



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le lundi 27 avril 1998 — N° 21

Étude des crédits du ministère des Transports (2)



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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 27 avril 1998

Table des matières

Discussion générale	1
Tronçon de la route 277 dans les comtés de Bellechasse et de Lévis	1
Collaboration du ministère de l'Environnement et de la Faune	4
Charges et dimensions des trains routiers (suite)	6
Inventaire des routes dangereuses	7
Avenir de la Commission des transports du Québec	9
Cours en matière de transport par taxi	10
Tracé de l'autoroute 50 (suite)	12
Planification du réseau autoroutier	13
Inventaire des routes dangereuses (suite)	14
Accréditation ISO 9002 des entreprises de revêtement	15
Planification du réseau autoroutier (suite)	16
Plan de transport de la Côte-Nord	18
Inventaire des routes dangereuses (suite)	20
Règles concernant la révocation des permis de conduire	20
Fabrication et utilisation d'antidémarrateurs	25
Cours et écoles de conduite	27
Travaux sur le pont de Québec	29
Service de traverse Québec—Lévis	30
Service de traverse sur la rivière Saguenay	32

Intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Michel Rivard, président suppléant

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. Réal Gauvin
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. Michel Bissonnet
M. Serge Deslières
M. Rémy Désilets

Le lundi 27 avril 1998

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quatorze heures huit minutes)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement est réunie afin de poursuivre 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. Brodeur (Shefford) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. MacMillan (Papineau).

Le Président (M. Lachance): Merci, Mme la secrétaire. M. le ministre.

M. Brassard: Vous êtes plus loin que la semaine dernière, M. le Président. Je vous trouve plus loin que la semaine dernière. Ça fait moins convivial.

M. Middlemiss: Lorsqu'on monte en importance, on s'éloigne.

M. Brassard: Ça fait moins convivial. Ha, ha, ha!

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): On est quand même près tout en étant loin, M. le ministre.

Tronçon de la route 277 dans les comtés de Bellechasse et de Lévis

Je voudrais aborder tout de suite en partant, au début de cette commission parlementaire, un sujet qui a fait manchette. Quelqu'un disait à la blague que, lorsqu'il y a un problème dans Bellechasse, ça devient un problème national. Ce n'est pas toujours vrai, mais, malheureusement, cette fois-ci, ça a été le cas. Il s'agit d'un tronçon de route, d'un axe nord-sud extrêmement dangereux, les statistiques de la Société de l'assurance automobile l'ont illustré, et ça concerne le tronçon de la route 277 avec la route 173 dans les circonscriptions de Bellechasse et de Lévis.

● (14 h 10) ●

Le 2 avril dernier, M. le ministre, lorsque vous avez fait part des investissements du ministère des Transports pour l'année 1998, vous disiez qu'à titre de ministre des Transports, comme celui de ministre responsable de la Société de l'assurance automobile du Québec, il vous est impossible d'oublier que tous les jours des familles vivent des drames directement reliés à

l'utilisation de la route. «Qu'il se produise un gros ou un petit accident, l'action de mon ministère, disiez-vous, est remise en question, scrutée à la loupe.» Le 19 mars dernier, effectivement, il s'est produit un drame épouvantable pour les familles qui ont dû subir ces décès de deux jeunes filles, Émilie et Rachel Marceau, qui ont été victimes d'un accident d'automobile sur cette fameuse route, ce tronçon dangereux, à cause des vents latéraux surnois qui, très souvent, font en sorte que les automobilistes sont surpris au sortir d'un boisé pour tomber dans une zone où les vents sont plus forts.

Il y a eu une mobilisation du milieu, étant donné l'importance de ce que ça a pris comme tournure, et une pétition a été initiée spontanément; elle n'est même pas conforme selon nos règlements. Une pétition, qui visait à recueillir 10 000 signatures, a finalement été déposée vendredi dernier, et cette pétition totalise le nombre impressionnant de 35 453 signatures. Soit dit en passant, le nombre d'électeurs dans la circonscription de Bellechasse est de 29 450. Alors, ça veut dire qu'il y a des personnes qui ne résident pas dans Bellechasse qui ont signé aussi cette pétition, parce qu'il y a des gens de Lévis, même de Québec, de Sainte-Foy et un peu partout qui fréquentent cette route et en reconnaissent la dangerosité.

Il y a eu également des discussions avec vos officiers au ministère des Transports, en région, en particulier votre directeur territorial, M. André Bossé, qui nous a donné une bonne collaboration, et il est question, prioritairement, de brise-vent pour faire en sorte qu'en hiver, particulièrement, on puisse atténuer l'impact des vents qui rafalent sur la route. Il y a eu également trois MRC, celle de Bellechasse, celle des Etchemins, celle de Desjardins, et beaucoup de municipalités qui ont adopté des résolutions demandant au ministère des Transports de procéder. Alors, M. le ministre, moi, ici, cet après-midi, vous me pardonnerez certainement d'insister pour avoir votre collaboration afin que des mesures concrètes et rapides puissent être utilisées afin de sécuriser les usagers de cette route dangereuse. Est-ce qu'on peut compter sur votre collaboration? Parce qu'il y a pas mal de fric, là, qui est rattaché à l'amélioration de cette route, et on va devoir compter sur votre collaboration pour que ça puisse se faire dans les meilleurs délais possibles.

M. Brassard: Oui. M. le Président, je connaissais évidemment vos préoccupations relativement à cette route de plus en plus fréquentée. On a les dernières données quant au niveau de circulation sur cette route, et il est clair que l'achalandage sur cette route, particulièrement sur certains tronçons, a connu une croissance assez rapide et assez élevée. Il y a des tronçons où ça dépasse les 10 000 véhicules-jour. Nous avons déjà commencé à intervenir,

vous le savez, mais du côté de Lévis; jusqu'à Pintendre, c'est maintenant un quatre voies divisé. Nous allons poursuivre ce genre d'intervention jusqu'au parc industriel de Pintendre; il y a des travaux qui sont prévus à cette fin. Et puis nous allons, cet été, entreprendre une étude d'impact. Donc, ça veut dire qu'on a déjà fait un choix quant à ce qu'il convient de faire entre Pintendre, le parc industriel, et Saint-Henri, l'étude d'impact portant sur un quatre voies divisé. Cette étude-là devrait être entreprise, parce que, bon, vous savez que c'est une étape obligée, on n'a pas le choix. À partir du moment où on envisage ce genre de chantier routier, il faut faire une étude d'impact. On est assujéti à la procédure d'évaluation environnementale jusqu'à la jonction de la 218.

Et puis on envisage aussi d'enclencher pendant la même période, donc dès cette année, une étude d'opportunité pour le tronçon qui va de la 218 jusqu'à Sainte-Claire, étude d'opportunité où l'on pourrait à ce moment-là... Bon, le but d'une étude d'opportunité, c'est d'identifier la problématique, de cerner la problématique et puis d'identifier des hypothèses de solution, et en même temps, aussi, évidemment d'en faire une priorisation, d'indiquer le meilleur scénario ou la meilleure solution pour régler les problèmes ou la problématique qu'on aura cernée, qu'on aura identifiée. Donc, cette étude d'opportunité, on va l'entreprendre aussi dès cette année.

Entre-temps, je reconnais qu'il y a lieu de faire des interventions plus rapides pour améliorer les conditions de sécurité sur cette route. Bon, il y en a déjà une de ces interventions qui est connue, elle a fait l'objet d'une annonce, elle a été rendue publique, c'est la mise en place de haies brise-vent mais également on va aussi commencer, prévoir le pavage ou l'asphaltage des accotements dans les meilleurs délais. On devrait être en mesure de commencer dès cette année. On sait très bien que le pavage des accotements, c'est une politique, maintenant, on peut dire, générale du ministère. Là où on intervient — dans la plupart des cas on pave les accotements — c'est reconnu que ça constitue une nette amélioration en matière de sécurité pour les usagers, particulièrement dans les courbes. Bon.

Donc, à court terme, dans l'immédiat: l'aménagement de haies brise-vent, tel que prévu, tel qu'annoncé; le pavage ou l'asphaltage des accotements également dans les meilleurs délais; une étude d'impact visant à mettre en place un quatre voies entre le parc industriel et la jonction avec la 218, de l'autre côté de Saint-Henri; et, pour le reste du tronçon jusqu'à Sainte-Claire, une étude d'opportunité pour qu'on puisse identifier la meilleure solution, la meilleure intervention sur ce tronçon-là, compte tenu de la problématique qu'on aura cernée dans cette étude.

Alors, voilà essentiellement les interventions que nous souhaitons entreprendre d'ici les mois qui viennent, donc, des interventions concrètes sur la route elle-même, mais également aussi des études qui sont des étapes obligées, des passages obligés pour en arriver à entreprendre des projets ou à mettre en oeuvre des chantiers plus considérables, de plus grande importance.

Le Président (M. Lachance): Peut-être une dernière question, M. le ministre, en ce qui me concerne, à titre d'information, pour bien démontrer, je pense que vous l'avez perçue, la dangerosité de cette route. Selon des statistiques qui m'ont été fournies par la Société de l'assurance automobile, entre janvier 1990 et novembre 1997, il y a eu 33 accidents mortels entre Saint-Henri et Pintendre, et 64 blessés graves. Le principal obstacle à très court terme que nous allons rencontrer, très certainement, je ne veux pas être négatif, là, mais c'est la collaboration des producteurs agricoles qui ont des terrains où on devra planter des arbres pour faire des brise-vent.

M. Brassard: Tout à fait.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que, vous, comme ministre des Transports, après avoir utilisé le dialogue, qui est pertinent dans de telles circonstances, vous seriez prêt à aller jusqu'à ce que l'on puisse utiliser les recours que la loi vous permet afin de pouvoir planter ces arbres?

● (14 h 20) ●

M. Brassard: Bien, je pense que vous l'avez vous-même indiqué dans votre question: notre intention première ou la nature de la première démarche, c'est une démarche qui vise à essayer de s'entendre de gré à gré avec les producteurs agricoles. D'ailleurs, c'est toujours ainsi qu'on procède, au ministère des Transports, avant de recourir aux dispositions de la loi nous permettant d'exproprier. Alors, on va essayer de s'entendre d'abord. Mais, effectivement, si ce n'est pas possible, il faudra envisager de recourir à la loi qui nous permet d'exproprier. Dans ce cas-là comme dans d'autres, d'autres cas concernant des projets routiers, le ministère des Transports, en vertu de nos lois, a la possibilité de recourir à l'expropriation. Et ce n'est jamais le premier recours, ce n'est jamais le premier moyen. Dans tous les cas de figure, ce qu'on essaie d'abord, c'est de s'entendre de gré à gré avec les propriétaires, et c'est ce qu'on va faire dans ce cas-là. Si ça ne fonctionne pas, si ça échoue, on va envisager à ce moment-là de recourir aux dispositions de la loi qui nous permettent d'exproprier les terrains nécessaires pour l'aménagement des haies brise-vent.

Le Président (M. Lachance): Alors, je vous remercie, M. le ministre. Il y a au moins 35 453 personnes qui vous ont à l'oeil à partir de ce que vous venez de nous dire. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Brassard: Et en plus du député.

Le Président (M. Lachance): Certainement.

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Évidemment, on reconnaît tous, de par l'information qui nous a été transmise par les médias récemment et dans les dernières

années, l'importance de corriger des points stratégiques comme ceux de la route 277 et d'autres régions au Québec. En ce qui nous concerne, c'est cette route-là. Et je sympathise avec tous les parents, les amis des familles qui ont perdu des proches dans des circonstances semblables, et plus récemment la famille Marceau. C'est regrettable.

Dans un dossier comme celui-là, vous venez de nous indiquer que vous prévoyez des travaux. Est-ce que, dans le budget de cette année, vous avez prévu des argents pour les travaux que vous venez de mentionner? Parce qu'il n'y a pas très longtemps, M. le député de Bellechasse, qui est président de cette commission, a indiqué au public dans les journaux régionaux — je l'en félicite — qu'il était très fier d'avoir un budget annuel de 2 000 000 \$ à 3 000 000 \$ de plus que tous les autres comtés de la région, et j'oserais croire que ça tient compte de cette situation-là. Est-ce que c'était inclus dans le budget?

M. Brassard: Pas pour ce qui est du pavage des accotements. Ce que j'ai indiqué tout à l'heure en ce qui a trait au pavage des accotements comme mesures à court terme, j'ai indiqué qu'on devrait être en mesure de commencer cette année avec des budgets qui pourraient se dégager au fil des semaines, au fil des mois. Ce n'est pas inhabituel. Il arrive très souvent... Quand on a pour 644 000 000 \$, comme c'est le cas cette année, de travaux à faire, d'investissements à faire dans le réseau routier, c'est évident qu'on planifie un certain nombre de travaux, on a des programmations dans chacune des directions territoriales, dans chacun des centres de services. Bon. Il y a des travaux de programmés. Mais il arrive aussi certains retards. Certains travaux doivent être retardés pour toutes sortes de raisons. Le plan d'acquisition prend plus de temps, enfin, des choses du genre. On obtient nos autorisations environnementales plus tard que prévu. Donc, ce qui fait en sorte qu'il y a toujours une certaine partie de ces ressources qui peut être affectée, à ce moment-là, ailleurs.

Alors, dans le cas du financement du pavage des accotements, ce n'était pas prévu dans la programmation. Donc, on va, au cours des mois qui viennent, trouver les fonds pour commencer dès cette année.

M. Gauvin: Est-ce que, toujours dans le comté de Bellechasse, il y avait d'autres points stratégiques où il y avait urgence de procéder à des travaux pour justifier de 2 000 000 \$ à 3 000 000 \$ de plus dans le comté de Bellechasse que dans d'autres comtés, exemple, entre 4 000 000 \$ ou à peu près pour certains comtés dont le nombre de kilomètres peut être comparable au comté de Bellechasse?

M. Brassard: Il faudrait voir la programmation en détail pour vérifier. Je pense que personne ne peut mettre en doute la pertinence de ces travaux qui vont se dérouler dans le comté de Bellechasse, pas plus que dans le comté de Montmagny non plus, où on prévoit aussi des investissements qui ne sont pas négligeables.

Mais il y a certaines variations. Écoutez, c'est sûr, il y a 125 comtés au Québec; il y en a un bon nombre qui se retrouvent dans des régions semi-rurales, semi-urbaines. On pourrait passer le reste de l'après-midi à identifier les variations de comté à comté. Il y en a un peu plus dans tel comté cette année, mais, par contre, si on remontait dans le passé, on se rendrait compte qu'à certaines années, il y en avait moins que dans d'autres. Il y a toujours une certaine variation. Mais je ne pense pas qu'on puisse prétendre ou insinuer qu'il y a eu inéquité par rapport à certains comtés. Bon. Moi, je pourrais peut-être me plaindre aussi, parce que je constate, là, que le comté de Bellechasse, il y en a plus que chez nous, aussi, dans mon comté. Puis j'ai constaté la semaine dernière que, dans le comté de Mégantic-Compton, de ma collègue ma très chère amie Mme Bélanger, il y en avait plus que chez nous, aussi. Alors, vous voyez que le ministre des Transports ne fait pas preuve de favoritisme à son endroit. Il y a plusieurs comtés qui... Puis ça, évidemment, ça peut toujours se justifier par l'importance du réseau routier qu'on y trouve. Ça peut se justifier par la qualité du réseau, les conditions de sécurité du réseau. Je pense qu'il y a des justifications tout à fait rationnelles qu'on peut avancer pour justifier que, à telle année, dans tel comté, il y a plus d'investissements que dans d'autres.

L'autre cas, c'est les structures. Il arrive parfois, dans un comté, là, où on se rend compte, après inspection, qu'il y a plusieurs ponts qui sont en mauvais état. Dans ces cas-là, il y a urgence d'intervenir immédiatement pour faire les réparations qui s'imposent. Alors, forcément, ça paraît dans le budget. Il y a des hausses budgétaires qui apparaissent.

Mais, si vous voulez qu'on examine...

M. Gauvin: Non...

M. Brassard: ...point par point...

M. Gauvin: ...M. le Président...

M. Brassard: ...la programmation du comté de Bellechasse, du président de la commission, moi, je n'ai pas d'objection. Je suis sûr qu'on va trouver des justifications tout à fait...

M. Gauvin: C'était...

M. Brassard: ...excellentes pour chacun des projets.

M. Gauvin: ...ce n'était pas là, M. le Président, mon intention. C'était juste essayer de faire ressortir si vous aviez déjà prévu des points ou des endroits stratégiques pour investir pour corriger des situations comme celle-là. Si c'était le cas, je me serais permis d'en identifier dans mon comté et peut-être d'autres comtés. Mais vous avez raison. Je pense qu'on peut toujours y revenir.

Le Président (M. Lachance): ...M. le député de Montmagny-L'Islet, il est en train de contribuer à ma réélection, M. le ministre. Je voudrais simplement lui dire amicalement, aussi, qu'en 1994, quand je suis arrivé, j'ai vu qu'il y avait beaucoup de retard, c'est-à-dire qu'il y avait eu un certain laisser-aller. Et puis il faut rattraper le temps perdu.

Une voix: Wo! Wo! Wo! Wo!

Le Président (M. Lachance): Alors, en 1994... C'est vérifiable; c'est dans les comptes publics.

Ceci étant dit, M. le député de Saguenay, vous aviez...

Une voix: Je reviendrai après.

Le Président (M. Lachance): Oui.

Collaboration du ministère de l'Environnement et de la Faune

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Dans les variations auxquelles vous avez fait référence dans votre réponse tantôt, M. le ministre, d'un comté à l'autre, il y a aussi une donnée que vous aviez abordée précédemment, concernant les autorisations environnementales nécessaires à la réalisation des travaux. À ce stade-ci, je voulais vérifier, parce que vous avez déjà annoncé, à certains endroits au Québec, des plans stratégiques d'intervention afin de procéder à des corrections majeures du réseau et des endroits où il était nécessaire, compte tenu de la sécurité des usagers, de faire ce type d'intervention. Quel est le niveau de collaboration que vous obtenez du côté du ministère de l'Environnement pour avoir en temps utile, quand j'entends «en temps utile», c'est selon l'échéancier qui est annoncé par votre ministère lorsqu'il annonce un plan stratégique d'intervention, c'est quoi le niveau de collaboration qu'on a du côté du ministère de l'Environnement? Est-ce que les autorisations sortent rapidement? Est-ce que c'est donné en temps utile?

• (14 h 30) •

M. Brassard: Moi, je peux vous dire que le ministère ne se plaint d'aucune façon de la collaboration et de la nature de la collaboration de la part du ministère de l'Environnement. Mais c'est évident qu'on se doit de respecter les règles et la réglementation qui est en vigueur. Alors, ça, forcément, ça peut parfois entraîner des délais. Mais que la collaboration du ministère de l'Environnement soit bonne, je ne peux le mettre en doute: elle est excellente. Et la collaboration de mon collègue M. Bégin, elle est aussi excellente. Chez lui, je peux vous le dire, il y a une compréhension et une coopération tout à fait exceptionnelles, mais il faut respecter les règlements, et c'est peut-être ça qu'il faut...

On en parlait la semaine dernière, il y a peut-être une réflexion à faire et peut-être, à la suite de cette réflexion, une certaine révision à faire des règles environnementales qui régissent les projets routiers au

Québec. Ça mérite peut-être d'être réexaminé. On en a déjà parlé ici, en commission, on en a parlé la semaine dernière, vous n'étiez pas présent à ce moment-là, mais on en a parlé la semaine dernière aussi. Et on a entrepris d'ailleurs des discussions, ministère de l'Environnement et ministère des Transports, pour essayer de voir s'il n'y a pas moyen de, je dirais, simplifier un peu les choses sans diminuer le niveau de protection environnementale requis.

M. Gagnon: Je n'étais pas présent la semaine dernière, mais j'étais présent aussi l'an dernier, où on avait abordé également le sujet.

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: C'est pour ça, tantôt, quand je vous demandais quel était le niveau de collaboration avec le ministère de l'Environnement. Parce que je m'étonne toujours, moi, de constater que, lorsqu'on parle de la sécurité des usagers de la route, lorsqu'un corridor est privilégié, bien souvent aussi, ce qui arrive, c'est qu'on corrige le tracé existant. Moi, ma préoccupation, mon souci, je me dis qu'à partir du moment où on constate que plusieurs de ces courbes ou tronçons, il y a des tronçons routiers, tels qu'ils existent actuellement, qui sont dangereux, notre préoccupation première... j'ai compris par vos interventions dans le passé que c'était également la vôtre, que c'était d'abord la sécurité des usagers, la protection des usagers, avant les aires de reproduction des insectes piqueurs. Mais ce que je constate quand...

M. Brassard: Vous voulez parler des maringouins ou quoi?

M. Gagnon: Hein?

M. Brassard: Les maringouins ou...

M. Gagnon: C'est ça, ou les autres mares à grenouilles, là. Mais ce que je constate, c'est que, quand, dans les réponses, on entend qu'il peut y avoir des réalisations qui sont retardées en raison des délais pour l'obtention de l'autorisation environnementale, de là mon questionnement sur le niveau de collaboration avec le ministère de l'Environnement. Si la collaboration est bonne, comme vous l'indiquez, est-ce qu'il faut comprendre que c'est dans la nature même des exigences des règlements où on trouve une source de retard? Et quelles sont les propositions qui sont faites pour améliorer ces aspects-là? Parce qu'on en avait parlé encore l'an dernier et on amène cet élément-là comme étant une motivation pour que des plans ne soient pas réalisés dans les délais anticipés.

M. Brassard: Je pense bien que oui. Il y a certainement des sources de retard qui originent de la réglementation elle-même. Sans doute, parce que, comme je le disais la semaine dernière, il est question de mètres, du nombre de mètres de l'emprise. Si ça dépasse 35

mètres, c'est automatiquement assujéti à la procédure d'évaluation environnementale. Si c'est moins de 35 mètres, ce ne l'est pas. On en discutait, encore une fois, la semaine dernière, c'est un peu mécanique, ces exigences. On pourrait penser faire une route avec une emprise de plus de 35 mètres, mais dans un milieu où il y a peu d'impacts environnementaux, sans qu'on soit obligé d'être assujéti à la procédure d'évaluation environnementale. Et, par contre, on peut imaginer des cas où c'est moins de 35 mètres, mais, compte tenu de la nature du milieu où on veut faire passer la route, il se pourrait bien que ça justifie une évaluation environnementale complète.

Alors, c'est un peu ça, c'est cette réflexion-là qu'il faut faire, qu'on a amorcée. Comment ça va se traduire concrètement? Je ne pourrais pas vous le dire pour le moment, on n'est pas rendu là encore. C'est parce que ces exigences en termes de longueur, en termes de mètres, nous obligent parfois à faire, je dirais, des contorsions qu'on n'aurait peut-être pas besoin de faire si le réglementation était plus appropriée. On raccourcit souvent les délais quand on a une urgence. On raccourcit les délais puis on essaie de ne pas être assujéti à la procédure d'évaluation environnementale parce que, ça, veut dire, évidemment, un an et demi, deux ans de plus qui s'ajoutent au délai. Quand on est assujéti, c'est certainement 18 mois à 24 mois de plus, ça, c'est clair. Il faut faire l'étude d'impact, il faut aller au BAPE, le BAPE fait souvent des audiences publiques, c'est quatre mois, il dépose son rapport, etc. Enfin, c'est 18 à 24 mois, c'est évident.

Alors, vous voyez, prenez le cas de la côte des Éboulements, c'est clair, je vous mentirais si je vous disais qu'on n'avait pas ça en tête. Comme on voulait y aller de façon urgente, qu'il y avait là une urgence, qu'on voulait le faire le plus rapidement possible, je vous mentirais si je vous disais qu'on n'avait pas à l'esprit d'échapper à la procédure complète d'évaluation environnementale. Pour ne pas être obligé de faire une étude d'impact et, donc, d'aller devant le BAPE quatre mois, des audiences publiques, c'est clair qu'on a conçu un projet qui répondait à tous nos objectifs, mais qui, en même temps, ne nous assujétissait pas à la longue procédure. On va avoir des préoccupations environnementales, on va obtenir toutes les autorisations requises de la part du ministère de l'Environnement, mais on n'est pas assujéti à la longue procédure.

Je vais vous donner un exemple bien précis, c'est que tous les projets puis tous les scénarios qui comportaient un empiètement sur le fleuve ne trouvaient pas grâce à mes yeux parce que, à partir du moment où vous empiétez dans le fleuve, c'est clair que vous n'avez pas le choix, là, vous vous devez de vous assujétir à la procédure complète d'évaluation, avec les délais qui s'y rattachent, forcément. Mais, dans le cas de la côte des Éboulements, ce n'était pas requis, on est arrivé avec un projet tout à fait pertinent qui répond à tous les objectifs et qui n'est pas assujéti à la longue procédure.

M. Gagnon: Est-ce qu'il faut que je comprenne de la réponse que, dans des milieux qui ne touchent pas au fleuve, mais dans d'autres où le ministère est appelé à intervenir pour corriger des situations, vous avez sur votre table à dessin une proposition qui est en train d'être concoctée pour qu'il y ait une procédure accélérée dans ces cas-là, pour qu'on puisse corriger les tracés en question?

• (14 h 40) •

M. Brassard: Non, je n'irais pas jusqu'à dire qu'on a une proposition, je dirais qu'on a des préoccupations et que ces préoccupations-là, on veut les partager avec l'Environnement. C'est ce qu'on est en train de faire, on veut les partager. On veut faire une réflexion conjointe avec le ministère de l'Environnement, on veut cheminer conjointement. Alors donc, on n'a pas de proposition puis on n'a pas de solution, on veut faire la réflexion avec l'Environnement et trouver des solutions ensemble. Mais on a des préoccupations, les préoccupations dont je viens de vous parler, des préoccupations qui font en sorte que, parfois, dans certains cas, on se retrouve avec des interventions qu'on veut faire, on voudrait les faire de façon urgente, le plus vite possible pour toutes sortes de raisons, des bons motifs, puis on ne peut pas le faire parce que, manifestement, notre projet est, de toute évidence, assujéti à la longue procédure.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Je comprends l'importance du sujet que vous avez soulevé et j'espère que, si c'était un autre député que vous, on pourrait faire la même chose, parce qu'il me semble qu'aujourd'hui vous êtes arrivé, vous avez exposé votre problème à titre de président, et je ne pense pas qu'il y aurait eu d'objection de la part des membres de la commission de vous laisser procéder. Il semble que c'est facile, on arrive, on ouvre la séance, et vous profitez de l'occasion pour soulever votre point. Avec tout le respect que j'ai... Puis je comprends la situation, mais il me semble que... Puis je veux juste établir les règles du jeu. Disons que c'est moi qui aurais un problème de cette nature-là et que je voudrais profiter de l'occasion pour mettre ça à la télévision, ces choses-là, est-ce que je pourrais le faire, moi aussi, ou je serais obligé de demander votre approbation et votre consentement? Et qu'est-ce que le règlement dit à propos de ça?

Le Président (M. Lachance): Le règlement, M. le député de Pontiac, ne va pas jusqu'à ces nuances près, et il y a, au niveau de la présidence, une certaine latitude de se servir de son jugement. Alors, moi, la réponse que je peux vous faire en toute déférence, M. le député de Pontiac, c'est que, si vous aviez un cas qui pourrait être assimilé à celui que j'ai présenté aux membres de la commission et au ministre, j'aurais la même ouverture d'esprit, et je vous le dis en toute limpidité.

M. Middlemiss: Avec tout le respect, M. le Président, toutefois je devrais, à ce moment-là, m'adresser à vous comme président et vous demander: M. le Président, est-ce que je pourrais procéder à faire cette chose-là? Et c'est vous qui seriez le juge de ça. Avec le règlement, vous pourriez dire oui ou non, que ce soit moi ou un des collègues. Je ne veux pas m'étendre plus longtemps, mais il me semble que, dans toute cette chose-là, il ne faudrait pas créer des précédents où le président peut arriver, lui, faire certaines choses et où, malheureusement peut-être, un jour, ça serait un autre membre de la commission qui voudrait, et la latitude ne serait pas aussi grande.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous êtes en train de dire, M. le député, que j'ai agi de façon incorrecte, déplacée?

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas ça. Je vous ai posé la question, j'ai dit: Il me semble, vous avez débüté... C'est certain que vous avez la parole en partant. On est ici pour étudier les crédits, et, en partant, vous avez immédiatement soulevé ce cas-là. Et, à ce moment-là, moi, si j'avais voulu le faire, j'aurais été obligé de vous le demander à vous. Donc, à cause de votre position, vous pouviez décider de le faire. C'est fait, c'est fini, mais il me semble qu'il faudrait s'assurer que tout le monde, dans un tel contexte, pourrait avoir la même opportunité dans des circonstances pareilles. Parce que je l'ai dit au début que c'est certainement quelque chose de très important, toutefois, il y a d'autres moyens de le faire que de le faire en commission, il me semble, les pétitions, ces choses-là, et d'insister auprès du ministre de s'assurer qu'on regarde la sécurité de la route et qu'on mette les sous qui sont nécessaires.

Et l'autre chose, M. le Président, j'aimerais avoir les chiffres à l'appui de ce que vous avez dit, que le réseau routier, dans Bellechasse, avait été négligé jusqu'en 1994. C'est facile, faire des sorties de cette nature-là, mais il me semble, moi, que, lorsqu'on veut faire une sortie de cette nature-là, on amène les chiffres à l'appui.

Le Président (M. Lachance): Je voudrais bien que vous ne me fassiez pas dire des choses que je n'ai pas dites. J'ai dit qu'en 1994 le budget de voirie n'était pas très fort, qu'il y avait du rattrapage à faire. Et ça, on pourra vérifier dans les documents parce que je les ai obtenus de la même façon que vous lors de l'étude des crédits pour l'année 1995. C'est vérifiable, Chaudière—Appalaches, vous regarderez. Vous allez voir que la décision de quelqu'un qui était ma prédécesseure de quitter la politique a peut-être joué dans le fait que certains autres comtés sont allés chercher du fric qui aurait dû normalement venir chez nous.

M. Middlemiss: M. le Président, ce n'est pas ici qu'on va faire ce débat-là, mais choisir l'année 1994, c'est choisir l'année d'un changement de gouvernement. Ça peut toujours impliquer des choses. Si vous aviez regardé entre

1985 et 1994 si le comté de Bellechasse a été négligé, là, on pourrait réellement faire une comparaison entre ce temps-là, le présent et le passé. Je voulais juste mettre cette chose-là au point, M. le Président.

Charges et dimensions des trains routiers (suite)

Lorsqu'on a fini, jeudi dernier, on parlait de transport par camion, et j'avais posé la question concernant un rapport. Le rapport, c'est la recherche du GRIMES, G-R-I-M-E-S, *Évaluation de la position de la charge dans un véhicule lourd*, faite par Steve Giguère et Marc-J. Richard.

M. Brassard: C'est l'étude de l'Université Laval, là, dont vous parliez jeudi?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: GRIMES.

M. Middlemiss: GRIMES, oui.

(Consultation)

M. Middlemiss: Vous ne l'avez pas?

M. Brassard: Non. On me dit qu'on est pas au courant de ce genre d'étude là.

M. Middlemiss: Mais le point important dans tout ça, c'est que — puis je pourrais le déposer, ça — à la page 69, ça dit: Comme travaux futurs, il serait intéressant de refaire l'étude précédente pour le cas d'un train routier ou même pour le cas d'un camion-citerne où le centre de masse change de position selon la forme que prend le liquide pendant les différents types de manoeuvres.

Et je me posais la question, à savoir... Tu sais, c'est qu'on parle des trains routiers, et, si on avait fait une étude — et ces gens-là le recommandaient — si on n'a pas le rapport, donc, c'est certain que le ministère n'en a pas pris connaissance. Et, n'en ayant pas pris connaissance, il n'a certainement pas regardé la possibilité de demander à ces gens-là qui font la recherche de le faire pour le train routier. Donc, peut-être qu'on devrait en prendre connaissance.

M. Brassard: À partir des informations que vous me transmettez, c'est clair qu'on va faire les démarches nécessaires pour avoir entre les mains cette étude et qu'on puisse également en analyser le contenu, hein? Ce que je comprends, c'est que c'est une étude qui porte sur la stabilité des charges sur les camions, particulièrement les camions-citernes.

M. Middlemiss: Non.

M. Brassard: Non, pas nécessairement?

M. Middlemiss: Non. Ça, c'est l'évaluation de la position de la charge dans un véhicule lourd.

(Consultation)

M. Brassard: Ah bon, de tout type?

M. Middlemiss: Oui. Et, à la fin, la conclusion de ça, ils ont dit: Maintenant qu'on a fait ces travaux-là, que c'est couvert, comme travaux futurs, il serait intéressant de refaire l'étude précédente pour le cas d'un train routier ou même pour le cas d'un camion-citerne où le centre de masse change de position selon la forme que prend le liquide pendant les différents types de manoeuvres.

M. Brassard: Bien, ce que je peux en dire, c'est simplement qu'on va en prendre connaissance de cette étude-là, puis on va voir s'il y a lieu de poursuivre dans la voie amorcée. Est-ce que les recommandations dont fait état le député de Pontiac méritent d'être mises en oeuvre? C'est ce qu'on va voir.

Inventaire des routes dangereuses

M. Middlemiss: Aussi, avant de procéder, M. le Président, on avait demandé la liste des courbes, des côtes et des endroits dangereux dont le ministère avait fait un inventaire. Est-ce que cette liste-là est disponible?

M. Brassard: Est-ce qu'on a terminé? Est-ce qu'on a terminé l'inventaire des côtes?

Une voix: ...

M. Brassard: Ce n'est pas terminé?

(Consultation)

M. Brassard: Ce n'est pas terminé encore. Aussitôt que ça sera fait, ce sera déposé à la commission et aux membres.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce qu'on a une indication de la période de temps que ça peut prendre avant de...

M. Brassard: Quelques semaines.

M. Middlemiss: Donc, à quel moment cet inventaire-là a débuté? Est-ce que c'est récent? Ça fait depuis des années, ou des mois, ou des semaines?

M. Brassard: C'est une question de mois. Ça a commencé au mois de novembre 1997. J'ai demandé qu'on dresse cet inventaire à travers toutes les directions territoriales. Alors, c'est relativement récent.

M. Middlemiss: Bien, récent...

M. Brassard: Bien, novembre.

● (14 h 50) ●

M. Brassard: Il ne suffit pas de faire l'inventaire, aussi. Une fois qu'on a identifié une côte, il faut faire l'analyse de cette côte-là puis pouvoir identifier quels sont les interventions que le ministère devrait faire pour améliorer la sécurité. Comme je le mentionnais la semaine dernière, la nature des interventions est très variable. Dans certaines côtes, on peut ne faire que des améliorations en termes de signalisation. Dans d'autres, ça exige des interventions beaucoup plus substantielles et des travaux beaucoup plus coûteux. Alors donc, il ne suffit pas de dresser l'inventaire des côtes. Ce n'est pas tellement utile en soi d'avoir l'inventaire des côtes, il faut, en même temps, qu'on ait une bonne description de la côte puis que les directions territoriales puissent également identifier les interventions à faire, le type d'interventions, la nature des interventions qu'il convient de faire pour apporter les améliorations. Dans certains cas, il n'y en a pas à apporter; dans d'autres, des interventions mineures; et, dans certains cas, des interventions majeures. C'est ce qui est en train d'être complété.

Ça ne veut pas dire qu'il n'y a rien qui se fait d'ici là, il y a déjà des travaux qui se font sur certaines côtes, dans certaines régions. J'ai annoncé moi-même des interventions majeures à Gaspé, Rivière-au-Renard précisément. Il y en a déjà eu des interventions majeures qui se sont faites sur la 138, dans Charlevoix. Certaines côtes ont été corrigées. C'est là qu'on a installé les premiers lits d'arrêt, les premières aires de vérification. C'est dans Charlevoix qu'on les a aménagés suite, d'ailleurs, à un rapport du coroner. Alors donc, il ne faudrait pas conclure de façon erronée que le ministère des Transports commence à intervenir sur les côtes dangereuses et à risque. Il s'en est fait des interventions auparavant, ce n'est pas récent, mais c'est évident que la tragédie des Éboulements nous a fait prendre conscience, au ministère, je pense à l'ensemble de la société québécoise, qu'il fallait porter une attention tout à fait spéciale, particulière aux routes qui se situent dans un contexte géographique de montagnes, donc des côtes à risque, des côtes même dangereuses. Ça nous a évidemment fait prendre conscience qu'il y avait lieu d'entreprendre, sans doute, une action plus systématique à l'égard de ces côtes. Alors, de là l'opération inventaire et en même temps, évidemment, on pourrait dire une préoccupation spéciale d'intervenir, de planifier des interventions sur les côtes jugées plus dangereuses.

M. Middlemiss: M. le Président, je croyais, moi, qu'on préparait une liste qui identifiait les courbes, les côtes dangereuses, parce qu'il me semble qu'on doit les connaître. On doit certainement les connaître si on fait ça depuis nombre d'années. Et je ne cherche pas la solution, là, tout ce que je me dis, c'est: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste de ces côtes-là, la liste de ces courbes-là où il y a des endroits dangereux qu'on devra, un jour, corriger? J'avais dit cela dans le contexte, moi, où je disais: Il y a quelque chose qui est aussi important que de changer la

géométrie et de faire des réparations à une côte, à une courbe, c'est que les véhicules qui sont sur le réseau routier — c'est ça que j'ai soulevé à ce moment-là — ils vont être là à l'été. Ils vont commencer bientôt, puis je pense que c'est 500 autocars par année qui sont là.

Et c'est pour ça que j'ai soulevé ça, et, à ce moment-là, j'ai dit: Regardez, il me semble qu'on devrait aller au plus pressant, s'assurer que tous les véhicules, les camions comme les autocars, sur la route, ils sont en bonne condition, parce que, s'ils ne le sont pas, ils partent avec moins de chances. Et c'est à ce moment-là que vous m'avez dit que la côte des Éboulements, c'était une sinon la côte la plus dangereuse et que vous avez indiqué qu'il y avait un inventaire qui se faisait. Et tout ce que je veux savoir, c'est: Où sont-ils? Et, il me semble que c'est tout à fait normal, avant d'aller intervenir sur ces côtes-là ou ces courbes-là, il va falloir qu'on étudie, qu'on regarde ce que l'on peut faire. Mais, entre-temps, il me semble qu'il faut s'assurer que les véhicules qui sont sur notre réseau routier sont en condition pour empêcher d'avoir des accidents.

M. Brassard: Oui, mais ça — et on peut bien reprendre la discussion qu'on a faite la semaine dernière — c'est ce qu'on est en train de faire, puisqu'il y a un nouveau règlement sur l'état mécanique, sur la vérification mécanique qui est en voie d'adoption. On peut recommencer à en discuter. Moi, je n'ai pas d'objections, c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup.

Quant aux côtes, encore une fois, ce qu'il convient de faire et ce qui est en train de se faire et ce qui n'est pas terminé, c'est non seulement de dire: Là, il y a une côte, c'est aussi de savoir: Est-ce qu'on intervient? Et comment intervient-on? Quel genre d'intervention fait-on? Ça, ça prend évidemment un peu plus de temps. Il y a un certain nombre de côtes où on le sait ce qu'on va faire, mais, si vous voulez l'inventaire complet, bien, il faut attendre quelques semaines. Si vous voulez un inventaire partiel, une liste des côtes, ça, on peut vous la déposer assez rapidement, mais il me semblait — on s'est peut-être mal compris — qu'on souhaitait avoir le répertoire non seulement des côtes, mais également de la nature des interventions qu'il convenait d'y faire.

Du côté de l'Est, par exemple — l'Est, ça comprend toute la région de la Gaspésie, Bas-Saint-Laurent, région de Québec, Chaudière-Appalaches, Saguenay—Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, bon, Charlevoix; c'est ce qu'on appelle l'Est, la direction de l'Est — il y en a autour de 150 qu'on a identifiées et, pour l'essentiel, on a aussi prévu le type d'intervention qu'il convient d'y faire. Dans les autres directions territoriales, on est au travail aussi pour compléter l'inventaire.

Encore une fois, c'est sûr que dans une côte... Il y a des côtes très longues qui ne sont pas dangereuses. Ce qui fait qu'une côte est dangereuse, on le sait très bien, c'est une espèce de combinaison d'une pente abrupte et de courbes qui sont hors normes, qui ne sont pas conformes aux normes.

● (15 heures) ●

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

M. Middlemiss: Oui. Il me semble, moi, que, dans un premier temps, il faut identifier les endroits. Les côtes, les courbes qui sont dangereuses, où il faut faire des interventions, premièrement, il faut les identifier. Après ça, on identifie quelles sont...

M. Brassard: Bien, c'est ça qu'on fait.

M. Middlemiss: ...les interventions qu'on doit faire pour améliorer la sécurité. Donc, on doit, à ce moment-ci, je l'espère, à moins... Et c'est tout à fait normal, peut-être, qu'on ait procédé à regarder les endroits où les terrains sont plus accidentés, où les chances d'avoir des courbes et des côtes plus dangereuses... On s'est occupé de ça. Et les endroits où c'est plat, bien, à ce moment-là, ce n'est pas tout à fait la même chose. Mais il me semble que la première chose à faire, c'est d'identifier ces endroits-là, et, une fois qu'on les a identifiés, lesquels devraient être prioritaires, et qu'est-ce qu'on devrait faire? C'est ça, là.

M. Brassard: Bien, c'est ça qu'on fait!

M. Middlemiss: Oui, oui. Donc, la liste de... Tous les endroits ont été identifiés. On les a identifiés. On n'a peut-être pas la solution, mais on identifié a, b, c, d, e; ça peut être 150. Donc, c'est ça, en réalité. Moi, je croyais que c'était ça. On avait un inventaire des endroits dangereux, pas nécessairement avec la solution, là. Parce que qu'est-ce que ça serait... La solution, oui, est intéressante. Mais je sais fort bien que, même si vous nous donnez les solutions aujourd'hui, ça ne sera pas fait cette année...

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: ...puis ça ne sera fort probablement pas fait l'an prochain. Mais il va falloir, dans cette liste-là, identifier les endroits les plus prioritaires au point de vue de sécurité. Mais, entre-temps — c'est exactement l'argument que j'ai présenté — il faudrait s'assurer que les véhicules qui sont sur ce réseau routier là aient toutes les chances au monde de s'arrêter dans des cas d'urgence.

Une voix: M. le Président...

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

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

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

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

M. Rivard: Merci, M. le Président. Vous allez me permettre, avant de poser la question au ministre, de revenir sur le point qu'a soulevé mon collègue le député de Pontiac, sur la pertinence du président d'amener des propos.

La semaine dernière, ce qui était dans l'actualité, c'était l'enquête du coroner sur l'accident malheureux des Eboulements. Je pense qu'à bon droit, vous avez questionné longuement le ministre sur les événements des Eboulements; c'est tout à fait normal. C'est tout à fait normal. En fin de semaine dernière, vendredi, il y a 35 000 personnes, quand même, qui ont signé une pétition. Tous les médias, et ce n'est pas à la demande du président, c'est les gens qui sont les intervenants du milieu qui ont décidé de convoquer tous les médias pour que ça soit publicisé, les dangers de la route 277, et le président, qui est également député, a été à cette rencontre. On lui a remis la pétition, et vous avez remarqué, dans l'assistance, qu'il y avait une quinzaine de personnes qui sont les leaders de ces pétitionnaires-là, qui étaient ici pour voir l'intervention. Je pense que le président, en amenant ce point en début de réunion — il aurait peut-être pu le faire à 17 h 45 ou à 17 h 30 — je ne crois pas qu'il ait causé un préjudice à qui que ce soit. Ceci étant dit, là-dedans, ça reste toujours une question de jugement, et je pense que, dans ce cas-ci, entre autres, le président a agi avec bon jugement et ça laisse la latitude à tous les députés qui veulent traiter des sujets d'actualité mais qui relèvent des compétences du ministère des Transports. Alors, donc, dans ce cas-ci, c'était le ministre. Ceci étant dit, si vous permettez, je vais passer maintenant à ma question.

Avenir de la Commission des transports du Québec

M. le Président, M. le ministre, vous avez sûrement pris connaissance du rapport du groupe de travail sur les examens des organismes gouvernementaux, qui a été déposé en Chambre en septembre 1997. Et on se souvient qu'un groupe de sept députés du gouvernement, accompagnés de hauts fonctionnaires, ont passé en revue 204 organismes gouvernementaux et ils ont fait des recommandations sur plusieurs. Je ne vous cache pas que, toutefois, il y en a une, qui traite de la Commission des transports du Québec, qui m'a un peu surpris, puis j'aimerais vous entendre, vous qui êtes responsable, bien sûr, de cette Commission. Vous allez me permettre, si vous avez le document, c'est à la page 68, puis je vais lire quelques lignes: «Le groupe de travail a pris en considération le contexte nouveau dans lequel devrait oeuvrer la Commission des transports du Québec. Il croit cependant — le comité, bien sûr — qu'il y a lieu de prendre un virage plus vigoureux afin d'accélérer la déréglementation du secteur des transports. Le groupe de travail est donc d'avis que la conjoncture se prête à l'abolition de la Commission. L'examen des fonctions actuelles de la Commission devrait amener le gouvernement à les répartir de façon suivante: l'émission des permis à la Société de l'assurance automobile du

Québec; la réglementation et la tarification au ministère des Transports; et le rôle de Tribunal administratif au nouveau Tribunal administratif du Québec.»

Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

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

M. Brassard: Bien, d'abord, j'ai beaucoup de respect pour ce qu'on appelle maintenant familièrement le rapport Facal. Il y a un certain nombre d'organismes d'ailleurs qui relevaient du ministère des Transports, qui étaient plus ou moins opérants et qui ont été abolis suite aux recommandations du rapport Facal. C'est le cas de l'Office des autoroutes du Québec, le Conseil de la recherche et du développement en transport et la Société québécoise des transports, de même que l'Agence de mise en valeur du Saint-Laurent. Ces organismes ont été abolis, n'existent plus suite aux recommandations du rapport Facal.

Pour ce qui est de la Commission des transports, c'est une problématique un peu différente. D'abord, vous connaissez le rôle actuel de la Commission des transports: c'est un rôle qui consiste surtout à émettre toute une série de permis, que ce soit dans le domaine du taxi, des autocars, du camionnage en vrac. Il est vrai que la déréglementation dans le camionnage a connu des progrès considérables. Le camionnage général est maintenant largement déréglementé, ce qui fait que la Commission émet maintenant pas mal moins de permis que c'était le cas avant 1988. Mais elle continue d'en émettre encore puis elle continue aussi de fonctionner comme une sorte de tribunal spécialisé en matière de transport.

Dans le projet du nouvel encadrement du transport routier, du transport lourd que nous avons mis au point en concertation avec nos partenaires, les camionneurs artisans, l'Association du camionnage du Québec, l'Association des propriétaires d'autocars, qui ont été parties prenantes du processus depuis le début, ça fait deux ans, ça a pris deux ans, c'est un long cheminement de deux ans pour en arriver à ce projet de nouvel encadrement du transport routier, c'est évident qu'en cours de route on s'est posé un certain nombre de questions, portant entre autres sur la Commission des transports. Quel rôle lui confie-t-on? Quelle sera sa fonction dans le nouvel encadrement qu'on veut créer? Et on l'a fait en concertation avec les partenaires.

Il est clair que, dans la perspective où on veut mettre en place un encadrement du transport routier qui vise essentiellement à faire en sorte que les transporteurs, les camions de tout type, les autocars respectent les règles de sécurité, respectent les charges et dimensions, les règles concernant les charges et dimensions, c'est ça, l'objectif, donc, dans cette perspective-là aussi où on veut identifier les délinquants et, ultimement, les sortir du circuit, on a vite constaté, tout le monde ensemble, tous les partenaires ensemble, qu'il y avait besoin, dans le système qu'on veut mettre en place, d'une instance qui aura pour tâche d'imposer des sanctions, donc, de jouer un rôle de tribunal, d'imposer des sanctions à l'égard des délinquants,

pouvant aller jusqu'au retrait de l'autorisation de circuler. Ça pourrait aller jusque-là ultimement.

• (15 h 10) •

Un tel rôle demande que les parties puissent se faire entendre. Il faut donc qu'il y ait une instance qui entende les parties. Et il y a une part de jugement qui appartient à ce moment-là aux personnes qui sont mandatées pour entendre les parties et rendre un jugement de donner une sanction. Alors, dans cette perspective-là, tout le monde s'est entendu pour dire qu'il fallait accorder à la Commission des transports cette fonction de tribunal et non pas de l'attribuer, par exemple, à la Société de l'assurance automobile, qui était perçue par nos partenaires comme pouvant être à ce moment-là juge et partie. C'est donc dans cette réflexion, ce cheminement qu'on en est arrivé à donner à la Commission des transports ce rôle, cette fonction de tribunal spécialisé, avec possibilité évidemment d'appel au Tribunal administratif du Québec. Dans le système qui est actuellement mis en place, il y a le Tribunal administratif du Québec, qui est un peu le Tribunal d'appel, il y a quand même encore des commissions, il y a encore un certain nombre de régies dont les décisions peuvent être l'objet d'appels devant le Tribunal administratif.

Alors, les décisions de la Commission des transports, dans le nouvel encadrement qu'on a conçu, pourraient être l'objet d'appels devant le Tribunal administratif, un peu comme les décisions de la Commission de protection du territoire agricole sont aussi objet d'appels devant le Tribunal administratif. La Commission des transports jouerait dans ce nouvel encadrement le rôle d'un Tribunal administratif spécialisé en transport, dont les décisions pourraient être l'objet d'appels devant le Tribunal administratif du Québec. C'est ça, la configuration.

Maintenant, au moment où le comité présidé par M. Facal a fait sa réflexion, il a rédigé son rapport, on n'avait pas complété, nous, le cheminement. Ce n'était pas terminé. Donc, il n'y avait pas, à ce moment-là, en main, le projet tel qu'il est maintenant articulé, charpenté. Il n'y avait pas ça. On n'avait pas terminé le processus. Maintenant que c'est terminé, évidemment je conviens que la recommandation du rapport Facal ne serait pas, comment dire, appliquée dans le projet de nouvel encadrement du transport routier qu'on a mis au point avec nos partenaires. Comme je l'explique très brièvement, ici, je pense que ça se justifie. Je pense que tous les partenaires majeurs dans ce dossier-là souhaitent que la Commission des transports continue d'exister en assumant ce rôle de tribunal spécialisé qu'on envisage dans le projet d'encadrement du transport routier. Et je pense que, si on avait l'occasion de s'expliquer devant le comité Facal, s'il existait encore — c'était un comité ad hoc qui est maintenant dissous — je pense qu'il comprendrait à ce moment-là, le comité comprendrait qu'il n'y a pas lieu ou ce n'est pas pertinent ou justifié de recommander l'abolition de la Commission des transports, compte tenu de ce projet qu'on a mis au point et conçu ensemble, tous les partenaires. C'est un peu ça, l'état de la question.

Évidemment, je parle toujours de projet, parce que le Conseil des ministres ne s'est pas encore prononcé de façon définitive sur ce projet-là. Il est toujours en cheminement dans l'appareil, à travers les comités ministériels. Mais tel qu'on l'a conçu avec les partenaires, on réservait, on continuait de prévoir un rôle important à la Commission des transports. Et tous les partenaires, le ministère des Transports aussi, en étaient arrivés à la conclusion que ce n'était pas opportun d'envisager l'abolition de la Commission des transports.

Le Président (M. Rivard): Merci. M. le député de Jeanne-Mance, vous avez la parole.

Cours en matière de transport par taxi

M. Bissonnet: Merci, M. le Président. M. le ministre, je ne pensais pas intervenir sur ce sujet aujourd'hui. Il y a eu le rapport Facal, mais il y a eu le rapport Bissonnet...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: ...il y a plus de 11 ans. Et, dans ce rapport-là, voici une des recommandations: «Que le ministère des Transports collabore avec toute école privée qui lui demanderait une assistance technique pour la préparation d'un enseignement professionnel en la matière, et ce, partout au Québec, si la Fédération des ligues de taxi du Québec ne peut proposer une formation convenable des candidats chauffeurs d'ici le mois de septembre 1997.»

Alors, en 1998, dans mon propos, M. le ministre, je vais l'appeler l'école du taxi, parce qu'elle est connue comme ça, c'est le Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi, une compagnie privée, incorporée. Alors, ce Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi a créé et développé tout le cours de transport par taxi, sur la recommandation du ministre des Transports du Québec et avec l'appui des ligues de taxi, et a donné ce cours aux gens du territoire de la CUM depuis 1988, et il devait conserver ce territoire, selon une entente verbale. Autrement dit, tous ceux qui voulaient devenir chauffeurs de taxi sur la Communauté urbaine devaient suivre ce cours de formation, parce qu'il y avait beaucoup de plaintes des gens que, quand ils prenaient un taxi, les types ne connaissaient pas leurs rues, ne connaissaient pas où c'était. Alors, c'est une initiative privée. Ils ont préparé le cours de formation de taxi, puis ils ont commencé en 1988. Après un début de réussite, l'école de taxi, en 1992, a accepté de donner son programme au ministère des Transports du Québec et au ministère de l'Éducation, afin de rendre la formation obligatoire et de mettre la loi en place pour mai 1994. Alors, l'école de taxi privée a donné tout son programme, a donné la formation à deux commissions scolaires: la commission scolaire Saint-Jérôme puis la commission scolaire de Charlesbourg.

Alors, eux, ils ont rencontré, ils ont formé des professeurs pour qu'ils donnent un cours sur l'industrie du

taxi pour l'obtention des nouveaux permis de taxi. Et il a toujours été convenu que ces deux commissions scolaires là desserviraient leur territoire et que l'école de taxi, elle, conserverait celui de la CUM. Autrement dit, ils ont donné le know-how, ils ont donné la formation, puis ils conservent leur territoire. Or, il arrive que la commission scolaire Saint-Jérôme est à Saint-Jérôme. C'est des payeurs de taxes de Saint-Jérôme; ils paient les taxes à la commission scolaire. Eux, ils s'installent dans la CUM, ouvrent une école de taxi à Montréal, sur le territoire de la CUM, et dispensent le cours. Alors, moi, ils m'ont appelé — évidemment, j'avais fait le rapport sur le taxi — puis celui qui est le directeur de l'école, c'était le même qui a commencé l'école après, il m'a appelé: M. Bissonnet, on a une école de taxi et la commission scolaire Saint-Jérôme vient donner des cours sur notre territoire. Ils ont des locaux de la commission scolaire de Montréal à meilleur prix parce que, entre commissions scolaires, elles se chargent des loyers moins élevés. Eux ont un loyer plus élevé, ils paient à l'industrie du taxi.

J'ai vérifié. Puis on m'a dit que c'est le président de La Ligue de taxis A 11 qui avait demandé ça. Je tiens à vous dire, M. le ministre, que La Ligue de taxis A 11 est actuellement en tutelle par le ministère des Transports au moment où on se parle. J'ai parlé à M. Bouchard aujourd'hui, parce que j'ai parlé à votre attachée politique, qui est très gentille, M. le ministre, je l'ai trouvée très gentille, et elle m'a dit que chez la Communauté urbaine, il y a des listes d'attente. J'ai vérifié avec M. Bouchard aujourd'hui, l'école de taxi donne des cours le jour et le soir, et, eux autres, ils n'ont pas de liste d'attente. Aussitôt qu'ils ont 17 étudiants, ils donnent le cours, puis ils donnent des cours à toutes les cinq semaines; ils sont sur leur territoire. Alors, moi, je pense que l'école de taxi a aidé le ministère, fait une vocation qui est reconnue par tous. Pourquoi autoriser la commission de transports de Saint-Jérôme à venir donner des cours sur l'île de Montréal, alors qu'il y a une école de taxi qui a été l'école qui a créé le cours, qui a formé le cours, qui a formé les formateurs aussi? Je vous laisse la question, M. le Président.

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

M. Brassard: Oui. M. le Président, on s'en est déjà parlé, M. le député et moi-même, de cette question. C'est vrai que les centres accrédités pour la formation des chauffeurs de taxi sont mentionnés à l'article 32.1 du Règlement sur le transport du taxi, et il y en a actuellement trois, comme le mentionnait tout à l'heure le député. Il y a un centre privé, une école privée, qui est le Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec, et il y a deux commissions scolaires, Charlesbourg et Saint-Jérôme. L'accréditation n'accorde pas de privilèges territoriaux. Il n'y a pas de privilèges territoriaux qui sont rattachés à l'accréditation comme telle comme centre de formation. Vous parliez tantôt de La Ligue de taxis de Montréal, qui est sous tutelle. C'est vrai, elle est sous tutelle. Mais on me dit que c'est dès

1996 — donc, ça fait un bout de temps — que les premières discussions ont eu lieu avec la commission scolaire de Saint-Jérôme.

• (15 h 20) •

M. Bissonnet: Juste une petite intervention. D'après M. Bouchard, qui est le directeur de l'école, c'est que le président de la Ligue de taxis, parce qu'à l'École de taxi, ils sont obligés de passer des examens de cours de français. Et le président de la Ligue de taxis de l'époque a demandé à la commission scolaire de Saint-Jérôme... C'est que ça coûtera rien aux chauffeurs de taxi pour suivre des cours. C'est le même prix. Alors, ils ont été obligés, à la commission scolaire, de faire passer des examens de français parce que c'est la loi. C'était ça, selon M. Bouchard, les revendications possibles du président de la Ligue de taxis pour approcher... Parce que, vous savez, pour les chauffeurs de taxi à Montréal, on a toutes les nationalités. Alors, il y a une exigence: qu'ils passent au moins des cours de français. Et ça a toujours été maintenu, puis c'est encore maintenu. Alors, c'est ce que M. Bouchard a dit. Si vous voulez le rencontrer, je l'apprécierais.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Bissonnet: Je pense qu'ils ont donné beaucoup à l'industrie du taxi. Mais là il y a des ententes verbales qui ont été faites quand ils ont donné leur cours au ministère, quand ils ont donné des cours à ces deux commissions scolaires là. Ça n'a jamais été signé, mais il reste quand même qu'il y a eu peut-être une intention. Mais la bonne foi, il faut la présumer.

M. Brassard: Oui, vous avez raison de dire que c'est une entente verbale, évidemment...

M. Bissonnet: Elle n'a pas été faite avec les deux commissions scolaires, c'est...

M. Brassard: ...non, je comprends, mais c'est une entente verbale; il n'y a pas d'écrit rattaché à cette entente. Maintenant, la question qui se pose, c'est d'abord: Est-ce que l'école de M. Bouchard est menacée, est-ce qu'elle est en péril à la suite de la venue de la commission scolaire Saint-Jérôme sur le territoire de la CUM? Je pense qu'il y a peut-être une inquiétude chez M. Bouchard à cet égard, légitime.

M. Bissonnet: ...M. le ministre, l'industrie du taxi, ils ont 5 000 permis à Montréal. Les attentes du ministère des Transports, c'est à peu près, disons, 400 à 500 nouveaux chauffeurs de taxi, là. Si on donne des cours pour 1 500, un moment donné ils ne pourront pas travailler.

M. Brassard: C'est à peu près ça.

M. Bissonnet: La moyenne, c'est 400 à 500. Eux autres, ils en passent 35 par cinq semaines.

M. Brassard: M. Bouchard en formait 350 à 400 par année.

M. Bissonnet: À peu près. Ils en formaient, eux autres, 350, 400, là. Alors, peut-être qu'ils en forment plus les deux ensemble. Mais, lui, à un moment donné, il a peur. Ça ne fait pas longtemps que c'est commencé, ces cours-là.

M. Brassard: Effectivement, depuis janvier, je pense.

M. Bissonnet: Mais là évidemment ça va bien. Mais il est dans la crainte...

M. Brassard: Ils en ont formé une trentaine actuellement à la commission scolaire de Saint-Jérôme.

M. Bissonnet: ...qu'il va lui manquer de clients à un moment donné. Et si vous pouvez le rencontrer puis regarder ça avec votre attaché politique...

M. Brassard: Non, mais je comprends la problématique puis je comprends aussi l'inquiétude.

M. Bissonnet: ...parce qu'ils nous ont rendu grand service, à l'industrie du taxi puis à toute la population de l'île de Montréal, cette école privée là.

M. Brassard: Moi, je pense que je n'ai aucune objection à rencontrer M. Bouchard...

M. Bissonnet: Il va vous expliquer de façon beaucoup plus dynamique que, moi, je peux le faire.

M. Brassard: ...non, c'est déjà pas mal dynamique.

M. Bissonnet: Bon, je vous remercie.

M. Brassard: Et puis, faire le tour de ses préoccupations aussi, puis de toute cette question-là de la formation des chauffeurs. Je pense que l'objectif du ministère, c'est clair: c'est d'avoir des chauffeurs de taxi qui ont une formation adéquate. Puis vous mentionnez la question linguistique aussi. Elle est importante. Je pense qu'à Montréal, c'est important qu'un chauffeur de taxi puisse, disons, se débrouiller en français, ça m'apparaît une nécessité.

Alors, il s'agit de voir. Moi, je suis d'accord pour qu'on le rencontre, qu'on fasse le tour de la question, qu'on prenne en compte aussi ses inquiétudes, ses préoccupations quant à l'avenir de son école.

M. Bissonnet: Puis l'argent, les taxes des contribuables de Saint-Jérôme qui paient pour le monde de Montréal, avec des locaux moins dispendieux. C'est la commission scolaire encore.

M. Brassard: Oui, c'est sûr que la CECM loue à des coûts très raisonnables, c'est le moins qu'on puisse dire, des locaux à la commission scolaire de Saint-Jérôme.

Alors, on va regarder ça avec M. Bouchard. Je pense qu'on devrait essayer de trouver un moment pour qu'on puisse se rencontrer.

M. Bissonnet: Oui, il pourrait s'attendre d'être convoqué à vos bureaux ou d'aller à Montréal, quand vous y allez. C'est pas loin de chez vous.

M. Brassard: Je vais à Montréal assez souvent...

M. Bissonnet: Alors, c'est bien.

M. Brassard: ...alors, ça pourrait être à Montréal.

M. Bissonnet: Si vous pouviez les rencontrer d'ici 45 jours, je serais satisfait.

M. Brassard: Sûrement d'ici les vacances d'été.

M. Bissonnet: Merci.

Le Président (M. Rivard): Merci. Je passe maintenant la parole au député de Salaberry-Soulanges.

Tracé de l'autoroute 50 (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, je vais reprendre là où j'ai laissé vendredi, concernant tout le dossier des autoroutes et la construction de tronçons d'autoroute. On avait échangé, vendredi passé, sur l'autoroute 30. Bien sûr, vous avez questionné. Alors, vous me permettez aujourd'hui de faire encore un bout de chemin. Et on change d'autoroute et on va parler de l'autoroute 50.

On sait que, l'an passé, le BAPE a rendu public son rapport et que, lors du dépôt de ce rapport, vous vous êtes montré insatisfait de ce rapport déposé par les commissaires du BAPE. À ce moment-là, vous aviez indiqué à la DT, la direction territoriale de l'Outaouais, de refaire un petit peu des devoirs et de proposer d'autres tracés en consultant, bien sûr, les gens du milieu, particulièrement les agriculteurs et ceux qui s'étaient manifestés lors des premières consultations du BAPE.

Alors, ma question est bien simple, M. le ministre: Où en sont rendu les travaux que vous avez commandés à la DT, la direction territoriale? Je vais attendre la réponse et je poserai mes autres questions, M. le Président.

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

M. Brassard: Oui. Je pense qu'on peut dire que, pour ce qui est du nouveau tracé, on a pratiquement complété nos travaux. Comme vous l'avez signalé, à partir du rapport du BAPE qui était plus ou moins favorable au tracé proposé par le ministère des Transports, on a

entrepris l'élaboration d'un nouveau tracé, pas sur toute sa longueur mais dans certaines des sections, disons, où il y avait des litiges, des problèmes, particulièrement avec le monde agricole. On a commencé cela dès que le rapport du BAPE a été rendu public, presque immédiatement après. Et là on peut dire qu'on a pratiquement terminé. On est en mesure, si vous voulez, de présenter maintenant le dossier au ministère de l'Environnement et de la Faune. Donc, très bientôt, là, d'ici peu, on devrait... C'est ça, la prochaine étape. Il faut présenter le dossier, présenter les modifications qu'on a apporté au tracé, les justifier en regard des recommandations du BAPE et, à partir de là, demander ce qu'on appelle un CAR, un certificat d'autorisation de réalisation de la part du ministère de l'Environnement et de la Faune.

On sait que l'UPA en a fait aussi un, tracé, de son côté. On les a rencontrés. On l'a analysé, ce tracé-là. On en a évalué les impacts sur les activités agricoles. On sera en mesure, à ce moment-là, de présenter cela aussi au ministère de l'Environnement et de la Faune et au ministre, forcément, ça va de soi, de l'Environnement et de la Faune, également. On a un projet de tracé à proposer au ministère de l'Environnement et de la Faune et au ministre, et on a une analyse du projet de tracé de l'UPA, aussi, qu'on a faite.

M. Deslières: Donc, on parle de quelques semaines?

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Deslières: Toujours en vue de l'obtention du CAR?

M. Brassard: Bien sûr, bien sûr.

Planification du réseau autoroutier

M. Deslières: M. le Président, une question générale sur l'ensemble du dossier des autoroutes. On parle beaucoup des travaux à faire et on sait l'importance des coûts rattachés à ces travaux-là, là. On parle de l'autoroute 25, de l'autoroute 30, de l'autoroute 50, etc. On en a une panoplie, là. Est-ce que, d'une façon générale, le gouvernement et le ministère ont fait leur nid à court, moyen et long terme en termes de travaux à effectuer sur un ensemble d'autoroutes, de liens routiers importants, pour les trois, les cinq, les sept prochaines années? En priorisant...

● (15 h 30) ●

M. Brassard: Oui. Particulièrement pour la grande région métropolitaine de Montréal. C'est clair que vous trouvez une réponse ou des réponses à vos questions dans le plan de gestion de déplacement qui sera, j'espère, adopté incessamment et qu'on pourra, à ce moment-là, rendre public. Dans ce plan de gestion de déplacement pour la grande région métropolitaine de Montréal, on va y retrouver évidemment les grandes orientations du

ministère en matière de routes mais aussi concernant tous les autres modes de transports, y inclus forcément le transport en commun, les orientations pour les prochains 20 ans. Et aussi, évidemment, on va identifier ce que ça signifie concrètement en termes de travaux, de projets de développement, ce qu'on doit faire d'ici 20, 25 ans comme interventions en termes de travaux autoroutiers, ce qu'on doit faire d'ici les prochains 25 ans en termes d'investissements dans le transport en commun pour faire en sorte que la mobilité des personnes et des marchandises de même que leur sécurité soient considérablement accrues dans la grande région de Montréal.

M. Deslières: Et toujours associé, ce genre de développement autoroutier avec, forcément, le développement économique. C'est un peu la base de votre philosophie.

M. Brassard: C'est un arrimage incontournable, essentiel. Et on le voit, d'ailleurs, quand on fait ce qu'on peut appeler un diagnostic de l'univers des transports dans la grande région métropolitaine de Montréal, ce qui frappe surtout, ce qui saute aux yeux, c'est l'importance économique des transports. Et, quand on voit les mouvements de marchandises, par exemple, dans la grande région de Montréal vers les marchés d'exportation, que ce soit le reste du Canada ou les États-Unis, l'importance de ce trafic de marchandises soit par voie ferroviaire, soit par voie de camionnage, par bateau aussi, par tous les modes de transport, il y a une conclusion qui s'impose d'elle-même, on voit facilement à ce moment-là combien les transports, c'est une dimension essentielle de l'économie.

M. Deslières: On peut dire cause à effet directe.

M. Brassard: Absolument. Et, entre autres, ce qui va ressortir quand on va rendre public le plan de gestion de déplacement, particulièrement pour la région qui est la vôtre, c'est combien la Montérégie occupe une place, vraiment, qui m'a un peu surpris et, en tout cas, impressionné au chapitre des exportations, des mouvements de marchandises vers les marchés étrangers.

M. Deslières: M. le ministre, si vous me permettez, parce que, lorsqu'on regarde la grande région de la Montérégie, on peut voir des différences marquées à travers des sous-régions — on va utiliser cette expression — exemple, entre la Rive-Sud... C'est bien sûr qu'il y a des éléments historiques. Et, à partir du fait que le Suroît n'est pas relié à aucun lien autoroutier, on voit que ça a eu, au cours des années, des décennies, des conséquences sur le plan économique. On fait des comparaisons de Granby à Sherbrooke, à Longueuil, à Valleyfield, on voit qu'il y a des différences. C'est pour ça que je dis qu'il y a une cause à effet des liens routiers sur le développement économique.

M. Brassard: Tout à fait.

M. Deslières: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

Inventaire des routes dangereuses (suite)

M. Gauvin: M. le ministre, pour revenir à tantôt, au débat qu'on avait sur les statistiques, ce que la Société de l'assurance automobile, je pense, appelle les «points noirs», les endroits qu'ils ont relevé avec les années où il y avait des fréquences d'accidents et d'accrochages. Dans les réponses que vous donnez, est-ce que vous tenez compte des statistiques que cumule la Société de l'assurance automobile en rapport avec les rapports qu'a faits la Sûreté du Québec qui nous permettent d'identifier dans chacune de nos régions les endroits considérés à risque et dangereux, où il y a des fréquences d'accidents? Et est-ce que le ministère des Transports en tient compte quand il fait la répartition des budgets pour le développement du réseau?

M. Brassard: Je pense que vous aviez posé la question la semaine dernière. C'est une question tout à fait pertinente, et elle peut se résumer de la façon suivante: Comment se fait la répartition des budgets, surtout reliée à la sécurité dans les directions territoriales à travers le Québec. C'est clair que, d'abord, on tient compte de la longueur du réseau. On tient compte aussi des débits de circulation. On prend en compte également les accidents. On va mentionner le nombre d'accidents, la nature des accidents aussi, et, forcément aussi, les coûts d'intervention doivent être considérés avec comme objectif ultime, évidemment, d'en arriver à améliorer les conditions de sécurité puis aussi à réduire le bilan routier, à avoir un effet direct sur le bilan routier. Alors, quand on répartit les budgets, ces divers éléments là sont pris en compte, y incluant comme élément le nombre d'accidents et la nature des accidents, particulièrement pour ce qui est du budget amélioration du réseau.

M. Gauvin: Donc, vous tenez en compte le rapport de la Société de l'assurance auto. C'est ce qui guide le ministère des Transports dans ses priorités d'intervention, d'amélioration et de correction de points spécifiques.

M. Brassard: Les données de la Société de l'assurance automobile, évidemment, nous sont utiles, on les utilise, les rapports du coroner aussi puis les données du ministère, et c'est le ministère des Transports, après cela, avec toutes ces données, qui identifie les sites dangereux ou ce qu'on appelle aussi parfois les points noirs, les zones à risque. C'est le ministère des Transports qui fait cette opération ultime en utilisant évidemment, cependant, les données de la SAAQ, en utilisant aussi les rapports du coroner. Dans bien des cas, ces rapports comportent des recommandations précises sur certains tronçons de routes. Alors, tout ça est pris en compte, et c'est à partir de là qu'on peut, au ministère, identifier les

points noirs et, à partir du moment où on les a identifiés, évidemment, prévoir des interventions et programmer les interventions, les intégrer dans les programmes d'intervention ou de travaux du ministère.

M. Gauvin: Est-ce que, en 1998-1999, l'année en cours, les crédits que nous sommes en train de débattre, tout le développement et la correction de points comme ceux-là, les endroits identifiés où il y a des corrections à apporter, les budgets proviennent du fonds spécial? Tous ces budgets-là proviennent du fonds spécial?

M. Brassard: Oui. Ce qu'on appelle le fonds routier, le Fonds d'amélioration et de conservation du réseau routier? Oui, tous les travaux. Les seuls budgets qui portent sur le réseau routier puis qui ne proviennent pas du fonds sont ce qu'on appelle les budgets d'entretien ou d'exploitation. Budget d'entretien d'hiver, budget d'entretien d'été, ça, ces budgets-là, ils sont au budget du ministère, c'est des crédits budgétaires du ministère, et tous les autres travaux routiers, conservation des chaussées, amélioration du réseau, travaux sur les structures, les ponts, développement — il y en a quand même un peu — tout ça est financé via le fonds routier.

M. Gauvin: D'après vous, peut-il y avoir des risques que, dans certaines régions, le budget d'entretien, l'interprétation de travaux que vous dites d'entretien, mais qui pourraient être considérés dans certains cas du développement, provienne du budget d'entretien?

M. Brassard: À ma connaissance, non.

M. Gauvin: Est-ce qu'il y a une règle assez générale d'une région à l'autre?

M. Brassard: C'est assez précis, il n'y a pas beaucoup d'équivoque à cet égard. Dans les directions territoriales comme dans les centres de service, on sait ce que c'est, des travaux d'entretien. C'est très précis puis c'est très bien...

M. Gauvin: Ça, je n'en doute pas que, au ministère, ils le savent. Ils ont la compétence pour faire ça.

• (15 h 40) •

M. Brassard: Non, c'est très bien défini. Mais, qu'on prenne des budgets d'entretien puis qu'on les consacre à des travaux qui sont plus de nature amélioration ou développement, je ne pense pas que ce soit possible de faire ça. À moins que vous ayez des cas particuliers, là, mais, normalement, il n'y a pas de transfert possible. Les crédits consacrés à l'entretien du réseau sont des crédits du ministère des Transports, alors que les travaux d'amélioration et de développement sont financés par le fonds, via le fonds.

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

Accréditation ISO 9002 des entreprises de revêtement

M. Désilets: Merci, M. le Président. Moi, M. le ministre, la question qui m'interpelle, ça concerne surtout les accréditations ISO. Dans une vision globale, en sachant que le ministère investit beaucoup d'argent dans le réseau, plusieurs centaines de millions par année, quelles sont les garanties, parce qu'on a un système ISO, qu'il y ait une meilleure rentabilité ou que la couche d'usure qui va être installée... qu'on ait un certain regard sur la qualité qui a été posée sur nos routes? En ce sens que, en se promenant sur le territoire du Québec, on sait qu'il y a des endroits... Pour avoir passé, l'an passé, ils étaient de l'asphalte, et déjà, au printemps, à certains endroits, on voit déjà des vallons qui s'installent, et puis c'est des compagnies qui sont accréditées ISO, ça aussi, là. Elles «ont-u» une certaine part de responsabilité ou c'est tout le ministère qui récupère les pots cassés? Jusqu'à quelle mesure nos millions, l'argent investi par le biais des taxes des contribuables, peut être investi d'une façon... avoir une certaine garantie quant à la pose, quant à la qualité de la pose pour au moins un an ou deux? Je ne sais pas s'il y a une garantie à ce niveau-là.

M. Brassard: Bien, je pense que vous soulevez un problème important qui nous préoccupe aussi, vous parlez de la pose. Actuellement, ce qu'on a fait comme première opération, c'est de faire en sorte que les entreprises qui fabriquent de l'asphalte, des enrobés bitumineux, soient accréditées ISO 9002. C'est maintenant presque complété, on peut dire. Mais ça porte sur la fabrication des enrobés. Alors, pour le moment, l'accréditation ne porte pas sur la pose des enrobés, et on songe maintenant non seulement... On fait plus que songer, je pense que notre objectif, c'est de faire en sorte que l'accréditation ISO 9002 porte aussi sur la pose pour être bien sûrs que ce n'est pas uniquement la production, la fabrication de l'enrobé qui est conforme aux normes, mais également que les techniques de pose, le revêtement comme tel, le travail de revêtement de l'enrobé bitumineux soit également accrédité 9002. C'est ce qu'on compte faire parce qu'il peut arriver, à ce moment-là, un certain problème où l'enrobé est de bonne qualité, mais, s'il est mal posé, il y a des problèmes qui vont surgir assez rapidement. Alors donc, il faut que le niveau de qualité soit aussi important pour ce qui est de la pose que pour ce qui est de la production ou de fabrication.

Maintenant, dans certains cas, on a mis en oeuvre également ce qu'on appelle les «contrats de performance». Des contrats de performance — je pense que vous parliez de la 40 — on en a fait sur la 40, des contrats de performance. Qu'est-ce que c'est un «contrat de performance»? C'est un accord par lequel l'entrepreneur s'oblige à réaliser un ouvrage dont il a assuré la conception en tout ou en partie selon des exigences fonctionnelles définies au préalable par le donneur d'ouvrage, c'est-à-dire le ministère des Transports, et à en assurer la qualité et la fonctionnalité pour une période de

temps et dans des conditions prédéterminées. Donc, dans un contrat de performance, il y a une garantie pour une période donnée, cinq ans, par exemple. Une garantie que, pendant cinq ans, on va respecter, pendant toute cette période-là, des normes, on va respecter des exigences préétablies, établies au départ, que l'entrepreneur connaissait bien avant même de faire les travaux. Ça, c'est un type de contrat qu'on a commencé à accorder, et je pense que c'est probablement appelé à se multiplier.

M. Désilets: Ce genre de contrat, est-ce que ça commence cette année ou si c'est déjà commencé depuis quelques années?

M. Brassard: Il s'en est déjà donné et il s'en donne encore, et on pense que... C'est clair que tout le volet ou tout le budget conservation des chaussées, ça ne prendra pas la forme de contrats de performance, c'est bien évident, mais on en a déjà fait, on en fait puis on va en faire encore, particulièrement, évidemment, sur certains tronçons d'autoroutes. Il y en a eu sur la 40, en particulier à Vaudreuil, il y en a eu à Batiscan puis il y en a eu à Sainte-Anne-de-la-Pérade, ce genre de contrats de performance. Alors, sur le grand réseau autoroutier, c'est une façon de faire qui n'est certes pas appelée à disparaître.

M. Désilets: Pour les autres voies d'accès, les autres voies publiques, je comprends que les accréditation 9002, ça comprend surtout...

M. Brassard: L'objectif, c'est de combiner ISO 9002, qui porte sur la fabrication...

M. Désilets: Le bitume.

M. Brassard: ...des enrobés, de combiner cela également à une accréditation qui porterait aussi sur la pose des enrobés. À partir de ce moment-là, ça veut dire que, sur les routes du Québec, on a une assurance assez forte qu'on aura de la qualité quant au revêtement des chaussées.

M. Désilets: Mais, au départ, est-ce qu'il y a des devis demandés?

M. Brassard: Là, vous parlez des devis de performance?

M. Désilets: Bien, je ne sais pas, mais, dans les endroits, c'est certain, où il y a des contrats de performance, je comprends que les devis, c'est très précis puis qu'il faut rentrer dans...

M. Brassard: Non, pas ailleurs. Quand ce n'est pas des contrats de performance, on y va par appel d'offres, et des entreprises, on leur accorde des tronçons à...

Une voix: Il faut qu'elles soient ISO 9002.

M. Brassard: Mais il faut qu'elles soient ISO 9002. Il faut que l'entreprise qui fabrique l'enrobé, elle soit ISO 9002. C'est à partir de là qu'elles obtiennent des contrats. Elles participent aux appels d'offres, elles obtiennent des contrats, puis on leur accorde des contrats pour certains tronçons, et elles ont à faire le pavage.

Mais, il y a des exigences dans le contrat, ce n'est pas laissé dans la vague. Il y a des exigences dans le contrat aussi. Sur le plan technique, on précise le type d'enrobé qu'on souhaite, par exemple, sur tel tronçon. Il y a quand même un certain nombre d'exigences à caractère technique qui sont imposées, qui apparaissent d'ailleurs au moment de l'appel d'offres. Par contre, il n'y a pas nécessairement de garantie. Ce qui fait la grande différence avec le contrat de performance, c'est que, avec le contrat de performance, il y a une garantie de qualité pour cinq ans. Si, deux ans plus tard, il y a des problèmes, bien, c'est à l'entreprise d'assumer totalement les coûts pour corriger et solutionner les problèmes qui sont apparus, puisque ça se situe dans le délai de cinq ans.

M. Désilets: Ça me va. Merci.

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

Planification du réseau autoroutier (suite)

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Peut-être qu'on peut revenir, le député de Salaberry-Soulanges, tantôt, a soulevé l'autoroute 50, qu'on avait abordée aussi jeudi dernier. Peut-être que ce serait intéressant pour la commission de savoir, avec toutes les autoroutes, que ce soit la A-30, A-50, 73, 55, 70... En tout et partout, est-ce qu'on pourrait savoir combien d'investissement ça va prendre pour compléter la 30 jusqu'à la 540, dont parlait le député de Salaberry-Soulanges, la 50, la 70, Alma-La Baie, la 73, dans la Beauce, Beauce-Sud? Est-ce qu'on pourrait avoir un ordre de grandeur?

Et la raison pour laquelle je soulève ça, c'est que, lorsqu'on voit que le développement, chaque année, est de l'ordre de 54 000 000 \$ et...

• (15 h 50) •

M. Brassard: Une soixantaine.

M. Middlemiss: Et il me semble que vous avez mentionné la semaine dernière que, pour la 30, on parle de l'ordre de 500 000 000 \$, de 400 000 000 \$ à 500 000 000 \$, que la 50, c'est de 400 000 000 \$ à 500 000 000 \$. Et, si on fait tout ce total-là puis qu'on regarde combien de temps ça va prendre pour réussir à construire ce réseau, les autoroutes, est-ce que, à un moment donné, on va être obligé de décider... On va être obligé de les prioriser et, à ce moment-là, est-ce qu'on va être obligé d'en éliminer? Il me semble que, si on réalise qu'à 50 000 000 \$ par année... Puis, si on parle de 2 000 000 000 \$, ça va prendre du temps, hein? Ça va prendre du temps, donc il va falloir établir lesquels sont prioritaires pour des raisons de développement économique.

Et, à ce moment-là, je pense que ça serait certainement intéressant de savoir c'est quoi, l'ordre de grandeur du coût pour le développement, là, parce qu'il n'y a pas seulement que ça qui compte dans le développement, il y a le réseau lui-même qui est là, qu'on devra développer, pas nécessairement une nouvelle route, mais développer certains aspects du réseau existant. Est-ce qu'on les a, ces chiffres-là, M. le Président?

M. Brassard: On peut les avoir puis on peut faire l'addition. On peut faire l'addition, d'abord, des coûts de tous les projets d'autoroutes qui existent au Québec quelle que soit l'étape de leur cheminement. Puis aussi on peut faire l'addition — je pense que ce serait, je dirais, plus convenable, pertinent — des coûts des projets d'autoroutes qui sont en cheminement, comme la 30 ou la 50. Dans le sens, en cheminement, je veux dire, des projets d'autoroutes qui bougent, qui avancent, qui franchissent des étapes: il y a eu des études d'impact; ils sont allés devant le BAPE; il y a des plans d'acquisition qui sont en cours. Alors qu'il y en a d'autres qui sont un peu, je dirais, au point mort. Je pense à la 25. Prenons le cas de la 25. La 25, il n'y a pas d'étude d'impact en cours. On y fait des travaux, on a annoncé des travaux sur l'île de Montréal, mais ce n'est pas des travaux autoroutiers. Ça se fait dans l'emprise, ça se fait dans le corridor autoroutier, mais ce n'est pas des travaux autoroutiers. Le projet autoroutier comme tel de la 25, où on franchirait la rivière des Prairies, ce projet-là, il n'est pas en mouvement, si vous voulez, il n'est pas en mouvement.

Donc, autrement dit, je pense que ça serait plus réaliste de faire l'addition des projets autoroutiers qui sont en mouvement. Ça, on peut le faire assez rapidement. C'est sûr que la facture va être assez salée. On parlait de la 30, là, c'est 500 000 000 \$. La 50, c'est sûrement plusieurs centaines de millions aussi. Bon. Mais il faut dire aussi que les projets de cette envergure-là, ça s'étale dans le temps. Donc, ça se fait par phases, par tronçons, puis ça s'échelonne dans le temps, sur une certaine période, c'est tout à fait normal. Donc, ça aussi, il faut envisager ça. Et, une fois qu'on a l'addition, ce n'est pas une facture qu'on a à payer en une seule année, il faut l'échelonner, l'étaler dans le temps, d'une part.

Et je dirais aussi que, c'est vrai, vous avez raison de dire que, depuis quelques années, les budgets de développement comme tels sont, on peut dire, toutes proportions gardées, relativement modestes par rapport aux budgets globaux investis dans les travaux routiers, et ça s'explique et ça se justifie aussi, je pense, ça se justifie. On constate qu'une bonne partie de notre réseau peut être qualifiée de vieillissante, elle a un certain âge. Particulièrement, prenez dans la grande région métropolitaine de Montréal, il y a des autoroutes qui ont plusieurs dizaines d'années, et, donc, ça veut dire, ça, vieillissement des structures et ça veut dire, si on veut les maintenir en bon état, des investissements importants en termes de conservation, de maintien en état de ces infrastructures et de ce patrimoine routier. Il me suffit de regarder les budgets, là, prenez n'importe quelle région à

travers le Québec, le plus gros des investissements se fait sur le réseau existant. Pourquoi? Pour le restaurer, le maintenir en bon état, réparer des ponts, réparer des structures et, à Montréal, restaurer des échangeurs, des tronçons d'autoroutes. Et, on n'a pas le choix, je pense qu'on n'a pas le choix. Compte tenu, encore une fois, du caractère assez âgé, de l'âge du réseau, si on ne fait pas ça, là, c'est sûr qu'on va se retrouver avec un réseau en mauvais état, en état de dégradation.

Alors, ça veut dire que, forcément, le budget de développement comme tel, quand on le compare au budget global, il est relativement modeste. C'est 50 000 000 \$, 55 000 000 \$, 60 000 000 \$. L'année passée, je pense que c'était 64 000 000 \$, le budget de développement, hein?

Une voix: Je pense que c'était 46 000 000 \$.

M. Brassard: En tout cas, de toute façon, ça tourne autour de 50 000 000 \$, entre 50 000 000 \$ et 60 000 000 \$, c'est ça, les budgets de développement, sur des budgets qui atteignaient, l'an passé, en 1997-1998, 525 000 000 \$ de dépenses dans le réseau routier. Vous avez entre 50 000 000 \$ et 60 000 000 \$ qui ont vraiment été consacrés à du développement comme tel. Là, vous ajoutez des tronçons de routes puis des tronçons d'autoroutes. C'est ça, du développement. Le reste, c'est de la conservation du réseau, c'est de la remise en état du réseau pour empêcher qu'il se dégrade. Ce qu'on fait sur le pont Charles-de-Gaulle, par exemple, à l'entrée dans Montréal par la 40, on ne peut pas y échapper, là. Si on ne fait pas ça, on va être obligé de le fermer, le pont. Donc, il faut le faire. Et, dans la région de Montréal, c'est le cas de plusieurs structures comme ça, de plusieurs ponts, de plusieurs échangeurs. Si on n'était pas intervenu et si on n'intervenait pas, ça comporte des risques qu'on perde carrément ces infrastructures, ces structures-là.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, M. le Président, le ministre veut parler de la 20 dans le Bas-Saint-Laurent — ça marche encore...

M. Brassard: Ça, c'est du développement.

M. Middlemiss: ... — de la 30, de la 50, de la 55, de la 70, Alma-La Baie, de la 73 parce que...

M. Brassard: Oui, il y a l'étude d'impact qui est en cours.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Donc, ces six-là.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Il doit y en avoir d'autres, là.

M. Brassard: Oui

M. Middlemiss: Il y a la 13 qui pourrait avoir besoin d'extension.

M. Brassard: On peut vous faire l'addition assez rapidement, puis, dès la séance... On a une autre séance mercredi?

M. Middlemiss: Mercredi, oui.

M. Brassard: Mercredi, on pourrait avoir l'addition...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: ...de ce que ça coûte globalement. La question que vous posez, c'est: Si on décidait de tout faire ces autoroutes-là, en ayant à l'esprit, évidemment, que ça va s'échelonner dans le temps, c'est quoi, la facture, ça coûte combien?

M. Middlemiss: M. le Président, je suis convaincu que ça ne sera pas loin de 2 000 000 000 \$, et une chose qu'il faut comprendre, je pense, c'est que, dans le développement, il y a aussi la construction de voies de dépassement sur un réseau existant qui est du développement aussi. Ce n'est pas seulement des autoroutes.

M. Brassard: Quand on passe de deux à quatre voies...

M. Middlemiss: Oui, une voie de dépassement.

M. Brassard: ...ou de quatre à six, c'est considéré comme du développement.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Mais, quand on ajoute des voies de dépassement sur un deux-voies, c'est considéré comme amélioration du réseau.

M. Middlemiss: Ce n'est pas inclus comme du développement?

M. Brassard: Ce n'est pas intégré dans le développement, c'est de l'amélioration du réseau.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Donc, quand on corrige une courbe, qu'on lui donne un profil plus sécuritaire, c'est de l'amélioration du réseau, ce n'est pas du développement comme tel. Et, si vous prenez une route à deux voies et que vous lui ajoutez deux autres voies, si vous passez de deux à quatre, là, c'est du développement. Par exemple, ce qu'on fait entre Saint-Nicéphore et Drummondville, ce qu'on va faire, ce qu'on commence à faire, on ajoute une chaussée de deux voies, ça va être financé à partir du budget de développement. Alma-La Baie, c'est ça aussi, c'est du développement.

● (16 heures) ●

M. Middlemiss: Dans le cas de Woodlands?

M. Brassard: Dans le cas de...?

M. Middlemiss: Woodlands, l'échangeur de Woodlands.

M. Brassard: Woodlands, c'est dans le budget d'amélioration qu'on va prendre ça.

M. Middlemiss: Ce n'est pas dans du développement, ça. O.K.

M. Brassard: En fait, on le prend dans le budget de décongestion de Montréal.

M. Middlemiss: Il semble toutefois...

(Consultation)

M. Brassard: Il y a déjà une intersection. On n'ajoute pas de voie. On ajoute, plutôt on construit une intersection à étagement, alors qu'elle est à niveaux. Alors, c'est considéré comme de l'amélioration et non pas du développement.

M. Middlemiss: Donc, on peut s'attendre à ce que la commission puisse avoir un document qui...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...ceux-là et d'autres projets. Moi, je mentionne ceux que vous avez décidé qui feraient l'objet d'études d'impact. Je sais qu'en 1973 il y en a peut-être...

M. Brassard: Bon, on va faire l'inventaire de ce que j'ai appelé tantôt «les projets en mouvement», projets qui bougent, qui évoluent. On va faire cet inventaire-là assez rapidement puis les coûts, les évaluations évidemment. Ce n'est pas que ce ne sera pas les coûts qu'on envisage pour aller en appel d'offres, mais c'est les évaluations.

Est-ce qu'on pourrait prendre un petit cinq minutes, M. le Président? Ça ferait du bien.

Le Président (M. Lachance): Avec la permission des membres de la commission, la réponse est oui, M. le ministre.

(Suspension de la séance à 16 h 2)

(Reprise à 16 h 14)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux: l'étude des crédits du ministère des Transports pour

l'année 1998-1999. Et je cède maintenant la parole au député de Saguenay.

M. Gagnon: Merci, M. le Président. M. le ministre, vous avez fait état tantôt de la...

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

M. Gagnon: ...oui.

Le Président (M. Lachance): Vous n'aviez pas terminé, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Non, M. le Président, mais j'étais pour aborder un autre sujet. À moins que s'il veut aborder un autre sujet que j'avais tantôt.

M. Gagnon: Oui. Je voulais initier ça à partir d'une question que vous aviez...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Gagnon: ...posée aussi tantôt.

M. Middlemiss: Dans ce cas-là, allez-y.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, allez-y, M. le député de Saguenay.

Plan de transport de la Côte-Nord

M. Gagnon: Merci. M. le ministre, vous avez fait état tantôt de la maturité du réseau et de la nécessité de faire certaines interventions. Un peu plus tôt, il avait été fait état également de l'importance économique de tout le domaine des transports pour chacune de nos régions. Et précédemment, suite à une question du député de l'opposition officielle sur ce sujet-là, vous aviez fait état de la liste des différents endroits, des côtes à risque, des côtes dangereuses, et on a fait également état des points noirs qu'il y a au Québec dans nos régions. Quand on fait l'addition de ces considérations-là ou de ces facteurs-là, en lien avec toute l'importance économique des transports pour nos régions et aussi avec la maturité du réseau, pour ne pas dire son vieillissement... Parce que, dans une région comme la mienne, ce qui est souvent fait comme commentaire: sa géométrie, son vieillissement et le développement, l'accroissement du trafic... Il y a beaucoup de camions-remorques qui circulent, c'est-à-dire qu'il y a une croissance phénoménale chez nous, puis il va y en avoir encore beaucoup. Quand je regarde les différents contrats d'approvisionnement qui sont donnés à des usines de sciage et des CAAF qui ne sont pas encore utilisés à leur pleine capacité...

Ça fait qu'on voit qu'il va y avoir encore un engorgement constant du trafic. Vous avez annoncé, il y a déjà plus d'un an, l'élaboration de plans intégrés de

transport. J'aimerais savoir, moi, où on en est avec le plan intégré, parce que j'imagine que, dans ce plan-là, on doit prendre en compte l'ensemble des facteurs qui ont été énoncés depuis le début de la commission sur les choix qui seront faits pour l'amélioration du réseau.

M. Brassard: Évidemment, vous faites référence au plan de transport de la Côte-Nord.

M. Gagnon: Oui.

M. Brassard: Cela va de soi.

M. Gagnon: À titre d'exemple.

M. Brassard: Ce qui a été fait jusqu'à maintenant, depuis l'annonce officielle et le démarrage de l'élaboration du plan de transport, c'est-à-dire septembre 1996, depuis ce temps-là, il y a de fait: d'abord, l'évaluation de la problématique transport dans cette région; le diagnostic d'ensemble est également complété; on a élaboré le document de consultation; et 17 études sectorielles sont réalisées. Et c'est un document de consultation qui devrait être soumis bientôt aux élus et aux autorités de la région. Donc, vous faites évidemment partie des personnes qui vont être mises au courant et informées sur ce document de consultation.

Les prochaines étapes, relativement au plan de transport de la Côte-Nord, c'est d'abord d'obtenir l'aval du ministère des Transports sur le document *Vision des transports pour la Côte-Nord*. Ensuite, c'est l'étape de consultation: consulter les membres de la Conférence administrative régionale de la Côte-Nord et présenter le document au conseil d'administration du CRD. Après cela, c'est la consultation du milieu qui va se faire, procéder à la consultation du milieu, des divers intervenants du milieu qui ont des choses à dire, des points de vue à exprimer, peut-être même des mémoires à déposer à partir du document de consultation qui aura été rendu public.

Et nous allons consolider, analyser les scénarios retenus suite aux diverses étapes de consultation pour en arriver à formuler une proposition de plan de transport pour la Côte-Nord et la soumettre aussi afin de recevoir des mémoires, encore une fois, des principaux intéressés, qui vont servir à la rédaction finale du plan de transport. Donc, il y a encore un certain nombre d'étapes importantes à franchir, particulièrement l'étape de consultation du milieu. Ça, c'est une étape déterminante qui va nous servir à formuler une proposition de plan de transport qui pourra être ensuite corrigé, suite à une dernière consultation du milieu. Et on aboutit ainsi au plan de transport final pour la région. C'est à peu près les étapes qu'il reste à franchir.

M. Gagnon: Je voulais m'assurer. L'élaboration du plan intégré de transport, ça ne doit pas avoir pour effet de retarder des travaux d'importance qui devraient s'effectuer tant dans l'amélioration que la correction du réseau.

M. Brassard: Non, d'aucune façon. L'élaboration d'un plan de transport ne doit pas avoir pour effet de retarder, ou d'arrêter, ou d'interrompre des travaux d'amélioration du réseau, des travaux de restauration du réseau, de conservation du réseau, d'aucune façon. Il ne faut surtout pas. Ça vise à faire en sorte qu'une région se donne une vision d'avenir sur une longue période — là, on est dans le long terme — quant au transport sur un territoire donné, donc s'entendre sur les orientations et aussi s'entendre évidemment sur des objectifs. Puis forcément en découlent des projets concrets, des interventions concrètes.

● (16 h 20) ●

M. Gagnon: Je comprends que le plan de transport va toucher à des domaines comme le ferroviaire ou le maritime.

M. Brassard: Ça porte sur tous les modes de transport.

M. Gagnon: Mais là, avec les contraintes que représente toute la dévolution que le fédéral fait de ces infrastructures... Mais à l'intérieur de ça, évidemment il y a notre réseau routier comme tel, les liens. Moi, quand je l'aborde, le sujet, là, c'est parce que je me dis: une région-ressource comme la nôtre, on a besoin d'exporter notre production. De là l'importance du réseau routier, parce que souvent le domaine du transport pour nos entreprises, ça influe directement sur la marge bénéficiaire de nos entreprises. Et il y a plusieurs gros donneurs d'ouvrage de la région qui s'inquiètent aussi, comme la population, d'un dépérissement plus rapide du réseau routier, et il va falloir aussi regarder des solutions alternatives. Mais, en attendant, il y a aussi des interventions d'importance qui doivent être effectuées, puis c'est pour ça que je faisais le lien avec les questions précédentes, quand on a parlé des points noirs. Je regarde à Saint-Paul-du-Nord. Vous aviez déjà indiqué qu'il allait y avoir de la relocalisation sur sept kilomètres de la 138 pour sortir du village. Il y a eu un rapport du coroner, le coroner Renaud Samson, qui a été remis récemment, qui indique qu'il faut procéder le plus rapidement possible à cette relocalisation. Un rapport de même nature avait été émis concernant la configuration du réseau à la sortie de Sainte-Anne-de-Portneuf.

Quand je parle du plan intégré de transport, je veux m'assurer qu'on n'attendra pas que toutes ces réflexions-là soient menées à terme pour procéder aux endroits où on doit le faire, parce qu'il y a les liens avec la sécurité des usagers, mais aussi toute l'importance, sur le plan économique, chez nous, d'avoir un réseau qui permette une circulation fluide.

M. Brassard: Je pense que je peux vous rassurer à cet égard et vous dire qu'il n'est pas question que le plan de transport ou le fait qu'il y a un processus d'élaboration d'un plan de transport dans une région, que ça serve de prétexte, en quelque sorte, ou de justification pour faire en sorte que des projets ne se réalisent pas ou soient retardés.

L'exemple que je peux vous donner pour vous rassurer, c'est que vous savez très bien que, dans votre région, il y a un plan stratégique d'intervention sur la 138 entre Tadoussac et Grandes-Bergeronnes. Vous en connaissez les projets. Vous connaissez le calendrier. Il y a des projets là-dedans qui exigent des CAR, des certificats d'autorisation de réalisation. C'est pour ça qu'il faut aller en étude d'impact. On va le faire, mais il n'est pas question, par exemple, que le plan d'action stratégique sur la 138 connaisse des retards ou que des projets soient mis sur la glace parce que dans votre région il y a un processus d'élaboration d'un plan de transport. Il ne faut pas, et ça ne se fera pas.

Inventaire des routes dangereuses (suite)

M. Gagnon: À la question que M. le député de Pontiac posait tantôt sur la liste des côtes à risque, les côtes dangereuses, est-ce que l'inventaire auquel vous procédez n'est que physique ou si vous tenez compte d'autres paramètres pour l'identification de ce qui peut constituer le danger, comme l'augmentation du trafic, la composition de ce trafic-là, sa nature, la quantité de camions-remorques? Parce que j'imagine qu'un semblable inventaire éventuellement va se traduire par une priorisation d'interventions de votre ministère.

M. Brassard: Bien, le débit est un des éléments dont on tient compte quand il s'agit d'identifier les interventions à faire sur des pentes jugées à risque ou potentiellement dangereuses. Donc, la distance, les courbes, le débit, le pourcentage de camions dans le débit journalier, ça aussi on en tient compte. Alors, ce sont des éléments qu'on prend en compte pour chacune des pentes raides et potentiellement dangereuses, si vous voulez. Il n'y a pas uniquement le degré de pente, il y a ces facteurs-là aussi, y inclus le débit de circulation. C'est parce que ça va servir à établir des priorités. C'est clair qu'on va intervenir prioritairement et plus vite sur une route dans une côte qui est plus achalandée que telle autre. Si on a un choix à faire, compte tenu des ressources où on à intervenir, bien, on va choisir d'intervenir en priorité dans les côtes les plus achalandées. Ce n'est pas le seul critère, il y en a d'autres aussi, la topographie aussi va... En fait, c'est un ensemble d'éléments qu'on prend en compte. Il y a aussi là-dedans, comme vous semblez le souhaiter, le débit de circulation et le pourcentage de véhicules lourds dans ce débit de circulation.

M. Gagnon: En fait, ce que je voulais m'assurer, c'est que ce n'est pas un critère exclusif par rapport à d'autres. J'imagine qu'il y a une conjonction d'événements ou de facteurs qui doivent être pris en compte.

M. Brassard: C'est ça.

M. Gagnon: Je vous parlerais de la 389. Il y a des interventions qui sont souhaitées pour la jonction avec la translabradorienne, mais un peu plus bas aussi. Et vous

êtes au courant aussi dans sa partie qui est dans la périphérie de Baie-Comeau.

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: Il y a également plusieurs usagers, et vous avez reçu une pétition qui vous a été déposée à ce sujet-là, qui souhaite que la déviation de ce type de trafic là se fasse beaucoup plus haut, à la hauteur, entre autres, de Outardes quatre, parce que c'est la configuration du réseau et c'est la nature de la circulation qui s'y fait qui préoccupe l'ensemble des usagers.

M. Brassard: Je suis au courant de cette problématique et des requêtes qui concernent cette route. On va les examiner avec attention. Il y a des choses peut-être plus urgentes qu'il convient de faire. Il y a des choix à faire, là comme ailleurs. On s'en reparlera sûrement.

M. Gagnon: O.K.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Saguenay?

M. Gagnon: Oui.

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

Règles concernant la révocation des permis de conduire

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. J'aimerais aborder le problème de révocation des permis de conduire. Il y a plusieurs personnes, en commençant avec le journaliste Franco Nuovo qui a été obligé de vivre l'expérience de se faire saisir son auto... C'est un cas parmi plusieurs qui ont été publicisés. Dans un premier temps, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer combien de citoyens se sont fait arrêter, confisquer leur auto, et qu'en réalité on n'aurait pas dû procéder de cette façon-là? Je pense qu'il ne faut pas oublier le but premier du projet de loi n° 12. Le but premier était certainement d'améliorer notre bilan routier. Et certainement que l'alcool au volant, les gens qui avaient perdu leur permis et qui conduisaient encore, il fallait être extrêmement sévère. Mais là on s'aperçoit que, lorsque les policiers appellent à la Société de l'assurance automobile du Québec, on leur dit: C'est perdu soit à cause du Code criminel, soit pour des raisons de maladie ou pour des raisons de contraventions non payées, de points de démérite, ainsi de suite.

● (16 h 30) ●

Il est survenu plusieurs cas, M. le Président, qui sembleraient indiquer que la Société de l'assurance automobile du Québec ne gère pas avec suffisamment de rigueur les dossiers des gens qui avaient des contraventions et qui les ont payées à temps, mais ce n'est pas dans le registre au moment où les policiers appellent.

Je comprends que, lorsque c'est des cas de maladie, il faut s'assurer que la personne malade, les raisons pour lesquelles on a révoqué le permis, c'est quelque chose qui pourrait être la cause d'un accident sur la route. Donc, si la sécurité routière est affectée par le fait que la personne a une certaine maladie, je peux comprendre. Mais il me semble aussi qu'il faudrait bien que ce soit appliqué avec compassion. Je parle de l'exemple durant la fin de semaine de Pâques. Cette dame qui était à 400 km de chez elle avec deux enfants, on saisit. Peut-être avec raison, mais elle est à 400 km de chez elle. Il me semble que, lorsque cette commission a étudié le projet de loi n° 12, certainement que la sévérité, c'était pour réellement punir les coupables. Comme dit si bien M. Franco: «Il faut faire la différence entre le simple contrevenant, l'ivrogne et le délinquant chronique.» Il ajoute: «Le ministre Brassard doit l'amender, réajuster le tir et surtout ne pas tarder à réagir.»

Je comprends la situation, et probablement que le ministre et chacun de nous, si on avait vécu la même expérience que M. Nuovo, on serait aussi un peu déçus, parce que les gens à la Société de l'assurance automobile savaient déjà qu'il n'était pas ici au moment où on lui a envoyé les avis. On lui a dit: Ah! Vous étiez à Nagano. Il a dit: Oui. Donc, vous comprenez pourquoi je n'ai jamais eu l'avis. Et là on m'arrête aujourd'hui. Donc, il y a un problème. Il me semble qu'on devrait, le plus tôt possible...

Dans un premier temps, est-ce que le ministre pourrait nous dire combien de cas semblables... O.K. M. Nuovo était techniquement coupable, le fait qu'il n'était pas ici, mais il n'a jamais eu l'avis. Il n'était pas ici à ce moment-là. Mais il y a eu d'autres cas, comme des gens qui avaient déjà payé leur contravention deux mois avant, mais que, malheureusement, le registre de la Société de l'assurance automobile ne confirmait pas, ou ce n'était pas à date.

Combien il y a de cas de cette nature-là? Dans tout ça, combien il y a de cas de Code criminel, de cas de maladie et de cas de gens pour des contraventions?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre. C'est une question importante.

M. Brassard: Ce qu'on me dit — c'est assez effarant — c'est qu'il y a 43 % des lettres, des avis par lettre enregistrée, qui ne sont pas réclamées. Ils ne vont pas les chercher, 43 %. Ce n'est pas parce que les adresses ne sont pas bonnes, comprenez bien. Ils ne vont pas les chercher parce qu'ils savent... Quand ils reçoivent une lettre enregistrée venant de la Société de l'assurance automobile, ils savent de quoi il en retourne; ils ne vont pas la chercher, 43 %. C'est énorme, hein? Selon les juges de la Cour d'appel... La Cour d'appel indique que le fait de l'envoyer, l'avis, par lettre enregistrée, c'est suffisant. En vertu de la loi, c'est suffisant. Parce que sinon, évidemment, vous vous rendez compte? 43 %, c'est quasiment une personne sur deux qui ne va pas chercher la lettre, après qu'on l'a avisée qu'il y avait une lettre

enregistrée à son nom. Une personne sur deux ne va pas chercher la lettre parce qu'elle sait que ça concerne son — c'est la conclusion à laquelle il faut arriver — permis. Elle ne va pas la chercher. Ça pose un problème. Mais les juges reconnaissent qu'à partir du moment où la lettre enregistrée a été envoyée, c'est un avis qui est conforme à la loi.

Ceci étant dit, je dirais, comme introduction, si vous me permettez, M. le Président, et puis c'est le cas pas seulement de la loi n° 12 ou du Code de la sécurité routière, c'est le cas de n'importe quelle loi... L'application de n'importe quelle loi demande, de la part de ceux et de celles qui l'appliquent, qu'ils et qu'elles fassent preuve de jugement. C'est comme ça pour n'importe quelle loi. Et le jugement, ça ne s'inocule pas par voie législative.

On a beau penser que d'amender la loi, de la peaufiner, de la modifier, d'y ajouter des dispositions, vous n'ajouterez pas plus de jugement à quelqu'un qui n'en a pas. On s'entend bien là-dessus? Ça fait assez longtemps que je légifère, comme on dit, que je suis député puis que je légifère, ça, je suis sûr de ça. Vous avez beau ajouter 100 dispositions ou 200 articles à un projet de loi, aller dans les moindres détails, vous n'ajouterez pas de jugement à ceux qui n'en ont pas. Ça, c'est comme introduction.

Alors, je ne veux pas faire de référence à des cas particuliers. C'est une introduction au caractère général. La jugeote, le sens commun, le gros bon sens, ça ne se dispense pas par voie législative, pas plus que par décret du Conseil des ministres, bon.

Ceci étant dit, je rappelle que, quand on a adopté la loi n° 12 ou l'ensemble de modifications au Code de la sécurité routière, on voulait faire face et relever essentiellement trois grands défis. Le premier défi qu'on voulait relever, ça concernait les jeunes et l'accès graduel à la conduite visant les jeunes conducteurs considérés comme plus à risque. C'est toute la partie de la loi n° 12 qui porte sur l'accès graduel à la conduite.

Le deuxième défi, c'est tout ce qui concerne la conduite avec facultés ou capacités affaiblies, la conduite en état d'ébriété. Alors, là, c'est là qu'on a introduit un certain nombre de contraintes ou de mesures beaucoup plus sévères portant là-dessus, portant sur la conduite avec facultés affaiblies, suspension du permis pour conduite avec facultés affaiblies, nécessité de suivre le programme Alcofrein pour une première condamnation pour conduite avec capacités affaiblies; pour les récidivistes, nécessité d'obtenir une évaluation d'un centre de réadaptation pour personnes alcooliques et droit d'obtention d'un permis restreint permettant la conduite d'un véhicule muni d'un dispositif de détecteur d'alcool, les fameux antidémarrateurs.

Ça, c'est l'ensemble des mesures qui... C'est le deuxième défi, ça. Ça portait sur la conduite avec capacités affaiblies.

● (16 h 40) ●

Il y avait un troisième défi, c'était la conduite durant sanction. On constatait... Je le rappelle encore, à nouveau, c'était effarant. On faisait rire de nous, là,

littéralement, 75 % des conducteurs dont le permis était révoqué ou suspendu pour toutes sortes de raisons conduisaient quand même, 75 %. Puis il y en a qui accumulaient les infractions, puis ils riaient de nous, ils riaient des policiers, ils riaient de la Société de l'assurance automobile: Ah! Une autre infraction? Merci beaucoup, je l'ajoute aux autres. Ça venait s'empiler, puis ils continuaient d'utiliser leur voiture puis de rouler sur les routes pas de permis, permis révoqué. Ce qu'on appelle la conduite durant sanction, c'était un phénomène effarant. Alors, pour contrôler... Et conduite durant sanction, je regrette, parce que le député de Pontiac semble dire qu'on a introduit ces dispositions-là de la possibilité de la saisie du véhicule pour le conducteur sans permis ou dont le permis fait l'objet d'une sanction, semble laisser entendre qu'on a fait ça puis que c'était relié uniquement avec la conduite avec capacités affaiblies. Non, non. La conduite durant sanction, c'est pour les conducteurs qui n'ont pas de permis, dont le permis est révoqué pour toutes sortes de raisons, y compris pour non-paiement d'amendes ou points d'inaptitude ou conduite avec facultés affaiblies aussi. Et, pour toutes sortes de raisons, ils n'ont pas de permis, il est révoqué, leur permis, et ils conduisent quand même, 75 % de ce type de conducteurs conduisaient quand même.

Et, vous savez, quand on a fait la commission parlementaire, on a cité des cas. Il y a des cas, je pense que ça mérite d'apparaître au Guinness, ça. Il y a des dossiers... 149 infractions, il conduisait quand même puis on ne pouvait rien faire, sauf lui donner une autre infraction. Alors donc, on a introduit dans le Code la possibilité de saisie du véhicule.

Qu'est-ce qui arrive en matière de saisie du véhicule? Pour quelles raisons saisit-on? Pour amendes non payées, 55 %; là, j'ai des chiffres sur un total de 5 226 véhicules saisis, mais on est rendu plus loin que ça pas mal. Je pense qu'on est rendu à 9 000, on est rendu à 9 483 véhicules saisis, 54 % étaient conduits par leur propriétaire. De ces 5 120 propriétaires de véhicule saisi, 59 % étaient sous le coup d'une suspension pour amendes non payées, c'est-à-dire 3 020, pour amendes non payées. Donc, ce sont ces 3 020 personnes qui sont susceptibles de demander de lever la saisie de leur véhicule après avoir payé leurs amendes. C'est ce qu'on appelle mainlevée de saisie, c'est-à-dire que le propriétaire du véhicule fait une démarche pour récupérer son véhicule.

Depuis le 1er décembre 1987, les mainlevées de saisies, la Société de l'assurance automobile en a reçu 3 104, elle en a accordé 1 350, elle en a refusé 1 420 et il y en a 556 actuellement qui sont en traitement. Elle les accorde pour les motifs qu'on retrouve dans la loi, l'article 209.11 — c'est pour ça qu'on peut accorder — qui se lit comme suit:

«Le propriétaire du véhicule routier saisi peut être remis en possession de son véhicule sur paiement des frais de garde et du remorquage engagés par le gardien, sur autorisation d'un juge de la Cour du Québec exerçant en son bureau en matière civile:

«1° si, étant le conducteur du véhicule, il ignorait qu'il était sous le coup d'une sanction;

«2° si, n'étant pas le conducteur du véhicule:

«a) il ignorait que le conducteur à qui il avait confié la conduite de son véhicule était sous le coup d'une sanction ou n'était pas titulaire du permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule;

«b) il n'avait pas consenti à ce que le conducteur soit en possession du véhicule saisi.»

Mais on sait aussi que, en vertu de 209.14, la Société de l'assurance automobile ou une personne désignée, qu'elle désigne, peut autoriser, sur paiement des frais de garde et de remorquage engagés par le gardien, la remise en possession du véhicule si le propriétaire établit à la satisfaction de la Société ou de la personne désignée qu'il est dans les conditions prévues au paragraphe 1° ou 2° de l'article 209.11 que je viens de vous lire.

Donc, soit en se présentant devant un juge de la Cour du Québec, tenir une mainlevée, ou on peut aussi faire une demande à la Société de l'assurance automobile qui désigne des personnes à cette fin, mais on peut l'obtenir pour les raisons invoquées à 209.11. Vous ne savez pas que vous êtes sous le coup d'une sanction, vous l'ignorez, il faut en faire la preuve à ce moment-là; ou n'étant pas le conducteur du véhicule, mais le propriétaire, vous ignorez que le conducteur à qui vous avez confié votre véhicule, lui, était sous le coup d'une sanction. Dans ces cas-là, la mainlevée peut être accordée, et on l'accorde. Sur 3 104 demandes de mainlevée, la Société elle-même en a accordé 1 350, mais en a refusé un certain nombre parce que les dispositions de la loi ne s'appliquent pas. Donc, le 30 jours de saisie se complète pour ces personnes-là.

Bon. C'est sûr que, dans l'application d'une loi, il peut arriver des incidents, c'est-à-dire que, en termes d'application, on puisse faire des choses qu'on n'aurait pas dû faire. Parce que la loi dit bien, concernant les policiers: Le policier peut saisir. Ce n'est pas «doit». Dans la loi, c'est «peut saisir». C'est important. Le Code dit que le policier peut saisir un véhicule. Donc, il y a une marge discrétionnaire pour le policier. Ce n'est pas automatique. On en avait discuté, d'ailleurs, au moment de la commission parlementaire. On a bien indiqué que c'est un pouvoir qu'on accorde, oui, un pouvoir qu'on accorde au policier, mais il conserve une certaine marge discrétionnaire. Ça n'a pas un caractère automatique.

Donc, le policier peut exercer son jugement. Il saisit ou il peut arriver aussi qu'il décide, qu'il trouve que ce n'est pas opportun, pour toutes sortes de raisons, les circonstances étant ce qu'elles sont, de ne pas procéder à la saisie. Mais ce qu'on sait jusqu'à maintenant, c'est qu'ils saisissent, ils appliquent la loi comme si le verbe «peut» était remplacé par le verbe «doit». Bon. Ça crée parfois des situations qui peuvent être l'objet de critiques.

Mais je reste convaincu, M. le Président, que l'ensemble des dispositions de la loi n° 12 modifiant le Code de la sécurité routière et portant sur les trois grands défis dont j'ai parlé tantôt, l'accès graduel à la conduite pour les jeunes, la conduite avec facultés affaiblies, la conduite durant sanction, je demeure persuadé, profondément convaincu qu'on a fait de bons choix et qu'il s'agit

là d'une bonne loi, qui a d'ailleurs reçu très largement... Tous les sondages qui ont porté sur cette loi-là démontraient que cette loi-là a reçu un appui très majoritaire, très fort, de l'opinion publique, de la population. Alors, il ne faudrait pas que des événements ou quelques incidents de parcours dans l'application de cette loi aient pour effet, je dirais, d'occulter les grands objectifs poursuivis par cette loi qui, à mon avis, sont toujours ce qu'il faut faire, sont toujours des objectifs qu'il faut s'efforcer d'atteindre. Moi, je pense que c'est un bon moyen.

• (16 h 50) •

Aussi, ceci étant dit, c'est vrai que 55 % des saisies, c'est pour amendes non payées, parce que tu as un grand nombre de cas où le permis est suspendu puis révoqué pour amendes non payées. Amendes non payées, vous savez comment ça se traduit aussi — je parlais avec mon collègue de la Sécurité publique, là — ça peut se terminer, ça, amendes non payées, par des condamnations à la prison. Et on sait que les prisons sont déjà passablement encombrées. Alors, moi, je pense que c'est un bon incitatif aux conducteurs qui ne paient pas leurs amendes, pour faire en sorte qu'ils les paient, leurs amendes. Parce que, avant, ils ne les payaient pas, puis ils se présentaient devant le juge, puis ils avaient des condamnations à la prison. Mais ils n'en faisaient pas, de prison, ce n'est pas compliqué. Vous savez, ils se rendaient à la prison puis il n'y avait pas de place; ils s'en retournaient chez eux.

C'est ça qui arrive. Il faut savoir ce qui se passe. C'est ça qui arrive. Des condamnations à la prison pour amendes non payées, je vous dis qu'il ne s'en fait pas beaucoup, de jours de prison, hein. Les prisons étant pleines, ils font un petit passage puis ils retournent chez eux. Mais, après ça, la vie est belle; ils n'ont pas payé leurs amendes puis ils vont retrouver, après ça, leur permis puis ils vont continuer. Il faut que les amendes se paient, puis je suis convaincu qu'on a un bon moyen, là. Vous ne payez pas vos amendes? Surtout, vous conduisez et vous n'avez pas de permis, votre permis a été révoqué pour des motifs sérieux? Bien, vous risquez de voir votre véhicule saisi, puis il va se retrouver en fourrière pour un mois. C'est ça que vous risquez. Alors, avis aux intéressés, payez-les, vos amendes. Payez vos amendes puis vous allez garder votre permis.

Avant, on faisait rire de nous, là. Écoute, il faut se rappeler la situation. Je ne veux pas reprendre le débat qu'on a fait, il y a un an et demi, quand on a adopté la loi n° 12, mais on se foutait de notre gueule littéralement. Rappelons-nous la situation, on se foutait de notre gueule. Les amendes s'accumulaient, puis les infractions s'accumulaient, puis le conducteur prenait son char pareil — permettez l'expression — il roulait avec son char quand même, puis il avait d'autres infractions, puis il s'en foutait. C'était ça, la situation. Alors, je pense qu'avec les mesures qu'on introduit ça va changer.

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

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, le ministre a énuméré les cas, il a blâmé encore quelqu'un d'autre; cette fois-ci, c'est le manque de jugement des policiers. Pourtant, les policiers appellent à la Société de l'assurance automobile du Québec, et on leur donne les trois raisons possibles pourquoi le permis... conduit durant sanction, et, à ce moment-là, il peut... Mais quelle marge de jugement a-t-il? Même, c'est le mot «peut» ou «doit». J'ai eu de grands débats, moi, des fois, où on disait: On devrait mettre «doit». Puis on disait: Vous n'avez pas besoin de le mettre; «peut», c'est la même chose. On les a eus, ces grands débats là. Donc, à ce moment-là, de jouer entre «peut» et «doit», il n'y a pas grand marge de manoeuvre, là. Et, moi, je me demande: Qu'est-ce que le policier peut faire? Le Code criminel, c'est quelqu'un, ça, probablement... Là, c'est très évident, il dit: Lui, je ne peux pas le laisser aller; même s'il est à 400 mi, dans le milieu du bois, lui, on ne le laisse pas aller, il n'a pas de chance. Maladie? Mais c'est quoi, la maladie? Est-ce que le policier est censé être un médecin, est capable d'interpréter que la maladie est sérieuse, n'est pas sérieuse? On ne lui enlève pas son auto immédiatement. Et la contravention... celle-là, vous n'y avez pas répondu: Combien de gens innocents, qui avaient déjà payé leur infraction, ont été arrêtés? Combien y en a-t-il?

Tu sais, c'est bien beau de dire: Les gens ne vont pas chercher... tu sais, un sur deux. Et, immédiatement, on dit: Un sur deux, on ne va pas le chercher, et c'est parce qu'il sait que ça vient de la Société de l'assurance automobile du Québec, et le ministre a regardé dans sa boule de cristal puis il a dit: Ah! Ils savent qu'ils vont se faire enlever leur permis de conduire. Il me semble, M. le Président, que ce n'est pas de cette façon-là. Je ne pense pas que... Je suis d'accord qu'on ne voulait pas faire rire de nous, mais il me semble que, dans l'application de la loi, il faut aussi respecter le citoyen. Il faut le respecter, lui aussi. Si lui a payé ses infractions et qu'on l'arrête, on lui enlève son auto...

Il a tout fait, puis pourtant, encore... Est-ce que le fait que le policier appelle la SAAQ puis qu'on lui dit: Ah! Il n'a pas payé, il a tant de contraventions qui n'ont pas été payées, son permis lui a été révoqué, il n'a plus de permis... Quel jugement... On reste policier, là. Parce que, vous l'avez dit vous-même, M. le ministre: On riait de nous autres. Donc, le policier, il disait: Bien oui, on riait de moi avant. Mais là, à cette heure, maintenant, on me dit: Utilise ton jugement. Tu n'aimais pas ça qu'on rie de toi, mais là, maintenant, parce que ça a causé des vagues, utilise ton jugement.

Pourtant, M. le Président, ça me surprend. Parce que je cite ici ce que M. Nuovo disait: «Ce que j'ai appris, par contre, du cabinet du ministre Brassard, c'est qu'au ministère plus qu'ailleurs on est conscient que cette loi est imparfaite. Les plaintes et les contestations se multiplient, la SAAQ est débordée. On sait surtout qu'il faudra tôt ou tard, et de préférence tôt, y apporter certains amendements pour nuancer.»

Et je continue: «Ce que je sais aussi, toujours du cabinet du ministre des Transports, c'est que cette loi est

à ce point imparfaite qu'on y traite de la même manière, du moins au départ, un saoulon qui fauche deux enfants, un délinquant chronique qui conduit toujours sans papiers après 13 infractions graves et un citoyen qui route tranquillement en voiture sans commettre d'infraction sinon celle de ne pas avoir acquitté une contravention et de ne pas savoir que son permis a été suspendu.»

Donc, c'est ça. Est-ce qu'on est aveuglés parce qu'on a fait rire de nous autres? Je pense que ce n'est pas être aveuglé, de vouloir enlever les gens qui ont été pris avec l'alcool au volant, qui ont leur permis suspendu. Et les gens qui sont dans la tombe. Où est la marge de jugement? Est-ce qu'on pourrait apporter quelque chose pour dire: Maintenant, dorénavant, surtout dans les cas, par exemple, où on s'est aperçu, après qu'on avait confisqué l'auto, que les personnes avaient payé leur contravention. Pourquoi, après deux mois, les gens qui devaient le savoir ne le savaient pas? On lui a dit: Ah! C'était la cour des jeunes. Et ça a pris du temps à venir.

Tout ceci, c'est pour s'assurer que, dans l'application d'une loi qui était nécessaire, on va réellement punir les vrais responsables et non pas des gens qui sont innocents. Et, si on trouve qu'il y a des avis, des lettres enregistrées, les gens ne s'en préoccupent pas, est-ce qu'on ne devrait pas peut-être chercher un autre moyen pour s'assurer que les innocents qui veulent réellement régler leur différence, une fois qu'ils seront saisis de l'avis, ceux-là vont y aller? Et on pourra à ce moment-là reconnaître les gens qui n'ont aucunement l'intention de régler leur situation.

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

M. Brassard: M. le Président, d'abord, je voudrais dissiper toute équivoque. J'espère que ce que j'ai dit en introduction ne sera pas interprété par quiconque comme signifiant que les policiers doivent faire preuve de relâchement dans l'application de la loi. Les policiers appliquent la loi et j'espère bien qu'ils vont continuer de l'appliquer. Là où le jugement intervient, c'est relatif à la sécurité de la personne, donc vous saisissez le véhicule. Prenons l'exemple de la réserve des Laurentides, en plein bois, vous êtes en pleine forêt. Un policier fait une arrestation, se rend compte que la personne a son permis révoqué, elle n'a pas de permis, donc il peut saisir.

● (17 heures) ●

Alors, ce que je dis, c'est qu'il ne doit pas s'abstenir de saisir, mais il doit exercer son jugement relativement à la sécurité de la personne qu'il vient d'arrêter. Il ne peut pas la laisser dans le bois, là. C'est ça que je veux dire. Il ne peut pas la laisser dans le bois. Il faut qu'il s'occupe de faire en sorte que cette personne-là retourne dans la civilisation, si vous me permettez l'expression. C'est un peu la même chose, le cas de la femme avec des enfants. Je pense que, compte tenu de son état de santé, la décision de saisir était la bonne. Ce qui en a fait un cas, c'est qu'il l'a amenée dans un garage sur la 20, une station-service ou un garage, puis il l'a laissée là. Je pense que c'est discutable. Alors, ce n'est pas le fait de

saisir qui est remis en cause, c'est, compte tenu de l'endroit où ça se produit, la saisie, je pense, qu'il faut avoir une préoccupation relativement à la sécurité de la ou des personnes qui sont impliquées. C'est ça que je veux dire.

Oui, c'est arrivé qu'il y ait certaines erreurs. Oui, il y a des erreurs qui ont été commises, quelques-unes. Savez-vous qu'il se suspend, en gros, 250 000 permis par année? Il y a 4 000 000 de permis de conduire, au Québec, un peu plus de 4 000 000 de permis de conduire. Il se suspend, bon an, mal an, 250 000 permis par année. C'est pas mal, c'est beaucoup. Une proportion de ces suspensions-là, c'est relié au non-paiement d'amendes; 74 % des suspensions sont reliées au non-paiement d'amendes. Alors, là, quand il les paie, ces amendes, le percepteur avise la Société, et à ce moment-là on règle le problème. Il a payé ses amendes, il peut retrouver son permis. Il y a un à sept jours, quand l'amende est payée, pour que la Société des alcools soit informée. Il y a souvent un délai.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Pour que la Société de l'assurance automobile du Québec soit informée, il y a un délai là qui se produit.

Une voix: ...

M. Brassard: Je ne sais pas pourquoi. J'ai soit peut-être. Ha, ha, ha!

Alors, il peut arriver un délai. C'est arrivé quelques cas, pas si nombreux que ça, là. Sur le nombre, quelques cas, quelques cas où il y a eu saisie alors qu'il y avait eu paiement des amendes. Mais le percepteur a avisé la Société du paiement des amendes, et c'est dans l'intervalle que la saisie s'est produite. Donc, il est arrivé quelques cas comme ça. Dans ces cas-là, l'erreur est reconnue, et même les frais sont remboursés et la personne récupère son véhicule. Mais, quoi? Une vingtaine de cas peut-être comme ça, sur le nombre de saisies, une vingtaine — puis c'est gros, comme chiffre, là, 20 — d'erreurs de ce genre-là. Je conviens qu'il y a eu certaines erreurs, mais sur le nombre, on est rendu à 9 500 véhicules saisis, au maximum une vingtaine d'erreurs qui s'expliquent justement par l'existence de ce délai entre le paiement des amendes puis l'avis qu'on donne à la Société de l'assurance automobile pour qu'elle apporte les corrections pertinentes au dossier. C'est évident cependant que ce genre d'erreurs fait souvent la manchette. C'est évident. C'est un peu comme dans la santé, ça, c'est les défaillances du système qui intéressent les journalistes, les médias. Les opérations réussies, ça ne les intéresse pas beaucoup. C'est un peu la même chose. Les erreurs sont souvent montées en épingle, font l'objet d'articles dans les journaux ou de reportages, mais sur le nombre, c'est très marginal et ça ne m'incite pas à apporter des amendements substantiels ou à remettre en question les objectifs poursuivis.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous parliez de 9 483 véhicules saisis depuis le 1er décembre 1997. Est-ce que vous êtes surpris de ce nombre-là?

M. Brassard: Oui. On anticipait un nombre pas mal moins élevé pour l'année. Alors, on pensait que ça se traduirait autour de 12 000 à 13 000 saisies par année, et, si ça continue, on va se retrouver autour de 25 000.

Le Président (M. Lachance): Si la tendance se maintient, comme dirait Bernard Derome.

M. Brassard: Si la tendance se maintient, comme dirait M. Derome.

(Consultation)

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire exactement le nombre? Il dit: À peu près une vingtaine. Si les chiffres ne sont pas disponibles aujourd'hui, est-ce qu'on pourrait nous les faire parvenir mercredi?

M. Brassard: Pour faire le relevé? Oui, oui.

M. Middlemiss: C'est 20? C'est quoi?

M. Brassard: Les erreurs? Ce que j'ai appelé des erreurs?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Oui, on peut faire le relevé.

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

Fabrication et utilisation d'antidémarrageurs

M. Rivard: Merci, M. le Président. Toujours sur la loi n° 12, on se rappelle qu'elle est en vigueur depuis...

M. Brassard: Pour certains, c'est parti depuis le 30 juin; pour d'autres, depuis le 1er décembre 1997.

M. Rivard: Entre autres, pour ce qui est du bidule qu'on appelle antidémarrage en cas de...

M. Brassard: Décembre 1997.

M. Rivard: ...et on se souvient que c'était après trois mois de suspension que pouvait le faire installer un automobiliste qui demandait son permis conditionnel. Donc, si c'est vers, un exemple, la mi-décembre, ça veut dire que c'est depuis la mi-mars que des gens pouvaient se faire réintégrer leur permis en installant l'antidémarrageur. Est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent le nombre de personnes qui se prévalent de cet adoucissement de la loi, si on peut dire? Si vous avez la statistique, est-ce

que c'est pas mal en fonction des estimations que vous aviez faites?

(Consultation)

M. Brassard: Pour le moment, au moment où on se parle, il y a 1 404 antidémarrageurs d'installés sur des véhicules au Québec.

M. Rivard: Est-ce que les estimations que vous aviez... Parce qu'on se souvient que cet appareil antidémarrage, entre autres, est en opération dans d'autres provinces; je me souviens, entre autres, en Alberta. Est-ce qu'on a pu comparer? Toutes proportions gardées, est-ce que c'est mieux ou moins?

M. Brassard: C'est un peu plus qu'on anticipait...

M. Rivard: Un peu plus, O.K.

M. Brassard: ... par rapport à ce qui se passait dans les provinces de l'Ouest. C'est un peu plus.

M. Rivard: O.K. On se souvient également qu'il y avait un seul manufacturier qui avait réussi à faire approuver son produit. Est-ce que vous pourriez me rappeler, maintenant, de quelle façon on a choisi la firme qui installe, parce que ce n'est pas n'importe qui qui installe cet antidémarrageur? Comment ça s'est fait, cette procédure pour l'octroi du contrat? Si ma mémoire est fidèle, c'est G. Lebeau.

● (17 h 10) ●

M. Brassard: C'était par appel d'offres auprès de fabricants et de fournisseurs de ce genre d'appareil, mais dans l'appel d'offres, on exigeait que le fournisseur, celui qui serait choisi soit en mesure de nous garantir qu'il pourrait installer ce type d'appareil partout sur le territoire du Québec. Et donc, il devait nous assurer d'un réseau pour installer ce genre d'appareil. C'était au fournisseur de s'assurer qu'il pouvait disposer d'un réseau à travers le Québec où on pourrait procéder à l'installation de l'appareil. L'entreprise qui a obtenu le contrat s'appelle...

M. Rivard: G. Lebeau.

M. Brassard: Guardian.

M. Rivard: Ça, c'est le fabricant?

M. Brassard: C'est le fabricant.

M. Rivard: Mais l'installateur qui est choisi au Québec...

M. Brassard: Oui, mais le fabricant... Comme il y avait cette exigence-là dans l'appel d'offres, Guardian, ce qu'ils ont fait, eux, c'est que, pour répondre à l'exigence d'avoir un réseau où on peut installer cet

appareil-là partout sur le territoire du Québec, ils ont conclu un accord, une convention avec le réseau...

M. Rivard: ...Lebeau.

M. Brassard: ...Lebeau. Ils ont conclu un accord avec Lebeau. C'est Guardian qui a conclu un accord avec Lebeau. Dans la soumission qu'ils ont faite, c'est cette entreprise-là qui a été finalement choisie parce que plus bas soumissionnaire puis il répondait à toutes les exigences sur le plan technique. Puis la façon que l'entreprise a choisi de pouvoir installer l'appareil partout sur le territoire, c'est justement de conclure un accord avec le réseau Lebeau.

M. Rivard: Mais est-ce qu'on doit dire...

M. Brassard: Le contrat, nous, il est avec Guardian. Le contrat qu'on a, nous, de la Société de l'assurance automobile, c'est avec Guardian. C'est Guardian qui a un contrat, une convention avec le réseau Lebeau. Comme ils sont établis partout sur le territoire du Québec, ça veut donc dire qu'ils sont en mesure de répondre à l'exigence qu'on avait de faire en sorte qu'on puisse installer cet appareil-là à Chicoutimi, à Rouyn-Noranda, à Rimouski, partout sur le territoire

M. Rivard: ...sans remettre en doute les capacités de la compagnie Lebeau, qui est très connue, il reste quand même que cette exigence gouvernementale ne faisait pas en sorte que seule Lebeau pouvait être choisie. Le choix de Lebeau n'est pas le choix du gouvernement, c'est le choix du manufacturier.

M. Brassard: C'est le choix de Guardian.

M. Rivard: Mais il existait, d'après vous, au Québec d'autres firmes qui auraient pu faire le travail. C'est bien ça qu'il faut comprendre aussi.

M. Brassard: Absolument. Oui, oui, bien sûr.

M. Rivard: Je suis heureux d'entendre ça, parce que je me souviens avoir entendu à une certaine radio, que j'appelle affectueusement «radio pit-bull» à cause d'un certain animateur, que c'était une magouille gouvernementale, que c'était Lebeau qui avait été choisie. Donc, vous êtes en mesure de confirmer que c'est le choix du manufacturier...

M. Brassard: De Guardian

M. Rivard: ...et qu'il avait le choix de s'entendre avec n'importe quelle firme qui aurait eu des succursales à la grandeur du Québec et qui rencontrait les normes gouvernementales.

M. Brassard: Il peut encore le faire. Guardian peut encore le faire. Il pourrait, dans un territoire où Lebeau n'est pas présent...

M. Rivard: S'entendre avec une autre.

M. Brassard: ...faire affaire avec un autre garage, une autre entreprise qui pourrait faire l'installation de l'appareil

M. Rivard: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, vous avez de nouveau la parole.

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Pour continuer un peu, le nombre de personnes... Est-ce que, avec les gens qui ont fait installer l'équipement, il y a des gens qui ont déjà... Est-ce qu'il y a eu des contraventions à des gens qui se sont fait prendre à jouer avec les choses encore? Est-ce qu'on a des statistiques de cette nature-là?

M. Brassard: Non

M. Middlemiss: Oui, je pense que le...

M. Brassard: Qui ont réussi à tromper l'appareil?

M. Middlemiss: ...oui, ou ils ont tenté de jouer après l'appareil puis... Non, il n'y a personne encore qui s'est fait prendre?

M. Brassard: C'est difficile de tromper l'appareil, parce que quand... Il faut que périodiquement vous... Il faut souffler dans l'appareil périodiquement. Alors, si on fait souffler par un autre qui n'a pas pris d'alcool, vous pouvez peut-être à ce moment-là démarrer et partir. Mais à un moment donné, en cours de route, l'appareil va exiger un nouveau test. Si vous êtes tout seul puis que vous avez bu, bien, vous allez tomber en panne.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a une liste d'attente pour les gens qui veulent faire installer ou est-ce qu'on répond favorablement à la demande?

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a deux centres qui ont des clients en attente actuellement, et ce sont Gatineau et Longueuil. Les clients ont des rendez-vous de fixés dans les 10 jours, à la suite de leur demande pour installer leur appareil.

M. Middlemiss: Dans les régions de Gatineau et de Longueuil, est-ce que c'est parce que c'est des régions où il y a plus de demandes et qu'on ne peut pas fournir à la demande, ou est-ce que c'est un problème technique?

M. Brassard: C'est un problème de manque d'appareils aussi, là. Normalement, évidemment sachant ce problème-là, à ces deux endroits-là, je pense que, d'ici quelques semaines, au plus tard, ça devrait être réglé.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a le coût exact? On se posait la question de l'ordre de grandeur du coût d'installation et, ensuite, le coût par mois.

M. Brassard: L'installation coûte 125 \$, et après ça c'est 80 \$ par mois, de location, plus taxes, pardon. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ah, oui, 1 % de plus depuis le 1er janvier, au Québec. D'accord. C'est bien, sur ce sujet-là.

Cours et écoles de conduite

M. le Président, il y a aussi, le ministre l'a mentionné, dans la loi n° 12, des changements sur l'exigence du cours de conduite. Est-ce qu'on pourrait nous faire, disons, un tour d'horizon, nous indiquer combien d'écoles de conduite ont été accréditées? Combien ça leur coûte pour l'accréditation? Est-ce qu'il y a des gens qui ont eu leur permis suite à ces changements-là, parce qu'on est arrivé à huit mois? Donc, les gens qui auraient pris des cours de conduite auraient eu un quatre mois, là. Donc, on arriverait aujourd'hui à cette période-là, de huit mois, où les premiers pourraient avoir leur permis.

M. Brassard: Oui. Alors, on sait que, avant le 30 juin 1997, c'est-à-dire avant la mise en vigueur des dispositions concernant les écoles de conduite, il y avait, au Québec, 544 écoles de conduite qui détenaient un permis, parce qu'à ce moment-là il fallait un permis qui était émis, accordé par la Société de l'assurance automobile qui, elle, s'assurait du respect de la réglementation en vigueur. Bon. On sait qu'à partir du 30 juin, ce permis n'est plus requis. Il n'y a plus de permis pour les écoles de conduite et il y a un nouveau régime d'accès graduel au permis de conduire, on le sait, et le cours de conduite n'est plus obligatoire.

• (17 h 20) •

La Société de l'assurance automobile reconnaît, toutefois, la formation qui est dispensée par les écoles de conduite, puisque, en même temps qu'on supprimait les permis, on accordait aussi, dans le dispositif portant sur l'accès graduel à la conduite, un crédit ou un rabais, pour les apprentis conducteurs, de quatre mois pour ce qui a trait à la durée d'accompagnement, qui est fixée à 12 mois d'accompagnement comme apprenti conducteur. Ça pouvait être ramené à huit mois, donc, une réduction de quatre mois si l'apprenti conducteur avait suivi un cours de conduite dans une école de conduite reconnue ou accréditée par deux organismes accréditeurs, qui est le Club automobile du Québec et la Ligue de sécurité du Québec. C'est les deux organismes, en vertu de la loi, qui avaient le droit d'accréditer des écoles de conduite, donc, en reconnaissant la qualité de la formation dispensée. Ils font l'analyse des cours dispensés par l'école. Ils examinent aussi évidemment la formation et les qualifications des formateurs, leur expérience. Ils font ce genre d'analyse là et ils en arrivent ensuite à la conclusion que c'est une école de conduite de qualité qui dispense un enseignement de qualité et ils l'accréditent, d'une certaine façon. Alors, le Club automobile et la Ligue de sécurité du Québec ont joué ce rôle d'organisme accréditeur.

En date du 23 avril 1998, le Club automobile du Québec a accrédité 136 écoles de conduite et la Ligue de sécurité du Québec, elle, de son côté, a accrédité 283 écoles de conduite. Si vous faites l'addition, vous arrivez à 419 écoles de conduite accréditées. Il y en avait 544 le 30 juin. Est-ce que, la différence, ça signifie que toutes ces écoles ont fermé leurs portes ou s'il y en a qui continuent d'opérer mais sans être accréditées, ce qui est possible également? À ce moment-là, leurs élèves, si vous voulez, ou leurs étudiants n'ont pas droit au crédit de quatre mois. C'est possible aussi; on n'a pas d'état de situation à cet égard. Comme on n'émet plus de permis, la Société n'émet plus de permis, alors, donc... Mais ce qu'on sait, c'est qu'il y a 419 écoles qui ont demandé et obtenu une accréditation de la part des deux organismes accréditeurs: Club automobile et école de conduite. C'est donc dire que, comme on le prévoyait d'une certaine façon au moment de la commission parlementaire et de l'étude du projet de loi, une forte proportion d'apprentis conducteurs choisit quand même, même si ce n'est pas obligatoire, de suivre des cours puis évidemment de bénéficier à ce moment-là de la diminution de la durée d'accompagnement obligatoire.

M. Middlemiss: M. le Président, donc, la Société de l'assurance automobile du Québec qui fait affaire, je suis convaincu, avec le CAA et la Ligue de sécurité n'a aucune indication des écoles qui existaient déjà et celles qui existent ou n'existent pas. Et d'un autre côté, j'ai posé la question tantôt: Quel est le pourcentage de personnes qui ont droit maintenant à un permis sans accompagnement parce qu'elles auraient pris un cours reconnu par la SAAQ? Ça va faire neuf mois, donc il a dû y en avoir qui ont eu leur permis. Quel est le taux de réussite? Combien est-ce qu'il y en a? Là, on pourrait comparer, voir est-ce que ça rencontre les prévisions que la Société de l'assurance automobile du Québec avait indiquées au moment de la commission parlementaire.

M. Brassard: D'abord, il faut se rappeler que le cours théorique n'était pas obligatoire avant le 30 juin. Il avait cessé d'être obligatoire depuis un bon moment. Le cours théorique n'était pas obligatoire. Le cours pratique, lui, l'était avant le 30 juin. Il a cessé de l'être à partir du 30 juin.

J'ai ici quelques données concernant les taux d'échec pour ce qui est de l'examen théorique. Depuis le 1er juillet, le taux d'échec est de 30 %, et avant juillet 1997, il était d'environ 20 %. Donc, le taux d'échec a augmenté. Le taux d'échec pour l'examen pratique est demeuré stable à 30 %, ce qui était le cas avant comme après. Alors, il n'y a pas... Disons que c'est un peu tôt pour porter un jugement. Ça ne fait pas assez longtemps. Ça a commencé en juillet 1997, l'an passé, et là la période vraiment intensive de cours n'est pas vraiment commencée encore. Ça va s'inscrire surtout à partir du mois de mai. À partir de mai, quand le beau temps revient, c'est là que les inscriptions se font. C'était comme ça dans le temps que c'était obligatoire; ça va être sans doute comme ça

aussi. Donc, ceux et celles qui ont décidé de suivre un cours, la grande période d'inscription n'est pas encore arrivée, ça va arriver bientôt. Donc, on n'a pas vraiment une très longue période pour faire des comparaisons. Il va falloir attendre un peu. Il va falloir attendre, entre autres, que la saison qui vient, l'été 1998, soit passée pour qu'on puisse commencer à faire une certaine évaluation.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on ne pourrait pas plutôt croire, vu qu'il y a une période de huit mois, que les gens qui vont prendre un cours vont le prendre vers la fin du huit mois? Donc, ils peuvent, juste pour faire l'examen, parce qu'ils vont faire l'examen après le huit mois. Donc, pour moi, ce n'est pas rattaché aux saisons mais plutôt à quel moment la personne pourrait obtenir ce permis de conduire sans accompagnement.

M. Brassard: Ils peuvent avoir déjà décidé. Un apprenti conducteur ou quelqu'un qui veut obtenir son permis, aujourd'hui on est à la fin avril, déjà, il peut avoir décidé, déjà, dans sa tête, qu'il va suivre le cours parce qu'il veut être accompagné uniquement huit mois plutôt que 12 mois. Déjà, il a pris cette décision-là et il peut fort bien s'inscrire, dès le départ, à des cours, ne pas attendre que le huit mois s'écoule, déjà les suivre tout de suite les cours puis se voir créditer ce quatre mois immédiatement, comme il peut attendre un certain temps puis suivre les cours un peu plus tard, mais... En tout cas, on verra, à l'analyse. Mais j'ai l'impression que c'est une décision qui se prend dès le départ, ça, de dire: Je suis plus intéressé d'être accompagné huit mois seulement plutôt que 12 mois. Je vais suivre le cours tout de suite.

M. Middlemiss: Il me semble, M. le Président, que les cours de conduite, avant, lorsqu'ils étaient obligatoires, il n'y avait pas de période d'attente. Les gens prenaient leur cours, puis ils allaient écrire l'examen, puis s'ils réussissaient à écrire l'examen ils avaient un permis. Aujourd'hui, ce n'est plus ça. Donc, est-ce que le cours va durer huit mois de temps? Bien, si un cours de huit mois de temps...

M. Brassard: Bien, non.

M. Middlemiss: ...une fois par semaine, avec le nombre d'heures, j'ai l'impression que les gens vont se dire: On va attendre, on va s'inscrire puis on va prendre le cours.

M. Brassard: Bien, non. Il ne durera pas huit mois, le cours. C'est 12 heures, le cours de conduite.

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Mais y «vont-u» prendre 12 heures au commencement puis après ça ils vont conduire pendant huit mois, ou ils vont vouloir prendre leur cours vers la fin?

M. Brassard: Huit mois accompagnés.

● (17 h 30) ●

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Non, non, mais est-ce que... Normalement, les gens tentent toujours de prendre le cours en préparation à l'examen. C'est que ce n'est pas au mois de septembre que les élèves, lorsqu'ils commencent l'école, qu'ils sont prêts pour l'examen de la fin d'année, rendus vers la fin de l'année. Puis, ça, c'est la nature humaine qui est comme ça. On a tous vécu ces choses-là. On n'était pas prêts au début de l'année pour écrire l'examen. On se préparait à la fin.

M. Brassard: C'est possible qu'on constate ce comportement-là, que ce comportement-là soit assez généralisé, c'est possible. Mais encore une fois, à ce moment-ci, c'est difficile de porter des conclusions parce que ça ne fait pas suffisamment de temps que les nouvelles règles s'appliquent.

M. Middlemiss: M. le Président, il y a ouï-dire, ça avait été mentionné au moment de la commission parlementaire, qu'il y aurait deux genres d'examens: l'examen pour ceux qui ont pris le cours et les examens pour ceux qui n'ont pas pris le cours. Est-ce qu'on peut me confirmer que ceux qui prennent le cours et ceux qui ne prennent pas le cours sont sujets au même examen?

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. Oui, bien sûr, on en avait parlé, puis c'est sûr qu'il n'y a pas deux types d'examens, c'est le même pour tous.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait vérifier? Moi, on continue à me dire qu'il y a deux examens, deux genres d'examens, dépendant si on prend le cours ou non. Je sais qu'on l'avait soulevé au moment...

M. Brassard: On vous informe et on vous dit qu'il y a deux types d'examens? En tout cas, moi, ce que je vous dis puis ce que la Société dit, c'est qu'il n'y a pas deux types d'examens, il y a un seul type d'examen. Que vous suiviez un cours ou pas, vous êtes soumis au même examen, et théorique et pratique. Ce serait aberrant que ce soit le contraire, que cette distinction existe. Ça ne serait pas acceptable. En tout cas, si vous avez des éléments de preuve d'une pareille affirmation ou d'une pareille réalité, j'aimerais bien les connaître. Moi, on m'affirme qu'il y a un seul examen pour tout le monde, comme il se doit.

Cependant, je pense que c'est important de le signaler — parce que, tantôt, on parlait d'accès graduel à la conduite — on doit se dire aussi, puis on se le disait à l'époque, que ça devrait améliorer le comportement des conducteurs et, donc, avoir un effet sur le bilan routier. Et on me dit d'ores et déjà que, depuis que l'accès graduel à la conduite est implanté, est en vigueur, depuis le 30 juin 1997, on constate, à la Société, une baisse de 10 % d'accidents impliquant des apprentis conducteurs. Une baisse de 10 %, ce qui n'est pas négligeable. Il y a 10 % moins d'accidents où les apprentis conducteurs sont impliqués. Bon, encore là, c'est peut-être un peu tôt pour tirer des conclusions, mais ça peut peut-être vouloir dire que, étant accompagnés plus longtemps, ça a un effet sur

leur façon de conduire et leur comportement comme conducteurs et que, donc, ils sont moins à risque, plus prudents dans leur conduite. En tout cas, il y a moins d'accidents où ils sont impliqués.

M. Middlemiss: Est-ce que cette statistique-là est basée sur le nombre de conducteurs? Est-ce que c'est le même nombre d'heures qu'ils conduisent ou ils conduisent un peu moins parce qu'ils sont obligés d'être accompagnés? Je pense que ça rentre en ligne de compte, ça, là. Il me semble que, avant de commencer, il faudrait s'assurer qu'on compare des pommes avec des pommes, parce que, s'ils conduisent moins souvent, c'est certain qu'ils ont moins de chances d'avoir des accidents. Et, quand ils sont accompagnés, bien, peut-être que papa, ou mon oncle, ou le frère n'est pas toujours disponible, donc ils conduisent moins souvent. Tandis que, avant, ils avaient un permis et ils conduisaient plus souvent. Alors, il me semble que, dans ça, il faudrait bien...

M. Brassard: Avant, la durée de l'accompagnement était de trois mois. Avant, ils devaient être accompagnés trois mois seulement.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Ils devaient être accompagnés trois mois, avant.

M. Middlemiss: Donc, c'est dans la période d'accompagnement, vous voulez dire, là...

M. Brassard: Oui, c'est ça, la période d'accompagnement.

M. Middlemiss: ...que le trois mois avant puis le...

M. Brassard: Ce qu'on appelle un apprenti conducteur, avant, c'était pendant trois mois, trois mois d'accompagnement obligatoire. Il était apprenti conducteur, après ça, il pouvait obtenir son permis. Là, la durée de l'accompagnement est de huit mois ou 12 mois. S'il n'a pas suivi de cours de conduite, c'est 12 mois, c'est ça. Donc, là, il est apprenti conducteur pendant cette période-là. Mais ce qu'on dit — encore une fois, c'est une donnée qui est indicatrice — c'est que les apprentis conducteurs sont impliqués dans dix fois moins d'accidents que ce n'était le cas auparavant.

Une voix: 10 %.

M. Brassard: 10 % moins d'accidents où les apprentis conducteurs sont impliqués.

M. Middlemiss: Est-ce que l'apprenti conducteur du passé, c'est celui qui était juste la courte période d'accompagnement?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et, aujourd'hui, on parle... Est-ce que les nombres se ressemblent? Est-ce qu'il y en a autant ou il y en a moins? Il me semble qu'on avait dit que, au mois de juillet, là, il y avait énormément de gens qui ont voulu profiter de l'ancienne clause et que tout le monde s'est garoché pour obtenir son permis, et que, donc, à ce moment-là, il y a moins de gens qui ont eu leur permis. Est-ce que j'ai raison quand je dis ça?

M. Brassard: C'est possible. Il y a eu comme une ruée à un moment donné. Il y a eu 60 000 nouveaux permis d'apprenti en avril, mai, juin 1997, alors que, pour les mêmes périodes, dans les années précédentes, ça tournait autour de 40 000. Alors, il y a eu une sorte de ruée pour obtenir le permis selon les anciennes conditions. Il y a un écart de 20 000, là. Normalement, bon an mal an, c'était 40 000, là, ça a monté à 60 000 avant l'application des nouvelles dispositions.

M. Middlemiss: Et, depuis ce temps, combien est-ce qu'il y en a eu de...

M. Brassard: ...les chiffres, actuellement, ici. On peut les avoir, par exemple, là, combien d'apprentis.

M. Middlemiss: D'accord.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le nombre d'accidents chez les jeunes, dont vous venez de parler, M. le ministre, a eu une incidence positive, favorable sur la diminution du nombre de décès sur les routes en 1997? Est-ce qu'on a des statistiques, maintenant, de 1997 par rapport à 1996 en ce qui concerne le nombre de décès sur les routes?

M. Brassard: La durée n'est pas assez longue, ça ne fait pas assez longtemps. Parce que, demain, ce que je vais rendre public en compagnie du président-directeur général de la Société, c'est le bilan routier 1997. Alors, ça veut dire que ces nouvelles dispositions là, c'est juste six mois, hein? Ça porte sur six mois seulement. Je ne pense pas que ça soit suffisant comme durée pour qu'on aille à des conclusions du genre de celles que vous évoquez.

Le Président (M. Lachance): Sans avoir de conclusions, il peut y avoir des tendances.

M. Brassard: Des tendances, c'est peut-être un peu tôt.

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

Travaux sur le pont de Québec

M. Rivard: Merci, M. le Président. Changement de sujet, M. le ministre. Le pont de Québec, on se souvient que ça a pris des années avant que le propriétaire, le CN, le fédéral et le ministère des Transports du Québec se décident à entreprendre les travaux pour en conserver

son usage puis, on l'espère, encore pour une couple de générations. Êtes-vous capable de me dire si, actuellement, l'échéancier des travaux... Parce qu'on se souvient que les travaux devaient se répartir naturellement seulement l'été ou, du moins, le printemps, l'été, l'automne, jamais l'hiver, sur quelques années. Est-ce qu'on peut dire que les travaux se déroulent normalement? Sommes-nous en retard, en temps ou en avance?

● (17 h 40) ●

M. Brassard: Alors, vous savez que c'est une entente tripartite. La maîtrise appartient au CN. C'est le CN qui est maître d'oeuvre de l'ensemble du projet, puisqu'il est propriétaire du pont, de la structure. Il y a une invitation qui a été faite aux entrepreneurs via Internet pour les contrats de peinture qui doivent commencer l'an prochain. Pas cette année, l'an prochain. En mai, les entrepreneurs intéressés vont pouvoir aller visiter les lieux pour une préqualification selon certaines normes. En septembre, les entrepreneurs seront invités à se qualifier par formulaire, et, en octobre 1998, les entrepreneurs retenus seront invités à soumissionner à l'appel d'offres. C'est la procédure que le CN a retenue.

M. Rivard: Ça veut dire qu'il n'y a pas de travaux, à date, qui ont été faits, là?

M. Brassard: Oui, oui, il y a des travaux à date, mais ça, ce que je vous ai dit là, c'est pour les travaux de peinture. Alors donc, les travaux réalisés en 1997, donc l'an passé, sur le pont étaient majoritairement des travaux dits structuraux, des travaux sur la structure. Certains travaux aussi de nettoyage ont été effectués. En 1998, les travaux vont majoritairement se situer au niveau structural également, et, également, on va poursuivre le nettoyage du côté nord et débiter aussi celui du côté sud. Et, pour 1999, comme je le disais tantôt, on a enclenché le processus pour le choix des entrepreneurs pour pouvoir, en 1999, terminer les travaux structuraux et commencer les travaux de peinture. Et, de 2000 à 2006, essentiellement, c'est des travaux de peinture.

M. Rivard: On sait, bien sûr, que, dans la région de Québec, il y a autant de chômage maintenant que dans d'autres régions aussi peuplées du Québec, mais je crois comprendre qu'il y a une barrière qui nous empêche de limiter les soumissionnaires à ceux de la grande région de Québec. Même, ça va permettre à des entrepreneurs américains de soumissionner puis peut-être même d'avoir le contrat. Est-ce que c'est à cause de l'ALENA, ou si c'est à cause des lois interprovinciales, ou si on peut le faire encore? Est-ce qu'on peut réserver les travaux aux entrepreneurs d'une région ou, du moins, du Québec?

M. Brassard: C'est difficile, je pense. D'abord, il faut qu'ils se qualifient en fonction d'un certain nombre de normes, d'une part, et, en vertu des accords...

Une voix: Les accords de libéralisation.

M. Brassard: C'est ce que je pensais. On me confirme que, en vertu de l'Accord sur le commerce intérieur, comme ça concerne des fonds publics, parce qu'il y a des fonds publics qui sont impliqués et venant du gouvernement fédéral et venant du gouvernement du Québec, donc, on est lié aux dispositions de l'Accord sur le commerce intérieur et, par conséquent, on ne peut pas réserver des contrats à des entrepreneurs d'une région.

M. Rivard: On se souvient également, M. le ministre, que cette situation du pont de Québec était due à la négligence du propriétaire, le CN. Naturellement, le pont de Québec est propriété du CN. Par contre, nous sommes, au Québec, propriétaires de nombreux autres ponts. Je pense, entre autres, au pont Pierre-Laporte. Vous m'assurez quand même que les travaux requis se font à chaque année pour ne pas qu'on soit mis dans une situation, au pont Pierre-Laporte, à titre d'exemple, similaire parce qu'il n'y a pas eu d'entretien régulier, soit annuel ou quinquennal, peu importe, pour s'assurer qu'une situation comme le pont de Québec...

Parce qu'on se souvient que, pour le pont de Québec, n'eût été de gens de la région de Québec, on se serait ramassé dans dix ans avec un pont condamné, alors que c'est supposé être la septième merveille du monde. Du moins, c'est ce qu'on disait. Alors, il faut s'assurer que notre planification fasse que l'ensemble des ponts propriétés du gouvernement du Québec soient régulièrement entretenus pour ne pas qu'on vive une autre situation comme celle-là.

M. Brassard: Tout à fait. C'est évident que le ministère veille à l'inspection de ses infrastructures, de ses ponts de façon systématique et c'est clair qu'on y fait les travaux requis pour maintenir en bon état ces structures essentielles à notre réseau routier et qui font partie du patrimoine routier québécois. Alors, soyez assuré qu'on fait preuve de vigilance à cet égard et qu'on va faire en sorte que ne se produise pas une situation comme celle qui s'est produite concernant le pont de Québec, effectivement, qui a été...

M. Rivard: Négligé.

M. Brassard: ...pendant un bout de temps, négligé, pour le moins, sinon carrément oublié.

M. Rivard: M. le Président, vu que l'heure avance, est-ce que vous me permettez une autre question qui n'est pas sur le même sujet, mais qui est toujours dans les responsabilités du ministre des Transports?

Le Président (M. Lachance): Il n'y a aucun problème, M. le député de Limoilou, vous n'avez pas abusé du temps de la commission jusqu'à maintenant.

Service de traverse Québec—Lévis

M. Rivard: Merci. Je voudrais profiter de la présence du nouveau président de la Société des traversiers

pour questionner un peu la Société. Je voudrais savoir, suite à la nouvelle plage horaire... On sait qu'on a réduit sensiblement le service de nuit pour des raisons sûrement budgétaires, mais également parce qu'il y avait peu de fréquentation la nuit, et on se souvient que la première décision a été ramenée à une heure ou deux heures de plus, est-ce que je peux connaître les résultats? Est-ce qu'on a rencontré nos objectifs financiers? Parce que c'était au point de vue économique que nous faisons ça. Et est-ce qu'il y a des plaintes des anciens utilisateurs à ce sujet?

M. Brassard: Alors, bon, il y a eu un peu de turbulence au sujet de ce dossier-là, vous le savez. Il y avait aussi une négociation de convention collective qui a pris pas mal de temps, et, finalement, ça s'est conclu par une entente. Nous, du côté du gouvernement et de la Société des traversiers, ce qui nous importait, c'était d'atteindre nos cibles budgétaires, comme on dit, donc de faire les économies qu'on envisageait de faire, et on y arrive en modifiant les horaires puis en concluant en plus une convention collective avec les syndicats, ce qui est fort satisfaisant. Donc, vous savez que, désormais, le dernier départ de Québec est à 2 h 20 et que le premier départ de Lévis est à 6 heures du matin. Donc, ça ne fait même pas quatre heures pendant la nuit où le service est interrompu. Donc, les cibles budgétaires ont été atteintes à la satisfaction de la Société.

M. Rivard: On se souvient qu'il y avait un mouvement, surtout certains membres du conseil de ville de Lévis que je respecte beaucoup. C'était leur devoir, je pense, de s'inquiéter de ces changements. Est-ce que, depuis que ça devient régulier, les gens ont compris nos raisons? Est-ce qu'il n'y a pas eu d'autres démarches, là, les... On s'habitue?

M. Brassard: Avez-vous eu connaissance d'une plainte?

M. Rivard: Nous, au point de vue des membres du caucus de la région de Québec, on ne nous en a pas fait part.

M. Brassard: Moi, comme ministre des Transports, on ne m'a fait part d'aucune plainte relativement au service de traverse Québec-Lévis. Donc, il semble bien que tout soit rentré dans l'ordre.

M. Rivard: Est-ce que le nouvel horaire, M. le ministre, est sept jours par semaine ou si les fins de semaine, c'est...

M. Brassard: Sept jours semaine.

M. Rivard: Sept jours semaine. Mais j'ai cru comprendre, toutefois, l'été dernier, entre autres, et lorsqu'il y a, par exemple, le Carnaval...

● (17 h 50) ●

M. Brassard: Lorsqu'il y a des événements particuliers.

M. Rivard: ...le Festival d'été, ou la Transat, ou quoi que ce soit, qu'il y a des heures ajoutées pour répondre à la...

M. Brassard: Tout à fait. La Société, évidemment, sa mission, c'est de donner un service public, de répondre à des besoins, et, donc, quand il y a des événements comme ceux-là, le Festival d'été en particulier, elle s'ajuste aux besoins de la clientèle puis elle allonge le temps, elle ajoute des traverses au besoin. C'est ce qu'elle faisait avant, d'ailleurs, de toute façon. Elle a toujours fonctionné de cette façon-là.

M. Rivard: Lorsque nous allons adopter, un jour, le fameux plan d'intégration des modes de transport rive nord et rive sud, est-ce qu'il y a un impact pour la Société des traversiers ou c'est strictement le transport par autobus?

M. Brassard: Bien, c'est sur la table, puis ça fait partie de la réflexion que tous les intervenants sont en train de faire. Au ministère des Transports, on pense que la traverse Québec-Lévis, c'est beaucoup un élément du réseau de transport en commun. Prenons l'exemple de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, c'est bien plus un élément du réseau routier, cette traverse-là. C'est, de toute évidence, l'élément d'un réseau routier parce qu'il n'y a pas de pont, alors que la traverse Québec-Lévis, c'est bien plus un élément d'un réseau de transport en commun qu'un élément d'un réseau routier. Donc, dans la perspective où on songe à mettre en place un lien interrives de transport en commun, c'est clair... D'ailleurs, dans le projet des organismes de transport, dans leur projet, il y a une place pour la traverse. La traverse de Québec—Lévis, elle occupe une place, elle joue un rôle. Ils y ont réfléchi, et c'est intégré dans leur projet, puis c'est tout à fait normal. Je pense que ça va de soi.

Maintenant, la question est de savoir: Est-ce que ça demeure sous la responsabilité de la Société des traversiers ou on peut envisager que cette traverse-là soit gérée ou appartienne à des sociétés de transport en commun qui opèrent dans la grande région? La question peut se poser, mais je pense que ce qui est surtout important, c'est que cette traverse soit bien intégrée au réseau de transport en commun. Je pense que c'est ça qui est important. Qui en est le propriétaire? Qui l'opère? Je ne dis pas que c'est frivole comme question, on peut se la poser puis l'examiner, mais je pense que l'essentiel, c'est de voir comment cette traverse-là s'intègre, s'articule avec les réseaux de transport en commun rive sud, rive nord. C'est ça qui m'apparaît important.

M. Rivard: On se souvient également qu'il n'y avait pas seulement que la traverse Québec—Lévis qui avait eu des coupures. Entre autres, je pense à la région de Sorel. Est-ce que, aux autres endroits également, nous avons rencontré nos objectifs qui étaient de couper les dépenses...

M. Brassard: Oui.

M. Rivard: ...ou si l'objectif n'a pas été atteint?

M. Brassard: Il y a eu des ajustements aussi là-bas. Du côté de Sorel—Saint-Ignace, on s'est réajusté également. Il y a eu une augmentation de tarification comme ici, à Québec—Lévis, la même chose. Il y a eu des rajustements concernant la durée des saisons. On s'est réajusté aussi à l'Île-aux-Coudres. Alors donc, il y a eu un certain nombre de décisions prises par la Société des traversiers concernant les horaires, les tarifs, les saisons, et puis, à la suite de ça, bien, on a eu un certain nombre de réactions, puis, à la suite des réactions, il y a eu des réajustements, mais en ayant évidemment le souci de respecter les objectifs budgétaires qu'on s'était fixés.

M. Rivard: Si ma mémoire est fidèle, M. le ministre, aussi, je pense que les endroits où il n'y a pas de tarification, c'est lorsqu'il n'y a pas d'autre moyen de transport...

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Rivard: ...comme Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, l'Île-aux-Coudres.

M. Brassard: L'Île-aux-Coudres.

M. Rivard: Est-ce qu'il y a d'autres endroits, au Québec, où il y a gratuité?

M. Brassard: L'Île-aux-Grues aussi.

M. Rivard: L'Île-aux-Grues.

M. Brassard: L'Île-aux-Grues, c'est la même chose. Là, vraiment, il n'y a pas d'alternative à ce moment-là. Quand il n'y a pas d'alternative, il y a gratuité. C'est le principe qui s'applique.

M. Rivard: Et, même si nous sommes en période de restrictions budgétaires, ce n'est absolument pas dans les vues du gouvernement d'imposer à ces régions.. Remarquez bien que je ne suis pas pour ça, mais je veux que vous soyez rassurant pour les gens qui nous écoutent, qu'il n'est pas dans l'intention du gouvernement de mettre une tarification.

M. Brassard: Ce n'est pas dans l'intention du gouvernement, en tout cas dans un horizon prévisible, de songer à une pareille chose.

M. Rivard: Bonne nouvelle.

M. Brassard: Et, avant d'y arriver, je pense que ça va sûrement être précédé d'un débat public qu'on pourrait qualifier de vigoureux.

M. Rivard: Je n'en doute pas. Merci.

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

M. Middlemiss: ...

Le Président (M. Lachance): Oui, ça doit l'intéresser beaucoup. M. le député de Saguenay, vous avez la parole pour la fin de notre bloc de temps d'aujourd'hui.

Service de traverse sur la rivière Saguenay

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Vous avez indiqué, M. le ministre, que le lien Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, c'est un des éléments du réseau routier. En 1995, il y a eu l'ajout d'un troisième traversier pour faciliter une meilleure circulation, la fluidité du trafic. Il y a eu, concurremment à ça, l'agrandissement de deux traversiers, un montant, là, quand même substantiel, je pense, de 28 000 000 \$ qui y avait été investi. L'été dernier, les usagers auraient apprécié la présence aussi du troisième traversier, la circulation faisant en sorte qu'il aurait été utile que le troisième traversier y soit. J'ai eu l'impression qu'on avait utilisé l'été 1996 un peu comme référence pour dire qu'on n'en aurait pas besoin en 1997, mais, en 1996, il y avait eu, suite aux pluies des 19 et 20 juillet, une baisse de l'achalandage dans la région. Les gens dans la région se questionnent sur: Est-ce que le troisième traversier sera en opération cette année?

M. Brassard: L'été dernier, c'est-à-dire en 1997, il y a eu deux navires qui ont fait le service, les deux navires allongés, et, bon, ce que la Société m'indique, moi, c'est qu'il n'y a pas eu de délai qui pourrait être considéré comme indu, que le service était rendu correctement. C'est ce qu'on m'indique.

M. Gagnon: Les commentaires que je reçois, moi...

M. Brassard: Sont peut-être différents.

M. Gagnon: ...sont différents, oui. C'est lié aussi à la nature du trafic. Il y a beaucoup de camions à remorques qui empruntent la 138, et, quand on arrive à Tadoussac, s'ajoutent ces retards-là. Les gens font le lien, tout est mis dans la même boîte, l'augmentation du trafic, le délai d'attente, et questionnent aussi l'opportunité d'un autre moyen pour traverser la rivière.

M. Brassard: Que vous n'osez pas nommer.

M. Gagnon: Ha, ha, ha! Parce que je sais que vous êtes en étude là-dessus. Je ne voudrais pas tirer les conclusions à votre place, avant vous.

M. Brassard: Ha, ha, ha! Bien non, on va attendre l'étude. Il reste que c'est un scénario qui fait partie de l'étude, alors que, au début, ce n'était pas évident que c'était dans le mandat. Mais on a bien précisé que ça fait partie de l'étude. On verra ce qu'il en est, il reste que le nombre de jours où, vraiment, on peut dire que la durée d'attente pourrait être jugée déraisonnable n'est pas si élevé que ça. D'après les statistiques de la Société, effectivement, particulièrement au mois de juillet et au mois d'août, fin juillet et aussi milieu d'août, à peu près, il y a quelques jours, là, vraiment où, effectivement, la Société reconnaît que le temps d'attente était assez élevé et pourrait être jugé, par certains, déraisonnable, mais, sur toute l'année, ça veut quand même dire peu de jours. C'est au maximum une dizaine de jours sur 365 où, vraiment, selon les données mêmes de la Société, on peut conclure qu'il y a une durée d'attente trop longue. Une dizaine de jours, ce n'est quand même pas énorme, ce n'est quand même pas considérable. C'est sûr que, pour ceux qui ont eu à attendre pendant ces neuf ou 10 jours là, c'est...

M. Gagnon: La sensibilité des gens est assez élevée là-dessus. Il y a un autre facteur, je pense, qui doit être pris en considération, cette période-là à laquelle vous faites référence, parce qu'on est en période estivale, c'est la période touristique. Nous avons des localités qui ont une vocation touristique, et, pour plusieurs, dans l'esprit de plusieurs, c'est un frein...

M. Brassard: Une entrave.

M. Gagnon: ...une entrave à la progression de l'industrie touristique dans un milieu qui est fragile. Je pense qu'on a à considérer aussi cet élément-là. C'est pour ça que ma première question était, au départ, sur le troisième.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, je vous signale que notre temps imparti pour aujourd'hui achève.

M. Gagnon: On continuera demain.

Le Président (M. Lachance): Alors, vous pourrez revenir à la charge, si vous le désirez, lors de notre prochaine et dernière séance qui va se dérouler mercredi après-midi, le 29 avril, après les affaires courantes, vers 15 heures, pour terminer l'étude des crédits du ministère des Transports.

En ce qui concerne, maintenant, la prochaine étape de nos travaux comme commission, parce que nous avons également le mandat d'étudier les crédits du ministère de l'Environnement et de la Faune, eh bien, comme vous le savez déjà, j'ajourne les travaux à mercredi avant-midi, à 9 h 30. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)

