



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement

Le mercredi 29 avril 1998 — N° 23

Étude des crédits du ministère des Transports (3)



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](http://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 mercredi 29 avril 1998

## Table des matières

Documents déposés	1
Discussion générale	1
Échangeurs sur l'autoroute 10, entre la route 134 et l'autoroute 30	1
Implantation d'un parc de stationnement incitatif à l'intersection des autoroutes 10 et 30	2
Échangeurs sur l'autoroute 10, entre la route 134 et l'autoroute 30 (suite)	2
Sécurité des piétons à l'intersection boulevard Taschereau et Auteuil à Brossard	4
Projet de lien entre la route 389 et la translabradorienne	5
Investissements du gouvernement fédéral	6
Programmation annuelle des routes dans le comté de Beauce-Sud	6
Tronçon Saint-Joseph—Beauceville de l'autoroute 73	7
Traverse entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac	8
Sécurité des piétons à l'intersection boulevard Taschereau et Auteuil à Brossard (suite)	8
Fermeture d'un bureau du ministère à Cowansville	11
Transport adapté	11
Suites à donner à une rencontre avec le Syndicat des routiers autonomes du Québec	12
Taux pour les camionneurs en vrac	13
Échéancier des travaux de construction de la route McConnell-Laramée dans l'Outaouais	13
Documents déposés	14
Adoption de l'ensemble des crédits	14
Remarques finales	
M. Jacques Brassard	14

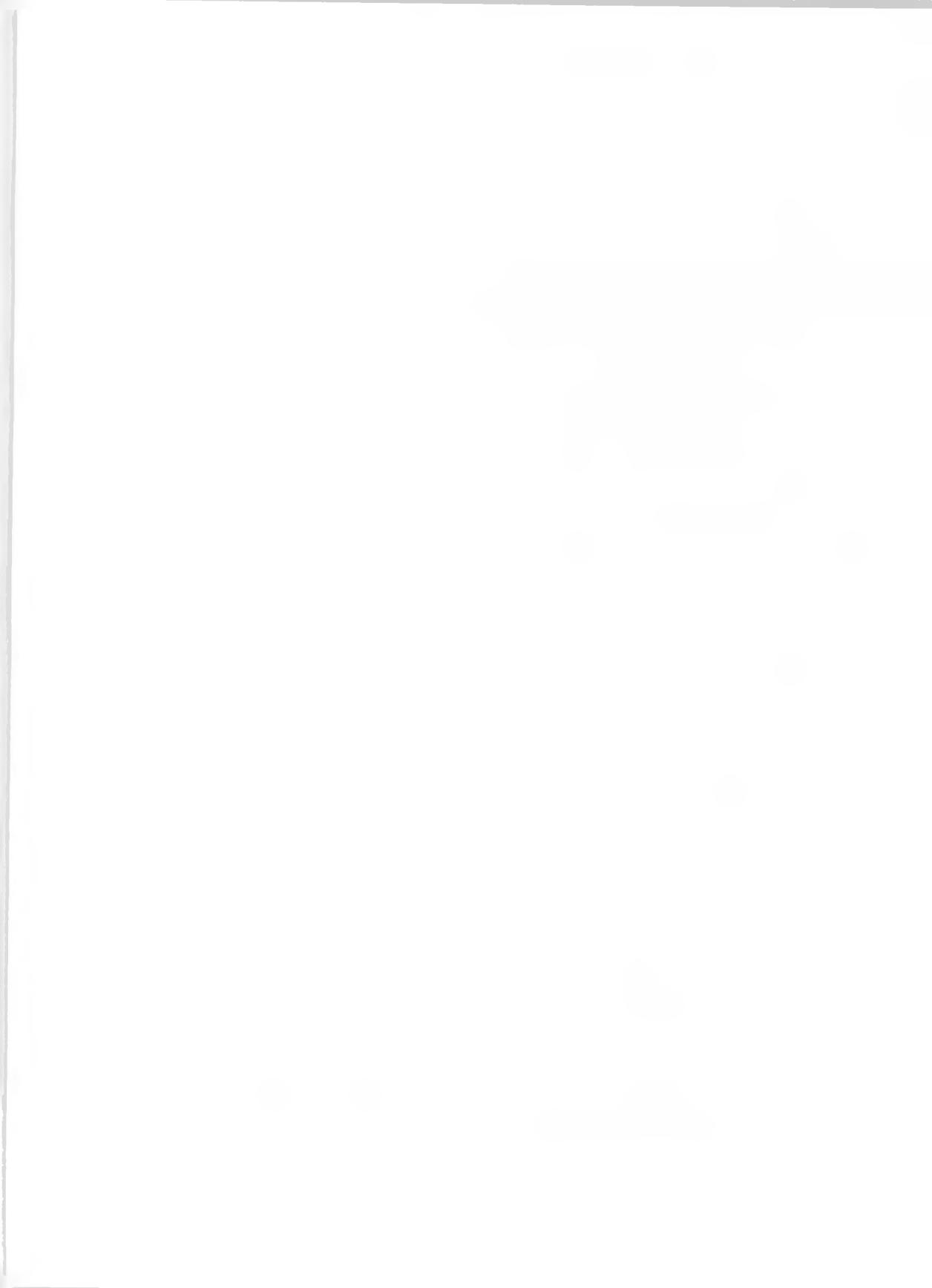
## Autres intervenants

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

M. Robert Middlemiss  
Mme Fatima Houda-Pepin  
M. Gabriel-Yvan Gagnon  
Mme Diane Leblanc  
M. Claude Béchard

- \* M. Yvon Tourigny, ministère des Transports
- \* Témoin interrogé par les membres de la commission

**Note de l'éditeur:** La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement et de la Faune. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.



Le mercredi 29 avril 1998

### Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures cinquante-six 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 budgétaire 1998-1999.

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

**La Secrétaire:** Pour la séance de cet après-midi, Mme Houda-Pepin (La Pinière) remplace M. Brodeur (Shefford).

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, nous entreprenons le dernier tournant de l'étude des crédits avec le temps qui nous était imparti, malgré ces quelques retards. M. le député de Pontiac?

Oui, M. le ministre.

**M. Brassard:** J'ai des dépôts à faire à la suite des travaux antérieurs, si vous me permettez.

**Le Président (M. Lachance):** Volontiers, M. le ministre.

#### Documents déposés

**M. Brassard:** Alors, j'ai à déposer d'abord le budget consacré à la recherche sur les fissures des enrobés. On avait parlé de ce dossier-là. On avait demandé aussi l'étude reliée à l'évaluation de la congestion routière dans la grande région de Montréal. Ce sera déposé. L'étude de l'Association des transports du Canada, relativement à la sécurité des trains routiers. Statistiques sur les accidents causés par la longueur des trains routiers. On avait demandé également le bilan routier sur la route 175 dans la réserve des Laurentides. Les contrats octroyés de moins de 10 000 \$, en nombre et en argent, sur une certaine période. Et la liste des projets majeurs d'autoroutes avec une évaluation des coûts, ça dépasse le 2 000 000 000 \$.

**Le Président (M. Lachance):** Vous travaillez fort, M. le ministre, avec votre équipe de fonctionnaires.

**M. Brassard:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on va poursuivre nos travaux.

**M. Brassard:** Il faut aller voter, je pense.

**Le Président (M. Lachance):** Si je comprends bien, nous allons devoir suspendre pour un vote.

**M. Middlemiss:** Non, je ne pense pas, hein! Je pense que le président va rendre sa décision si elle est recevable ou non. Après ça, il y aurait un vote, je crois.

#### Discussion générale

**Le Président (M. Lachance):** Alors, Mme la députée de La Pinière, vous avez la parole.

#### Échangeurs sur l'autoroute 10, entre la route 134 et l'autoroute 30

**Mme Houda-Pepin:** Merci, M. le Président. Alors, je profite de cette occasion qui nous est donnée, à l'étude des crédits 1998-1999, pour poser quelques questions au ministre. J'espère avoir les réponses pour éclairer un peu les gens qui se posent aussi ces questions-là avec moi.

Je voudrais tout d'abord savoir ce qui est arrivé avec les études qui avaient été promises concernant la problématique reliée aux échangeurs sur l'autoroute 10, entre la route 134 — je parle ici du boulevard Taschereau — et l'autoroute 30, dans les limites de la ville de Brossard qui se trouve dans mon comté.

● (16 heures) ●  
(Consultation)

**M. Brassard:** À ce sujet-là, ce que je peux vous dire, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a des discussions qui se sont amorcées, qui se poursuivent entre la ville, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport qui est également impliquée dans ce dossier-là. Les discussions se poursuivent, mais il n'y a pas encore de conclusion à ces discussions.

**Mme Houda-Pepin:** Est-ce qu'il y a des études qui sont en cours et, si oui, est-ce qu'on peut en avoir des copies?

**M. Brassard:** Pas pour le moment. On n'est pas encore rendus à ce stade-là.

**Mme Houda-Pepin:** Alors, si on n'est pas rendus au stade des études... Parce que cette problématique à laquelle je fais référence figure dans un document de la Direction Nord-de-la-Montérégie, datée de décembre 1994, à la page 14. Je pourrais vous donner la référence. Et donc, à ce moment-là, on signalait que cette problématique-là était déjà presque à l'étude. Je voudrais savoir si, depuis 1994, il y a quelque chose qui a été fait, d'autant plus que j'ai été saisie aussi par des citoyens qui sont très préoccupés par cette problématique-là et qui souhaiteraient savoir où est-ce qu'il en est rendu, le dossier.

(Consultation)

**M. Brassard:** M. le Président, je demanderais à M. Tourigny de donner un certain nombre d'informations qui ont un caractère technique à ce sujet-là, sur ce dossier-là. M. Yvon Tourigny, de la Direction de Montréal.

**M. Tourigny (Yvon):** Alors, le dossier est examiné actuellement avec l'Agence métropolitaine des Transports et la ville de Brossard, compte tenu de la problématique que l'on reconnaît — les trois organismes — sur l'échangeur, la sécurité, la fonctionnalité de l'échangeur; deuxièmement, la difficulté d'accès au stationnement d'incitation à l'intersection du boulevard Taschereau et de l'autoroute 10.

On se rappellera l'intention du ministère de réaliser avec l'Agence métropolitaine et la Société de transport de la Rive-Sud un stationnement d'incitation à l'intersection de la 10 et de la 30. Ce stationnement d'incitation là, qui serait raccordé à une voie réservée aux autobus entre l'autoroute 30 et le pont Champlain, doit être réalisé en tenant compte de modifications à l'échangeur du boulevard Taschereau.

C'est comme ça que le dossier est examiné avec les trois organismes, compte tenu que ça va demander des interventions de la ville de Brossard pour son trafic local, du ministère des Transports pour l'échangeur Taschereau 10 et de l'Agence métropolitaine pour la voie réservée et le stationnement d'incitation.

#### **Implantation d'un parc de stationnement incitatif à l'intersection des autoroutes 10 et 30**

**Mme Houda-Pepin:** Si je comprends bien, les modifications reliées aux échangeurs sur l'autoroute 10 entre la 134 et l'autoroute 30 ne sont pas encore entamées. donc le deuxième volet, c'est-à-dire l'implantation du parc de stationnement incitatif, lui aussi attend. C'est bien ça? C'est ce que je comprends, ou est-ce qu'il y a une autre interprétation?

**M. Brassard:** Pour ce qui est du parc de stationnement incitatif, non, ce n'est pas stoppé, ce n'est pas arrêté. Ça, ça va de l'avant.

**Mme Houda-Pepin:** Ça va de l'avant?

**M. Brassard:** Oui.

**Mme Houda-Pepin:** Est-ce qu'on a un délai? Est-ce qu'on peut savoir à quel moment est-ce que ces travaux vont être réalisés?

**M. Brassard:** On a complété l'expropriation des terrains nécessaires. Donc, le gros des travaux, c'est l'an prochain.

**Mme Houda-Pepin:** Pardon?

**M. Brassard:** Le gros des travaux, l'essentiel des travaux, c'est pour l'an prochain.

**Mme Houda-Pepin:** Pour l'an prochain. Donc, on peut s'attendre à ce que, l'an prochain, le parc...

**M. Brassard:** Oui.

**Mme Houda-Pepin:** ...de stationnement incitatif serait fonctionnel? C'est ça?

**M. Brassard:** Oui, c'est ce qu'on vise.

**Mme Houda-Pepin:** O.K.

**M. Brassard:** On a les terrains requis maintenant. Donc, en termes de plan d'acquisition de terrains, c'est complété. Il faut maintenant compléter les plans et devis et amorcer, après cela, les travaux; mais on pourrait aller en appel d'offres pour 1998-1999. Oui, ça pourrait commencer. Les investissements pourraient commencer cette année mais, comme je le disais, le gros des travaux, c'est l'an prochain.

**Mme Houda-Pepin:** Mais à quel moment est-ce que le parc de stationnement incitatif régional serait-il fonctionnel au croisement des autoroutes 10 et 30, avec la voie réservée sur l'autoroute 10? À quel moment tous ces travaux-là pourraient-ils être complétés?

(Consultation)

**M. Brassard:** Sous toutes réserves, je pourrai vérifier et, si l'information que je vous donne n'est pas pertinente, on transmettra les données à la...

Le projet, c'est donc autour de l'an 2000, et incluant la voie réservée. Mais, pour ce qui est des travaux de stationnement, ce qu'on me dit, c'est que le parachèvement de la phase I se ferait à l'automne de 1998, l'automne de cette année.

**Mme Houda-Pepin:** Le parachèvement des travaux

**M. Brassard:** Pour la phase I. Pour 550 places, automne 1998.

**Mme Houda-Pepin:** Pouvez-vous me compléter l'information pour toutes les phases subséquentes, s'il vous plaît?

**M. Brassard:** Oui. On vous transmettra

**Mme Houda-Pepin:** Par écrit?

**M. Brassard:** Oui.

#### **Échangeurs sur l'autoroute 10, entre la route 134 et l'autoroute 30 (suite)**

**Mme Houda-Pepin:** D'accord. Je voudrais revenir aux échangeurs sur l'autoroute 10, entre la 134 et l'autoroute 30. Est-ce qu'on a un délai? Est-ce qu'on sait

exactement quand ces travaux-là vont être faits? À quelle étape on est rendus exactement? Et, si le ministre n'a pas la réponse tout de suite, il peut également me la transmettre. Je serais fort ravie d'avoir ces détails-là.

**M. Brassard:** On est à l'étape de signature d'une entente sur ce dossier-là précis avec l'AMT, l'agence et la ville, qui donnerait suite, après cela, à une étude.

**Mme Houda-Pepin:** Alors, qu'est-ce qu'il y aura après l'étude? Est-ce qu'on a les détails? À partir du moment où on entame des études, quand est-ce qu'on va pouvoir faire les travaux?

**M. Brassard:** L'étude en question, c'est une étude de conception, quel sera le concept retenu. C'est ce genre d'étude là. Pour le reste, il s'agit là d'un projet qui va trouver sans doute sa place dans le plan de gestion de déplacement de la grande région de Montréal que j'espère pouvoir rendre public bientôt, quand il aura franchi les dernières étapes. C'est un dossier qui est intégré dans ce plan de gestion.

**Mme Houda-Pepin:** Est-ce que ce plan de gestion est disponible?

**M. Brassard:** Pas encore, parce qu'il n'a pas encore franchi l'étape du Conseil des ministres. Il y a un certain nombre d'étapes qui ont été franchies, des comités ministériels, mais il reste l'étape décisive qui est l'étape du Conseil des ministres. Une fois cette étape-là franchie, il sera rendu public. Il comporte un grand nombre de projets pour la grande région métropolitaine de Montréal, y incluant bien sûr les projets de la Montérégie, et ce projet d'échangeurs en fait partie.

• (16 h 10) •

**Mme Houda-Pepin:** Au moment où ces travaux avaient été identifiés comme des dossiers majeurs, il n'a pas été question, à ce moment-là, d'un plan stratégique du Grand Montréal. Est-ce que c'est quelque chose qui a évolué, qui s'est développé? Qu'est-ce qui justifie, en ce moment, que ce projet, qui était identifié comme un projet distinct, qui faisait partie de la planification de la direction régionale, donc du ministère des Transports, aujourd'hui devienne un projet intégré à un autre plan de gestion régional?

**M. Brassard:** Ah, bien, ce plan de gestion, il est en cheminement depuis pas mal de temps, là, il s'est appelé «plan de transport de Montréal» pendant un certain temps, au tout début. Ça fait déjà, on peut dire, trois ans que le processus est en cours, et on va atteindre maintenant, d'ici peu, les dernières étapes. Or, ça fait un bout de temps que ce processus d'élaboration d'un plan de transport ou d'un plan de gestion pour la grande région métropolitaine de Montréal est en cheminement et, forcément, ça inclut un bon nombre de projets qui touchent la Montérégie. Mais ça n'a pas empêché ces projets-là particuliers ou spécifiques d'évoluer, ça ne les a pas stoppés. On n'a pas tout arrêté

parce qu'on était en cheminement, pour se donner une vision d'avenir ou un plan de gestion de déplacement. Ça a continué, comme on vient de le dire, il y a eu des discussions avec la ville, l'Agence. Dans le cas de l'échangeur, ces discussions sont pratiquement complétées, ça devrait donner lieu à la signature d'une entente. Donc, ça n'a pas eu pour effet d'arrêter ou de stopper des projets précis, aussi bien, là, en Montérégie, qu'ailleurs sur l'île de Montréal, ou à Laval, ou dans les Laurentides. Il ne fallait pas non plus, évidemment. Mais ce n'est pas un projet récent que celui d'un plan de transport ou d'un plan de gestion de déplacement pour Montréal.

**Mme Houda-Pepin:** Ma question n'était pas en rapport avec le plan de gestion du transport du Grand Montréal, ma question était en rapport avec la problématique spécifique reliée aux échangeurs sur l'autoroute 10.

**M. Brassard:** Oui.

**Mme Houda-Pepin:** Comme je vous ai dit, entre la 134 et l'autoroute 30, donc, cette problématique-là a été identifiée et planifiée par le ministère des Transports en 1994, indépendamment du plan de gestion, parce que cette problématique s'intégrait justement dans le territoire montréalais, où on disait déjà, en 1994, et je vous lis, à la page 11 du document de votre ministère, que «les tendances qui justifiaient, entre autres, un certain nombre de travaux, c'est qu'il y avait une croissance du groupe d'âge 35 à 45 ans, donc, un groupe plus motorisé, tout en ayant une croissance des jeunes 0-14 et 65 ans, de plus, donc, parallèlement, une croissance de la demande du transport en commun». Et on signale également une autre tendance, qui est «la croissance des déplacements avec les États-Unis en raison des accords de l'ALENA». Ça, c'est à la page 11, et on définit également les orientations du ministère, et tout ça est déterminé en fonction de la Montérégie. Je vous ferai remarquer que nulle part on parlait du Grand Montréal.

Ma question, c'est de savoir: Aujourd'hui, on nous parle d'un plan de gestion du Grand Montréal, et, moi, je regarde ce document-là, puis l'impression que j'avais et les informations que j'ai pu obtenir, sous toutes réserves — et vous les vérifierez — de la direction régionale, c'est que ces travaux-là, en principe, devraient être en cours au niveau des études, parce qu'ils concernent les échangeurs. Là, vous me dites qu'on n'est pas encore rendu là. Alors, je veux juste avoir une clarification par rapport à tout ça.

**M. Brassard:** Bien, c'est un ensemble de projets, il y en a plusieurs, hein.

**Mme Houda-Pepin:** Est-ce que le ministre peut déposer le document pour éviter que je revienne sur les détails, peut-être que ça pourrait compléter l'information?

**M. Brassard:** Oui. Ce qu'on peut faire là-dessus, c'est qu'on va vous transmettre — puis, y inclus à la

commission — un document détaillé sur l'ensemble des projets et sur ce qu'on a l'intention de faire cette année...

**Mme Houda-Pepin:** Oui.

**M. Brassard:** ...ce qui va se faire l'an prochain, donc, une sorte de calendrier, en quelque sorte, sur l'ensemble des projets dont il est question. Je pense que ça va être plus simple comme ça de vous indiquer exactement quelle est la programmation s'échelonnant sur un certain nombre d'années avec les coûts approximatifs, les estimations de coûts.

#### Sécurité des piétons à l'intersection boulevard Taschereau et Auteuil à Brossard

**Mme Houda-Pepin:** J'apprécierais, c'est, en fait, l'information que je cherchais. Maintenant, je voudrais attirer votre attention sur une problématique reliée au boulevard Taschereau. Vous savez que c'est une autoroute intérieure qui traverse plusieurs villes de la Rive-Sud, et un des problèmes que ça pose, à part l'esthétique évidemment, c'est la question de la sécurité. Et on a eu à certaines intersections sur le boulevard Taschereau, notamment à l'intersection Taschereau et Auteuil, plusieurs accidents mortels. Et sur d'autres intersections aussi, au coin de La Pinière, il y a eu également mort d'hommes ainsi que des accidents graves. Et lorsque je parle à la ville... Évidemment, la ville a une responsabilité dans les limites de ses responsabilités et moyens. Je voudrais savoir quelle est la réflexion que vous vous êtes faite au ministère concernant cette autoroute intérieure par rapport à l'objectif de la sécurité? Et combien de personnes faut-il encore peut-être qu'il décède par accident s'il n'y a rien qui est fait au moment où on se parle?

**M. Brassard:** Il y a actuellement avec la MRC de Champlain une étude en cours — est-ce qu'elle est complétée, l'étude? — pour l'ensemble du boulevard et sa vocation autoroutière. Pour ce qui est de façon plus spécifique de l'intersection dont vous parlez, je demanderais à M. Tourigny de vous donner les informations pertinentes.

**M. Tourigny (Yvon):** C'est une intersection qui, depuis son ouverture par la ville de Brossard, crée énormément de problèmes, de conflits entre les automobiles et les piétons. Et c'est les piétons qui sont mis en cause compte tenu de la largeur des voies. On sait qu'il y avait une voie qui avait été additionnée il y a quelques années pour permettre le virage à gauche des autobus dans le but de se rendre au stationnement d'incitation.

Or, la discussion que l'on a avec Brossard, c'est comment faire la gestion des feux de circulation de manière à permettre sécuritairement aux piétons de traverser dans un temps raisonnable l'intersection du boulevard Taschereau. On sait que dernièrement on a mis des clôtures dans le centre du boulevard Taschereau de manière à décourager les gens de traverser le boulevard Taschereau le long du boulevard mais de les concentrer spécifiquement

à l'intersection. Maintenant, une fois que l'on a réussi ce fait-là, il faut voir comment on distribue la gestion du feu de circulation en termes de temps pour leur permettre de traverser sécuritairement. Et c'est ça le travail qui se fait avec la ville de Brossard, actuellement.

**Mme Houda-Pepin:** L'intersection dont je vous parle, je la vois de mon bureau. Donc, je connais très bien physiquement les lieux. Il y a eu, entre autres, le cas de Micheline Larouche, une jeune fille de 18 ans qui a été happée à cette intersection-là. Il y a eu une grande mobilisation des citoyens par rapport à ça. J'avais même communiqué avec le coroner en chef, Me Morin, qui est venu sur les lieux voir le danger que ça représentait pour la population et mandater un expert pour faire un rapport. Ce rapport a été fait, a été préparé et remis. Donc, vous avez une copie de ce rapport-là.

**M. Brassard:** Vous parlez du rapport du coroner? • (16 h 20) •

**Mme Houda-Pepin:** Non, pas le coroner, le rapport de l'expert qui a été commandé par le coroner en chef. Et je voudrais savoir quelle suite. Parce que, dans le rapport d'expert, on propose des scénarios. Je voudrais savoir quel scénario vous allez retenir par rapport à cette problématique-là de la sécurité routière, parce que c'est un problème très grave et, si vous n'avez pas nécessairement tous les éléments d'information immédiatement, je vous inviterais à me les transmettre, parce que c'est un gros problème et que les citoyens attendent de vous et du gouvernement, une décision.

Parce que le problème que nous avons, vous avez fait référence à l'étude par la MRC de Champlain, je suis au courant de ça aussi, mais ce que je veux vous dire, c'est que c'est tout ce phénomène de ballottage, quand il y a un problème et qu'il y a plusieurs niveaux d'impliqués, les citoyens ne savent plus à quel dieu se fier. Bon, la ville dit: Les travaux, s'ils coûtent cher, je n'ai pas les moyens de les faire, légitimement. Il y a aussi la responsabilité de l'autoroute — c'est d'ordre provincial — le gouvernement du Québec dit: Les travaux pourraient coûter très cher, donc on ne pourrait pas les faire.

Alors, je voudrais que quelque part il y ait un leadership qui soit pris et je vous interpelle pour qu'une bonne foi pour toutes ce problème-là de l'autoroute intérieure, l'autoroute Taschereau, soit réglé. Parce que c'est une artère à la fois commerciale et résidentielle, il y a beaucoup de trafic, ça engendre une circulation énorme, et les accidents, ils vont se multiplier, ils ne diminueront pas. Donc, je voudrais vous entendre.

**M. Brassard:** Oui, évidemment, je ne vous donnerai pas de décision aujourd'hui, mais ce que je vous dis, cependant, c'est que nous allons examiner avec intérêt et le rapport du coroner — c'est toujours ce qu'on fait, d'ailleurs, dans tous les cas, le ministère des Transports est toujours très attentif aux recommandations du coroner dans toutes circonstances, alors on va le faire dans ce cas-là aussi — de même que l'étude d'expert qui a été commandée

en quelque sorte par le coroner. On va les analyser avec beaucoup d'attention pour être en mesure d'identifier d'abord la meilleure solution à un problème — j'en conviens avec vous — qui est d'une extrême gravité. Manifestement, on est en face d'une zone comportant un niveau de risque assez élevé. Donc, identifier la meilleure des solutions, le meilleur scénario, et je pense qu'il faudra faire en sorte de le faire le plus rapidement possible et ne pas laisser traîner les choses et de vous informer, évidemment, de la suite qu'on y donnera dès qu'une décision sera prise.

**Le Président (M. Rivard):** De toute façon, le bloc de 20 minutes était terminé pour Mme la députée de La Pinière. Nous sommes demandés pour le vote. Nous reprenons au retour avec le côté ministériel pour poser des questions. Nous allons en Chambre et nous revenons. Nous suspendons.

*(Suspension de la séance à 16 h 23)*

*(Reprise à 16 h 36)*

**Le Président (M. Rivard):** La séance est réouverte. Le bloc de 20 minutes de l'opposition étant passé, j'invite maintenant le député de Saguenay à prendre la parole.

**M. Gagnon:** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Rivard):** Je peux vous assurer que M. le ministre vous entend bien.

**M. Gagnon:** C'est en plein ça

**Le Président (M. Rivard):** Nous avons repris, M. le ministre. Nous avons repris la séance. M. le député de Saguenay.

#### **Projet de lien entre la route 389 et la translabradorienne**

**M. Gagnon:** Oui, M. le ministre, l'an dernier, lors de l'étude des crédits, on avait abordé le sujet de la route 389 — c'est la jonction avec la translabradorienne — et, un peu plus tard durant la période estivale, vous aviez écrit à votre homologue fédéral pour lui demander s'il accepterait de participer à la réfection ou la reconstruction de ce tronçon routier. C'était la première fois que le gouvernement du Québec se committrait formellement pour ce tronçon-là. On demandait à ce moment-là la reconduction du Programme stratégique d'amélioration routière et l'inclusion de la 389.

J'ai pris connaissance récemment d'une correspondance émanant d'une adjointe de votre homologue fédéral adressée à la Chambre de commerce de Baie-Comeau indiquant qu'on ne pouvait faire de lien avec le 340 000 000 \$ qui aurait été versé au gouvernement terre-neuvien dans le cadre de cette entente pour la

translabradorienne. J'aimerais savoir de votre part où on en est rendu avec le cheminement de ce dossier.

**M. Brassard:** Bien, pas très loin. D'abord, le Programme stratégique d'amélioration routière, mieux connu sous le nom de PSAR, qui est un programme Ottawa-Québec, financé conjointement, était d'une durée de cinq ans. Il est terminé maintenant. Il a pris fin le 31 mars 1998, il y a quelques semaines. Il n'a pas été renouvelé, même si on aurait souhaité le renouveler, et c'est dans le cadre de ce programme-là que j'avais demandé à mon homologue fédéral, M. Collette, s'il n'était pas possible qu'on inclue des routes qui donnent accès à des ressources, la 389 étant une de ces routes. On incluait l'autre route également, qui était la 167, du côté de Chibougamau. Et la réponse, je l'ai reçue en date de novembre 1997 et c'est une réponse négative. Le gouvernement fédéral n'a pas jugé utile de renouveler l'entente PSAR qui est maintenant terminée et, à ma requête d'inclure dans ce programme PSAR d'autres routes que celles qui s'y trouvaient déjà, c'était le cas de la 389 et de la 167, réponse négative.

Alors, manifestement, M. Collette... C'est ce qu'on peut lire. Vous faites référence à la lettre qu'il a adressée à la Chambre de commerce de Baie-Comeau, mais je pourrais vous citer des lettres qu'il m'a adressées également. J'ai pris connaissance aussi d'une lettre de M. Collette à son homologue de Terre-Neuve — le ministre des Transports de Terre-Neuve — et c'est la même réponse. Du côté fédéral, il n'y a pas d'argent, dans un horizon prévisible, pour les routes. C'est aussi simple que ça.

• (16 h 40) •

**M. Gagnon:** Le questionnaire qui avait été fait lors de la dernière étude des crédits, pour l'an dernier, sur ce sujet-là, on l'avait abordé sous l'angle de l'effort que le gouvernement fédéral fait à une hauteur de 340 000 000 \$ avec la province de Terre-Neuve pour la translabradorienne et on voulait s'assurer d'un niveau de participation aussi élevé pour la partie qui est la 389 sur notre territoire.

Sur cet argument-là, moi, ce qui m'a étonné, c'est de prendre connaissance de la correspondance émanant de votre homologue fédéral ou de son cabinet indiquant que l'entente, le 340 000 000 \$, cette entente-là ne serait liée d'aucune façon à la construction de la translabradorienne et que ce serait uniquement lié aux transferts de navires à la province de Terre-Neuve, ce qui détonne par rapport à des déclarations faites par le gouvernement terre-neuvien, je pense, au printemps 1997, qui indiquait que, sur le 340 000 000 \$, il y a 190 000 000 \$ qui sont affectés à la translabradorienne. De là, le sentiment d'un traitement inéquitable de la part de ces instances, et c'est pour ça que je reviens auprès de vous pour vérifier ce que vous entendez faire pour nous assurer qu'on pourra obtenir une participation aussi substantielle.

**M. Brassard:** Bien, il y a de ces situations pas très claires. C'est le cas de ce qui se passe à Terre-Neuve. L'année dernière, on était presque sûrs que cet argent-là devait servir à la translabradorienne. Là, M. Collette

semble dire le contraire. C'est pour de toutes autres raisons.

Il y a une clarification qui s'impose, ce n'est pas très clair. Mais il y a des situations, aussi, qui ne sont pas tellement plus claires. Concernant par exemple la 175, la 169, dans la réserve des Laurentides, il y a des ministres fédéraux qui ont défilé chez nous, M. Boudria, M. Massé, qui est président du Conseil du trésor, ce n'est pas rien, hein? Ils ont défilé chez nous. M. Massé a même signé la pétition d'Accès-Bleuets, pour le quatre voies divisées dans la réserve des Laurentides, il a même signé la pétition puis il a dit: Bien, ça, c'est de compétence québécoise, «provinciale» comme il dit, c'est de leur compétence, alors qu'ils nous fassent des demandes puis on va regarder ça avec intérêt. C'est M. Massé qui déclare ça. Alors que, d'autre part, M. Collenette, lui, il écrit un peu à tout le monde en disant: Je n'ai pas d'argent pour les routes. Puis ses collègues défilent et parquent dans les régions comme la nôtre puis semblent avoir une volonté assez ferme d'ouvrir les goussets fédéraux.

Alors, moi, j'ai l'intention de demander à mon homologue fédéral, M. Collenette, des clarifications. Où s'en va le gouvernement fédéral, là? En avez-vous, de l'argent, ou vous n'en avez pas, pour les routes? J'aimerais bien le savoir, y compris pour la 389, la 175, la 167 dans le nord, la 169. Là, il y a une situation pour le moins contradictoire, hein? Et je vais carrément le lui demander, de façon très claire. Puis je vais le voir aussi au mois de mai, il y a une conférence des ministres des transports, il va falloir qu'il donne l'heure juste.

On parle du gouvernement fédéral. Ce n'est pas vrai qu'on va venir dans nos régions, puis, pour se faire facilement du capital politique, laisser entendre qu'il y a de l'argent puis qu'il suffit que le Québec le demande. Bien, je vais le demander, je vais le demander! Ça va régler le cas. Il va avoir une lettre de moi, de ma part: «How much?». Combien? Combien d'argent vous avez à mettre dans les routes du Québec? Puis, sur la 175, combien? On va arrêter de jouer au fou, là. D'un côté, il y a des ministres qui ont les goussets ouverts puis ils sont prêts à distribuer du fric fédéral, puis le ministre des Transports fédéral, lui, c'est tout le contraire, il dit: Je n'en ai pas d'argent. Puis il l'écrit à tout le monde. C'est assez, là, on va savoir où on loge et où le gouvernement fédéral loge. S'il y a de l'argent, qu'ils le mettent sur la table. On est prêts, nous, à renouveler le PSAR. On est prêts à renouveler le PSAR pour cinq ans avec le gouvernement fédéral, mais on souhaiterait cependant ajouter d'autres routes que celles qu'on retrouve déjà dans le PSAR; mais on est prêts. Mais là il faudrait savoir à quoi s'en tenir.

#### Investissements du gouvernement fédéral

**M. Gagnon:** Au-delà des réponses qui sont fournies à l'occasion ou qu'on entend provenant de hautes autorités indiquant ou référant à des problèmes de juridiction, là, si j'ai bien compris des réponses antérieures, le gouvernement fédéral a investi de façon très substantielle pour le réseau routier supérieur dans d'autres provinces. Et je me

demandais si vous aviez déjà eu l'occasion de faire une étude comparative de ce type d'interventions là.

**M. Brassard:** Comparative? Non. On ne l'a pas fait. Il a investi au Québec aussi, là. Il y a eu des investissements au Québec aussi, là. Dans le PSAR, c'est le cas. Il y a une entente aussi pour l'Outaouais, la Commission de la capitale nationale. Il a investi là aussi. Il a investi également par le biais du programme d'infrastructures. Il y avait un volet aussi.

Alors, je ne dis pas que le fédéral n'a pas investi. Je dis que tout ça, c'est maintenant fini, ces programmes-là. Puis là j'aimerais bien savoir s'il y a de l'argent. Et, si le fédéral a de l'argent, nous, on est tout à fait disposés à conclure et à renouveler ce genre d'entente, mais il y a des messages contradictoires.

Le président du Conseil du trésor — qui n'est pas le dernier venu — M. Massé, semble laisser entendre que, si le Québec fait une demande, on va avoir des réponses favorables puis qu'il va y avoir de l'argent au bout. Ce n'est pas ce que laisse entendre M. Collenette. Donc, je pense qu'il y a lieu de clarifier la situation.

**M. Gagnon:** Là-dessus, effectivement, le président du Conseil du trésor, lorsqu'il était venu à Baie-Comeau en décembre dernier ou à cette époque-là, il avait manifesté de l'intérêt et de l'ouverture.

**M. Brassard:** Pour la 389?

**M. Gagnon:** Pour la 389, oui.

**M. Brassard:** Bon. Alors, on verra. C'est un peu la même chose pour la 175. Je ne sais pas s'ils se parlent, des fois. Je vais leur demander de se parler, M. Collenette et M. Massé, un petit déjeuner, peut-être. Qu'ils se parlent. Qu'ils ajustent leur message. Qu'ils disent la même chose.

**M. Gagnon:** C'est beau, merci.

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de Beauce-Sud.

#### Programmation annuelle des routes dans le comté de Beauce-Sud

**Mme Leblanc:** Merci. Bonjour, M. le ministre. C'est ma première expérience à l'étude des crédits du ministère des Transports. Alors, vous allez voir, mes questions sont très simples. Et d'ailleurs j'en ai très peu.

La première porte sur la programmation annuelle des routes dans le comté de Beauce-Sud. Alors, on a eu, pour la programmation 1998-1999, un maigre montant de 2 400 000 \$. On a dû subir, par rapport à l'année dernière, une coupure de 1 500 000 \$, ce qui équivaut à environ 40 % du budget.

Alors, je me demandais, compte tenu que, d'abord, Beauce-Sud, il y a quand même une assez grande étendue de territoire, on a de nombreux transporteurs qui y

circulent, des gros transporteurs routiers, on a une multitude d'industries... Je pense que vous connaissez la région et vous savez de quoi je parle, quand je parle que, chez nous, il y a beaucoup de transporteurs industriels. Par rapport à Chaudière-Appalaches, on représente un comté sur huit. Il y a 39 300 000 \$. Je me ramasse avec 6,22 % de l'enveloppe. Qu'est-ce qui peut justifier qu'on ait si peu d'argent dans Beauce-Sud cette année?

**M. Brassard:** Bien là, il faudrait que j'examine la programmation, mais ce n'est pas anormal. Je l'ai dit cette semaine, c'est variable, les ressources financières investies annuellement dans des circonscriptions. Ça varie. On pourrait faire une étude comparative uniquement pour votre comté, mais pour le mien aussi. Moi, j'en ai moins cette année que l'an passé. Dans mon propre comté, j'en ai moins que l'an passé. Ça arrive comme ça.

Mais je pourrais vous citer des cas de comtés, sans égard à l'allégeance partisane du député, en faisant abstraction de ça, des comtés où il y a eu des augmentations. Dans certains comtés, il y a des augmentations cette année par rapport aux années antérieures. L'an prochain, peut-être qu'il y aura... C'est variable.

● (16 h 50) ●

Comment ça s'explique? Bien, pour toutes sortes de raisons. D'abord, les projets qui sont prêts, principalement les projets qui sont prêts, puis la façon aussi, le caractère prioritaire de ces projets. Dans l'ensemble de la direction territoriale, il y a comme une sorte d'analyse pour établir un ordre de priorité. Donc, parfois, il peut arriver qu'une circonscription une année se retrouve avec un moins grand nombre de projets jugés prioritaires. Parfois aussi, ça peut arriver qu'on se retrouve avec des projets qui ne sont pas prêts, qui pourraient être jugés prioritaires mais qui ne sont pas prêts. Il faut attendre. Il manque des choses. Les plans et devis ne sont pas complétés, avant d'aller en appel d'offres puis de les faire; c'est des choses qui arrivent, compte tenu du grand nombre d'étapes dans le cheminement d'un projet. Alors, je pense que ça peut fort bien s'expliquer, mais il faudrait que je vous fasse une analyse plus serrée.

Alors, l'an passé, c'était 3 500 000 \$, dans votre comté; 1996-1997, c'était 4 500 000 \$; 1995-1996, 5 100 000 \$. Mais là, pour des raisons qu'on pourrait identifier, il y a eu une baisse cette année. Il y a sûrement des explications. Ce n'est certainement pas une volonté de vous ostraciser, Mme la députée, sans aucun doute, puisque les années antérieures démontrent qu'il y avait quand même des budgets plus élevés, mais on pourrait regarder. À ce moment, ici, je ne suis pas en mesure de vous donner les raisons précises, il faudrait faire une analyse de votre programmation de comté et par rapport aussi à ce qui se passe dans l'ensemble de la direction territoriale pour vraiment déterminer pourquoi.

**Mme Leblanc:** Justement, là, parce que, dans Chaudière-Appalaches, il y a quand même 30 300 000 \$ en programmation cette année. Alors, on se ramasse, comme vous pouvez le voir, avec une diminution subséquente à tous les ans de ce qui est fait sur nos routes. On a, un exemple

entre autres, la côte à Charles Poulin ainsi qu'on l'appelle à Saint-Gédéon qui mérite d'importantes corrections et sur laquelle le ministère travaille depuis des années. Et on avait d'ailleurs promis à mon prédécesseur que ces correctifs-là seraient apportés au moment où il vivait encore. Ça fait un an que je suis élue, ça fait un bout de temps qu'il est décédé, puis les correctifs ne sont toujours pas apportés et, à ma connaissance, l'étape où on en est rendu, on a quand même 35 expropriations de réalisées sur une quarantaine d'expropriations, à mon avis, ça aurait pu très bien apparaître à la programmation cette année. Qu'est-ce qui fait, là, que ça bloque? Je ne vois rien, moi, là, qui peut faire que ce projet-là n'est toujours pas sur la programmation.

**M. Brassard:** M. le Président, je vais vérifier pourquoi ce projet-là particulièrement, qui pourrait être prioritaire, qui semble prioritaire pour la députée, pourquoi on n'a pas pu en amorcer la réalisation cette année. Je vais voir l'état d'avancement, où en est rendu le dossier, à quelle étape. Parce qu'on peut dire que, en apparence ou à première vue, il ne semble pas y avoir d'obstacle pour qu'on amorce la réalisation, mais ça, quand on creuse, parfois on trouve des motifs qui expliquent le retard. Mais on va regarder. La côte Saint-Gédéon?

**Mme Leblanc:** La côte à Charles Poulin à Saint-Gédéon.

**M. Brassard:** La côte de Charles Poulin à Saint-Gédéon.

**Mme Leblanc:** En tout cas, je compte sur vous pour avoir l'éclairage.

**M. Brassard:** Tout à fait. On va regarder exactement pourquoi ça n'a pas pu franchir des étapes décisives dès cette année.

**Mme Leblanc:** Alors, vous allez m'écrire là-dessus?

**M. Brassard:** Oui.

#### Tronçon Saint-Joseph—Beauceville de l'autoroute 73

**Mme Leblanc:** Mon autre question, c'est concernant l'échéancier de l'autoroute 73. En fait, le premier ministre était venu annoncer peu avant la campagne électorale l'an dernier qu'il y aurait des études, qu'on remettait en branle les études, finalement, pour le tronçon Saint-Joseph—Beauceville. Et ma question, c'est très simple, c'est de savoir: Où en êtes-vous dans l'échéancier? Est-ce qu'il y a un retard? Est-ce qu'on est à date? À quelle date on prévoit que ça va être terminé?

**M. Brassard:** Non, moi, ce qu'on me dit, c'est qu'il n'y a pas de retard dans le calendrier prévu; l'étude d'impact est en cours, comme prévu, pour le tronçon Saint-Joseph—Beauceville, on est à la phase de cueillette des

données. Cet automne, il devrait y avoir une première rencontre préliminaire avec le public pour qu'on puisse avoir le projet final de l'étude au printemps 1999, afin de la déposer comme il se doit auprès du ministère de l'Environnement dans le but d'obtenir ce qu'on appelle dans le jargon un «CAR», un certificat d'autorisation et de réalisation.

Donc, les échéances sont respectées, il n'y a pas de retard indu, le contrat a été accordé pour faire l'étude d'impact, et c'est en cours. Puis, printemps 1999, fin de l'étude d'impact, dépôt au MEF et à partir de là, bien, évidemment, ce que le ministère des Transports souhaite, c'est un CAR, c'est un certificat d'autorisation. On verra évidemment quel sera le contenu, parce que ça devra aller au BAPE, finalement, c'est la grande procédure environnementale, le BAPE va devoir être saisi de l'étude d'impact. Est-ce qu'il y aura des audiences publiques? S'il y a des demandes légitimes — il y en aura sans doute — puis après, rapport du BAPE et obtention d'un CAR par voie de décret. Alors, pour le tronçon Saint-Joseph—Beauceville, ça suit son cours normalement, selon les échéances prévues.

**Mme Leblanc:** Merci, M. le ministre.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, Mme la députée de Beauce-Sud. M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

#### Traverse entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac

**M. Bécharde:** Merci, M. le Président. M. le Président, il y a seulement quelques questions d'information aussi sur des dossiers du comté que je représente, notamment le... Ce que je voulais aborder avec vous, c'est le dossier de la traverse entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac. C'est un traversier qui est là et qui fonctionne seulement l'été — l'hiver, il y a un pont de glace — et je pense qu'à chaque printemps il y a toujours toutes sortes de négociations et tout ça. Présentement, il semble y avoir des négociations pour soit céder le traversier à un groupe de citoyens... En tout cas, tout ça semble en négociations, j'aimerais savoir un petit peu avec vous, «c'est-u» possible de voir où est-ce que c'en est et quelles sont les orientations que privilégie le ministère face à ce traversier-là?

**M. Brassard:** Bien, ce qu'ils nous ont fait, c'est une proposition visant à en arriver à l'autofinancement, mais cette proposition prévoit une période transitoire où on continuerait de les subventionner, subvention qui pourrait aller en régressant, en décroissance. C'est ce qu'on est en train d'examiner, de notre côté, de notre part, on regarde cette proposition-là, et on devrait être en mesure de les rencontrer pour essayer d'en arriver à un accord entre eux et nous. Alors, je pense qu'on se comprend sur l'objectif mais on comprend aussi, évidemment, que ça ne peut pas s'atteindre du jour au lendemain et qu'on est prêt à assurer un soutien pendant un certain temps, pendant une certaine période de transition.

**M. Bécharde:** O.K. Donc, ça ne serait pas nécessairement dire: Bon, cette année, on décide de céder, point final...

**M. Brassard:** Non, non.

**M. Bécharde:** ...et, après ça, on s'organise. Il y a un processus de négociation, de support, que ce soit sur un an, deux ans, trois ans, de concert avec les gens là-bas.

**M. Brassard:** Tout à fait.

**M. Bécharde:** Parfait.

**M. Brassard:** On est d'accord là-dessus, pour envisager une pareille façon de faire.

**M. Bécharde:** Parfait. Merci.

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de La Pinière.

#### Sécurité des piétons à l'intersection boulevard Taschereau et Auteuil à Brossard (suite)

**Mme Houda-Pepin:** Merci, M. le Président. Alors, si vous permettez, je voudrais reprendre là où on s'est laissé lorsque la session a été suspendue, c'est-à-dire la situation problématique du boulevard Taschereau.

**M. Brassard:** Boulevard Taschereau.

• (17 heures) •

**Mme Houda-Pepin:** J'espère qu'entre-temps le ministre, peut-être, a pu consulter ses experts pour avoir des informations là-dessus. Donc, le problème du boulevard Taschereau est multiple, mais celui qui est le plus urgent, c'est en rapport avec la sécurité. Et j'ai soulevé, tantôt, le cas de l'intersection Taschereau-Auteuil comme un exemple pour illustrer la gravité de la situation, et le ministre m'a dit que c'est en train d'être négocié avec la ville de Brossard. Je voudrais savoir, au moment où on se parle, parce qu'il y a des vies humaines qui ont été perdues dans cette intersection-là, à cause de la dangerosité de l'intersection et d'autres intersections.

**M. Brassard:** Oui, bien sûr.

**Mme Houda-Pepin:** ...mais je vais me limiter à celle-là, je voudrais savoir ce que le ministre entend faire. Parce que le rapport du coronaire, le dernier par exemple, dans le cas du décès de mademoiselle Larouche, n'est pas le seul rapport du coronaire qui a été soumis en rapport avec les décès qui sont survenus ainsi que les accidents graves. Mais à quel moment est-ce que le ministre va considérer que la problématique du boulevard Taschereau est assez prioritaire pour s'en occuper immédiatement? Est-ce qu'on peut compter sur lui pour qu'un problème comme celui-là, qui dure depuis un certain temps, puisse être réglé dans les prochains mois? Donnez-moi un délai, une

échéance, pour qu'à tout le moins je sache sur quoi on peut compter.

**M. Brassard:** D'abord, je dois dire que le ministère des Transports est conscient de la problématique du boulevard Taschereau et des risques que ça comporte, compte tenu des intersections. Et on a entrepris, d'ailleurs, des discussions et une concertation avec les autres partenaires. On n'est pas tout seul dans ce dossier-là. Il y a les villes, ville de Longueuil, ville de Brossard, en particulier, la MRC de Champlain. Bon, il y a plusieurs acteurs ou plusieurs partenaires. Je pense qu'il faut travailler en concertation avec ces différents partenaires. C'est ce qu'on fait. Donc, on ne travaille pas tout seul puis on avance aussi. Puis étant conscient de la problématique à risques du boulevard, je pense qu'on a bien l'intention de faire progresser les choses. Il y a des choses qui se sont faites également. Il y a quand même un certain nombre d'interventions qui ont été faites, mais d'autres vont venir. Mais, encore une fois, on va les faire, ces interventions-là, avec nos partenaires, donc en concertation avec nos partenaires.

Ce que je comprends de l'intervention de la députée, M. le Président, c'est qu'elle est préoccupée par la circulation sur ce boulevard dont la vocation autoroutière ne fait pas de doute, qu'elle est préoccupée par les zones, les intersections qui sont à risques. Nous aussi, nous le sommes. Je pense que les villes aussi sont également préoccupées de la même manière, et on va donc s'efforcer de travailler étroitement tous ensemble et surtout aussi d'envisager les interventions appropriées le plus rapidement possible.

**Mme Houda-Pepin:** M. le Président, je suis préoccupée mais plus que préoccupée, je suis extrêmement inquiète parce que les discussions dont le ministre parle et la concertation, j'en suis parfaitement au courant. Je suis ces concertations sur le terrain. Je parle à ces partenaires-là, et ce que les gens me disent, c'est qu'il est temps que le gouvernement passe à l'action. Et, si le gouvernement décide que la situation du boulevard Taschereau est assez grave pour la régler, je ne connais pas un partenaire du milieu qui va s'opposer à ça. Non. Là où peut-être il faudrait avoir des précisions: C'est quoi que le ministre entend faire concrètement, dans les prochains mois au plus tard, pour régler la situation dramatique et problématique du boulevard Taschereau quant à la sécurité des personnes? Ça, c'est avant toutes choses et avant toutes autres considérations, par rapport au problème que pose le boulevard Taschereau.

**M. Brassard:** Mais vous comprenez, Mme la députée, que cette concertation-là est essentielle parce qu'une des solutions qui pourrait être envisagée et mise en oeuvre, c'est de fermer certaines intersections municipales, et donc il y a une concertation incontournable avec le monde municipal parce qu'il est possible qu'une des solutions envisagées, ce soit ça, parmi d'autres, mais qu'on convienne de fermer certaines intersections.

**Mme Houda-Pepin:** Encore une fois, je voudrais rassurer le ministre que mon objectif n'est pas de mettre fin à la concertation.

**M. Brassard:** Non, non, j'en conviens.

**Mme Houda-Pepin:** Il faut travailler en concertation avec le milieu, d'autant plus que les municipalités sont directement concernées parce que c'est aussi sur leur territoire...

**M. Brassard:** Voilà.

**Mme Houda-Pepin:** ...et c'est également leurs citoyens. Mon interrogation, c'est par rapport à l'action concrète. À quel moment vous allez la poser?

**Le Président (M. Lachance):** Je m'excuse, Mme la députée de La Pinière, on doit suspendre pour une période indéterminée pour un vote.

**Mme Houda-Pepin:** D'accord.

*(Suspension de la séance à 17 h 7)*

*(Reprise à 17 h 27)*

**Le Président (M. Lachance):** La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux de l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1998-1999. Et je reconnais Mme la députée de La Pinière.

**Mme Houda-Pepin:** Merci, M. le Président. Alors, on reprend là où on a laissé. On vient de prendre un vote unanime sur les compensations des victimes de l'hépatite C. J'espère qu'on va continuer à travailler dans l'harmonie.

Donc, je reviens à la question que j'ai posée au ministre en rapport avec la sécurité sur le boulevard Taschereau et lui dire que les informations qu'il m'a communiquées n'avaient rien de nouveau pour moi, parce que je sais que ces dossiers-là se travaillent en concertation avec les partenaires. Ma préoccupation et mon questionnement sont en rapport avec les gestes concrets. Et je reviens à l'intersection Taschereau-Auteuil où on a eu à déplorer des pertes de vie, notamment celle de Micheline Larouche, 18 ans, qui a donné lieu à une mobilisation des citoyens. Je voudrais savoir du ministre: Quelle action concrète entend-il prendre? J'ai cru comprendre qu'il n'a pas pris connaissance du rapport du coroner et du rapport d'expert qui a été mandaté par le coroner.

Est-ce que le ministre, à la lumière du rapport du coroner et du rapport de l'expert mandaté par le coroner en chef dans le cas du décès de Micheline Larouche, peut nous dire s'il peut s'engager à ce que, à tout le moins, un des scénarios qui est proposé par cet expert puisse être retenu et que des gestes concrets soient posés pour assurer la sécurité des citoyens, aussi bien les piétons que les gens

qui sont en matériel roulant, notamment en voiture, en bicyclette, et régler le problème une bonne fois pour toutes?

**M. Brassard:** Oui, mais d'abord, M. le Président, j'ai dit, au moment où on se quittait, qu'il y a quand même des interventions qui ont été faites, et il m'apparaît important de le signaler. M. Tourigny, tout à l'heure, l'a mentionné, nous avons quand même installé des barrières dans la bande centrale justement pour concentrer la traverse des piétons à l'intersection, pour éviter que les piétons traversent un peu partout avec risques. Il y a eu une synchronisation des feux, également, pour augmenter le temps, parce qu'à certaines sections il y a jusqu'à huit voies sur ce boulevard; donc, il faut un certain temps pour traverser, et les feux ont été synchronisés à cette fin.

• (17 h 30) •

Une campagne d'information s'est faite également avec la STRSM, et on a distribué des brochures aux usagers pour les sensibiliser aux dangers et aux risques. Il y a un comité dont on parlait tantôt: Brassard, ministère, l'agence et la Société de transport de la Rive-Sud. Déjà quelques réunions ont eu lieu pour poursuivre la recherche de solutions. De manière générale, on examine la gestion complète du boulevard Taschereau et les intersections municipales, qui appartiennent à plusieurs municipalités, à plus de cinq municipalités. Donc, je pense qu'il est important qu'on travaille avec ces municipalités-là. Certaines de ces municipalités-là, on le sait, ont connu des développements qu'on peut qualifier presque d'explosifs; elles se sont développées à vive allure, particulièrement Brassard.

Cette année, comme on le mentionnait tantôt, on construit un stationnement d'incitation de 500 places à l'intersection de la 10 et de la 30 pour désengorger, d'une certaine façon, le stationnement incitatif du boulevard Taschereau et de la 10 — c'est l'intersection Panama — et il y a une démarche, également, plus importante, pour faire en sorte que ce stationnement incitatif, intersection 10-30, puisse se rendre jusqu'à 2 000 places d'ici quelques années, deux à trois ans.

On va réaliser une voie réservée, aussi, sur la 30 et 10 et le boulevard Taschereau. Il y a la question des échangeurs, également, qu'on devrait retrouver dans le plan de gestion de déplacement. Et pour la question plus précise de Mme la députée concernant le rapport du coroner, moi, je ne l'ai pas vu, mais le ministère l'a entre les mains, et il est sous examen, sous analyse déjà au ministère, ce rapport du coroner. Et, oui, je pense qu'on peut dire qu'on va, à la suite de l'analyse des recommandations du coroner, identifier une solution ou un scénario le plus approprié, le plus pertinent dans les circonstances pour en arriver à diminuer ou à réduire le niveau de risque à cet endroit. Ça, je pense que je peux en prendre l'engagement.

**Mme Houda-Pepin:** Donc, je comprends du ministre qu'il s'engage à ce qu'il va régler le problème, parce que la réponse qu'il me donne à l'effet qu'il y ait eu une barrière... Oui, il y a eu une barrière, mais je voudrais juste rappeler au ministre... Parce qu'il faut avoir ça à

l'esprit pour comprendre pourquoi j'insiste beaucoup sur l'intersection Taschereau-Auteuil: c'est parce qu'il y a le terminus d'autobus juste là, au coin, et que le trafic des piétons est très intense; à plusieurs heures de la journée et même la nuit, les gens traversent pour prendre l'autobus. Et c'est vrai qu'il y a eu des barrières qui ont été installées côté gauche, mais le côté droit, lui, reste libre, les gens peuvent traverser. C'est vrai qu'il y a eu un effort de synchronisation des lumières, mais le problème est loin d'être réglé, parce qu'elles demeurent encore trop rapides par rapport à la traversée des personnes âgées, des piétons, etc.

Donc, ma préoccupation par rapport à ça, c'est de voir à ce qu'une bonne fois pour toutes on puisse régler le problème. Le ministre me dit que le rapport du coroner est rendu au ministère. Je sais que le rapport du coroner est rendu au ministère, je sais même où il est rendu. Mais ce que je veux, je veux que le ministre, aujourd'hui, soit sensibilisé, en tant que ministre responsable d'une politique, pas seulement au niveau administratif ou professionnel, à ce que ce problème soit réglé. Il en va de la vie des citoyens, dans une intersection très achalandée où on a perdu des vies, et je souhaiterais qu'on n'ait plus à déplorer d'autres vies.

Donc, j'accepte la réponse concernant la concertation, elle se fait. Je voudrais que le ministre, aujourd'hui, aille au-delà de ça et que, une fois qu'il aura les détails concernant le rapport du coroner, il agisse et passe à l'action. Et ça, c'est quelque chose que je m'attends à ce que le ministre fasse, et ce, dans les plus brefs délais. S'il vous plaît, ça presse!

**M. Brassard:** M. le Président, je n'ai pas de difficulté à m'engager à donner suite, parce que c'est généralement ce qu'on fait au ministère des Transports, quand il y a un rapport du coroner. Je ne veux pas dire que les autres ministères qui ont à traiter des rapports du coroner sont insouciants à cet égard, loin de là, il ne faudrait pas mal m'interpréter, mais ce que je veux dire, c'est qu'au ministère des Transports on a toujours été très soucieux de ce qui nous vient du coroner en termes de recommandations pour améliorer la sécurité des usagers. Dans le cas précis, oui, on va procéder aussi avec beaucoup de diligence et on va dans toute la mesure du possible identifier les meilleures solutions, les meilleurs scénarios et les appliquer.

**Mme Houda-Pepin:** Alors donc, je prends votre engagement, je prends votre parole. Je ne voudrais pas revenir à un autre moment là-dessus.

**M. Brassard:** Pour me remercier. L'an prochain, vous pourriez venir pour me féliciter.

**Mme Houda-Pepin:** Si c'est fait, je viendrai vous féliciter. Si c'est fait. Maintenant, je ferai le suivi avec votre cabinet là-dessus parce que je tiens absolument à ce qu'une bonne fois pour toutes on règle ce problème. Je vous signale d'entrée de jeu que je ne voudrais pas prendre

les ressources financières comme un argument pour écarter certaines solutions. Il faut regarder la sécurité des citoyens d'abord, mais on traversera le pont au moment où vous allez me dire c'est quoi les scénarios que vous privilégiez.

#### Fermeture d'un bureau du ministère à Cowansville

Je voudrais passer à un autre dossier concernant la décentralisation des services du ministère des Transports. En Montérégie toujours, il y a eu un bureau, je pense, une sous-direction à Waterloo qui a été transférée à un moment donné à Cowansville puis il a été fermé il y a deux ou trois ans. On m'a signalé ça comme étant un problème parce que le ministère se coupe en fin de compte d'une expertise en ce qui concerne la voirie rurale dans cette région-là qui est assez spécifique. Je voudrais savoir: c'est quoi la logique derrière ça? Est-ce que vous pouvez m'expliquer pourquoi on a été amenés à fermer ce point de services là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Écoutez, c'est un fait qu'on a fait un redécoupage territorial en Montérégie, mais je dirais que la couverture n'a été affectée d'aucune façon. Quelle est la justification administrative de ce redécoupage? On pourrait ultérieurement vous communiquer le justificatif de ce redécoupage. Je ne l'ai pas sous la main aujourd'hui.

**Mme Houda-Pepin:** Bien. Alors, je prends votre parole.

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de La Pinière, votre bloc de temps est terminé, à moins qu'il ait consentement de votre collègue de Pontiac, parce qu'il y a eu une entente entre les deux formations politiques.

**Mme Houda-Pepin:** D'accord. Est-ce que le bloc est terminé?

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**Mme Houda-Pepin:** Très bien. Alors, je cède la parole à mon collègue.

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

#### Transport adapté

**M. Middlemiss:** D'accord. Merci, M. le Président. Avec le temps qui nous reste, je vais tenter de couvrir quelques sujets, et j'espère, les questions vont être courtes, que les réponses aussi le seront pour qu'on puisse toucher les sujets qu'on doit toucher.

● (17 h 40) ●

C'est le transport adapté, le ministre l'a mentionné. Je sais que le transport adapté, je pense que le ministère donne les budgets et se préoccupe peut-être de la sécurité,

ainsi de suite, mais que le quantum, le budget nécessaire, est peut-être décidé par un autre ministère. Est-ce que j'ai raison de croire que c'est les autres ministères, la Santé et ainsi de suite, qui établissent les montants nécessaires ou est-ce que c'est le ministère des Transports qui dit aux autres: Voici le budget qu'on vous a donné? Donc, c'est le ministère des Transports qui est responsable pour le piètre service qui existe présentement, d'abord? O.K. Il semblerait que, oui, ça donne l'impression...

**M. Brassard:** De quel piètre service parlez-vous?

**M. Middlemiss:** Bien, c'est que les demandes augmentent, et le fait que les budgets n'augmentent pas en conséquence... Ils augmentent, mais non pas avec la demande. C'est qu'à certains endroits la clientèle ne reçoit pas nécessairement le service qu'elle recevait avant. On me dit, moi, qu'à certains endroits c'est des taxis ou c'est d'autres personnes avec qui on fait affaire, et que si, par hasard, lorsqu'on appelle pour ces gens-là, le taxi est occupé, les gens qui ont besoin du transport adapté ne l'ont pas.

Une des raisons, c'est un manque de sous. S'il y avait des sous, il y aurait des véhicules spéciaux pour s'occuper de ça. D'accord, oui, il y a eu peut-être un 200 000 \$ qui a été ajouté pour la région, Québec et Montréal, mais les autres régions du Québec, elles aussi, elles ont une augmentation de la clientèle et elles ont peut-être le même problème avec la qualité du service donné.

**M. Brassard:** Quand on est en période dite de compressions budgétaires, qu'on a à gérer une décroissance budgétaire et qu'on maintient au même niveau un budget... Pour cette année, il y a même une augmentation de quelque 700 000 \$, donc, une augmentation de presque 2 %. Les années passées, au moment où on faisait des compressions budgétaires dans presque tous les postes, ce budget-là a été préservé. Donc, quand un budget est préservé au moment où ailleurs on coupe, c'est une indication qu'on juge ce poste budgétaire ou ce programme prioritaire. Je pense que c'est une façon d'indiquer que pour nous ce programme est prioritaire.

Mais je sais évidemment qu'il y a, par rapport aux besoins, un certain écart. Pour le combler, il faudrait sans doute ajouter davantage que ce qu'on fait cette année, soit 700 000 \$. J'en conviens. Mais déjà on peut dire qu'on priorise ce programme-là puisqu'on ne l'a pas touché depuis 1994. Il n'y a pas été touché alors qu'ailleurs, dans d'autres postes budgétaires, on le sait, il y a eu des diminutions et des réductions souvent importantes.

Il y a un projet spécial dans Québec, on a ajouté 200 000 \$, un projet d'intégration des services de transport, transport adapté proprement dit et transport également dans les divers établissements de santé, donc c'est une collaboration entre le réseau de la santé, la Communauté urbaine, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec; et, pour permettre à ce projet d'intégration non seulement de voir le jour, mais d'être mis en oeuvre, on a ajouté une subvention de 200 000 \$ pour cette année.

**M. Middlemiss:** Je pense, M. le Président, que les gens, ils sont conscients qu'il y a des coupures, mais il me semble que si, à cause des coupures, il y a une détérioration de la qualité du service, on dit même qu'il y a certaines municipalités qui n'en donnent plus, de transport adapté, il n'y en a plus du tout, donc il me semble que... On peut tous comprendre que, oui, il y a des coupures à faire, mais c'est les gens qui malheureusement n'ont pas choisi d'être comme ça, qui ont besoin d'un transport et qui sont obligés d'attendre pour avoir un transport, il me semble que... J'ai compris que le ministre nous a dit: Oui, parce que c'est un domaine extrêmement sensible, on n'a pas fait de coupures. Moi, il me semble qu'on devrait, dans la mesure du possible, en faire encore plus pour ces gens-là et, si c'est l'intégration, si c'est d'autres façons de leur donner un meilleur service, je suis totalement d'accord.

Je me pose la question: Qu'est-ce qui est arrivé au projet du ministre qui nous disait, à peine un an passé, qu'on était pour avoir un système intégré — transport scolaire, et ainsi de suite — dans le but d'économiser et de donner un meilleur service? Il n'y a rien qui a été fait. La seule chose qu'on voit, c'est que, partout, même le transport scolaire va être obligé d'opérer avec moins d'argent. Et, dans le cas du transport adapté, il me semble, moi, qu'on devrait faire tous les efforts nécessaires pour donner une meilleure qualité de transport, ce n'est peut-être pas des sous, mais de s'organiser en conséquence.

**M. Brassard:** C'est pour ça que le projet de Québec, qui est un projet-pilote, peut servir d'exemple dans d'autres régions, d'autres agglomérations, s'il y a réussite, puis je ne vois pas pourquoi ça ne réussirait pas. C'est un projet qui permettrait à ce moment-là de rendre de meilleurs services à un plus grand nombre de personnes, avec essentiellement les mêmes ressources financières, une meilleure utilisation des véhicules pour couvrir divers besoins, y compris ceux qu'on retrouve dans les établissements du réseau de santé. Alors, c'est un projet qu'on suit de très près, qu'on a subventionné et qui pourrait servir d'exemple sinon de modèle par la suite.

Le projet d'intégration, évidemment, de tous les modes, il s'est passé bien des choses depuis. D'abord, le fait que le transport scolaire, il y ait une décision qui ait été prise pour faire en sorte que ce mode de transport va demeurer sous la responsabilité des commissions scolaires; c'est ce que ces dernières réclamaient à grands cris. Mme Drouin a même fait une offre généreuse de participation à l'opération pour mettre à contribution les municipalités, une offre généreuse, justement pour pouvoir garder le transport scolaire sous sa responsabilité. À partir du moment où le transport scolaire connaît le sort qu'on lui connaît, bien, c'était un des gros morceaux en termes d'intégration dans le projet envisagé, et là il faut se rabattre, je dirais, sur des projets plus modestes. Le projet de Québec, qui est en voie de réalisation à Québec, nous apparaît prometteur, plein de promesses. On le suit de très près, puis ça pourra devenir un exemple.

**M. Middlemiss:** D'accord, M. le Président, mais le fait que le transport scolaire va être géré ou payé par un

autre organisme, ça ne veut pas dire qu'on ne devrait pas tenter d'utiliser tous les modes de transport ou tous les transporteurs qui sont disponibles. Il me semble que c'est là; les autobus sont là; c'est la collectivité qui paie pour, que ça soit au niveau municipal, scolaire, au provincial ou au fédéral, c'est toujours les mêmes citoyens. Donc, à ce moment-là, s'il y avait tellement d'avantages à procéder avec un tel genre de services intégrés, je ne vois pas pourquoi aujourd'hui, parce qu'on a changé de propriétaires, que ça ne devrait pas avoir le même avantage pour la société. C'était dans le but d'économiser, et vous l'avez dit vous-même: économiser, assurer la qualité avec la même sécurité. Vos propres paroles, dans le passé, à ce sujet-là. Donc, parce que ça a changé de responsabilité, toutes les affaires positives qu'on voyait dans un tel projet, ça a disparu comme si ça n'existait pas.

• (17 h 50) •

**M. Brassard:** Je dis que ça devient plus difficile, tout simplement. Ça devient plus difficile parce que, dans le projet qu'on envisageait, il y a un an, un an et demi, on faisait l'intégration, dans un cadre décentralisé, de tous les modes de transport et il y avait un seul organisme qui gérait l'ensemble des modes de transport, le transport adapté comme le transport interurbain, le transport scolaire. Là, à partir du moment où le transport scolaire est sous la responsabilité des commissions scolaires, bien, l'intégration sous le chapeau d'un seul organisme de tous les modes de transport est plus difficile, puis c'est plus compliqué. Alors, ça mérite d'être examiné davantage. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire, et c'est pour ça que des projets plus modestes, comme ceux qu'on a mis en branle du côté de Québec, sont des projets intéressants qui peuvent nous permettre ou peuvent permettre à d'autres organisations, d'autres villes, d'autres municipalités, de s'engager aussi dans cette voie.

#### Suites à donner à une rencontre avec le Syndicat des routiers autonomes du Québec

**M. Middlemiss:** On change de sujet, M. le Président. Le Syndicat des routiers autonomes du Québec, je pense qu'ils ont rencontré le ministre, ou bien ils ont rencontré les gens du cabinet du ministre et lui auraient soumis une affaire de solidarité. Ils nous disent que, depuis ce temps, ils n'ont pas eu de suivi. Est-ce que le ministre a l'intention de répondre ou de communiquer avec ces gens sur les propositions qu'ils ont faites? Et est-ce que ces gens-là vont être impliqués dans les changements que le ministre propose avec son nouveau projet de loi sur le transport?

**M. Brassard:** Moi, je les ai rencontrés déjà, et puis il y a des fonctionnaires aussi qui les ont rencontrés pour leur expliquer le projet du nouvel encadrement du transport routier. Il y a d'autres rencontres aussi qui sont envisagées pour qu'on essaie de bien se comprendre. Il y a une prochaine réunion qui est prévue pour le 11 mai, à Montréal, à cet égard.

Donc, on a des contacts avec cette organisation, qui est affiliée à la CSD, la Centrale des syndicats

démocratiques. Évidemment, ils ont des revendications qui sont de nature, je dirais, économique: ils veulent, entre autres, une charte de sous-traitance, des conditions de travail prénégociées, alors que le projet d'encadrement du transport routier qu'on a conçu avec l'ensemble des partenaires de l'industrie, c'est relié d'abord et avant tout à la sécurité et à la protection du réseau routier. C'est ça qui est à la base du projet.

Alors, il ne s'agit pas d'une convention collective de travail, il s'agit d'un projet qui vise à mieux assurer la sécurité sur les routes en même temps qu'à mieux protéger le réseau routier. Mais on est en relation avec cette organisation, on a eu des rencontres, et moi-même je les ai déjà rencontrés. Et d'autres rencontres sont prévues pour essayer d'en arriver à bien se comprendre sur le sens et les objectifs poursuivis par le projet de nouvel encadrement du transport routier.

#### Taux pour les camionneurs en vrac

**M. Middlemiss:** C'est bien. Une courte question. Le projet de loi qu'on a passé d'urgence nationale pour établir le taux minimum pour les camionneurs en vrac, il y a un certain groupe qui avançait que le ministère des Transports pourrait économiser 44 000 000 \$ si c'était laissé au...

**M. Brassard:** Au marché libre, libre marché.

**M. Middlemiss:** ...au libre marché. Est-ce que le ministre peut infirmer ou confirmer ce montant et, si ce n'est pas ce montant-là, est-ce qu'il y en a une marge et est-ce que la Commission des transports, elle, dans la fixation des taux minimums, peut nous indiquer si, oui, il y a une marge? Est-ce qu'on pourrait avoir un taux minimum plus bas que celui qui est accepté et encore permettre à ces camionneurs en vrac d'être capables d'opérer et de faire des profits?

**M. Brassard:** Écoutez. Moi, ce que je peux vous dire, puis peut-être que M. Couture pourra entrer plus dans les détails si ça vous intéresse, ce n'est pas 44 000 000 \$. Il y a une erreur de taille dans les calculs, et on peut en faire la démonstration. Ce que ça coûte, pourrait-on dire, de plus que de régler le vrac et de le tarifier, d'avoir un tarif minimum imposé par la Commission des transports, c'est une dizaine de millions et non pas 44 000 000 \$. Maintenant — est-ce qu'on a le temps? est-ce que vous le souhaitez? — on peut en faire la démonstration. Mais c'est 10 000 000 \$ et non pas 44 000 000 \$. Ils ont commis un certain nombre d'erreurs dans leur façon de calculer qui pourraient être mises en lumière. Alors, c'est une dizaine de millions.

**M. Middlemiss:** Non. Là, je pense que c'est le montant. C'était de le confirmer ou de l'infirmer ou bien de dire que c'est le montant. Donc, c'est 10 000 000 \$ de plus...

**M. Brassard:** Maximum de 10 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** Maximum de 10 000 000 \$ sur des travaux de 150 000 000 \$ à peu près, grosso modo, par année, qui sont donnés par le ministère des Transports.

**M. Brassard:** Oui, autour de ça.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** C'est ça. 150 000 000 \$.

#### Échéancier des travaux de construction de la route McConnell-Laramée dans l'Outaouais

**M. Middlemiss:** O.K. D'accord. Une dernière question, probablement, parce qu'il va falloir qu'on procède à l'adoption des... Le projet de la route McConnell-Laramée dans l'Outaouais. Il y a deux tronçons de faits, et je dois dire au ministre que c'est une des routes les plus importantes pour la région de l'Outaouais, la région urbaine, Gatineau, Hull et Aylmer. Ça fait partie d'une entente avec le gouvernement fédéral qui va payer 50 %. Tant et aussi longtemps qu'on n'a pas ce lien-là qui va relier Hull, Aylmer et Gatineau, il va encore y avoir des pertes économiques du côté ontarien parce que les gens trouvent que c'est plus facile, surtout les gens d'Aylmer, de traverser le pont, d'aller à Ottawa que d'aller à Gatineau parce que, là, pour aller à Gatineau il faut passer et... Je me dis, moi, que c'est probablement le projet le plus important pour des raisons économiques et pour donner un lien entre les trois grosses villes de l'Outaouais. Je sais qu'on nous dit qu'il va y avoir un projet cette année. C'est quoi l'échéancier pour terminer ce tronçon-là dont 50 % va être payé par le gouvernement fédéral?

**Le Président (M. Lachance):** À ce stade-ci, j'aimerais convenir avec les membres de la commission qu'on puisse dépasser de quelques instants ou de quelques minutes 18 heures pour procéder ensuite à l'adoption des programmes et des éléments.

**Une voix:** D'accord.

**M. Middlemiss:** Oui. Ça va être juste quelques minutes. Je ne peux pas, moi, j'ai quelque chose à 18 heures.

**Le Président (M. Lachance):** Ça va? Alors, M. le ministre.

**M. Brassard:** Alors, pour ce qui du tronçon Saint-Laurent—Saint-Joseph qui est au coût de 4 000 000 \$, on commence cette année, comme vous le savez, pour terminer l'an prochain. Pour le reste, je ne suis pas en mesure de vous indiquer les étapes ultérieures.

**M. Middlemiss:** Mais, M. le Président, est-ce qu'on ne réalise pas l'importance — on parle de développement des régions — de ce tronçon-là pour l'économie de la

région, pour le transport en commun, pour les voies réservées pour les autobus, le covoiturage? Il me semble que, si on réalise toutes ces choses-là, on va lui donner une priorité sur une base que vous avez indiquée tantôt. Lorsqu'on priorise des projets, c'est le besoin, des raisons de sécurité, et ce n'est pas nécessairement pour des raisons politiques, là.

**M. Brassard:** Non, non, mais on va poursuivre aussi. On fait ce tronçon-là, Saint-Laurent—Saint-Joseph, puis, une fois terminé ce tronçon-là, on va en faire un autre, sauf que je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous dire avec précision. Probablement que ce sera sans doute à partir de Saint-Joseph jusqu'au lac des Fées. Ce sera sans doute ça, le prochain tronçon, mais il n'y aura pas d'interruption dans la réalisation de ce projet. On va poursuivre.

• (18 heures) •

**M. Middlemiss:** Donc, on débute cette année et on va continuer à chaque année jusqu'à temps qu'on l'ait complété au chemin de la Montagne? C'est ça que vous me dites? Parce que, dans le moment, il ne sert pas tellement au développement. Ça existe à l'ouest et ça existe à Gatineau, mais, entre les deux, malheureusement, il faut encore prendre des routes qui ne sont pas réellement invitantes ou qui ne permettent pas aux gens de se déplacer vite entre Aylmer et Gatineau. Entre autres, il y a certains soins qui sont donnés à l'hôpital de Gatineau, et, si les gens d'Aylmer veulent se rendre vite, ça va certainement aider à s'assurer que le service de santé aussi va être meilleur. C'est pas mal plus important que le boulevard La Vérendrye qui est là seulement pour accommoder le transport par véhicule automobile et non pas pour des raisons économiques. Donc, c'est pour ça que je me pose la question sur...

**M. Brassard:** On est d'accord avec le caractère économique de cette artère.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, nous en sommes à l'étape de l'adoption. Oui, M. le ministre.

#### Documents déposés

**M. Brassard:** Réponses à déposer, M. le Président, concernant entre autres les levées de saisies, les permis d'apprentis-conducteurs; après ça, l'impact de l'accès graduel à la conduite sur le nombre de décès lors d'accidents impliquant des jeunes conducteurs. On en avait parlé; j'ai les données, je peux les déposer.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, les documents sont déposés au secrétariat de la commission et, comme ils ne sont pas très volumineux, ils pourront être distribués aussi à tous les membres. Merci, M. le ministre.

#### Adoption de l'ensemble des crédits

Alors, nous en sommes à l'étape, maintenant, de l'adoption des crédits du ministère des Transports. Est-ce que le programme 1, qui comprend trois éléments, le programme 1, Infrastructures de transport, est adopté?

**M. Middlemiss:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que le programme 2, qui s'intitule Systèmes de transport, ainsi que ses quatre éléments, est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**M. Middlemiss:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que le programme 3, Administration et services corporatifs, ainsi que ses trois éléments, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Mme Houda-Pepin:** Sur division.

**M. Middlemiss:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports pour l'année 1998-1999 sont adoptés?

**Une voix:** Adopté.

**Mme Houda-Pepin:** Sur division.

**M. Middlemiss:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, M le ministre, on vient de vous voter...

**M. Brassard:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** ...au-delà de 1 000 000 000 \$. Bonne chance...

**M. Brassard:** Ils seront bien utilisés, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** ...en qualité et en quantité.

#### Remarques finales

**M. Jacques Brassard**

**M. Brassard:** Et je voudrais, en terminant, d'abord remercier les membres de la commission, l'opposition officielle pour ces heures qu'on a passées ensemble. C'est

toujours intéressant, ça nous permet d'approfondir un certain nombre de dossiers. Et puis je voudrais aussi remercier, évidemment, tous les fonctionnaires qui nous ont accompagnés, ou qui ont ne serait-ce qu'écouté seulement ce que nous avons à dire, les remercier pour le travail accompli, parce que, je ne sais pas si vous le savez, mais pour préparer ce genre d'exercice — le député de Pontiac en sait sûrement quelque chose, vu qu'il a été ministre des Transports également — ça exige beaucoup de travail de la part de pas mal de monde. Les photocopieuses fonctionnent à plein régime aussi. Soixante mille copies, en passant. Alors, merci au ministère puis merci aux députés.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le ministre. Alors, je vous remercie pour votre collaboration et j'ajourne les travaux de cette commission sine die.

*(Fin de la séance à 18 h 4)*

