brassard: Non, non. Je ne pense pas, là.

M. Middlemiss: Mais c'est important

M. Brassard: Écoutez, il faut que je rencontre mon collègue, il faut qu'il prenne connaissance du nouveau tracé. Il va sans doute demander un certain temps pour en faire faire l'analyse environnementale par ses services, ça m'apparaît aller de soi, c'est tout à fait normal, avant qu'il se présente devant le Conseil des ministres avec un projet de décret pour nous accorder un CAR. Mais je pense que

tout ça devrait se faire sûrement d'ici quelques mois. Bon. Et, après ça, l'intention, c'est, pour 1999, de commencer du côté de ce qu'on avait déjà annoncé, c'est-à-dire du côté de Masson-Angers, Thurso et contournement de Buckingham. Alors, c'est là qu'on devrait commencer en 1999.

M. Middlerniss: Lorsque vous dites que c'est 1999.
CAR, est-ce que les plans sont complets, là, ou il va falloir faire les plans?

#### M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: Il va falloir faire la préparation des plans parce qu'on a changé de... Donc, ça va prendre...

M. Brassard: Au cours de l'hiver.

M. Middlemiss: C'est ça qui va commencer en 1999, la préparation des plans?

M. Brassard: Au cours de l'hiver.

M. Middlemiss: Au cours de l'hiver de 1999?

M. Brassard: En 1998-1999, au cours de l'hiver, préparation des plans.

M. Middlemiss: Quand l'appel d'offres pour le premier tronçon?

M. Brassard: En 1999, c'est sûr, là, mais je ne peux pas vous dire la date précise.

M. Middlemiss: Non, non. En d'autres mots, il va y avoir l'exécution d'un contrat sur l'autoroute 50, nouveau tracé entre Buckingham et Thurso. En 1999, exécution des travaux.

M. Brassard: L'appel d'offres va certainement se faire en 1999

M. Middlemiss: Exécution de travaux, donc, en 1999. Et ceci, c'est qu'importe la décision, si c'est avec le privé, ou ainsi de suite, là.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Il y avait cette possibilité-là qui avait été examinée. En d'autres mots, il va y avoir un tronçon, est-ce que le premier tronçon va de Buckingham vers Thurso ou de Thurso vers Buckingham?

M. Brassard: On part de Buckingham.

M. Middlemiss: Hein?

M. Brassard: On part de Buckingham.

- M. Middlemiss: O.K. D'accord. Et ça va être une autoroute à quatre voies? Quatre voies ou deux voies?
  - M. Brassard: On va commencer par une chaussée.
- M. Middlemiss: Ah! c'est une chaussée. C'est ça que le député de Lévis disait, que ce n'était pas une autoroute.

• (12 h 20) •

- M. Brassard: C'est comme la 73, ici, que vous avez construite.
  - M. Middlemiss: Non, non. Moi, c'est que...
- M. Brassard: C'est comme la 73, c'est une autoroute en devenir.
- M. Middlemiss: Aussi, la 50 à Mirabel, entre Mirabel et Lachute, parce que les besoins n'étaient pas là Donc, c'est juste la question que je posais. Donc, 1999. C'est bien, M. le Président.

Il reste quelques minutes pour peut-être aborder un sujet. J'ai parlé ce matin...

- Le Président (M. Lachance): Écoutez, si vous permettez...
  - M. Middlemiss: Oh! D'accord, excusez.
- Le Président (M. Lachance): Non, non, ça va. Je voudrais juste vous demander une orientation. Étant donné que nous avons débuté nos travaux avec un retard de six minutes, est-ce qu'on reprend le retard immédiatement pour ne pas accumuler...
- M. Middlemiss: Non, à date, je pense que ça va bien, on va le laisser aller, puis, probablement vers la fin, on verra si c'est nécessaire de le reprendre ou non.

# Programme d'aide à la prise en charge du réseau routier municipal

Le Président (M. Lachance): Très bien. Moi, M. le ministre, j'aimerais vous parler de quelque chose qui préoccupe passablement les municipalités dans plusieurs comtés comme le mien, c'est le programme d'aide à la prise en charge du réseau routier municipal. Ce programme, on s'en rappellera, a été mis sur pied en 1993, au moment où le gouvernement précédent a décidé de transférer aux municipalités l'entretien d'un réseau local, d'un réseau moins important en termes de trafic routier, et je pense que c'est de l'ordre de 30 000 ou 31 000 km pour l'ensemble du Québec. Donc, pendant une période de cinq ans, qui s'est terminée le 31 mars 1998, les municipalités savaient qu'elles pouvaient avoir de l'aide financière pour l'entretien de leur réseau, en été comme en hiver, avec des sommes qui ne sont quand même pas insignifiantes.

Dans une circonscription comme celle de Bellechasse, annuellement, il s'agit d'une somme de 2 800 000 \$. Mais il faut bien dire que, dans cette circonscription, il y a eu 950 km de chemin qui ont été transférés aux municipalités locales. Inutile de vous dire, M. le ministre, que les municipalités, les élus municipaux ont eu des sueurs froides jusqu'à ce qu'ils apprennent de votre bouche ou, en tout cas, de votre écrit, de votre signature qu'elles pouvaient de nouveau compter sur une aide similaire pour l'année 1998-1999. Alors, vous me voyez venir, c'est d'année en année comme ça, c'est inquiétant étant donné qu'il y a des petites municipalités là-dedans qui ont reçu ce cadeau qui, je dirais, est un cadeau presque empoisonné, avec des longueurs de 60, 70, 75 km.

Une voix: Ha, ha, ha!

- Le Président (M. Lachance): Et je vous vois sourire en fixant le député de Pontiac, qui assumait des responsabilités ministérielles à l'époque...
- M. Middlemiss: Comme ancien maire, il sait que c'est bon.
- Le Président (M. Lachance): ...la grande question qui se pose, c'est: Est-ce qu'on peut avoir un aperçu de vos intentions au sein du gouvernement en ce qui concerne la poursuite, la continuité de ce programme qui est fort important pour les municipalités? Parce que, je vous le dis, certaines municipalités auraient de très, très sérieux problèmes à pouvoir continuer d'assumer l'entretien si ce programme-là devait disparaître.
- M. Brassard: Alors, comme je suis député d'une circonscription qui compte aussi, comme vous, un bon nombre de municipalités qu'on qualifie de rurales, je suis toujours convaincu, comme je l'étais l'an passé, que le ministère des Transports doit maintenir en permanence un programme de soutien aux municipalités en matière de voirie locale. Et je ne pense pas que j'aie besoin de beaucoup élaborer sur cette question-là, je pense que tout le monde en convient, vous venez de citer des exemples tout à fait pertinents. Alors, mon intention, c'est de le maintenir, de maintenir cette enveloppe de 125 000 000 \$.

J'avais exprimé l'an passé, je dirais, des velléités de revoir les critères, particulièrement concernant le programme principal de compensation pour prise en charge qui coûte 90 000 000 \$ sur 125 000 000 \$ - c'est la plus grande part de l'enveloppe — mais je ne pense pas pouvoir y donner suite parce que, à la suite d'une entente entre le monde municipal, particulièrement l'Union des municipalités du Québec, et le gouvernement dans le cadre de l'opération d'assainissement des finances publiques et particulièrement de réduction des coûts de main-d'oeuvre dans le monde municipal, il y a eu une entente, comme vous le savez, qui a été conclue, qui fixait à 375 000 000 \$ le niveau de réduction des coûts de maind'oeuvre dans le monde municipal ou la contribution, si l'on veut, des municipalités dans un fonds qui a été créé pour faire en sorte que le monde municipal participe, soit mis à contribution dans cette grande opération d'assainissement des finances publiques.

Et il y a une clause dans cet accord, vous le savez, qui stipule — je n'ai pas le texte exact — que, dans les programmes concernant les municipalités, programmes de subvention de toutes natures, dans ces programmes-là, qui comportent des subventions aux municipalités, il ne devrait pas y avoir, pour la durée de l'entente, de changements à la baisse. Alors, ce qu'on conclut, nous, au ministère des Transports, c'est que les programmes de voirie locale nous apparaissent comme étant concernés par cette disposition de l'entente, ce qui veut dire qu'on ne devrait même pas envisager de toucher aux critères, de modifier les enveloppes des trois volets de cette aide.

Le Président (M. Lachance): Votre préjugé, M. le ministre, envers les municipalités rurales — préjugé favorable et bien connu — c'est rassurant. Cependant, je pense qu'on doit vous souhaiter longue vie comme ministre des Transports parce que, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas quelque chose de figé dans un programme avec une durée prédéterminée, tant que vous êtes là, il n'y a pas de problème, mais, à partir du moment où vous n'êtes plus là et qu'on voit un ministre des Transports qui n'a pas cette sensibilité aux municipalités rurales, ça deviendrait inquiétant. Et, moi, j'aimerais bien qu'il puisse y avoir un programme sur du temps, un certain...

- M. Brassard: Vous en parlerez au premier ministre, moi, je suis prêt à rester le ministre des Transports le plus longtemps possible.
- M. Middlemiss: Ne t'inquiète pas, nous autres, on est sensibles. Ha, ha, ha!
- Le Président (M. Lachance): Sur ces propos, nous allons suspendre nos travaux jusqu'après les affaires courantes, vers 15 heures

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 12)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1998-1999.

Alors, nous avions amorcé, cet avant-midi, un tour d'horizon assez large sur différents dossiers concernant la juridiction de la commission, et nous allons poursuivre avec le porte-parole de l'opposition officielle et député de Pontiac. Vous avez la parole, M. le député.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Pour peut-être continuer un peu dans le sujet que vous avez soulevé, la voirie locale, et si j'ai bien compris la réponse du ministre, c'est que les deux programmes, celui de la

prise en charge comme celui de l'amélioration du réseau local et des ponts, ou, en réalité, on n'a pas l'intention de faire des changements, soit le quantum, là, les montants ou les normes Est-ce que j'ai bien compris ça, ce matin?

- M. Brassard: Bien, pour cette année, c'est sûr.
- M. Middlemiss: Ah, pour cette année.
- M. Brassard: Pour cette année, 1998-1999, les municipalités qui recevaient dans les années passées des compensations pour prise en charge du réseau, qui leur avait été transférée, vont demeurer au même niveau. Donc, il n'y aura pas de changement. Mon intention, comme je le mentionnais aussi au président avant qu'on se quitte ce midi, c'est de maintenir, c'est d'assurer, je dirais, la pérennité de cette enveloppe budgétaire consacrée à la voirie locale.

Cependant, j'ai fait référence aussi à l'entente entre l'Union des municipalités et le gouvernement du Québec portant sur la contribution municipale à l'assainissement des finances publiques. Il y a une clause qui pourrait, je pense, est-ce qu'on peut dire nous contraindre, je n'irais peut-être pas jusque-là, mais nous inciter à une certaine prudence quant à des modifications qu'on envisagerait aux critères, par exemple, du programme de prise en charge, le volet «prise en charge».

C'est l'article 6.1 de l'entente qui dit que le gouvernement maintiendra à des niveaux comparables, pour la durée de l'entente, les programmes de transfert aux municipalités et organismes municipaux, sauf ceux pour lesquels un terme avait déjà été prévu. Alors, il y a peutêtre une interprétation ou des points de vue qui pourraient prétendre que le programme de prise en charge est un programme qui comportait une échéance, un terme prévu, cinq ans, et que, par conséquent, cette dispositionlà ne couvre pas ce programme. Bon, on verra. Mais pour le moment, pour ce qui nous concerne et pour ce qui concerne l'année budgétaire 1998-1999, il est clair qu'il n'y aura aucun changement quant aux critères et quant aux montants versés aux municipalités pour la prise en charge du réseau; ça va demeurer exactement la même chose que l'an passé.

M. Middlemiss: M. le Président, donc, ce n'est pas des nouvelles...

#### M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: ...vous l'avez... Ça, c'était déjà annoncé il y a longtemps. Il me semble que, même, vous aviez élaboré l'an passé que vous auriez souhaité peut-être, au lieu de maintenir ça à 125 000 000 \$, descendre plutôt près de 100 000 000 \$ et de regarder surtout le volet de la prise en charge, parce que vous avez indiqué qu'il n'y avait pas réellement de normes, il n'y avait pas d'exigences, on donnait quasiment aux municipalités carte blanche. Et dites-moi que j'ai tort si je cite bien.

M. Brassard: C'est-à-dire, c'est des subventions inconditionnelles.

### M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Les subventions en matière de prise en charge, le premier volet, le volet le plus important, c'est des subventions inconditionnelles; il n'y a pas de conditions rattachées à cette subvention. Maintenant, dans la plupart des cas, généralement, ces municipalités ont des réseaux routiers assez importants et, quand on regarde ce qu'elles consacrent à l'entretien et à l'amélioration de leur réseau routier, en général, c'est toujours supérieur au montant de la subvention qui leur a été accordée. Donc, il n'y a peut-être pas de conditions rattachées à ces subventions-là, c'est inconditionnel. Mais je pense qu'on peut dire que, de façon générale, elles consacrent à leur réseau des montants supérieurs à ces subventions, quand on regarde leur budget.

Effectivement, c'est des subventions qui sont inconditionnelles, dans le sens où il n'y a pas de conditions rattachées à la subvention. Mais ça ne veut pas dire, vous le savez très bien, que c'est des subventions qui sont arbitraires. Elles sont déterminées à partir d'un certain nombre de critères objectifs: l'importance du réseau, la distance, l'indice de richesse, l'indice fiscal; c'est à partir d'indicateurs objectifs qu'on détermine le montant des subventions, que vous connaissez bien, parce que c'est ce qui a été établi en 1993 au moment où vous étiez là, et ça n'a pas été changé depuis.

M. Middlemiss: La raison pour laquelle je pose la question, M. le Président, il me semblait, l'an passé, que le ministre avait dit: Regardez, on est à 125 000 000 \$; j'aimerais bien mieux être près de 100 000 000 \$

#### M. Brassard: Non-

M. Middlemiss: Et j'ai fait telle réserve sur la prise en charge parce que celui-là... Vous me dites non, mais j'irai chercher le transcript.

## • (15 h 20) •

M. Brassard: Non, non, j'ai parlé de 100 000 000 \$, je vais vous le dire, c'est vrai, j'ai parlé de 100 000 000 \$. Mais j'ai parlé de 100 000 000 \$ dans la perspective où on était mis à contribution pour faire le montant requis qu'on demandait aux municipalités de supporter en termes de contribution à l'assainissement des finances publiques. Dans cette perspective-là, il était possible qu'il y ait un 25 000 000 \$ provenant de l'enveloppe de la voirie locale, qui pourrait s'ajouter avec d'autres montants pris ailleurs dans d'autres programmes pour constituer le, à ce moment-là, on parlait de 500 000 000 \$, le 500 000 000 \$ qui était la contribution demandée aux municipalités.

Mais ça a pris une tout autre tournure. Ça a pris une autre tournure, finalement. On sait comment ça s'est terminé, toute cette opération, je dirais cette saga, ça s'est terminé que... il y a un fonds qui a été créé. Les municipalités sont appelées à contribuer dans ce fonds à une hauteur 375 000 000 \$. Il y a la Fédération des commissions scolaires qui y est allée également d'une contribution. C'est comme ça que s'est constituée la cagnotte. Alors, à partir de ce moment-là, si, en plus, je réduisais de 125 000 000 \$ à 100 000 000 \$ l'enveloppe réservée à la voirie locale, c'est un 25 000 000 \$ qui venait s'ajouter à la somme des contributions venant des municipalités. Là, ça n'aurait plus été 375 000 000 \$; ça aurait été 400 000 000 \$, ce qui n'était pas conforme à l'entente intervenue. Donc, j'étais très, je vais vous dire, très satisfait à ce moment-là que ça prenne cette tournurelà parce que ça me dispensait de réduire cette enveloppe et de la maintenir au niveau de 125 000 000 \$. J'en étais fort satisfait. Mais j'étais prêt, à un certain moment du cheminement de ce dossier, à contribuer pour constituer le montant, atteindre le montant requis et à y aller d'un effort de 25 000 000 \$ dans cette enveloppe.

M. Middlemiss: C'est bien. M. le Président... Quorum?

# M. Brassard: C'est Paradis qui s'énerve.

M. Middlemiss: Oui, regardez, c'est bien. On sait que pour l'année 1998-1999 tout est réglé. Mais il y a des années... Puis les municipalités, lorsqu'on parlait de cinq ans et qu'on disait dans un paragraphe: Les municipalités recevront le même montant de compensation pour les cinq prochaines années, sauf si les modifications sont apportées à la classification du réseau routier par décret du gouvernement à la suite, par exemple, de la construction d'une voie de contournement; dans le cas d'annexion partielle d'un territoire, les ajustements requis seront alors apportés au calcul des compensations à la date du décret. Par conséquent, connaissant à l'avance les montants des paiements auxquels elles auront droit, les municipalités pourront mieux planifier la gestion de leur réseau respectif.

Donc, on finit la période de cinq ans. On vient de dire: On vous donne une autre année. Quand allons-nous indiquer aux municipalités que le programme va être extensionné encore pour une période de temps ou si c'est juste année par année? Ca devient difficile de planifier. Et est-ce que ça veut dire que les paramètres... Parce qu'on indiquait en 1993: des paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort et à la richesse foncière uniformisée seront fixés pour une période de cinq ans. Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec, l'UMQ, ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec. Et le but de ça, c'est qu'après une période de cinq ans, certainement le rôle d'évaluation, la richesse foncière des municipalités varie, et c'est pour ça qu'on avait inclus ça pour tenter d'avoir une équité, celles qui en ont le plus besoin puissent obtenir...

Et est-ce que la période de cinq ans, avec ces octrois-là, auraient permis aux municipalités d'améliorer

à un certain point leur réseau, que, en réalité, les besoins ne seraient pas les mêmes? C'est un peu de tenter d'être équitable. Et est-ce que je peux comprendre de ce que le ministre a dit, si on continue le programme, qu'on va utiliser les mêmes? Puis on va peut-être réviser la richesse foncière, mais on va utiliser les mêmes paramètres sans procéder à vérifier s'il y a des changements qui s'imposeraient vers le haut ou vers le bas.

M. Brassard: Oui, en fait, c'est une sixième année qu'on ajoute. Les cinq ans étaient terminés dès le mois de mars 1998. On ajoute un an. Je dirais que probablement on va maintenir, sans doute, je pense qu'on va devoir maintenir l'enveloppe jusqu'à la fin de l'entente entre le monde municipal et le gouvernement. Il y a probablement un examen, une analyse de ce programme avec ses divers volets qui mérite d'être faite de concert avec le monde municipal. Et les deux unions municipales pourraient être impliquées dans cette concertation. Et ça pourrait se faire évidemment en parallèle, d'une façon concomitante avec le processus de révision de la fiscalité locale qui va se faire, qui est déjà enclenché et qui est une des pièces essentielles de l'entente, aussi, avec le monde municipal. Alors, on a convenu, dans cette entente, que le gouvernement et les unions municipales entreprenaient dès maintenant une révision de la fiscalité locale autour d'un certain nombre d'éléments. Alors, quelle configuration ça va prendre, cette révision de la fiscalité municipale? Je l'ignore pour le moment, mais ça va évidemment avoir des conséquences sur la facon dont on va répartir l'enveloppe consacrée à la voirie locale.

Alors, je pense qu'il y a une réflexion, en quelque sorte, un peu en parallèle qu'on devrait entreprendre cette année avec le monde municipal, en même temps que le monde municipal a enclenché avec le gouvernement un processus de révision de la fiscalité locale. Ca peut se traduire, cette révision de la fiscalité locale, par une plus grande autonomie fiscale des municipalités, par un certain enrichissement des municipalités, plus de sources de revenus. Et donc, ça peut apporter des modifications, dans certains cas peut-être, importantes ou, en tout cas, non négligeables quant à l'indice de richesse des municipalités. Donc, ça devra être pris en compte à mon avis, en ce qui a trait à l'octroi de subventions pour l'entretien, l'exploitation du réseau de voirie locale. Or, on maintient les choses telles qu'elles sont cette année. Et, parallèlement au processus de révision de la fiscalité locale qui est en cours, on devrait échanger avec le monde municipal, avec les deux unions, en réalité, pour faire une analyse de ce programme-là pour voir comment on peut y apporter, si nécessaire, des modifications, changements.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce qu'on peut comprendre d'abord que cette décision-là ou une indication de ce qui va être là pendant l'année 1999-2000 va être disponible pour les municipalités qui doivent faire le budget au mois de... C'est toujours ça le problème, là. Elles ont un budget à faire. À tous les mois de novembre,

décembre, elles préparent leur budget et il faut qu'elles sachent d'avance. Donc, est-ce qu'on peut présumer qu'il y aura une indication assez affirmative, positive aux municipalités d'ici le mois de septembre, au plus tard? Ou est-ce qu'on prévoit que ça va prendre plus de temps que ça pour être capable d'établir une politique pour l'avenir?

- M. Brassard: En tout cas, il faut être conscients de ces échéances. Les années budgétaires des municipalités ne sont pas les mêmes que celles du gouvernement. Donc, s'il y a des changements que l'on compte apporter à la suite de ces échanges et de cette consultation avec le monde municipal, il faudra les en aviser à un moment qui va leur permettre d'en tenir compte dans l'élaboration de leur budget. Je pense que c'est une dimension dont il va falloir tenir compte.
- M. Middlemiss: Maintenant que vous avez indiqué que... Vu que l'entente avec les municipalités a changé, est-ce que ça veut dire que... Il me semble que vous avez le projet de loi n° 115 qui a été déposé, est-ce que ce projet de loi là va être rappelé ou on va l'oublier? Est-ce que c'était pas nécessairement...

• (15 h 30) •

M. Brassard: Ça, c'est le projet de loi sur?

(Consultation)

- M. Brassard: Non, je pense qu'on devrait être en mesure de le prendre en considération, de franchir d'autres étapes ultérieurement.
- M. Middlemiss: Est-ce que ce n'était pas un projet de loi qui était un peu relié aux ententes ou aux demandes de partenariat avec les municipalités, qu'elles fassent leur propre part?
- M. Brassard: Non, je ne pense pas que ça ait des effets majeurs sur l'entente conclue.
  - M. Middlemiss: Donc, M. le Président...
- M. Brassard: Il y avait une partie, dans cette loilà, sur la tarification dans les emprises routières sur les compagnies d'utilité publique, ça va être retiré. Il n'y a pas eu vraiment de consensus qui s'est dégagé là-dessus, ça va être retiré du projet de loi. À part ça, il y avait des dispositions sur les ponts complexes, mais ça n'a pas d'impact majeur sur les budgets des municipalités.
- M. Middlemiss: Donc, M. le Président, si j'ai bien compris tantôt, lorsqu'on parlait de 100 000 000 \$, c'était surtout pour tenter de rencontrer les exigences, ou le 25 000 000 \$ qu'on voulait aller chercher des municipalités, on voulait aller le chercher dans ce volet-là. Mais les raisons que le ministre avait données à ce moment-là, de dire: Je pense qu'on serait mieux d'en enlever un peu dans la prise en charge. Votre préférence était peut-être d'en garder un peu plus pour l'amélioration

et d'en enlever dans le domaine de la prise en charge. Estce que le ministre pense encore comme ça aujourd'hui ou c'était juste parce qu'il était obligé d'aller chercher 25 000 000 \$, qu'il pensait comme ça? Est-ce qu'il pense encore comme ça, aujourd'hui?

M. Brassard: Moi, ce que je pense, c'est que, quand on regarde les trois volets de l'enveloppe consacrée à la voirie locale, ce que je pense encore aujourd'hui, c'est qu'il en manque pour les ponts. L'enveloppe réservée aux ponts n'est pas suffisamment élevée: c'est 14 000 000 \$. Et quand on connaît les besoins du monde municipal en matière de restauration, de réparation des ponts qui sont sous leur responsabilité, ça ne m'apparaît pas suffisant. Ce serait plus intéressant si l'enveloppe était plus élevée. Ce serait plus intéressant aussi si l'enveloppe réservée aux députés ou dont les députés sont responsables de la répartition dans leur circonscription, ce serait plus intéressant si on pouvait augmenter cette enveloppe aussi, de même que l'enveloppe dite ministérielle que le ministre peut utiliser pour un certain nombre de projets précis en provenance des municipalités.

En d'autres termes, quand on regarde la répartition, il y a 90 000 000 \$ qui vont à la compensation. Le reste se divise en trois: une enveloppe ministérielle d'à peine 3 000 000 \$; un 12 000 000 \$ qui est réparti dans les circonscriptions et dont les députés s'occupent de la répartition; et 14 000 000 \$ pour les ponts. Ce que je dis aujourd'hui, c'est: Est-ce que 90 000 000 \$, c'est trop élevé pour le programme de prise en charge? Je pose la question. Je n'ai pas nécessairement la réponse. Mais estce que, dans les autres enveloppes, les montants disponibles sont suffisants? Ma réponse, c'est non. Ma réponse, c'est non, ce serait... C'est pour ça que je pense qu'il y a des échanges à avoir avec le monde municipal. Si on pouvait en arriver à augmenter les enveloppes concernant les structures et concernant les députés et le ministre aussi, je pense que ça donnerait une marge de manoeuvre qui serait bienvenue. Pour ceci, il y a deux choses à faire, il y a deux choses possibles: ou on est en mesure d'augmenter l'enveloppe de 125 000 000 \$ à je ne sais pas trop, d'ajouter des fonds à l'enveloppe, ou on répartit autrement les subventions pour prise en charge en abaissant le niveau de 90 000 000 \$ à je ne sais pas trop. C'est les deux possibilités.

 $\begin{tabular}{lll} $M$. Middlemiss: Oui. Le gouvernement en place a déjà fait une coupure. Le budget... \end{tabular}$ 

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...était de 151 000 000 \$...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...donc, il y a un 26 000 000 \$ qui manque; une année, c'était 117 000 000 \$. Si on croit sincèrement qu'on devrait en avoir plus, pourquoi l'avonsnous réduit au moment où on l'a fait? Si on croit

sincèrement que c'est un besoin, que ce n'était pas un gaspillage, qu'il y a une justification pour ces sommes d'argent là, parce qu'on leur a remis une responsabilité, un entretien, on dit: On croit que ça devrait être plus. Mais ça l'était, plus. C'est votre gouvernement qui a décidé de couper 26 000 000 \$. Et une année, ils en ont coupé un peu plus, comme 34 000 000 \$, je pense, quand c'était 117 000 000 \$. Donc, si on trouve qu'il y a une justification, on a seulement la peine d'aller chercher les montants qu'on avait avant, qu'on a enlevés.

M. Brassard: Écoutez, je vous rappelle le contexte: depuis trois ans et demi, on a entrepris une immense opération d'assainissement des finances publiques, de restauration des finances de l'État. Le ministère des Transports ne m'a pas dispensé de participer à cette opération comme tous les ministères, tous les organismes publics. On a été mis à contribution et on se devait de participer à cette opération. On ne pouvait pas s'y soustraire. Donc, ce n'est pas une question de sincérité. La sincérité, dans ce cas-là, n'est pas un sentiment suffisant pour empêcher le ministère des Transports de participer à l'opération entreprise d'assainir les finances de l'État. Donc, ces diminutions, il a bien fallu qu'on les effectue quelque part. Les compressions qu'on se devait de faire, on les a faites un peu partout, à divers postes budgétaires. Il y en a qu'on a préservés, comme le transport adapté; on ne l'a pas touché. Il y en a qu'on a préservés, comme l'entretien du réseau. Mais il fallait les faire quelque part, et, donc, on a jugé qu'il y avait lieu d'aller chercher un 20 000 000 \$, 25 000 000 \$ du côté de la voirie locale.

Ce n'est pas une question de sincérité. Je veux bien croire fermement et sincèrement... Comme vous dites, 125 000 000 \$, ce n'est pas suffisant, il faudrait peut-être l'augmenter. Encore une fois, là, il faut tenir compte du contexte et de la tâche immense, énorme, que le gouvernement s'est fixée et qu'on va réussir, qu'on va compléter en respectant les échéances. Il ne sera pas question de repousser d'un an l'atteinte du déficit zéro. On va l'atteindre à la date convenue ensemble et convenue unanimement à l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

## Crédits périmés

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, je voudrais vous amener du côté des crédits périmés, de 1997-1998, naturellement. Alors, on parlait d'un budget global de 1 011 000 000 \$ en termes de crédits autorisés et on parle ici, avec les explications fournies par le service de planification financière, d'une dépense d'investissement de l'ordre de 994 000 000 \$. J'arrondis les chiffres, là.

• (15 h 40) •

Alors, pour des crédits périmés de 17 000 000 \$, donc ce qui fait à peu près des crédits périmés de l'ordre de 1 % à 2 % sur l'ensemble du total. Et si on regarde la

nature du 17 000 000 \$, là, les explications, on voit qu'il y a des réductions de dépenses administratives, des réductions de primes payées, des réductions du coût des travaux de recherche, etc., pour plusieurs millions Alors, je pense qu'il faut le signaler: c'est quand même une performance qui est excellente, qui est très bonne. Est-ce qu'on a des comparatifs avec les autres années? Parce que, là, on parle de 1 % ou 2 % qui... On le sait, c'est une chose de voter des crédits, mais de les dépenser, de les mettre dans la machine et de les articuler pour en faire des projets concrets, c'est une autre chose. Alors, je pense qu'il faut signaler le fait, là. Je pense que c'est quelque chose, une performance à signaler.

# (Consultation)

M. Brassard: D'autant plus que, cette année, sur le 17 000 000 \$\$ dont vous parlez, de crédits périmés, ce n'est pas véritablement aussi élevé que ça, parce que, làdessus, il y en a un 10 000 000 \$ qui est en quelque sorte transféré au Fonds routier; donc, c'est un réaménagement. Alors, ce n'est pas vraiment périmé. C'est périmé dans le budget proprement dit du ministère, mais c'est reporté dans le Fonds, parce qu'à la suite des échanges qu'on a eus avec le Vérificateur général, on a augmenté les effectifs dont la rémunération relevait du Fonds, on les a augmentés. Par conséquent, donc, le 10 000 000 \$, c'est un 10 000 000 \$ de rémunération qui était sous la responsabilité du ministère, on l'a transféré au Fonds. puisqu'il y a eu transfert d'effectifs au Fonds.

Là-dessus, il y a aussi le verglas: il y a un 7 000 000 \$ qui résulte de la tempête du verglas. Comme vous savez, il y a eu un fonds spécial qui a été créé. Je ne sais pas si la loi a été adoptée; non, la loi n'est pas encore adoptée, mais elle est déposée. Il y a un fonds spécial pour gérer l'après-verglas, les programmes d'indemnité, etc., et il y a 7 000 000 \$ de dépenses, au ministère, qui sont directement reliés à la tempête du verglas. Alors, ca apparaît dans les périmés, mais en réalité c'est transféré au Fonds, parce que ce sont des dépenses ou des travaux qui ont un lien direct avec la tempête du verglas. Alors, donc, ils vont être financés par le Fonds. Alors, quand vous regardez ça, ça fait finalement très peu de périmés comme tels, et surtout, ce qui est important — je pense que vous l'avez signalé avec raison, je vous en remercie — c'est qu'en termes de travaux routiers comme tels, les niveaux d'investissement qui nous étaient autorisés, on les a atteints. Il n'y a pas de périmés en ce qui a trait aux travaux routiers comme tels.

Je me souviens, la première année où on a fait l'étude des crédits, que le député de Pontiac avait longuement insisté sur le fait que tout le monde reconnaissait qu'il n'y avait pas suffisamment de ressources consacrées aux travaux routiers pour remettre en état le réseau. Ce n'était pas assez. On n'en mettait pas assez, et en plus on se permettait d'avoir des crédits périmés. Alors, j'avais reconnu à ce moment-là que sa remarque était tout à fait pertinente et je m'étais engagé pour les années ultérieures, en ce qui a trait

particulièrement aux travaux routiers, à ce qu'il n'y ait plus de crédits périmés à ce chapitre. Et je pense que l'engagement a été tenu et l'an passé et cette année.

M. Deslières: Et ça, c'est grâce au ministre et à toute son équipe du ministère.

M. Brassard: Tout à fait. Je pense que le ministère, évidemment toute l'équipe, les directions territoriales ont bien compris le sens de l'engagement pris, et ils sont en mesure de livrer la marchandise. Il faut dire que c'est un ministère extrêmement opérationnel. Je ne veux pas faire preuve de trop de vantardise, là, mais le ministère des Transports est un ministère extrêmement opérationnel. Quand on lui commande, quand on lui permet d'atteindre tel niveau de dépenses, on peut être certain qu'il va l'atteindre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Soyez sûrs de ça. Et, cette année, ils nous autorisent 644 000 000 \$. Alors, prenez-en ma parole, on va dépenser 644 000 000 \$.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: ...le message.

### Action du ministère lors de désastres naturels

M. Brassard: On est dépensiers, mais pour le bien de la population, dans l'intérêt de la population. Mais, en plus, cette efficacité du ministère, je dois vous dire que, depuis que je suis là, j'ai pu la constater aussi à l'occasion des désastres naturels, des catastrophes naturelles. D'abord, chez nous, les pluies diluviennes de juillet 1996, j'ai été vraiment émerveillé de l'efficacité du ministère des Transports et des employés du ministère des Transports quand il s'est agi de rétablir les communications de reconstruire des ponts, des ponceaux, de refaire des tronçons de route qui avaient été emportés par les pluies diluviennes, j'ai été carrément émerveillé par l'efficacité. la diligence, la rapidité d'exécution des employés du ministère.

J'y ai fait le même constat tout récemment lors de la tempête de verglas. Le ministère des Transports avait apporté une bonne tâche. Évidemment, ça n'a pas été beaucoup à l'avant-scène, c'est un peu normal. Ce qui était surtout à l'avant-scène lors de ce moment-là, c'est sûr que c'est les pylônes renversés, c'est le rétablissement de l'électricité comme service essentiel, puis c'est tout à fait normal, c'était vraiment ça le gros problème, le problème de taille, le problème majeur. Mais on avait des problèmes aussi, nous, sur nos routes et particulièrement sur nos structures qui avaient plusieurs pouces, dans certains cas, de glace, comportant des risques considérables. On ne pouvait pas laisser ça comme ça. Il fallait absolument déglacer les structures de ponts, les échangeurs. Il fallait absolument les déglacer. On l'a fait, je dirais, en un temps

record, si bien qu'une fois l'opération terminée, le ministère s'est mis au service des municipalités. D'ailleurs, il y a plusieurs municipalités qui ont répondu à l'appel et qui ont demandé l'aide du ministère. Ça a été fait, Montréal en particulier, en Montérégie, dans plusieurs municipalités.

J'en profite d'ailleurs, moi, pour rendre hommage aux employés du ministère. Dans les cas de désastres naturels, on se rend bien compte... C'est un ministère régionalisé, d'abord, vraiment, donc, qui connaît bien le terrain, qui est implanté sur le terrain. C'est un ministère régionalisé et opérationnel, qui est fait, je dirais qui est conçu pour faire des opérations terrains. Alors, dans ces cas-là, il révèle toute sa compétence et son efficacité. Les fonctionnaires peuvent m'applaudir.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Deslières: M. le Président, je peux vous confirmer vos dires, M. le ministre, parce que j'ai été dans la région de la Montérégie, particulièrement, Soulanges a été aux prises avec le verglas pendant trois semaines, 21 jours, et on a vu que le ministère a toujours été présent. Et je pense que toutes les municipalités ont levé leur chapeau, un coup de chapeau au ministère parce qu'ils ont été très opérationnels. Merci, M. le Président

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

M. Désilets: Oui, merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez des félicitations, vous aussi?

M. Désilets: Bien, oui, c'est bien sûr, je partage. Même si je suis en Mauricie, on a, tout le monde, de la famille, de la parenté qui ont vécu... Ça fait que je partage les mêmes opinions.

Une voix: ...

M. Désilets: Un petit peu l'année précédente. Mais, moi, chez nous, dans Maskinongé, je suis plus dans le haut de la Mauricie, avec Laviolette, Jean-Pierre.

# Étude sur les coûts de la congestion routière à Montréal

En feuilletant les crédits, je suis tombé sur une fiche qui dit que, M. le ministre, vous avez donné l'autorisation à un contrat pour une firme, 9 950 \$, pour connaître les coûts de la congestion routière à Montréal. Je ne sais pas si le projet, si l'étude est terminée, mais, quand elle sera terminée, est-ce qu'on peut en avoir une copie pour évaluer, pour...

• (15 h 50) •

M. Brassard: Oui, l'étude est terminée.

M. Désilets: ...l'étude est terminée?

M. Brassard: Oui, oui.

M. Désilets: Quand vous l'aurez en main, juste la faire parvenir à la commission, et puis...

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Désilets: ...ou un résumé.

M. Brassard: D'ailleurs, un renseignement quand même fort utile et pertinent. Ce qu'on me dit, c'est qu'actuellement à Montréal, la congestion, ça coûte 500 000 000 \$, 502 000 000 \$. Les coûts annuels de la congestion, c'est 500 000 000 \$. Et si évidemment cette congestion s'accentue, forcément les coûts vont aussi augmenter. Mais, actuellement, c'est ce qui se révèle de cette étude-là.

Alors, quand je disais au début de mon intervention, ce matin, que les transports, ça occupait une place centrale dans l'économie. Et on le voit aussi quand les transports connaissent des défaillances, je pense que la congestion, c'est une certaine défaillance ou saturation d'un réseau à certains points et à certaines heures. Ça implique des coûts, des coûts économiques que forcément les entreprises assument d'une certaine façon. C'est pour ça que je pense que, quand on a lancé, l'année dernière, un programme spécial portant sur la décongestion dans la grande région de Montréal, un programme de trois ans, 150 000 000 \$, 50 000 000 \$ par année, je pense que c'était on ne peut plus pertinent. Mais l'étude terminée, on pourra vous la faire parvenir à la commission.

M. Désilets: L'étude ne doit sûrement pas tenir compte du transport en commun ou de l'importance du transport en commun?

M. Brassard: C'est-à-dire que ça a un impact, d'une certaine façon, parce que le transport en commun permet... S'il n'y avait pas de transport en commun, la congestion serait encore vraiment...

M. Désilets: Encore pire.

M. Brassard: ...encore pire, pire. Donc, les coûts reliés à la congestion seraient encore plus élevés.

M. Désilets: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Le député de Limoilou me signale qu'il voudrait poser une question complémentaire. Ça va, M. le député de Pontiac?

M. Rivard: O.K. Sur cette étude, M. le ministre, est-ce que les professionnels ont pu comparer l'état de congestion de Montréal à des villes comparables en

Amérique du Nord? Un exemple, est-ce qu'on démontre que Montréal c'est pire que d'autres grands centres, ou c'est comparable, ou...

M. Brassard: Oui, on l'a faite, cette comparaisonlà. Je ne me souviens plus du rang, là...

Une voix: Le 21e rang parmi les plus... C'est-àdire le coût le plus élevé sur 60...

M. Trudeau (André): Parmi les plus congestionnées. Sur 60 agglomérations, surtout américaines évidemment, Montréal arrivait au 21e rang parmi celles dont les coûts sont les plus élevés en termes de congestion; les coûts économiques, on s'entend. Il s'agit d'un coût économique lié principalement aux pertes de temps. Alors, les grandes villes, évidemment c'est Los Angeles,... Par exemple le premier niveau, c'est Los Angeles; ensuite, on tombe à New York; et Montréal se situe...

M. Brassard: ...sur 60, 21e rang

M. Trudeau (André): Au 21e rang.

M. Rivard: C'est pour ça qu'une ville... On ne peut pas comparer Québec avec Montréal comme perturbation du trafic. Ici, lorsqu'on est en retard de cinq minutes, on implore le ciel.

Des voix: Ha, ha, ha!

- M. Brassard: Ce n'est pas vraiment comparable, non.
- M. Rivard: Mais il reste quand même qu'il y a des coûts quand même partout, là,...

M. Brassard: Oui.

- M. Rivard: ...que ce soit... Mais encore une fois, 21e...
- M. Brassard: Ce n'est pas une des pires, là, mais on voit que comme c'est 21e sur 60. On conviendra qu'il y a encore des efforts, il y a place à amélioration, sans le moindre doute.

M. Rivard: Oui.

- M. Brassard: Évidemment, le fait que Montréal soit sur une île aussi, ça pose des problèmes particuliers, hein.
- Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Vous avez indiqué tantôt, en réponse au député de

Salaberry-Soulanges, qu'il y avait un fonds, un 7 000 000 \$, un fonds du verglas. Est-ce que c'est un fonds semblable aux pluies qu'il y avait eu...

M. Brassard: Oui.

- M. Middlemiss: ...en d'autres mots, c'est un fonds dans lequel le fédéral aussi va participer à 90 %?
- M. Brassard: Oui, ce qui va permettre au fédéral... C'est un fonds dans lequel, justement, on va pouvoir déposer les contributions fédérales. Comme c'est long, ce genre d'opération là, ça dure plusieurs années; donc, c'est six, sept ans, là. Le règlement final d'un dossier de désastre naturel, c'est six, sept ans. Donc, ça prend du temps. Alors, c'est... Je pense que la meilleure façon de gérer cela, c'est de le faire via un fonds spécial.
- M. Middlemiss: Est-ce que le 7 000 000 \$ représente le coût total, au ministère, pour le verglas?
- M. Brassard: Oui, oui. C'est le coût total qui nous est imputé pour des dépenses reliées au verglas. Il y en a 5 300 000 \$ qui sont déjà dépensés pour cette année puis ce qu'on anticipe pour l'an prochain.

#### Nombre de contrats de moins de 10 000 \$

M. Middlemiss: O.K. Merci. Maintenant, à la question que le député de Maskinongé a posée, je vois que c'était 9 500 \$. Mais on remarque qu'il y a énormément de contrats, là, de 9 999 \$, 9 500 \$. Est-ce qu'il y a une procédure différente lorsqu'on dépasse 10 000 \$? Et ça pourrait être une des raisons pourquoi, en bas de 10 000 \$, on peut négocier directement. En haut de 10 000 \$, on doit demander plus qu'un. «C'est-u» juste une coïncidence qu'il y ait tellement de contrats qui sont juste en bas de la barre de 10 000 \$?

(Consultation)

- M. Brassard: Alors, en bas de 10 000 \$, on choisit, mais ce n'est pas plus qu'un par année. Il ne faut pas que ça devienne une façon détournée de contrevenir aux règles: pas plus qu'un par année par personne ou par firme. Entre 10 000 \$ et 25 000 \$, là on a recours au fichier: trois noms venant du fichier, et il y a un choix qui est fait à partir de ces trois noms.
- M. Middlemiss: Donc, prenons, par exemple, l'étude en question du député de Maskinongé. Est-ce qu'on a terminé l'étude, et à la suite de l'étude on a dit: Bien, il faudrait aller un petit peu plus loin, puis l'année prochaine, on va faire un autre contrat qui va être 9 900 \$? Parce qu'il me semble que ça ne peut pas être une coïncidence. Comment peut-on arriver et dire: Il va être de 9 900 \$? Ou à moins qu'on l'arrondisse, puis on dit: Jusqu'à un maximum de 9 500 \$. Ça, je peux comprendre que ça pourrait être des contrats qui sont pour

6 000 \$ ou 5 000 \$, et on dit: Regarde, on veut s'assurer une marge, en cas. Là, je pourrais comprendre. Mais que ce serait juste une coïncidence que ces travaux coûtent tous en bas de 10 000 \$. D'après moi, là, ça devient une coïncidence que tellement de contrats pourraient arriver en dessous de 10 000 \$.

(Consultation)

- M. Middlemiss: Bon, si le ministre veut envoyer à la commission la comparaison des années passées, je comprends.
- M. Brassard: Oui, c'est ça. Je l'avais demandée; je ne l'ai pas eue encore.
- M. Middlemiss: Oui, oui. O.K. Non, non.

   (16 heures) •
- M. Brassard: J'avais demandé une comparaison année par année en termes de montant global de contrats de 10 000 \$ et moins, de contrats de 25 000 \$ et moins pour voir bon an, mal an s'il y a des variations, alors, sur cinq, six ans, là, pour avoir une idée de ce qui se fait en termes de contrats. Est-ce qu'il y a des fluctuations ou est-ce que bon an, mal an c'est à peu près toujours le même montant et, donc, le même nombre de contrats? Alors, aussitôt que j'aurai cette analyse comparative, on la déposera à la commission.

### Rencontre fédérale-provinciale à Edmonton

- M. Middlemiss: Ce matin, durant mes préliminaires, j'ai indiqué qu'il y aura une conférence fédérale-provinciale à Edmonton au mois de mai. Est-ce que j'ai pu comprendre que le ministre a indiqué de la tête qu'il ne sera pas présent? Vous allez y être?
- M. Brassard: J'ai toujours été présent aux conférences intergouvernementales réunissant les ministres des Transports. Je n'en ai jamais manqué une. La dernière, c'était en juin dernier et c'est arrivé à la fin de ma convalescence, alors j'y étais. C'était à Toronto J'y étais, et j'y serai la prochaine aussi.
  - M. Middlemiss: D'accord.
- M. Brassard: On ne pratique pas la politique de la chaise vide.
- M. Middlemiss: Non. Je suis content de voir que... Surtout lorsqu'il y aura peut-être un programme partagé, dans le réseau routier, avec le gouvernement canadien. On parle de ces possibilités-là. Donc, je ne voudrais certainement pas qu'on manque notre chance, nous autres aussi, de participer à un tel programme, si c'est le cas.
- M. Brassard: Bien, on verra où ça débouche. Mais je vous dirais que l'un des sujets importants,

actuellement, de discussion entre les divers ministères des Transports, celui du fédéral et ceux des provinces, porte sur ce qu'on appelle le réseau stratégique, qui pourrait déboucher sur une politique routière fédérale. Là-dessus, on a fait nos devoirs, nous, ici, au ministère des Transports, pour déterminer quel serait le réseau stratégique routier au Québec. Les opérations sont faites et les discussions ont eu lieu, vont se poursuivre. Au niveau sous-ministériel, c'est amorcé.

Est-ce que ça va déboucher, après cela, sur une politique routière et sur des crédits, de l'argent venant du fédéral qui pourrait être investi dans le réseau routier? Pour le moment, la réponse est négative. J'ai pris connaissance, moi, d'une lettre M. Collenette à son homologue ministre des Transports de Terre-Neuve, où il dit très clairement que, d'ici à l'an 2000 à tout le moins, il n'a pas d'argent. Il n'a pas d'argent à investir dans les routes, en collaboration ou en coopération ou à frais partagés avec les provinces. C'est non.

Je sais bien que ça s'excite beaucoup dans ma région, là, entre autres. Il y a beaucoup d'effervescence à cet égard. Le député fédéral conservateur, pour le moment en tout cas... Il est député fédéral conservateur pour le moment. Jusqu'à quand? Je ne sais pas. Il va peut-être se métamorphoser en candidat libéral dans quelques mois.

- M. Middlemiss: Il va aller chercher un siège au Saguenay—Lac-Saint-Jean.
- M. Brassard: Je ne sais pas, mais il va falloir qu'il soit choisi par la convention, parce que j'ai cru comprendre que votre nouveau chef va exiger des assemblées d'investiture dans tous les comtés. Alors donc. André Harvey, pour ne pas le nommer, laisse entendre partout qu'il y a de l'argent, au fédéral, de disponible, il suffit de le demander. Il suffit de demander de l'argent au fédéral, puis il y a de l'argent pour les routes. Bien, ce n'est pas tout à fait vrai, ce n'est pas tout à fait exact. Ici, j'ai la lettre; je pourrais même la déposer, là, en faire faire des copies. C'est une lettre adressée à M. Matthews, qui est le ministre des Transports de Terre-Neuve, où M. Collenette, en date de mars 1998, est très clair là-dessus: Ne comptez pas sur le fédéral, il n'y a pas d'argent pour le moment, d'ici à l'an 2000, et après, bien là, ce n'est rien de certain non plus parce que ça va se discuter au Conseil des ministres.

Le Président (M. Lachance): Pour le bénéfice des membres de la commission, M. le ministre, nous apprécierions justement avoir une copie de cette communication écrite.

## Document déposé

M. Brassard: J'ai déjà rencontré M. Collenette, en octobre dernier. La réponse a été la même. Je décode de ses propos et de sa lettre à notre homologue terre-neuvien qu'il a probablement demandé au Conseil des ministres, au gouvernement fédéral, une part du surplus budgétaire,

mais que la réponse a été négative. On sait à quoi ça a servi, le surplus budgétaire? Il en a mis 2 500 000 000 S dans les bourses du millénaire, dans des champs de compétence du Québec, alors qu'on a notre propre système de prêts et bourses depuis les années soixante. C'est à ça que ça a servi. Ça a été ça, le choix du gouvernement fédéral. Je crois comprendre que M. Collenette en a demandé pour les routes, mais qu'on ne lui en a pas accordé.

Vous verrez la lettre, en tout cas, c'est comme ça qu'il faut l'interpréter. D'ici à l'an 2000, c'est: Pas d'argent de la part du fédéral dans le réseau routier; après l'an 2000, il n'y a rien de sûr non plus. Il laisse entendre que ça va être une compétition assez féroce, au Conseil des ministres, pour se partager le gâteau des surplus budgétaires au fédéral. Alors donc, votre futur collègue, comme candidat libéral dans Chicoutimi, colporte des faussetés à cet égard, des faussetés concernant la disponibilité d'argent fédéral pour les routes.

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

### Mode de financement des travaux routiers

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Maintenant, M. le Président, je l'indiquais dans mes remarques préliminaires, concernant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, j'avais déjà demandé quels étaient les avantages... L'avantage d'être capable de dépenser aujourd'hui et de payer plus tard, ça, c'est très évident. Ça nous permet de faire des travaux présentement et de payer un peu plus tard.

Je pose la question encore: Est-ce que, au ministère des Transports, on a fait, on a regardé, par exemple, si on maintient des dépenses, un investissement au niveau de cette année, quels seront les montants d'amortissement dans les années 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003? Est-ce qu'on pourrait... Et, à ce moment-là, avec une simulation de cette nature-là, on pourrait voir si c'est avantageux ou non. Est-ce qu'on va arriver à un moment donné où, même si on ne fait pas d'investissement, on va être obligé de payer les sommes équivalentes aux investissements qu'on fait aujourd'hui? Est-ce que c'est quelque chose qui...

## M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Sinon, est-ce qu'on pourrait l'avoir?

M. Brassard: C'est sûr que... D'abord, premièrement, ce n'est pas illégitime. Ce n'est pas une hérésie comptable que de financer par voie d'emprunt les travaux routiers. Dans le réseau de la santé, de tout temps, on finance par voie d'emprunt, on paie par service de dette les immobilisations. Dans le réseau scolaire, l'éducation, c'est la même chose aussi. De tout temps, on finance par

service de dette les investissements, les immobilisations dans le réseau de l'éducation.

• (16 h 10) •

Ca n'a pas été le cas jusqu'à tout récemment dans les travaux routiers, mais, encore une fois, ce n'est pas une hérésie comptable que de le faire, et c'est ce qu'on fait. C'est ce qu'on fait. Maintenant, je dirais que, quand on regarde les différents volets des investissements, il y en a peut-être un qui pourrait, je dirais, le plus tôt possible être financé au comptant, donc sans amortissement. C'est la réfection des chaussées, conservation des chaussées, Bon, même si ça a une certaine durée, et même si le Vérificateur général ne nous a pas semoncés à cet égard — on n'a pas eu de remontrances sur ce chapitre — il reste que, quand il s'agit d'enrobé bitumineux, la durée, c'est cinq ans, donc on amortit sur cinq ans. Mais il reste que la conservation des chaussées, donc la pose de couches d'usure sur les routes, ça pourrait éventuellement être financé annuellement et complètement, totalement.

Pour les autres, l'amélioration du réseau, d'un tronçon, l'amélioration d'une courbe, l'amélioration d'une route, la construction d'une structure, un pont, un échangeur, ça dure longtemps. Ça a une durée de vie assez longue. Un pont, ça peut durer 100 ans si on prend bien soin de son entretien. Donc, ça, pour ce genre de travaux là, ça m'apparaît tout à fait légitime de le faire par emprunts.

Maintenant, c'est clair que, au fur et à mesure que les années vont passer, le service de dette va forcément grossir. Il augmente, me dit-on, d'une centaine de millions par année, compte tenu des niveaux d'investissement autorisés; il augmente d'une centaine de millions par année. Il devrait se stabiliser au bout de sept ans. Au bout de sept ans, il y aurait une stabilisation du service de dette.

M. Middlemiss: Dans quelles conditions? En présumant qu'on va continuer à dépenser les mêmes montants, ou est-ce qu'on va arrêter de dépenser?

M. Brassard: Si on continue comme ça. si on continue, par exemple, comme je le disais tantôt, de financer la conservation des chaussées par emprunts, donc, il se stabiliserait, au bout de sept ans, autour de 700 000 000 \$\$, le service de dette. Entre-temps, si, par exemple, comme je viens de le dire, on en arrive à être en mesure de financer la conservation des chaussées au comptant, par les crédits annuels, au complet, sans amortissement, bon, ça veut dire quand même 125 000 000 \$\$ qui n'est pas financé par emprunts, alors ça réduirait forcément le service de dette puisque ça réduirait les emprunts Ça, on ne l'a pas fait, ce scénario-là. C'est un scénario qu'on n'a pas fait parce que...

On est en discussion actuellement avec les Finances et c'est une voie qui est ouverte. Les Finances sont d'accord. Le document, d'ailleurs, déposé en même temps que les documents budgétaires portant sur les règles comptables, comporte cette recommandation de faire en sorte que les travaux de conservation des chaussées ne

soient plus financés par amortissement au service de dette, mais le soient au comptant. Alors, il y a des discussions actuellement avec les Finances, en espérant peut-être que, pour le prochain budget, l'an prochain, on en arrive à appliquer cette recommandation.

- M. Middlemiss: M. le Président, si j'ai bien compris, on continue à faire les investissements de l'ordre de 600 000 000 \$ par année.
  - M. Brassard: De 644 000 000 \$ pour cette année.
- M. Middlemiss: Et, au bout de sept ans, là ça va être 700 000 000 \$, l'amortissement va être de 700 000 000 \$; ils vont faire des travaux pour 644 000 000 \$, mais on va payer 700 000 000 \$.
- M. Brassard: Ça suppose que, encore une fois, on emprunte tout, alors que, dès cette année et même possiblement par un budget supplémentaire de cet automne, on pourrait corriger déjà le financement de la conservation des chaussées. Donc, ça change le scénario.
- M. Middlemiss: Dans ce scénario comme vous l'avez, quelle va être la dette accumulée pour ces sept années-là? On voit que, à la fin de cette année, on parle de 1 355 000 000 \$ pour l'opération de... À partir sur trois ans, la valeur nette à la fin, c'est 1 355 000 000 \$. Au bout de sept ans, ça va être quoi? On va payer 700 000 000 \$ par année et on va... Ça va augmenter notre dette de combien?
- M. Brassard: Au bout de sept ans, si on ne fait rien, si on ne fait aucun changement ce qui ne sera pas le cas, on va en faire incessamment portant sur la conservation des chaussées si on ne faisait aucun changement, au bout de sept ans, la dette accumulée serait de l'ordre de 3 000 000 000 \$.
  - M. Middlemiss: De 3 000 000 000 \$?
  - M. Brassard: Oui.
- M. Middlemiss: Mais, tu sais, il faut faire face à la réalité, là. On parle de 125 000 000 \$ par année, là. Ça ne changera pas grand-chose dans 600 000 000 \$: un quart, 25 %. Donc, en d'autres mots, on va être encore dans ces chiffres-là, 3 000 000 000 \$. Donc, on va payer 700 000 000 \$ par année puis on va avoir accumulé une dette de 3 000 000 000 \$. Est-ce que ça, quelqu'un a fait la comparaison avec la façon dont on le faisait avant? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui l'a faite? Est-ce qu'elle va nous coûter plus cher? C'est vrai que ça va nous permettre d'exécuter des travaux à un moment, puis ça, je ne le questionne pas. Mais est-ce que ça va coûter plus cher à la collectivité de procéder de cette façon-ci?
- M. Brassard: Parce que, avant ça, ça n'apparaissait pas dans le budget du ministère, mais c'était, en

d'autres termes, dans le déficit de 6 000 000 000 \$. C'était là. Globalement, là, c'est ça.

- M. Middlemiss: On le sait que c'était là. C'est pour ça que je me dis... Si on fait la comparaison de dire: Là on va descendre ça à déficit zéro et, pour y arriver, on a pris des sommes d'argent, puis on en dépense beaucoup, puis on paie un peu moins, bien, avec le temps, on va être rendu à 3 000 000 000 \$. Et est-ce que cette façon de procéder va coûter au citoyen ordinaire plus que ça ne coûtait avant? C'est certain que vous allez toujours utiliser la pire année des déficits, dans une crise. C'est certain. Vous ne regarderez pas les années où le déficit était de l'ordre de peut-être 1 500 000 000 \$.
- M. Brassard: En quatre ans, il est passé de 1 800 000 000 \$ à 6 000 000 000 \$.
- M. Middlemiss: Oui. D'accord. Donc, il était à 1 800 000 000 \$. À ce moment-là, on faisait des travaux puis on payait comptant. Dans cette situation-là. Il me semble qu'il faut regarder la moyenne. C'est toujours politiquement mieux lorsqu'on veut blâmer quelqu'un d'utiliser la pire, et c'est peut-être de bonne guerre, tu sais. Mais, moi, qu'est-ce qui m'intéresse, ce n'est pas d'avoir des guerres. C'est qu'on a des citoyens à qui on fait faire des sacrifices dans la santé, dans l'éducation. Estce que, en bout de piste de tout ca, ils vont se réveiller au bout de sept ans puis ils vont dire: On a fait tout ça, puis, aujourd'hui, on est obligés de payer encore 700 000 000 \$, puis notre dette est augmentée de tant de milliards? Et c'est ça, il me semble, qui est important. C'est ça qui est important. Il faut s'assurer que les gestes qu'on pose aujourd'hui pour atteindre le déficit zéro. tenter de donner l'impression... Parce que, en réalité, si on avait continué avec la même façon d'opérer, il y aurait encore pas mal, tu sais, un autre 600 000 000 \$, 500 000 000 \$ par année qui serait là. Maintenant, ça fait partie de la dette. Elle est rendue à 1 350 000 000 \$ sur trois ans. Puis, tu sais, ce qu'on dit: On va dépenser 644 000 000 \$, puis, cette année, on va en payer seulement de l'ordre de 200 000 000 \$. Tu sais, si un individu opérait de cette façon-là avec son budget familial, je ne pense pas qu'il durerait longtemps.
- M. Brassard: Bien, c'est ce qu'on fait dans nos ménages.
  - M. Middlemiss: Non. Il paie pour, à la fin.
- M. Brassard: C'est ce qu'on fait dans nos ménages. Je n'ai pas payé ma maison comptant, moi, quand je l'ai achetée. J'avais une hypothèque. Je l'ai payée sur un bon nombre d'années.
- M. Middlemiss: Oui, oui. D'accord.

   (16 h 20) •
- M. Brassard: Bien oui, mais c'est ça. Donc, c'est ce qu'on fait, là. On ne paie pas les hôpitaux comptant. On ne

paie pas les écoles comptant. C'est des immobilisations de longue durée. Donc, il est normal que ça puisse être financé par plusieurs générations. Donc, ça s'étale dans le temps. C'est la même chose pour des travaux routiers. Vous faites une autoroute, vous construisez un pont, c'est tout à fait normal et légitime. D'ailleurs, le Vérificateur général, il a regardé tout ça — puis Dieu sait que c'est le gardien de l'orthodoxie comptable — puis il ne trouve pas ça anormal au contraire. Il trouve ça tout à fait normal, sauf qu'il a dit. La conservation de chaussées, ça devrait être assimilé à des dépenses courantes. On est d'accord, on va le faire. Et je vous signale aussi qu'on a les ressources pour payer ce service de dette là. On a les ressources, on a les crédits pour le payer, le service de dette.

Autrefois, ça se payait comptant, je veux bien croire, mais, en fait, c'était le service de dette général du gouvernement. Il ne faut pas se faire d'illusion, c'était le service de dette général du gouvernement. Là, c'est un service de dette plus particulier, plus spécifique, du fonds routier. Mais on a les crédits chaque année. On a les crédits requis pour financer le service de dette. Donc, il n'y a pas de déficit comme tel dans ces opérations-là. Il n'y a pas de déficit. On a ce qu'il faut pour payer le service de dette. Quand le ministre des Finances nous autorise à un niveau d'investissement, en même temps il prévoit les crédits requis pour financer le service de dette. Alors, on n'opère pas de façon déficitaire.

M. Middlemiss: M. le Président, il faut comprendre que peut-être que présentement on peut couper dans.. Il dit: On ne fera pas de travaux. Le routier, cette année, 100 000 000 \$, on n'en fera pas. Mais, lorsque ça va être rendu 700 000 000 \$, là, qu'il faut payer chaque année, ce sera incompressible, ça Le 700 000 000 \$, il va être là tout le temps. Vous ne pourrez pas couper là parce que ça va être une dette.

C'est un peu comme les choses qu'on a aujourd'hui, là. Au moins, lorsqu'on a la latitude de dire: Bien, on a le choix de ne pas faire ce tronçon-là cette année, on peut remettre cela. Mais, une fois que ça va devenir une dette, qu'on doit payer 700 000 000 \$ par année, on ne peut pas le compresser, à moins qu'on ne commence à refinancer ca.

## (Consultation)

M. Brassard: Il faut quand même dire que, contrairement à la dette générale du gouvernement, cette dette-là, elle est payée sur une certaine période de temps, capital et intérêts. Les périodes d'amortissement sont très précises. C'est cinq, 10 et 15 ans. Il faut respecter ces règles-là. Et les crédits qui nous sont accordés permettent de payer à la fois capital et intérêts durant les périodes fixées, les périodes d'amortissement fixées.

Maintenant, il n'en reste pas moins que ce qui importe, c'est qu'on investisse à des niveaux suffisants pour maintenir en bon état le réseau, parce que c'était un des objectifs que tout le monde poursuivait. Il fallait atteindre un niveau requis d'investissement le plus rapi-

dement possible pour nous assurer que le réseau supérieur, d'une valeur considérable, soit maintenu en bon état. C'est ce qu'on fait.

Cette année, en atteignant le niveau de 644 000 000 \$, on atteint ce niveau requis un an plus tôt que prévu, ce niveau requis d'investissement pour maintenir dans un état convenable et acceptable le réseau routier. Encore une fois, on le fait par emprunt. C'est un choix, mais, en le faisant, les crédits requis, nécessaires pour financer ce service de dette sont au rendez-vous, je dirais. On en dispose. Ils nous sont accordés, ils nous sont octroyés.

Est-ce que, par la suite, la question se pose? Elle est aussi pertinente. Par la suite, au moment où on atteindra la déficit zéro, l'an prochain, est-ce qu'il n'y a pas une réflexion qu'on devra — on a déjà commencé — poursuivre et compléter pour prévoir que peut-être un plus grand nombre ou une plus grande proportion des travaux routiers soit financée au comptant?

La conservation des chaussée, c'est chose faite, ou presque, décidée, acceptée. Est-ce qu'il y a d'autres travaux qui pourraient être financés de cette façon-là? Probablement. Probablement que ça pourrait être envisagé. Et, quand on aura franchi l'étape du déficit zéro, peut-être qu'on pourra se permettre de réduire les emprunts pour financer les travaux routiers et d'en payer davantage au comptant. Ce n'est pas exclu.

M. Middlemiss: On peut presque conclure, M. le Président, que c'était une façon de donner l'impression que, oui, on va atteindre le déficit zéro en pelletant dans l'avenir. Et, lorsque j'entends le ministre nous parler d'acheter sa maison, il n'en achète pas une à tous les ans, là, parce que, s'il en achetait une à tous les ans... Lorsque vous l'achetez, votre maison, vous l'achetez pour 25 ans. Si vous en achetez une l'année après puis que vous embarquez dans une hypothèque encore sur celle-là, c'est un autre 25 ans. Vous allez être obligé de la louer, ou trouver quelque chose comme ça. Parce que vous dépensez 600 000 000 \$ par année et, à chaque année, c'est toujours ça que vous... 15 ans; une autre année, c'est un autre 15 ans. Puis ça, là, la première année, c'est cinq à 15 ans, l'année après, on ajoute un autre cinq ans, ça peut être rendu à 20 ans.

Est-ce que ça, ça nous coûte plus cher? Dites-le au monde. C'est ça que je veux savoir, moi. Vous avez trouvé une façon de donner l'impression que vous allez descendre le déficit à zéro, oui, c'est zéro, mais en pelletant dans l'avenir. Quelqu'un va être obligé de payer pour. C'est ça que vous faites. Vous l'avez dit vous-même. Au bout de sept ans, ça va coûter 700 000 000 \$ par année. On va avoir une dette accumulée de 3 000 000 000 \$. Ça, c'est seulement sur le réseau routier du Québec. Qu'est-ce qui va arriver dans les hôpitaux, les écoles, les choses comme ça? Ça fait boule de neige. Et c'est ça qui va être la dette. C'est ça que les citoyens du Québec devront payer. En autant qu'ils le sachent. Il faut leur dire. Mais ça fait boule de neige. La dette, elle, va augmenter même si on fait un déficit zéro. Puis, une fois rendu à un certain niveau, ça va

coûter tellement cher, ça va prendre encore... Donc, je

M. Brassard: Le patrimoine collectif augmente aussi. On a un patrimoine collectif de plus grande valeur.

M. Middlemiss: Oui, mais, au bout de cinq ans ou 10 ans, 15 ans, on va être obligés de les refaire puis on va encore être en train de payer pour le premier 15 ans. Au bout de 15 ans, on recommence, on doit recommencer. Il y a certaines choses... Ça dure 15 ans, on va le faire; après ça, au bout de 15 ans, on va être obligés de le recommencer encore. C'est exactement ça, et on l'a basé sur ça. À moins qu'on ne trouve une façon, que ce qu'on pense qu'on devra réinvestir au bout de 15 ans, on va heureusement être capable de le rendre à 20 ans. Là, oui. C'est parce que votre maison, des fois, vous prenez une hypothèque sur 25 ans, mais elle peut durer 100 ans.

M. Brassard: Il y a des travaux routiers qu'on pourrait amortir sur une plus longue période. Un pont, là, quand on construit un pont, ça dure longtemps, un pont. Ca ne serait pas hérétique de l'amortir sur 25 ans, un pont, sans doute, sans le moindre doute.

Mais, ceci étant dit, je vous écoute puis il semble ressortir de vos propos que vous trouvez que ce n'est pas une bonne façon de financer les travaux routiers. Dans ce cas-là, je vous dirais: Faisons également la même critique et prenons la même décision quant aux immobilisations dans le réseau des écoles, des universités, et dans le réseau des hôpitaux, des CLSC, des centres d'hébergement. Ne les finançons pas non plus par emprunts. Si c'est illégitime et pas acceptable et pas convenable de financer par emprunt la construction d'un pont ou la construction d'une route qui constitue un patrimoine qui dure dans le temps, ça ne l'est pas plus non plus pour financer de la même façon la construction d'un hôpital ou des locaux d'un CLSC ou d'un centre d'hébergement, ou d'une école. Ce n'est pas plus acceptable non plus.

Or, de tout temps, au Québec, les immobilisations scolaires en éducation puis en santé ont toujours été financées par le service de dette, toujours, y compris quand vous étiez là. Ça a toujours été financé par le service de dette. Le réseau routier, les travaux routiers, ce n'est pas non plus anormal ou illégitime que ça se finance de cette façon-là, à condition qu'on ait les crédits pour assumer le service de la dette.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre, messieurs de la commission, nous allons suspendre nos travaux pour 10 minutes, mais je voudrais bien que ça soit 10 minutes et non pas 20, ce qui va permettre à plusieurs d'entre nous de pouvoir se...

M. Brassard: Vaquer à nos occupations.

Le Président (M. Lachance): ...dégourdir les jambes.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 16 h 42)

## Lien sous-fluvial entre Lévis et Québec

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux. Alors, M. le ministre, pour poursuivre dans nos travaux, j'aurais le goût d'aborder un sujet tabou. S'il est tabou, c'est qu'on n'en a pas parlé à l'Assemblée nationale, et j'ose en parler. Ca concerne le lien sous-fluvial entre Lévis et Québec. Il existe depuis deux ans - vous avez peut-être entendu parler de ça à un moment donné par les médias d'information - un comité qui s'appelle le Comité du lien sous-fluvial, à l'est de Lévis-Québec. Il a même une existence légale comme organisme sans but lucratif en vertu de la Ille partie de la Loi des compagnies.

Ce comité est présidé par un maire de ma circonscription qui s'appelle Réal Lapierre, le maire de Beaumont, et il est composé d'un certain nombre d'individus qui sont des personnes sérieuses. Ce n'est pas une gang de farfelus, là. Il y a là-dessus, entre autres, le professeur Jean-Yves Chagnon, de l'Université Laval, qui est un géologue réputé, connu, qui a même été consultant pour la traversée du gaz naturel, à un moment donné, entre les deux rives du fleuve.

Vous savez, si on parle de tunnel, il y a des coûts - je ne vous apprendrai rien - qui peuvent être assez importants pour le creuser, le percer. Par contre, les coûts de l'entretien, par la suite, sont non comparables à une structure, à un pont. Et on a vu, par exemple, lors de la tempête du verglas, dans la région de Montréal, que, à un moment donné, le seul lien qui pouvait permettre de traverser sur l'île, c'était le pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine.

Il y a également des nouvelles technologies qui font de plus en plus leurs preuves à travers le monde, et on pense en particulier à un endroit où les séismes sont assez nombreux, c'est-à-dire le Japon. Évidemment, un projet comme ça est sans commune mesure avec le fameux tunnel sous la Manche, mais ça viendrait dans l'esprit des gens qui font partie du comité et d'autres qui suivent les travaux de ce comité-là. Il y a même trois députés qui sont des gens qui suivent de près les travaux de ce comité: le député de Lévis, le député de Montmorency et le député de Bellechasse. Ca pourrait avoir pour effet de mettre fin au fer à cheval qui existe entre les deux rives. On sait que, dans toutes les grandes villes où il y a un cours d'eau comme le Saint-Laurent, habituellement, il y a une espèce de voie de contournement qui permet d'avoir accès des deux côtés, ce qui n'est pas le cas, malheureusement, pour la région de Québec et pour des raisons historiques.

Lorsqu'on regarde ce que le ministère des Transports a fait dans ce dossier-là depuis 30, 40 ans, on constate qu'il y a déjà eu des études qui ont été faites, assez préliminaires cependant, et en particulier au moment où la décision avait été prise d'avoir un nouveau lien qui s'appelle aujourd'hui le pont Pierre-Laporte. Lorsqu'on regarde en arrière, on voit que, pour des considérations peut-être politiques, le pont avait été placé à côté du pont de Québec qui, lui, a été inauguré en 1917.

Alors, en octobre dernier, au Manoir Montmorency, environ 75 participants se sont réunis pour une journée d'échanges sur ce projet-là, et il y avait parmi les participants plusieurs élus municipaux et également des représentants de certaines firmes où il y a des gros transporteurs, des gens qui font un transport interrives assez important compte tenu que le trafic peut venir du Bas-Saint-Laurent et être obligé de faire le tour par les structures actuelles dans le coin de Sainte-Foy pour traverser du côté de la rive nord. Entre autres, il y avait, je me souviens, un représentant de la firme Daishowa.

Alors, M. le ministre, je comprends que, en partant d'ici cet après-midi... Je ne m'attends pas à ce que vous ayez une réponse positive à une demande de pratiquer un tunnel entre Lévis et Québec dans les prochaines semaines, dans les prochains mois, mais comment réagiriez-vous si un financement privé d'un projet comme celui-là pouvait être mis sur pied? Parce que, une des choses qui m'a beaucoup surpris aussi, c'est qu'il y a toutes sortes de chiffres plus ou moins élevés qui ont circulé, et, selon des études, évidemment très préliminaires, le coût d'une voie terrestre de ce genre de lien, on l'établit actuellement à quelque chose comme 350 000 000 \$\text{ et non pas \( \bar{a} \) 1 000 000 000 \$\text{ ou} \) 2 000 000 000 \$, comme ça a déjà circulé. Alors, comment réagiriez-vous comme ministre des Transports si un financement privé d'un projet comme celui-là pouvait être mis sur pied, se concrétiser?

• (16 h 50) •

M. Brassard: Bien, d'abord, quand le privé s'implique dans des projets routiers — il y en a quelquesuns, quand même, qui sont apparus au Canada, pas nécessairement des tunnels, mais c'est le Pont de la Confédération, par exemple, c'est une autoroute en Nouvelle-Écosse, une autoroute qui est en construction au Nouveau-Brunswick, une autoroute en Ontario, la 407 — quand le privé s'implique seul ou en association avec le ou les gouvernements, c'est évident qu'il ne le fait pas par altruisme, qu'il ne le fait pas par générosité ou gratuitement.

Quand le privé s'implique, il le fait pour être en mesure de retrouver sa mise avec même un petit peu plus. donc d'obtenir un rendement sur l'investissement qui soit convenable et acceptable. Ça veut dire, à ce moment-là, que son implication dans des projets comme ceux-là ou comme celui-là doit se révéler, après des études évidemment très complexes, rentable. Parce, à partir du moment où le privé s'implique, dans tous les cas de figures, ça suppose une forme de péage, forcément. Il faut qu'il retrouve ses investissements, qu'il se rembourse de ses investissements par l'instauration d'un péage, d'un système de péage, et ca, ca veut dire, à ce moment-là, que ça a un lien direct avec le volume de circulation, le débit de circulation, l'achalandage de l'équipement, et l'achalandage a un effet direct sur le niveau de tarifs. Et on sait que, en matière de péage, si les tarifs sont trop élevés, ça a un effet direct sur l'achalandage, ça a un effet dissuasif, et l'achalandage, dans certains cas, peut chuter de façon radicale.

Alors, c'est tout ça qui est à regarder. Moi, je ne suis pas hostile, en soi, à l'implication du secteur privé dans des projets routiers. Encore faut-il que ça se traduise en bout de piste par une certaine rentabilité et même une rentabilité certaine, parce que, si la rentabilité n'est pas au rendez-vous, si on a mal fait les calculs et que le péage est trop élevé, ça a un effet sur l'achalandage, l'achalandage chute, et, l'achalandage chutant, la tentation est de remonter les péages pour retrouver les revenus qu'on attendait au départ dans les scénarios, puis là, bien, c'est un cycle sans fin, puis, à ce moment-là, dans certains cas, on finit par se tourner vers l'État pour dire: Bien, écoutez, ça n'a pas fonctionné, ça ne marche pas, là, reprenez tout en main. Ça peut se terminer comme ça.

Alors, il faut être prudent en matière d'implication du privé parce qu'il faut savoir que, le privé, il fonctionne selon des règles. Ce n'est pas parce qu'il s'associe à l'État et ce n'est pas parce qu'il investit dans des services publics qu'il abandonne ses règles. Ses règles demeurent les mêmes, c'est-à-dire la rentabilité. Il faut qu'il y trouve son profit et son bénéfice, sinon il n'y ira pas. Alors, dans ce cas-là comme dans d'autres, parce qu'il en est question aussi à Montréal d'implication du privé dans certains projets... Il en a même été question chez nous pour la route de la réserve des Laurentides. Il a même été question d'une autoroute à péage dans la réserve des Laurentides. Bon, on a fait les études et puis on est arrivé à des tarifs assez abusifs pour l'usager parce que, compte tenu de l'achalandage, le volume de circulation, ça aurait eu un effet dissuasif vraiment considérable.

Dans ce cas-là, moi, je vous dis, je vous réponds: Je ne suis pas hostile en soi, mais c'est clair que les règles étant ce qu'elles sont dans le secteur privé, je ne vois pas comment le secteur privé, les firmes, les entreprises pourraient s'impliquer dans un projet comme celui-là et aller jusqu'au bout sans être bien sûrs, à la suite d'études étoffées, que ces entreprises-là vont y retrouver leurs investissements puis vont se retrouver avec un rendement convenable. Sinon, elles vont investir ailleurs, hein? Je ne pense pas... Mais, en soi, je n'ai rien...

Ceci étant dit, c'est un projet... Vous savez que, dans la grande région de Québec, il y a un processus en cours visant à élaborer un plan de transport. C'est passablement avancé. Ce dossier, me dit-on, a déjà fait l'objet de certaines discussions dans le cadre du processus d'élaboration du plan de transport. Je pense que, pour qu'un projet comme celui-là connaisse certains progrès dans son évolution, il faudrait aussi avoir une bonne analyse concernant les Origine-Destination. Ça, ça m'apparaît essentiel, c'est une donnée de base, un outil de base. Et puis aussi, évidemment, quand on élabore des plans de transport, aussi bien à Québec qu'ailleurs — dans l'Outaouais, ca s'est fait de cette façon-là - il faut qu'il se dégage, je dirais, un consensus minimal, un certain consensus pour que tel projet ou telle orientation se retrouve dans le plan de transport, parce que ça vaut aussi pour ce projet-là.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous seriez ouvert à ce que des études faites ou en cours par

votre ministère en ce qui concerne justement Origine-Destination soient mises à la disposition, lorsqu'elles seront complétées, des membres du comité afin de se faire une opinion davantage éclairée sur un sujet comme ça? Parce que, effectivement, vous avez raison, M. le ministre, il faut savoir d'où viennent les gens puis où vont les gens et en quelle quantité pour pouvoir avoir une idée la plus juste possible de la rentabilité d'un projet comme celui-là par le secteur privé, tout en ayant à l'esprit aussi que les gens qui ne voudraient pas défrayer de coûts, qui ne voudraient pas qui evident pas qui en voudraient pas défrayer de coûts, qui ne voudraient pas qui existent présentement, mais qui font en sorte qu'on rallonge le trajet et qui font en sorte également que ça prend plus de temps avant de traverser les deux rives.

M. Brassard: Il y a déjà une enquête en cours, Origine-Destination, mais qui est reliée directement au lien interrives — on en parlait ce matin avec le député de Limoilou — et il y en a aussi, déjà, qui sont disponibles, et on devrait aussi les actualiser. Je ne sais pas de quand elles datent, celles qu'on a entre les mains.

## (Consultation)

- M. Brassard: Alors, on est en train d'en faire d'autres et d'actualiser les données à cet égard. Et, moi, je n'ai pas d'objection en soi que ces données-là soient disponibles pour le Comité du lien sous-fluvial.
- Le Président (M. Lachance): Je vous disais tantôt que c'était un sujet tabou, c'est qu'il y a des personnes qui craignent d'être associées à un projet sauté, «flyé», farfelu, et tout le vocabulaire qui est du même genre, en particulier les faiseurs d'opinion qui semblent dire que c'est complètement irréaliste. Alors, on ne parle pas pour demain matin, on ne parle pas pour dans trois ou cinq ans, mais, un jour, ça paraît comme étant une voie à explorer, peut-être dans 10, 15 ou 20 ans, lorsque d'autres personnes nous auront remplacés autour de cette table. Mais il faut être prévoyant.
- M. Brassard: En soi, ce n'est pas farfelu. Il y a le pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine à Montréal. alors, passer sous un fleuve, techniquement parlant, ça ne pose pas de problème insoluble. Sur le plan technique, sur le plan du génie en cette matière, il n'y a pas de problème insoluble, on a fait un tunnel sous la Manche. La question qui se pose, c'est la question de l'opportunité et, évidemment, une évaluation, aussi, la plus précise possible des coûts et, surtout, aussi de l'opportunité. Est-ce que c'est opportun? Et, comme vous le dites, le temps compte beaucoup dans ce genre de projet là, quand ce sera opportun, à quel moment ce sera opportun. Mais, en soi, ça n'a rien de frivole, il en existe un peu partout à travers le monde de ce genre d'équipement ou d'infrastructure.
- Le Président (M. Lachance): Surtout avec les techniques modernes de...

- M. Brassard: Oui, tout à fait.
- Le Président (M. Lachance): Qui sont beaucoup plus économiques et qui sont sécuritaires aussi présentement, alors que...
- M. Brassard: L'évaluation approximative est à peu près la même que la vôtre. Nous, on l'évalue, le lien sous-fluvial entre Beauport et Lévis, à 320 000 000 \$. Mais, là on est dans le domaine des évaluations approximatives, c'est clair que ce n'est pas une étude...

#### Une voix: ...

- M. Brassard: Oui, il a été question aussi de relier l'île d'Orléans, là, c'est un autre 320 000 000 \$. Ce n'est pas évident que c'est particulièrement opportun.
- Le Président (M. Lachance): Je pense que les gens de l'île sont assez réfractaires à cette idée-là aussi, semblet-il.
- M. Brassard: Oui. Et Lévis—Beauport, c'est à peu près ça, 320 000 000 \$. Encore une fois, ça peut changer en termes de coûts.
- Le Président (M. Lachance): Je vais vous dire que le maire de Saint-Pierre, Île-d'Orléans est membre du comité, et il suit de très près les informations qu'on va glaner à droite et à gauche. Et une autre information aussi, c'était l'opportunité de pouvoir faire d'une pierre deux coups, c'est-à-dire de faire disparaître les horreurs qui traversent le fleuve à la hauteur de l'île et de Beaumont et de la rive nord. C'est les fameux pylônes de 735 kV. Il y a trois lignes qui passent là. Mais, là-dessus, nous avons rencontré des gens d'Hydro-Québec qui nous ont tiré au bazooka en nous disant que ça coûterait quelque chose comme 2 000 000 000 \$ à 3 000 000 000 \$ et qu'on ne peut pas faire passer dans un même tunnel une ligne de ce genre-là, pour des raisons de sécurité, avec de la circulation de véhicules.
- M. Brassard: C'est Hydro-Québec qui vous donnait cette réponse-là?
- Le Président (M. Lachance): Oui, c'est Hydro-Québec qui nous a parlé de ça. Puis ils nous ont même dit, M. le ministre, que même si les pylônes actuels tombaient dans l'eau ce qu'on ne souhaite évidemment pas il ne serait pas question davantage de refaire un tunnel pour les remplacer, pour les enfouir, mais il serait plutôt question de les reconstruire là où ils sont présentement. Alors, ce n'est pas très encourageant pour le paysage qu'il y a dans ce coin-là. Je vous remercie, M. le ministre.
- M. Brassard: Alors, vous voyez, M. le Président, on a parlé pendant un certain nombre de minutes d'un sujet que vous qualifiez de tabou.
- (17 heures) •

Des voix: Ha, ha, ha!

- Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Oui. Vous avez fait une remarque tantôt concernant l'emplacement du pont Pierre-Laporte à côté du pont de Québec. Je ne crois pas que ce soit pour des raisons politiques. Si l'on reconstruit le pont de Québec là, regardez, c'est l'endroit à peu près le plus étroit. Puis il y a des places...
- M. Brassard: C'est l'ingénieur qui parle, là, ce n'est pas le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Oui. D'accord. Non, non, tu sais. Mais il me semble que...

Des voix: Ha, ha, ha!

- M. Middlemiss: Non, non, non. Mais je constate avec mes yeux, c'est l'endroit le moins large. Vous avez le rocher de chaque côté. Donc, c'était l'endroit. Parce que je suis convaincu qu'ils auraient peut-être voulu l'avoir plus vers l'est que là Donc, on a choisi. À ce moment-là, on ne faisait peut-être pas toutes les analyses géotechniques qu'on fait aujourd'hui, puis ainsi de suite. Mais c'était le gros bon sens. On regardait où c'est le moins large. On regardait où on pouvait appuyer sur quelque chose de solide. Donc, le pont de Ouébec est arrivé là. Le pont Pierre-Laporte, probablement qu'ils ont fait la même chose, ils ont dit: Regarde, on va regarder tout près de celui-là. Et c'est vrai que ce n'est pas tellement courant de voir deux ponts un à côté de l'autre, mais il semblerait peut-être que, pour des raisons économiques, c'était pour ça.
- Le Président (M. Lachance): Les propriétaires des centres commerciaux...
- M. Brassard: Ça nous indique que c'était peut-être la bonne place.
  - M. Middlemiss: Oui, sur le plan de... Regardez...
  - M. Brassard: Si on en a construit deux là...
- M. Middlemiss: Oui, oui. Et c'est certain que, par le fait même, en ayant le pont de Québec là, les gens ont construit les centres d'achats. Ils ont fait l'expansion alentour et...
  - M. Brassard: C'est venu après.
- M. Middlemiss: ...après ça... Il y a des choses là qui s'expliquent. Si on prend le temps de l'analyser, on voit qu'il y a une justification. Comme le disait tantôt le ministre, les ingénieurs, le génie, peuvent aujourd'hui faire toutes sortes de choses.

# Charges et dimensions des trains routiers

Ceci étant dit, j'avais indiqué aussi ce matin que je voudrais aborder le moratoire sur les charges et les dimensions. Je ne sais pas si le ministre a eu l'occasion ou si on l'a mis au courant, mais aujourd'hui on dit, dans Le Devoir, que le réseau ferroviaire du nord est menacé.

- Le Président (M. Lachance): Il disait ça, Le Devoir?
- M. Middlemiss: Oui, parce que, en ce moment, il y a un grand débat - M. le Président, le ministre et moi, on a eu l'occasion d'en discuter au moment des engagements financiers — et il me semble que la chose la plus importante à regarder, c'est encore ce dont on a discuté ce matin: la sécurité sur les routes. Et toute décision qui permettrait des camions plus longs avec d'autres charges sur le réseau, qu'on pourrait peut-être appeler plutôt... pas le réseau autoroutier... Il me semble que c'est la sécurité qui devrait primer dans tout ça. Et j'avais demandé au ministre à ce moment-là si on avait une étude qui pouvait démontrer les conséquences d'allonger un train routier sur la sécurité des gens qui l'utilisent. Sur une quatre voies, je pense qu'en soi il y a toujours une voie de dépassement. Lorsque tu arrives dans des terrains accidentés où il y a des courbes, il y a des côtes, est-ce qu'à ce moment-là ça devient un plus gros risque? Ca, c'est la chose la plus importante.

Il y a l'autre: Quelles sont les conséquences? Si on lit bien et si on peut croire ce qu'on nous dit sur le ferroviaire, si on permet des trains routiers de type B, ça pourrait avoir des conséquences sur le réseau ferroviaire, et je dois vous dire qu'il y a des endroits où on est en train seulement de le faire, les CFIL commencent seulement à opérer.

Donc, est-ce que, depuis notre discussion aux engagements financiers, le ministre a réussi à trouver quelque chose, une étude qui a été utilisée au moment où on a permis l'utilisation de trains routiers sur... moi, je dirais, sur tout le réseau à deux voies, où il y a quarre voies et où c'est plat, mais dans des endroits comme la 138, la 155, la 175, la 169, tout ce réseau-là qui, par le fait même, à cause du terrain qu'il traverse, a énormément de côtes et de courbes?

M. Brassard: Vous savez, il y a, depuis les années quatre-vingt-dix et même avant... Il y a même une entente entre toutes les provinces, qui date de 1988, qui porte sur l'harmonisation des charges et dimensions. C'est à partir de là qu'on a entrepris un travail assez considérable, au Québec, et à partir de 1991 — donc, le député est sûrement au courant de ce processus — qu'on a commencé la révision de tout le règlement sur les charges et dimensions, avec comme objectif, encore une fois — je pense que c'est important de le signaler — de faire en sorte qu'on préserve davantage et mieux le réseau routier et qu'on permette des types de remorques qui sont moins

dommageables sur le réseau routier. C'est ça, l'objectif poursuivi. C'est ça qu'on a fait. Et l'étape qu'on a franchie en juillet 1997 s'inscrit dans cette foulée, dans cette perspective-là, de faire en sorte qu'il y ait des remorques les moins nuisibles au réseau routier, de sorte que — ça, je l'avais dit aux engagements financiers — il y a plus de baisses de charges qu'on a autorisées dans le règlement que d'augmentations.

Mais, effectivement, on prévoyait une augmentation de la charge des trains routiers de type B de 59 000 kg à 62 500 kg et de 23 m à 25 m. C'était prévu essentiellement pour s'harmoniser avec le reste du Canada, particulièrement l'Ontario. Je prenais connaissance du discours de M. Tellier, ou de l'entrevue de M. Tellier, le président du CN, qui disait, entre autres: Le chemin de fer du nord va disparaître si le gouvernement du Québec ne contrôle pas le poids des camions. Et, à un moment donné, je pense qu'il disait que. il semblait dire que c'était uniquement au Québec qu'on agissait ainsi, ce qui est faux. Le reste du Canada permet déjà, actuellement, les trains routiers de type B de 25 m et de 62 500 kg. C'est déià autorisé ailleurs au Canada.

## • (17 h 10) •

Alors, je trouve ça un peu bizarre et un peu inacceptable, ce genre de menaces de la part de M. Tellier, le président, le P.D.G. du CN qui fait des menaces à peine voilées d'arrêt des opérations au nord du Québec, dans le ferroviaire, si on donne suite ou si on s'harmonise avec les autres provinces, en particulier l'Ontario. Comment se fait-il qu'en Ontario ça n'ait pas d'effets négatifs sur le ferroviaire? Puis en Alberta non plus? Puis ca en aurait au Ouébec?

De toute façon, ceci étant dit, on a fait faire une étude pour les régions du nord, Mauricie, Abitibi-Témiscamingue et Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette étude a été faite par la firme Raymond, Chabot, Martin, Paré & cie. Cette étude s'appuie sur une enquête qui a été menée auprès de la quasi-totalité des entreprises utilisatrices, ou potentiellement utilisatrices, du transport ferroviaire dans ces régions. On a vraiment fait une enquête approfondie. On est allé voir les expéditeurs. On a eu des entrevues avec tous les expéditeurs, domaine minier, forestier, industriel. Le résultat de l'étude, on le sait, c'est que, si on passait, on permettait les trains routiers de type B à 62 500 kilos, 25 m, ça aurait des effets négatifs sur le ferroviaire. Ca ferait en sorte que, au maximum, 14 % du tonnage transporté par le ferroviaire pourrait transférer vers le routier. La moitié de ce tonnage-là est surtout constituée de copeaux.

Bon, alors, je pense que c'est une étude qui mérite qu'on s'y arrête, qui nous incite à réfléchir, à la réflexion.

Entre-temps, le CRCD de ma région, CRCD du Saguenay—Lac-Saint-Jean, m'a demandé de retarder la levée éventuelle du moratoire pour mettre sur pied un comité de tous les partenaires intéressés, puis poursuivre la réflexion amorcée par l'étude de Chabot & cie, et faire ensuite les recommandations. Je n'ai pas émis d'objections, exprimé d'objections. J'ai dit: Très bien. Ça peut m'être utile.

Alors, ce comité-là a été mis sur pied par le CRCD dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Il a commencé à fonctionner, ce comité-là. Ils me demandent quelques semaines avant de prendre une décision. Alors, je ne pense pas que ce soit... Je pense que c'est souhaitable qu'on leur laisse le temps. On va leur laisser le temps. Entre-temps, évidemment, le moratoire est toujours maintenu sur ces routes-là dont on parlait tantôt, les routes des régions de la Mauricie, de la Haute-Mauricie, de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Sur ces routes-là, il n'y a pas de trains routiers de type B à 62 500 kilos qui peuvent circuler.

Bon, après ça, bien, on verra. On prendra une décision. Je vais prendre connaissance de leurs recommandations. L'étude dont j'ai parlé tantôt va être sûrement très utile pour une prise de décision. Quand le CRCD de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean sera prêt à me faire ses recommandations, bien là, à ce moment-là, je pense que j'aurai tout en main pour une prise de décision.

Est-ce qu'il est opportun, est-ce qu'il convient de maintenir le moratoire? C'est ça, la question, au fond. Est-ce qu'il convient de maintenir le moratoire dans ces régions, compte tenu des impacts négatifs que ça pourrait avoir sur le ferroviaire, ou est-ce que, malgré tout, on fait en sorte que, dans ces régions-là, le règlement qui s'applique ailleurs au Québec s'applique aussi dans ces régions-là? Évidemment, c'est ça, la question. Elle est, au fond, très simple et il faudra que je tranche.

M. Middlemiss: M. le Président, je sais qu'on est en train de travailler sur une politique ferroviaire. Est-ce que cette politique ferroviaire pourrait influencer la décision du ministre ou, vice versa, est-ce que la décision du ministre vis-à-vis des trains B pourrait avoir des conséquences sur la politique ferroviaire? Lequel des deux, là? Si la décision est prise de permettre le train B sur ces routes-là, est-ce que ça va avoir une conséquence sur la politique ferroviaire sur laquelle vous travaillez présentement? Et est-ce que dans votre politique ferroviaire, ce que vous avez fait à date pourrait vous inciter à prendre une décision dans une direction ou l'autre? Est-ce que c'est rattaché ou ce n'est pas rattaché? Mais, moi, ce qui me préoccupe le plus, c'est quand je lis qu'un décès routier sur cinq implique un camion lourd, et surtout dans des routes qui sont difficiles. On sait déjà qu'elles sont difficiles. Est-ce qu'on a une étude, est-ce qu'on a fait une évaluation pour dire: Le risque va être plus élevé qu'il ne l'est présentement? Est-ce qu'il va l'être? Et est-ce qu'on avait évalué, dans un premier temps, lorsqu'on a permis aux États-Unis ou en Ontario... Est-ce que quelqu'un a dit: Le fait que ça va être plus long, au lieu d'être de la longueur d'un autobus, ça va être la longueur de deux autobus, est-ce qu'à ce moment-là il y a quelqu'un qui a réussi à déterminer les conséquences sur la sécurité des usagers du réseau routier?

M. Brassard: Oui. Bien, ça, il y a eu des études de faites qui démontrent bien que, sur le plan de la

conservation du réseau routier, le train routier de type B est pas mal moins dommageable que bien d'autres types de remorques. Compte tenu du nombre d'essieux et de la charge axiale, c'est pas mal moins dommageable que certains types de remorques dont on espère, pour certains types, qu'ils vont finir par disparaître du marché. Est-ce qu'il y a un lien avec l'éventuelle politique ferroviaire? Il y a un lien dans le sens où, comme gouvernement puis comme ministère des Transports, nous n'avons pas intérêt à faire en sorte qu'un mode de transport décline et même disparaisse dans certaines régions ou dans certaines parties du territoire québécois. Nous avons intérêt, comme ministère des Transports, à faire en sorte que tous les modes de transport au Québec fassent preuve de vitalité. Maritime, aéroportuaire, routier, ferroviaire, tous les modes de transport doivent exister dans une économie moderne et diversifiée comme la nôtre.

Notre intérêt, c'est de faire en sorte que le ferroviaire au Québec, il continue d'exister, mais aussi, même, de se développer et d'être en bonne santé. C'est ce qui fait d'ailleurs que de plus en plus, au Québec, sont apparus des CFIL, ce qu'on appelle des CFIL, des chemins de fer d'intérêt local. Ça, c'est des chemins de fer qui sont sous juridiction québécoise, qui opèrent en vertu d'une loi québécoise. Il y en a de plus en plus. On est rendu, même, je pense, à 2 500 km de voie ferrée maintenant sous le contrôle des CFIL, des entreprises québécoises qui opèrent un tronçon de chemin de fer. Il y a en a en Gaspésie. Il y en a dans Charlevoix. Il y en a dans l'Estrie. Il y en aura bientôt un dans la région de la Beauce. C'est ça.

• (17 h 20) •

M. Middlemiss: Il y en a un dans l'Outaouais.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Il y en a un dans l'Outaouais.

#### Maintien du réseau ferroviaire

M. Brassard: Et dans l'Outaouais également. Il y en a de plus en plus. Ça a permis de maintenir en opération des tronçons du réseau ferroviaire qui étaient carrément abandonnés par les grands du rail. Parce que ça aussi, il faut bien être conscient que, entre 1985 et 1997. il y a 2500 km de voie ferrée qui ont été abandonnés - c'est 25 % du réseau québécois - par les grands du rail, le CP et le CN. On peut dire que les grands du rail, depuis 20 ans, ont carrément laissé tomber le Québec. C'est pour ca que des propos comme ceux de M. Tellier m'indisposent un peu, pour ne pas dire que ça m'indigne un peu, quand on regarde l'histoire. Quand on regarde sur une certaine période de temps comment ça s'est passé dans le ferroviaire au Québec, le Québec a été abandonné; on le voit, c'est par des centaines de kilomètres, 2 500 km de voie abandonnés

Ça aurait été plus et, en même temps, pendant ce temps-là ou cette période-là aussi, il faut dire qu'on subventionnait à coups de centaines de millions Terre-Neuve, on subventionnait à coups de milliards le réseau ferroviaire de l'Ouest. Le Ouébec n'a jamais eu droit à de pareilles largesses de la part du gouvernement fédéral. Ca, c'est des choses dont il faut se rappeler, ca fait partie de l'histoire. Il ne faut pas les oublier, il ne faut pas être amnésique à cet égard. Heureusement qu'il y a eu les CFIL, parce que c'est bien plus que 2 500 km qui auraient été abandonnés. Heureusement qu'il y a eu ces entreprises québécoises qui ont pris en charge des tronçons du réseau abandonnés par les grands du rail, CP et CN, puis qui les opèrent présentement de façon très rentable. Parce que ces entreprises-là font preuve de pas mal plus de souplesse et de flexibilité, ont une approche-client beaucoup plus efficace. Elles sont beaucoup plus proches de leurs clientèles, beaucoup plus attentives aux besoins de leurs clients, ce qui n'est pas nécessairement le cas des grands du rail, permettez-moi de le dire,

Justement, dans l'article en question, il y a M. Van Houtte, qui est président de l'Association de l'industrie de l'aluminium, que je connais, d'ailleurs, qui précise: Les trains, c'est très long. On n'a pas les wagons qu'on demande. Dans les cours des usines, les wagons ne sont pas propres. C'est plus rapide avec les camions qui vont de Bécancour à Détroit. Un camion de 20 tonnes arrive à destination le lendemain matin, en moins de 24 heures. Ça, c'est M. Van Houtte, le président de l'Association de l'industrie de l'aluminium. Ce n'est pas très bon pour le ferroviaire et pour le CN, entre autres. M. Tellier devrait s'interroger sur la qualité des services fournis, avant de penser à abandonner tout le nord du Québec, à abandonner ces tronçons du nord du Québec, en Abitibi-Témiscamingue, au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Avant ça, il devrait s'interroger sur des commentaires comme ceux-là, tout à fait pertinents. Les trains, c'est très long, on n'a pas les wagons qu'on demande, on n'a pas le service qu'on demande. Donc, il y a un gros effort à faire du côté du CN s'il veut sérieusement concurrencer le camion

Alors, on a intérêt, le Québec a intérêt à maintenir un bon réseau ferroviaire. Encore faut-il que les entreprises fassent leur effort de leur côté. Les CFIL le font. Je rends hommage aux CFIL. Ce sont des entreprises qui sont vraiment dynamiques, qui sont très attentives aux besoins de leurs clientèles, qui font beaucoup d'efforts pour répondre aux besoins de leurs clientèles. Les grands dinosaures du rail n'ont pas nécessairement cette approche-là, permettez-moi de le dire. En tout cas, ils ont beaucoup de progrès à faire s'ils veulent se hisser au niveau de l'approche-client qui est celle des CFIL actuellement au Ouébec.

Alors, ceci étant dit, c'est clair que, d'abord, je n'aime pas beaucoup ce genre de menaces là. Ça ressemble à du chantage un peu. Je n'aime pas beaucoup ça. Mais, ceci étant dit, moi, je suis convaincu que le chemin de fer doit être présent en Abitibi-Témiscamingue. Il doit être présent en Haute-Mauricie. Il doit être présent au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Puis il doit faire preuve de vitalité puis de dynamisme. Il doit être en mesure de répondre aux clients puis d'augmenter leur tonnage. Pas de

voir décliner le tonnage transporté, de l'augmenter. Et je peux vous assurer que, dans ma prise de décision, je prendrai cela en considération. Il faut que le chemin de fer, le ferroviaire, demeure dans ces régions-là, se développe. Mais il va falloir en contrepartie que — dans ce cas-là, c'est le CN — les entreprises ferroviaires fassent un examen de conscience sur la façon dont elles servent leurs clients et sur la façon dont elles répondent aux besoins des expéditeurs de ces régions-là.

Écoutez, il y a sûrement quelque chose à corriger. Comment se fait-il que des entreprises - puis c'est ça, on les a interrogées - décident de passer du ferroviaire au camion? Maintenant, là, on n'est pas... on n'autorise pas le 62 500 kilos actuellement. On ne l'autorise pas dans ces régions-là, le train routier à 62 500 kilos. Ce n'est pas autorisé. Moratoire. Malgré cela, ca passe du ferroviaire au routier parce qu'ils ne sont pas satisfaits du service. Des réponses comme celle de M. Van Houtte, je vous dis que l'enquête, les enquêteurs Chabot, ils en ont recueilli beaucoup de ce genre de réponse là. Ils n'ont pas de wagons à notre disposition, il faut attendre des jours et des jours avant d'avoir les wagons. Ca prend du temps, ça traîne, c'est long avant que ça arrive à destination. Ce genre de réponse là, ce n'est pas rarissime. Il y en a comme ça plein le rapport de Chabot & cie. Alors, moi, je suis bien prêt à faire un effort de mon côté pour faire en sorte que le ferroviaire puisse se ressaisir puis amorcer sa progression, mais il y a aussi, de leur côté, un effort à faire. Il faut qu'ils soient mieux en mesure de répondre aux besoins des clients, ce qui n'est malheureusement pas le cas présentement.

# Charges et dimensions des trains routiers (suite)

M. Middlemiss: M. le Président, je n'ai pas eu la réponse sur la sécurité. J'ai eu la réponse encore sur... C'est moins dommageable pour le réseau routier parce qu'il y a des essieux, puis tout ça. Mais est-ce qu'il y a une étude? Et quel est le risque qui augmente pour les gens? Parce que, tu sais, on peut lire le duel qui étouffe le train. On lit: Un décès routier sur cinq implique un camion lourd. C'est vrai que, lorsqu'on... Le plus lourd est le camion; lorsqu'il frappe, il frappe plus fort. On a appris ça comme ingénieur, la masse fois la vitesse. Donc, plus la masse est grosse, plus le choc est gros. Donc, ça, on ne peut pas le nier. Ça, c'est un élément.

L'autre élément, c'est qu'on doit... parce qu'un B-train, comparé à ce qu'il y avait avant, c'était la longueur d'un autobus, là on parle de la longueur de deux autobus. Je ne parle pas de l'augmentation du deux mètres, je parle de ce qui existait avant. Donc, c'est assez long. Est-ce que vous avez des études qui vous satisfont, que dans des routes où on a déjà... et les gens se plaignent de la sécurité, qu'ils veulent même avoir une quatre voies. Ils veulent avoir une quatre voies pour des raisons de sécurité. Est-ce qu'on a quelque chose pour démontrer à ces gens-là, qui disent que nos routes sont à la veille de devenir de vraies jungles... Est-ce qu'on aurait des choses

pour répondre à ces gens-là? S'il n'y a pas de problème, si on a les statistiques, qu'on les sorte, qu'on les montre pour que ces gens-là arrêtent de s'inquiéter.

• (17 h 30) •

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a eu effectivement une étude qui a été faite en 1991 par l'Association des transports du Canada et qui portait sur la dimension sécurité. Et les conclusions — mais on pourra d'ailleurs vous en envoyer une copie, de cette étude-là — c'est qu'entre deux trains routiers, là, il y avait les trains routiers de type A, et ce dont on parle, c'est les trains routiers de type B. D'abord, il était très clair que les trains routiers de type B étaient beaucoup plus sécuritaires que les trains routiers de type A, ce qui fait que ceux-ci d'ailleurs disparaissent du marché.

Puis, aussi, les trains routiers par rapport aux autres types de remorques, c'était comparable au niveau de la sécurité. Je vous donne les conclusions rapidement. Je pense qu'on vous enverra cette étude qui a été faite par l'Association des transports du Canada en 1992, qui porte essentiellement sur la sécurité. Maintenant, écoutez, c'est clair, cependant, que, quel que soit le type de véhicule lourd, quel que soit le type de remorque, quand, dans un accident, un des deux véhicules est un véhicule lourd, c'est sûr que les impacts sont plus considérables, forcément, c'est bien évident.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Vanier. M. le député de Pontiac...

M. Middlemiss: Mon temps est fini?

Le Président (M. Lachance): Oui, bien, c'est ça. Je n'ai pas d'objection à ce que vous reveniez, pas de problème, mais Mme la députée de Vanier a déjà signalé son intention. Allez-y, Mme la députée.

# Plan de gestion des déplacements dans la région de Québec

Mme Barbeau: Merci. Moi, j'ai deux questions. Et la première... Vous avez parlé du plan de transport, tantôt. Et j'ai appris à découvrir c'était quoi, le plan de transport, à travers un dossier que vous connaissez: l'autoroute du Vallon, le prolongement de l'autoroute du Vallon. Mais je ne parlerai pas de ce dossier-là aujourd'hui parce que j'en parle régulièrement avec votre personnel, et du cabinet et les fonctionnaires. Et j'en profite, en passant, pour les féliciter pour leur disponibilité et la rapidité de leurs réponses, et aussi, par exemple... Comme il y a un M. Desmeules, là, qui est venu expliquer à des citoyens les technicalités de ce dossier compliqué et qui date. Alors, je tiens à profiter de l'occasion pour les remercier de leur disponibilité.

Et ce que j'en comprends, de ce plan-là, je pense que c'est une bonne chose. En tout cas, ça a été fait sous l'ancien gouvernement. On peut le dire, quand ça arrive de temps en temps, pas souvent. Il y a une certaine logique à ça. M. Brassard: Ça a commencé sous l'ancien gouvernement

Mme Barbeau: C'est ça. Ça a commencé au début des années quatre-vingt-dix, si ma mémoire est bonne. Puis je trouve qu'il y a une certaine logique d'avoir des prévisions au niveau régional, de faire des choix dans un minimum de consensus. Puis, vous, vous vous basez làdessus pour accorder des... bon, dépenser l'argent.

La question que je veux vous poser, c'est que quand vous faites des travaux comme sur Sainte-Anne, ou d'autres, moi, la raison majeure, c'est la sécurité. Mais, à chaque fois qu'il v en a un, vous pouvez être sûr qu'on m'appelle puis on dit: Comment ca se fait qu'on fait ca puis qu'on ne fait pas du Vallon? Et, moi, je vérifie toujours. Et c'est toujours la sécurité. Je veux savoir: Estce qu'il v a d'autres raisons qui pourraient faire en sorte que vous passiez outre le plan régional pour faire soit des constructions, rénovations majeures, ou d'une grosse autoroute, ou d'un boulevard, ou «whatever»? Je pose la question, parce que c'est toujours la réponse qu'on me donne, et je trouve que c'est une bonne réponse. Mais estce qu'il y a d'autres raisons qui feraient que vous passez outre le plan régional pour faire une route ou pour en réparer une autre. là?

M. Brassard: Bien, d'abord, le plan de transport de la grande région de Québec n'est pas encore adopté de façon définitive. Le processus n'est pas complété. Et, effectivement, là où il y en a, un plan de transport, ça nous inspire, ça nous guide dans nos choix d'investissement. Mais je vous dirais qu'il y a deux motifs majeurs qui justifient les choix d'investissement. Le premier, c'est la conservation du réseau. Dans beaucoup de régions du Québec, on a un réseau routier d'un certain âge — à Montréal, c'est l'évidence — ce qui veut dire que, si on veut maintenir en bon état un patrimoine de cette valeur, il faut investir beaucoup pour le conserver. Alors, il y a beaucoup d'investissements. Donc, ce qui veut dire que dans le budget du ministère, actuellement, on est à 644 000 000 \$.

Finalement, toutes proportions gardées et relativement parlant, il n'y a pas beaucoup d'investissements en termes de développement, et votre dossier, c'est du développement. Il n'y en a pas beaucoup. Bon an, mal an, là, depuis quelques années, c'est autour de 60 000 000 \$, 70 000 000 \$ en développement. Il y a des années, c'était même 50 000 000 \$. Ça veut dire que tout le reste, ça va essentiellement pour conserver le réseau, le maintenir en bon état, et il y a des investissements qu'il faut faire de façon parfois très urgente: des ponts. Quand on découvre, après inspection, qu'un pont est à risque, alors, il est clair que, là, il faut absolument, de toute nécessité, investir pour le remettre en bon état. Donc, la conservation. Et puis l'autre, vous l'avez dit, c'est la sécurité. C'est les deux... Donc, améliorer le réseau pour qu'il soit davantage sécuritaire; ça, ça veut dire des corrections de courbes, ça veut dire ce qu'on va faire sur le boulevard Sainte-Anne.

Alors, quand évidemment on a fait des investissements en fonction de ces deux grands critères...

Mme Barbeau: Il ne reste plus d'argent.

M. Brassard: ...depuis un certain nombre d'années, il n'en reste pas beaucoup, finalement, toutes proportions gardées, en tout cas, par rapport au montant global, il n'en reste pas beaucoup pour le développement. Et donc, c'est clair qu'il faut faire des choix très, très judicieux en matière de développement, et. quand on en fait, du développement, le motif de sécurité est presque toujours présent aussi. La côte des Eboulements en est un bel exemple: la 55, du côté de Drummondville, Drummondville-Saint-Nicéphore, on fait du développement là, mais, vraiment, qu'est-ce qui nous incite à faire du développement? C'est des motifs de sécurité: c'est un tronçon à haut risque, il y a beaucoup d'accidents. Alors, donc, c'est clair à ce moment-là qu'on a finalement des ressources assez limitées pour les consacrer à du développement qui n'a pas nécessairement de lien direct avec la sécurité.

## Heures d'ouverture des postes de pesée

Mme Barbeau: J'ai une autre petite question. Ça n'a pas pantoute rapport, c'est un autre sujet, sauf que je me souviens, au début, quand M. Campeau, pas au début, mais quand il a été ministre des Transports, un petit bout...

M. Brassard; Oui, après M. Léonard, oui.

Mme Barbeau: ...il avait été question des pesées. Comment appelez-vous ça, les pesées, où les carnions arrêtent sur l'autoroute?

M. Brassard: Oui, oui

Mme Barbeau: C'est comme ça que vous appelez ca?

M. Brassard: Oui

Mme Barbeau: En tout cas, je me souviens des discussions.

#### M. Brassard: Les balances.

Mme Barbeau: Les balances. Les discussions qu'on avait eues, c'est qu'il disait que ça ouvrait à des heures tellement régulières que les camions les connaissaient et qu'ils passaient tout le temps à des heures où ils n'étaient pas ouverts. Et je pense, je ne suis pas certaine, mais j'ai vu à quelques occasions les pesées ouvertes le soir tard, en tout cas dans le temps où on en avait parlé avec M. Campeau, et je n'ai plus revu ça par la suite. Je me demande: Est-ce que c'est quelque chose qu'on a juste essayé et ça n'a pas marché, ou est-ce qu'on

l'a essayé et on l'a oublié? Je ne sais pas, là, mais il me semble que c'était une bonne idée de ne pas être trop réguliers, justement pour ne pas que les camions, tout ça, contournent les heures, parce que c'était des heures bien, bien de bureau. Il me semble, en tout cas que c'était du 9 à 5 ou du 8 à 4. Et, moi, je trouvais ça intéressant qu'il y ait peut-être des changements d'horaire pour ne pas que les camionneurs fassent le...

M. Brassard: C'est ce qu'on fait.

Mme Barbeau: ...c'est ce que vous faites?

M. Brassard: C'est ce qu'on fait.

Mme Barbeau: C'est ça: j'aimerais ça, savoir...

M. Brassard: Les horaires sont irréguliers et imprévisibles, justement...

Mme Barbeau: ...vous le faites?

M. Brassard: ...parce qu'on ne veut pas que les transporteurs et les camionneurs sachent que c'est toujours aux mêmes heures que c'est ouvert et que c'est toujours aux mêmes heures que c'est fermé.

Mme Barbeau: O.K.

Une voix: Aux mêmes jours?

M. Brassard: Alors, donc... Hein?

Mme Barbeau: Les jours?

M. Brassard: Oui, aux mêmes jours. Donc, c'est imprévisible: les horaires sont imprévisibles.

Mme Barbeau: Ça change tout le temps, vous faites des...

M. Brassard: Oui, ca varie.

Mme Barbeau: O.K. Non, mais c'était juste pour... Parce que je me souviens de cette conversation-là, mais je me demandais si ça avait fonctionné, finalement.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, ça fait à peu près un an et demi. Ça correspond peut-être; c'est peut-être à la suite des...

Mme Barbeau: Des discussions qu'on avait eues.

• (17 h 40) •

M. Brassard: ...échanges que vous avez eus avec mon prédécesseur, M. Campeau. Ça fait à peu près un an et demi qu'on fonctionne, qu'on a adopté ce mode de fonctionnement. Et on fait en sorte aussi que, sur les tronçons de route, il y ait toujours une balance qui soit ouverte.

Mme Barbeau: Bien, vous faites des, pas des statistiques, mais avez-vous vu... Bien, en poignez-vous plus? En bon français, là. En bon français.

M. Brassard: Une augmentation des infractions?

(Consultation)

M. Brassard: J'espère.

(Consultation)

M. Brassard: On est en train de regarder ça. On fait une analyse, là, puis un inventaire, actuellement, statistique...

Mme Barbeau: Parce que c'est des coûts, hein?

M. Brassard: On fait un inventaire statistique pour voir, vraiment, s'il y a eu une croissance en termes de contraventions et d'infractions.

Mme Barbeau: C'est intéressant. Si jamais...

M. Brassard: J'espère qu'il y en a eu.

Mme Barbeau: ...oui, ça devrait. Merci.

M. Brassard: J'espère aussi que ça va inciter l'industrie comme telle à être plus respectueuse des charges.

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

M. Middlemiss: Avant de retourner aux trains routiers, est-ce qu'on a corrigé la réglementation pour le jugement qui a été rendu pour le camionneur qui n'avait pas arrêté à un poste...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...oui? C'est réglé, ça?

M. Brassard: Oui. On l'a immédiatement modifiée par arrêté ministériel. Ça ne demandait même pas une décision du Conseil des ministres, c'est par arrêté ministériel. J'ai signé, je pense, dans la semaine même.

M. Middlemiss: Donc, il y a certaines choses qui peuvent être faites vite, vite, vite.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Brassard: Bien, l'arrêté ministériel, oui. Quand c'est ministériel, oui. Ce n'est pas un règlement comme

- tel, là. Ils m'ont présenté ça sur mon bureau. J'ai signé, puis ça entrait en vigueur. Ce n'est pas la même chose pour un règlement où, là, il faut se présenter au Conseil des ministres puis, bon, c'est tout le processus différent.
- M. Middlemiss: Est-ce que ça a nécessité d'indiquer sur les...
  - M. Brassard: De modifier les panneaux?
  - M. Middlemiss: ...les panneaux?
  - M. Brassard: Non.
  - M. Middlemiss: Non, ce n'était pas nécessaire?
  - M. Brassard: Non, pas nécessaire.

# Charges et dimensions des trains routiers (suite)

- M. Middlemiss: O.K. Maintenant, pour revenir aux trains routiers, est-ce qu'il n'y a pas eu une étude, une étude qui a été faite par l'Université Laval en 1996? Peutêtre que c'était plutôt sur les trains ou les trains à longueur normale, les trains routiers de longueur normale. Il y a une étude qui a été faite par l'Université Laval qui a été...
  - M. Brassard: En 1996?
  - M. Middlemiss: ...1996.
- M. Brassard: Qui portait là-dessus? Qui portait sur les trains routiers?

(Consultation)

- M. Middlemiss: Malheureusement, je n'ai pas
- M. Brassard: Une étude qui avait été subventionnée par le ministère des Transports, budget de recherche?
- M. Middlemiss: ...je ne sais pas si elle a été subventionnée, mais c'est une étude que l'Université Laval aurait faite sur le comportement de ces camions-remorques sur l'attachement et toutes ces choses-là au point de vue de sécurité.
  - M. Brassard: Oui.
- M. Middlemiss: Et dans ce rapport-là, on aurait suggéré fortement de faire la même chose pour les trains routiers de type B.
  - M. Brassard: Je ne sais pas. On peut vérifier.
- M. Middlemiss: O.K. Moi, probablement, lundi, je vais avoir le nom de l'étude...

M. Brassard: Parce que c'est clair que pour les trains routiers de type A, ça, ça comportait pas mal plus de risques, et en termes de stabilité, c'était pas mal plus instable que les trains routiers de type B. Mais on va vérifier. Pour ce qu'on me dit, c'est qu'on n'a pas eu connaissance de cette étude-là.

Alors, ce qu'on me dit, par exemple, c'est que les trains routiers de type A sont disparus du marché. En 1992, il y en avait 2000 de ce genre de train routier, et maintenant il n'y en a plus. Encore une fois, parce que c'était des véhicules passablement instables sur la route. Ça a fait suite à la réglementation de 1991. C'est la réglementation de 1991 qui a fini par avoir pour effet d'évincer du marché et du réseau ce type de train routier.

- M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des statistiques, présentement, qui démontreraient qu'il y a eu plus d'accidents à cause de la longueur des trains routiers, qu'auparavant? Parce que si on avait des statistiques de cette nature-là, de dire: Regardez, avant d'avoir les trains routiers de cette longueur-là, on avait tant d'accidents, et là aujourd'hui on en a moins ou on en a plus Il me semble que ce serait une statistique qui pourrait aider à convaincre les gens qui sont inquiets pour des raisons de sécurité.
- M. Brassard: Pour le Québec, je ne peux pas vous dire puis je ne pense pas qu'on ait de statistiques. Mais il y a, me dit-on, des études américaines cependant qui démontrent que ce type de train routier n'est pas plus à risque que d'autres types de remorques.

Puis j'ajouterai également que, sur autour de 100 000 camions qui circulent sur les routes du Québec, des trains routiers de type B, on en parle beaucoup, là, c'est d'actualité, cette espèce de débat public, il y en a 1 200. C'est 1 200. C'est 1 200 trains routiers de type B au Québec sur à peu près 100 000 camions. Donc, c'est 1,5 % de la flotte québécoise en entier. Ce n'est donc pas un équipement qui est appelé à se multiplier d'une façon phénoménale, parce que...

- M. Middlemiss: Donc, il serait possible d'obtenir des statistiques, vu qu'il y en a 1 200. Lorsqu'il y a un accident, on doit décrire le genre de...
  - M. Brassard: On va essayer de voir.
  - M. Middlemiss: ...de camion.
- M. Brassard: On va essayer de voir s'il est possible d'avoir les statistiques en termes des accidents impliquant des véhicules lourds. Bon, est-ce qu'on peut avoir cette information-là? Dans l'ensemble des accidents impliquant des véhicules lourds, est-ce qu'on peut avoir comme information le nombre de trains routiers de type B impliqués dans les accidents? Je ne sais pas si on peut obtenir cette information-là.

(Consultation)

M. Brassard: On me dit qu'on peut obtenir cette information-là.

(Consultation)

- M. Brassard: Oui, on va essayer de l'obtenir puis on fournira les informations à la commission.
- M. Middlemiss: D'accord, parce que si les statistiques démontrent...
- M. Brassard: Je comprends votre cheminement. Je comprends très bien.
- M. Middlemiss: ...parce qu'à ce moment-là, le débat, on pourrait le justifier. Parce que les gens semblent toujours préoccupés plus par la sécurité, et avec raison.
- M. Brassard: Oui, oui, c'est parfaitement légitime. Je suis tout à fait d'accord.
- M. Middlemiss: Et si on ne leur donne pas des faits, on ne leur démontre pas... Même, des fois, avec les faits qu'on leur démontre, ils ne nous croient pas.
- M. Brassard: Oui, parce qu'il arrive souvent qu'on dit, ou on affirme, ou on avance des choses qui ne sont pas toujours fondées dans ces cas-là. Alors, c'est peut-être utile, à ce moment-là, d'avoir des preuves statistiques concrètes.

# Orientations en matière de transport ferroviaire

M. Middlemiss: M. le Président, le ministre a indiqué tantôt qu'il trouve que le transport ferroviaire, c'est quelque chose d'important, et on va avoir une politique. Mais est-ce qu'il a une vision? Dans quelle direction on s'en va? Alors, il v a les CFIL. Est-ce qu'il y a quelque chose qu'on peut faire, même pour les gros, là, si on me dit qu'une des raisons pour lesquelles le ferroviaire ne fonctionne pas, c'est que peut-être que le «just on time», là, la livraison «just on time» peut être un des problèmes? Peut-être parce qu'ils ne peuvent pas fournir les wagons; ils ne sont pas en bonne condition. Mais est-ce qu'il y a quelque chose, ou si, réellement, on tient à avoir des modes de transport et que le ferroviaire devrait occuper une place importante? De quelle facon le ministère et le ministre vont procéder, là, pour prendre le leadership dans ça pour s'assurer qu'en réalité on ne manque pas notre coup?

• (17 h 50) •

M. Brassard: Bien, d'abord, on n'est pas sans échanger avec l'univers du ferroviaire. Depuis le printemps dernier, il y a plusieurs rencontres de travail qui ont eu lieu entre des gens du ministère, de mon cabinet, et des représentants, des porte-parole du CN, du CP, pour essayer de travailler en partenaires avec, comme objectif, le développement du transport ferroviaire. Ces rencontres

se poursuivent. J'espère que ça va finir par porter fruit

D'autre part, au ministère même, on élabore présentement des mesures qui visent à favoriser le développement des CFIL, des chemins de fer d'intérêt local, parce que, comme le nombre de kilomètres maintenant opérés et gérés par les CFIL a augmenté puis va augmenter encore davantage au cours des années, ça peut aller jusqu'à 4 000 km opérés par les CFIL. C'est vraiment en progression. Et on sait aussi que maintenant on commence à recevoir de demandes de soutien de plusieurs de ces entreprises, de plusieurs de ces CFIL, des demandes de soutien financier. On en a reçu, par exemple du côté de la Gaspésie, Québec central aussi a fait des demandes, bon.

Alors, c'est clair que, là, on ne commencera pas à donner des subventions de façon arbitraire ou discrétionnaire. Alors, là, on s'est mis au travail au ministère pour essayer de concevoir, d'élaborer un programme ou un certain nombre de mesures pour prêter main forte, aider les CFIL à assurer leur développement. C'est ce qu'on est en train de faire présentement. Il y a eu aussi, également, des échanges nombreux avec les grands du rail, CN, CP, portant cette fois-ci de façon plus spécifique sur la fiscalité locale. Parce que ces entreprises estiment qu'elles sont traitées, selon leur point de vue, de façon inéquitable par rapport à ce qui se passe, par exemple en Ontario ou ailleurs, en termes de fiscalité municipale, fiscalité foncière, et qu'elle souhaitent des changements à cet égard qui auraient pour effet évidemment de diminuer les taxes qu'elles paient sur les emprises ferroviaires. Il y a beaucoup d'échanges à cet égard puis il n'y a pas encore de décision de prise. Les Finances sont impliquées aussi évidemment, les Affaires municipales aussi, également.

M. Middlemiss: M. le Président, je ne l'ai pas, malheureusement, mais quelqu'un m'a rapporté qu'il semblerait qu'il y ait un fonctionnaire au ministère des Transports qui aurait dit que les trains, ça, c'est pour le musée. Ça a paru dans Le Soleil ou dans quelque chose. Donc, il me semble que, lorsque...

## M. Brassard: Dans un journal?

M. Middlemiss: ...moi, on m'a rapporté que c'est dans un journal, oui, que les trains, ça, c'était rendu... C'est un fonctionnaire du ministère des Transports, qu'on n'a pas identifié, qui aurait dit que les trains, ça, c'est pour les musées. Donc, lorsqu'on entend... Puis je vais essayer de mettre la...

- M. Brassard: ...trouver ce fonctionnaire-là.
- M. Middlemiss: ...non, mais... Au musée. Non, mais c'est certain que...
- M. Brassard: Une fois qu'on l'aura trouvé, on pourra le transférer au Musée du Québec ou de la civilisation.

Des voix: Ha. ha. ha!

M. Middlemiss: ...s'il y a des efforts qui sont faits pour de tenter de rapprocher les gens et d'améliorer le transport ferroviaire et qu'on entend dire que quelqu'un au ministère des Transports dit: Bien, ça, là... Donc, ça donne l'impression que le ministère des Transports trouve que c'est un peu vieux, le transport ferroviaire, et peutêtre pas aussi moderne, à la fine pointe de la technologie d'aujourd'hui, excepté peut-être le TGV, le Train à grande vitesse.

Non, mais je suis content de savoir que, dans ce contexte-là, on fait des efforts. Parce qu'il me semble que c'est beau de faire de beaux discours, mais, des fois, ça prend quelqu'un pour rassembler et prendre le leadership. Et il me semble que, s'il y a quelqu'un au Québec qui doit le faire, c'est le ministère des Transports...

M. Brassard: Tout à fait.

M. Middlemiss: ...et il faut toujours prêcher par l'exemple.

M. Brassard: Mais on ne confiera pas ce mandatlà au fonctionnaire dont vous parliez.

M. Middlemiss: Si vous le trouvez.

M. Brassard: J'ajouterais aussi qu'il y a un effort à faire, parce que, moi, je pense qu'il y a... Je ne suis pas d'accord avec le fonctionnaire en question, anonyme. Il y a de l'avenir pour le ferroviaire. Il y a de l'avenir aussi pour ce qu'on appelle l'intermodalité, l'espèce de lien entre les modes de transport camion-chemin de fer, chemin de fer-camion. Il y a beaucoup de choses à faire et à explorer dans cette perspective-là. Non, au contraire, je pense que le réseau ferroviaire doit être développé et soutenu au Québec, parce que, on le sait, tout ce qui n'est pas transporté par chemin de fer l'est par camion, forcément; parfois, c'est par bateau, mais la plupart du temps par camion. Donc, ça veut dire plus de véhicules sur nos routes. Ca veut dire aussi plus de dommages sur notre réseau routier. On en est bien conscients. Tout le monde le sait. C'est comme ca que ca se traduit. Alors, donc, on a intérêt, comme société, comme État, comme ministère des Transports à développer le chemin de fer, à le soutenir, à l'encourager et à empêcher surtout qu'il connaisse le déclin

On me signale justement, puis c'est vrai, quand je parle de camionnage ferroviaire, d'intermodalité, on voyait dans les journaux ces jours-ci M. Giguère qui s'apprête à exploiter un chemin de fer sur la rive sud, ici. M. Giguère exploite une entreprise de camionnage qui est très prospère en Beauce. Il a commencé comme ça. Maintenant, il a acquis un tronçon ferroviaire. Alors, j'imagine qu'il y a des liens à faire entre le camionnage et le transport ferroviaire. C'est quand même significatif que cet homme, cet entrepreneur, qui se lance dans le ferroviaire a connu beaucoup de succès dans le camionnage. Je

pense qu'il y a comme une symbolique, là, pour l'avenir, un message.

M. Middlemiss: C'est certainement... Je crois que c'est aujourd'hui, c'était dans la revue de presse d'aujourd'hui, concernant ça, il semblerait qu'il fasse beaucoup d'argent en transportant aux États-Unis les rails qu'on avait enlevés ici. Eux autres ont ouvert des chemins de fer.

M. Brassard: C'est ce qu'on disait, oui, qu'on avait démantelé.

M. Middlemiss: C'est ça. Donc, j'espère que c'est un message qui va se propager qu'il y a une place pour le ferroviaire, et que ça vienne d'un camionneur, c'est surprenant. Donc, peut-être que ça va faire un heureux mariage, au lieu d'être en compétition, de travailler ensemble.

Ce qui m'amène, avec ces trains routiers là... Je mentionnais la 175. Je vois que sur la 175, le ministre a la compétition avec Marina Larouche. Il semblerait que Marina...

M. Brassard: Que vous connaissez bien, vous.

M. Middlemiss: ... Ah! Je la connais très bien, oui. Elle m'a même fait des muffins aux bleuets...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...qu'elle est venue me livrer au...

M. Brassard: Il faut se méfier dans ce temps-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...non, non, non.

Des voix: Ha. ha. ha!

# Aménagement de la route 175

M. Middlemiss: Donc, ça nous amène à la 175, que le ministre a tantôt abordé, dans le sens de dire: Il y en a qui veulent avoir un quatre voies, qui disent que le fédéral a de l'argent à dépenser. Mais je vois que le ministre et le premier ministre se sont engagés à faire une étude d'opportunité. Je crois qu'on en a fait une en 1991, au moment où on avait programmé de faire les travaux, et il y en a d'autres qui s'exécutent présentement. Qu'est-ce qui vous amène à faire une étude d'opportunité? Est-ce qu'il y a eu un changement sur le volume de circulation ou le genre de circulation? Est-ce qu'il y a plus de camions? Qu'est-ce qui vous amène à faire une nouvelle étude d'opportunité? Est-ce que vous vous attendez à trouver qu'il y a eu énormément de changements, de l'étude qui a été faite en 1991?

• (18 heures) •

M. Brassard: Il y a eu, depuis 1991, une certaine croissance du débit, forcément. En l'espace de sept ans, annuellement, il y a un taux de croissance autour de 2,5 % à 3 %. Donc, il y a plus de volume de circulation, d'une part, mais aussi il y a eu une croissance du trafic lourd, donc plus de camions. En tout cas, c'est ce qu'on veut mesurer, c'est ce qu'on veut évaluer parce que, dans l'opinion publique, c'est devenu comme une sorte de dogme incontestable: il y a plus de camions sur la 175 que partout ailleurs. Nous, ce qu'on a comme données, ça ne confirme pas ce dogme. Il n'y a pas plus, vraiment, de camions sur cette route qu'il y en a sur la 138, par exemple, ou la 132...

Une voix: Ou la 185

M. Brassard: ...ou la 185, dans le Témiscouata. Il n'y a pas plus, à notre sens, toutes proportions gardées, en pourcentage du volume total, de camions sur la 175. Mais on veut quand même s'assurer de cette donnée-là, actualiser les données et, surtout, on veut aussi faire une évaluation... Ca n'a pas été fait de façon aussi précise en 1991. On veut vraiment faire une étude exhaustive, tronçon par tronçon, en analysant tous les accidents qui se sont produits sur cette route pour identifier les causes et, donc, faire en sorte qu'on ait une idée, on ne peut plus précise, des conditions de sécurité, troncon par troncon, de cette route-là, y inclus la 169 aussi qui va au Lac-Saint-Jean, y incluant les secteurs qu'on a améliorés au fil des années pour voir vraiment. là, pour pouvoir faire une comparaison et s'assurer que les interventions qu'on a faites étaient pertinentes, étaient les bonnes, parce que, moi, je la fais deux fois par semaine depuis 21 ans, cette route-là, je commence à la connaître, les moindres détours, et je peux dire qu'il y a eu une nette amélioration depuis, disons, au moins une dizaine d'années. Ça s'est considérablement amélioré. Les interventions qui s'y sont faites de votre temps et du nôtre, qui ont été poursuivies aussi à partir de 1994, ca a fait en sorte... D'ailleurs, i'ai rendu publiques, dans la région, toutes les données concernant les accidents sur cette route-là, et c'est clair qu'il y a eu une baisse considérable, substantielle du taux d'accidents, du taux de décès aussi, et c'est relié, je pense, directement aux interventions qui ont été faites, aux investissements qui ont été faits: des voies lentes, des corrections de courbes, pavage d'accotements.

Et puis, évidemment aussi, à partir d'une telle analyse, une analyse approfondie, tronçon par tronçon, des conditions de sécurité, des débits aussi, on va refaire des comptages pour actualiser ceux qui ont été faits et qu'on retrouve dans l'étude de 1991, également en arriver à identifier les interventions pertinentes et puis aussi à quel moment convient-il de les faire. Il se peut, c'est possible qu'on en arrive à la conclusion que, sur certains tronçons, la solution souhaitable, ce soit d'aménager un quatre-voies, comme le réclame à grands cris depuis les années quatrevingt l'organisme Accès-Bleuets. C'est possible que ce soit ça, la conclusion ou la solution sur certains tronçons. On verra.

Alors, c'est un peu dans cette perspective-là que le premier ministre et moi-même avons annoncé cette étude dont la maîtrise d'oeuvre est laissée au ministère, mais avec possibilité d'avoir recours à des experts, à de l'expertise externe pour un certain nombre de parties, certaines parties de l'étude.

M. Middlemiss: Si on regarde ici, dans le Recensement de la circulation sur les routes du Québec, 1996, on dit que, dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, localisation à 2 km au nord de la route de Saint-Adolphe, le débit journalier moyen annuel en 1992 était de 6 000, en 1996, est de 5 200. Donc, il y a eu une réduction. Oui, une réduction de 800. Non, excusez, de 4 800. De 1 800, excusez-moi. Oui, mes mathématiques n'étaient pas...

Une voix: Non, juste 800.

M. Middlemiss: De 800, excusez-moi, 800. Oui, c'est mieux. Il me semblait que j'avais raison en premier.

Est-ce que ces chiffres-là semblent être de l'ordre de grandeur ou est-ce que...

M. Brassard: Oui, c'est pas mal de l'ordre de grandeur qui correspond à la réalité. Mais, ici, j'ai le débit de circulation, la carte. Les données présentement sur cette carte datent de 1995. Alors, ça vient de sortir, ça. C'est maintenant disponible.

M. Middlemiss: C'était 5 300.

M. Brassard: Et Stoneham, c'est 6 500, et ça passe à 5 300 après...

M. Middlemiss: 5 300, oui.

M. Brassard: ...dans le secteur de Saint-Adolphe.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est exactement ça, les chiffres qu'ils ont ici.

M. Brassard: Puis 4 500, par la suite. Le comptage qu'on a pu faire à ce moment-là, on le fait au camp Mercier, je pense.

### (Consultation)

M. Brassard: Alors, ce qu'on va faire cette année, là, on va pouvoir vérifier et évaluer s'il y a eu croissance et, surtout, aussi évaluer la nature du débit de circulation, le trafic lourd en particulier, parce que c'est ça, la grande hantise, je dirais, dans la région, chez nous, c'est le trafic lourd, les camions dans la réserve des Laurentides. Alors, on va le mesurer avec exactitude, c'est quoi, la proportion du trafic lourd.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que l'étude va comprendre aussi d'établir le nombre d'accidents aux endroits où on a fait des améliorations versus les endroits où est demeuré le statu quo Est-ce que vous en avez déjà? Est-ce qu'on l'a déjà, ça, de disponible?

- M. Brassard: Oui. On a déjà des...
- M. Middlemiss: Et les chiffres donnent quoi comme indication? Que les améliorations ont réellement amélioré le bilan routier sur la 175?
  - M. Brassard: Oui, tout à fait.
- M. Middlemiss: Même sachant fort bien qu'il y a eu une augmentation de camions avec... Il me semble que... Est-ce qu'on ne transportait pas, déjà, de l'huile ou l'essence par bateau?
- M. Brassard: Ça fait quand même un bon nombre d'années, ça, qu'on transporte par camion-citerne.
  - M. Middlemiss: Oui?
- M. Brassard: Oui, ça fait quand même plusieurs années qu'on transporte par camion-citerne.
  - M. Middlemiss: Ca fait plus que 15 ans?
- M. Brassard: Une dizaine d'années, sûrement, parce que depuis...
  - M. Middlemiss: En 1991, toutefois, on avait...
- M. Brassard: Ça fait au moins une dizaine d'années qu'il n'y a plus de grandes citernes, de grands réservoirs dans le port de Chicoutimi, ils ont été démantelés. Alors, ça fait certainement 10, 12 ans. Alors, déjà en 1991, quand l'étude a été faite, les carburants étaient transportés par camion-citerne.

   (18 h 10) •

Mais, oui, ça, on a ça. D'ailleurs, je l'ai rendue publique, cette étude-là sur le bilan routier sur la 175, et il y a une nette amélioration du bilan routier. En termes de nombre de décès et de nombre d'accidents graves, de blessés graves, ça a diminué de façon significative. Je pourrais peut-être faire parvenir aux membres de la commission ce document. Ça a pris la forme d'un document, ça, sur toutes ces questions-là portant sur la 175. Je pourrais en faire parvenir aux membres de la commission.

M. Middlemiss: M. le Président, je peux conclure que c'est sur ce document-là, sur ces données-là que le ministre avait, dans un premier temps, dit: On ne peut pas justifier un quatre-voies. Et, à la suite de l'intervention du premier ministre, suite à l'intervention de Marina Larouche, à ce moment-là, on a décidé de dire: On va refaire encore une autre étude d'opportunité. Mais il me semblerait que toutes les données sont là ou presque toutes là

M. Brassard: On verra, je ne penserais pas. Je pense qu'il y a lieu de raffiner les données et de faire une étude plus exhaustive de ces données troncon par troncon. Mais ie dirais ceci, cependant, sur vos remarques, i'ai demandé de faire cette étude, cette analyse du hilan routier, particulièrement, parce que, il y a un certain nombre de mois, le député fédéral conservateur a lancé une idée qui a trouvé preneur, entre autres chez les éditorialistes des journaux de Conrad Black dans la région. Ca a trouvé preneur. J'ai trouvé ça extraordinaire, cette idée-là, c'était l'idée d'impliquer le privé puis d'installer des systèmes de péage. André Harvey trouvait ca formidable. On va demander au privé de s'impliquer, de financer la route puis on va installer des péages. Carol Néron, dans Le Ouotidien, écrit: Idée extraordinaire, Voilà une bonne idée, c'est excellent. Voilà la voie à suivre pour implanter un quatre-voies dans la réserve des Laurentides.

Alors, bon, à partir de ce moment-là, moi, j'ai dit, j'ai demandé au ministère: Regardez donc ça, voir. Ça veut dire quoi, ça? Si le privé construisait la route puis qu'il installait le péage, ça voudrait dire quoi pour l'usager? Il serait appelé à payer combien? D'abord, combien ça coûterait, la route? Évaluez les coûts. Alors, c'est ce qu'ils ont fait, ils ont évalué les coûts d'un quatrevoies dans la réserve des Laurentides. Sur la 175 seulement, c'est 350 000 000 \$. Si on ajoute la 169 — je ne pense pas que ça soit très justifié — ça monterait à 500 000 000 \$. La 175 comme telle, c'est 350 000 000 \$.

Alors, vous installez du péage, vous faites construire ça par le privé, le privé construit la route. Ça veut dire quoi, les péages? Les péages, il faut les établir à partir du débit, du volume de circulation, à partir des volumes de circulation qu'on retrouvait dans l'étude de 1991 qu'on a actualisée d'une certaine façon. Là, on est arrivé à des tarifs exorbitants d'à peu près, autour de 20 \$ du passage. 15 \$ à 20 \$ du passage, ça veut dire de 30 \$ à 40 \$ pour se rendre à Québec pour un véhicule léger, puis ça triple pour les véhicules lourds. Je pense qu'on peut parler de tarif abusif, ca paraît évident.

D'ailleurs, ça n'a pas fait long feu. À partir du moment où j'ai rendu publiques ces données-là, le projet original de M. Harvey a été mis au rancart, et on ne parle plus de route à péage dans la réserve des Laurentides maintenant. Ca n'a pas de bon sens, d'autant plus que, quand on installe du péage sur une route, comme on le fait sur la 407 en Ontario ou au Nouveau-Brunswick, ça prend une alternative, il faut que l'usager ait un choix. Si vous ne pouvez pas prendre la 407 à Toronto, vous en avez d'autres routes. Évidemment, ça va prendre plus de temps, mais, si vous voulez prendre moins de temps, bien, vous payez. Mais, quand il n'y a pas d'alternative, ça n'a pas de bon sens d'implanter une route à péage, ce qui aurait été le cas puis, en plus, avec des péages exorbitants. Alors, c'est ca que j'ai surtout tué dans l'oeuf, là, c'est ce projet complètement inacceptable d'une route à péage.

Le premier ministre, lui, a surtout dit: Écoutez, il reste que, un jour, on l'aura. Et on devrait l'avoir, la route à quatre voies ou l'autoroute dans la réserve des Laurentides. Mais il a indiqué du même souffle que ça ne

pourrait certainement pas se faire d'ici cinq ans et que, si ça se fait, ça va se faire en tenant compte des besoins, puis qu'il faudra que les investissements soient justifiés, puis qu'on ait les ressources. Alors, sa déclaration, il s'agit d'en prendre connaissance, il a mis un certain nombre de bémols, comme on dit, ou de réserves. Mais, à la suite de ça, il a été décidé de faire l'étude pour qu'on en ait le coeur net puis qu'on ait vraiment une idée précise pour ce qu'il convient de faire sur cette route à court, à moyen et à long terme.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou, pour une brève intervention avant de passer la parole au député de Salaberry-Soulanges.

# Projet de train à grande vitesse

- M. Rivard: M. le ministre, on a parlé abondamment, tantôt, du ferroviaire. Où en sommes-nous avec le projet Québec—Windsor d'un train à grande vitesse, TGV ou autre technologie comparable?
- M. Brassard: Bien, on attend toujours M. Beaudoin. J'attends toujours que M. Beaudoin me demande un rendez-vous parce que la balle est dans le camp du privé. La balle est dans le camp d'un consortium qui a voulu faire avancer ce projet-là à partir de l'étude de préfaisabilité qui avait été faite et financée par les gouvernements fédéral et québécois. C'est Bombardier qui s'est montrée intéressée et s'est associée à d'autres firmes, et puis je pense que c'est lors du sommet de Québec elle avait indiqué à ce moment-là qu'elle préparerait un projet qu'elle soumettrait par la suite au gouvernement. Bien, depuis ce temps-là, les mois passent.

### (Consultation)

M. Brassard: Alors, le projet est en train de prendre forme. Ça a pris plus de temps que prévu, parce que, à ma connaissance, moi, c'était il y a à peu près un an que le consortium devait être en mesure de déposer un projet. Ça n'a pas été le cas, donc ça a pris plus de temps. Et là ce qu'on me dit, c'est qu'il y a maintenant eu des contacts au niveau des fonctionnaires, où le consortium a présenté ce projet. Donc, la prochaine étape, c'est de me rencontrer pour le présenter au niveau politique.

## M. Rivard: Merci.

- M. Brassard: Donc, finalement, ça commence à aboutir.
- Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.
- M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Je suis sûr que je vais surprendre M. le ministre des Transports par le sujet que je vais aborder, un sujet qui me tient à coeur, je vais parler de l'autoroute 30.

M. Brassard: Ah! vous me surprenez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ça me surprend, en effet.

# Section de l'autoroute 30 entre Châteauguay et la route 540

M. Deslières: Particulièrement la section entre Châteauguay et la 540. On sait que le BAPE a rendu son rapport public il y a quelques mois, que le rapport était très favorable. C'est présentement dans les mains de notre collègue le ministre de l'Environnement qui doit, m'indique-t-on, le déposer au Conseil des ministres d'ici quelques semaines. À partir de la, M. le ministre, que se passe-t-il dans le dossier afin de compléter la section de l'autoroute 30 que je viens de mentionner? Et je sais que le sous-ministre attitré à la région est un ardent défenseur afin de compléter ces travaux de l'autoroute 30.

#### • (18 h 20) •

M. Brassard: Bien, effectivement, comme vous le dites, on est maintenant à l'étape, encore une fois, de ce qu'on appelle le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation. Comme le rapport du BAPE était — je pense qu'on peut le dire ainsi — favorable à la réalisation du projet, comme également la Commission de protection du territoire agricole a émis une autorisation aux fins de l'usage non agricole du corridor routier tel que projeté, donc je ne pense pas que ça pose des difficultés majeures pour qu'on puisse obtenir assez rapidement un CAR, un certificat d'autorisation de réalisation.

Techniquement, après cela, à la suite de l'obtention de cette autorisation, il faut passer à d'autres étapes, l'étape d'un plan d'acquisition des terrains requis puis l'étape des plans et devis. Étape des plans et devis qui devra être précédée, au préalable, d'un choix de tronçon. Parce que vous comprendrez avec moi que le coût estimé de l'ensemble des travaux, c'est 528 000 000 \$, alors on ne fera pas ça en deux ans, en deux exercices. Donc, il faudra phaser et identifier, choisir les tronçons qu'on pense qu'il convient de faire en premier, puis, une fois qu'on aura choisi ces tronçons-là, passer à l'étape des plans et devis et puis amorcer la construction.

- M. Deslières: M. le Président, dernière question. Est-ce que, nonobstant la décision du Conseil des ministres, on a prévu dans la programmation du ministère des Transports, advenant la décision du Conseil des ministres dans les prochains mois, certains montants d'argent pour réaliser certaines étapes que vous venez de mentionner dès l'exercice en cours? Est-ce que l'obtention du CAR dit effectivement au ministère des Transports: Écoutez, commencez?
- M. Brassard: Pour cette année, l'étape qui suit un CAR, c'est le plan d'acquisition, donc ça suppose certaines expropriations, des achats de terrains, arpentage, etc. Ça, je ne pense pas que ça pose de problèmes, on a les

ressources pour ce faire, puis probablement aussi qu'on n'aurait pas de problème d'en avoir aussi pour commencer à acquérir ou éventuellement à exproprier des terres. Entre la 540 et Saint-Timothée, me dit-on, voilà le tronçon qui serait privilégié en premier.

M. Deslières: Merci, je reviendrai lundi. M. le Président, merci.

# Liste de rappel des employés saisonniers du ministère

Le Président (M. Lachance): Très brièvement, M. le ministre, je voudrais aborder un sujet que je pourrais presque qualifier d'humanitaire. Ce n'est pas la première fois que je l'aborde en commission parlementaire des transports, mais le problème est toujours là. Ça concerne les employés saisonniers du ministère qui sont sur liste de rappel et qui, d'une année à l'autre, se demandent toujours s'ils vont faire le nombre de semaines de travail qui va leur permettre de pouvoir bénéficier de ce qu'on appellait l'assurance-chômage, ou ce qu'on appelle maintenant l'assurance-emploi, pour joindre les deux bouts, commencer assez tôt et terminer assez tard dans la saison de façon à ce que, bon, il soit possible de constituer une réserve, une banque suffisante pour se rendre jusqu'à la prochaine saison où le début des travaux est amorcé.

Est-ce que cette préoccupation est partagée par vous, par votre ministère? Est-ce qu'il y a moyen de faire quelque chose dans ce sens-là? Je comprends que, bon, il y a toujours une question d'argent, mais, avec la quantité des travaux qu'il y a à réaliser dans la plupart des endroits où travaillent ces employés saisonniers... On me dit que ce n'est pas la quantité de travaux, c'est le fric, ce sont les budgets d'entretien ou, en tout cas, les budgets mis à la disposition des gestionnaires de votre ministère qui font en sorte qu'on n'est pas capable, toujours, de répondre à ces attentes des employés et de leurs familles pour joindre les deux bouts.

M. Brassard: Je vous dirai que j'ai la même préoccupation que vous, que, au ministère, les gestionnaires, dans les directions territoriales, sont très sensibilisés à cette question, et qu'on met tout en oeuvre et qu'on consacre tous les efforts requis pour faire en sorte que nos occasionnels se qualifient, comme on dit, soient admissibles à l'assurance-emploi. Tout est mis en oeuvre à cet effet. On a vraiment un souci, là, puis une préoccupation particulière à cet égard. Cependant, compte tenu de la réforme de l'assurance-chômage, qui est devenue l'assurance-emploi, on ne peut plus, dans tous les cas, assurer qu'ils vont avoir droit aux prestations d'assurance-emploi tout le reste de l'année, jusqu'à leur rappel l'année suivante. Ça, on ne peut pas l'assurer, mais on fait tout ce qu'il faut, cependant, pour qu'ils soient admissibles à l'assurance-emploi.

Ce n'est pas dans tous les cas qu'ils le sont jusqu'à leur rappel, le printemps suivant, puis ça, ça ne dépend pas nécessairement de nous. Vous connaissez les règles qui

ont été modifiées de l'assurance-emploi, c'est à la fois plus difficile de se rendre admissible, il faut faire plus d'heures, et puis la durée des prestations s'est raccourcie aussi. Alors, ça dépend de l'autre gouvernement. Mais, pour ce qui dépend de nous, je pense que tout est fait pour que les occasionnels se rendent admissibles à des prestations d'assurance-emploi.

Le Président (M. Lachance): Je voulais être bien certain que c'était une préoccupation que vous aviez et qui était partagée par vos gestionnaires...

M. Brassard: Tout à fait, oui.

Le Président (M. Lachance): ...parce que, dans beaucoup de cas, les prestations cessent au mois de février, ou quelque chose comme ça, alors que les travaux reprennent en avril.

M. Brassard: Il y a une période de transition, malheureusement, où ils doivent, dans bien des cas, se rendre dans les bureaux de Sécurité du revenu. C'est malheureux, mais on fait déjà beaucoup pour les rendre admissibles. Là, il faudrait modifier le régime d'assurance-emploi.

Le Président (M. Lachance): Pourtant, ils ont une réserve de 13 000 000 000 \$, semble-t-il.

M. Brassard: Ça, il y a des gros surplus.

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

## Routes à péage

M. Middlemiss: Oui, juste en terminant, on parlait de la route 175 comme étant une route à péage. Ça l'a déjà été pour une période de quatre, cinq jours, je ne sais pas si vous avez payé, vous?

M. Brassard: Oui, mais c'était du péage volontaire. Ha. ha. ha!

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Et, à ce moment-là, c'est là où j'ai rencontré Accès-Bleuets et Mme Marina Larouche, et je leur avais indiqué aussi... Tu sais, lorsqu'on disait: Bien, regardez, on va avoir une route à péage, bien, j'ai dit: Comment justifier qu'une région du Québec doit payer pour prendre une route, qu'eux doivent payer, puis le restant... Premièrement, vous ne serez pas compétitifs si vous êtes obligés et...

M. Brassard: Oui, puis il y a un problème d'équité

M. Middlemiss: Oui, donc, ça a toujours été dans le sens de dire: Il faut que ce soit équitable. Et, de l'autre côté, si on est pour le faire, il faut que ce soit rentable aussi, là. Mais je voulais juste mentionner que, si ça avait été une route à péage pour quelques jours, je ne sais...

M. Brassard: De façon éphémère.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Brassard: Oui, je m'en souviens très bien.

M. Middlemiss: Donc, vous avez passé, vous avez payé, vous aussi, donc vous avez...

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non, vous n'avez pas payé?

M. Brassard: Non parce que les postes de péage étaient installés du côté de Chicoutimi, et, moi, je passe par la 169.

M. Middlemiss: Ah, O.K.

M. Brassard: Je les ai évités.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Comme les balances.

Le Président (M. Lachance): Alors, je vous remercie pour votre collaboration, nous avons à peu près la moitié du temps qui nous est imparti pour l'étude des crédits du ministère des Transports. Et j'ajourne les travaux au lundi 27 avril 1998, à 14 heures, à la salle du Conseil législatif.

(Fin de la séance à 18 h 29)