



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 10 juillet 2003 — Vol. 38 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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, avenue Honoré-Mercier, 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: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 10 juillet 2003 — Vol. 38 N° 5

Table des matières

Société de l'assurance automobile du Québec	1
Plan d'action à l'égard des vols d'automobiles	1
Mise sur pied d'une table de concertation permanente concernant les transactions frauduleuses et les vols d'automobiles	3
Interdiction de réutilisation de coussins gonflables usagés non déployés et de modules électroniques remis à neuf	4
Mise sur pied d'une table de concertation permanente concernant les transactions frauduleuses et les vols d'automobiles (suite)	4
Interdiction de réutilisation de coussins gonflables usagés non déployés et de modules électroniques remis à neuf (suite)	5
Démarches entreprises en vue de récupérer les coussins gonflables actionnés à la poudre à canon	6
Augmentation du nombre de victimes d'accidents de la route	8
Incidences d'une modification du régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile sur les primes d'assurance	9
Plan d'action concernant la sécurité routière	12
Accidents impliquant de jeunes conducteurs	14
Actions entreprises face aux courses de rue et à la modification de véhicules	15
Incidences d'une modification du régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile sur les primes d'assurance (suite)	15
Discussion générale (suite)	19
Plan d'action concernant la sécurité des véhicules lourds	19
Suivi des recommandations formulées par un coroner à la suite d'un accident mortel	20
Disparité entre les conditions de pratique des conducteurs d'autobus scolaire et celles des chauffeurs de berline	20
Importance accordée à la sécurité des utilisateurs du transport scolaire	21
Politique de circulation des véhicules lourds sur les routes de certaines municipalités	21
Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges	22
Prolongement de l'autoroute 30	25
Bilan concernant le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	28
Adoption des crédits	28
Remarques finales	29
M. Normand Jutras	29
M. Yvon Marcoux	29

Autres intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président

M. Jean-Pierre Soucy

M. Jean Dubuc

M. Norbert Morin

M. Réjean Lafrenière

M. André Chenail

* M. Jacques Brind'Amour, SAAQ

* M. Jean Couture, ministère des Transports

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 10 juillet 2003 — Vol. 38 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

*(Neuf heures trente-deux minutes)***Plan d'action à l'égard
des vols d'automobiles**

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous demanderais de prendre place et de pouvoir fermer les portes le plus tôt possible, s'il vous plaît.

Donc, je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux gens qui les accompagnent de fermer vos cellulaires, s'il vous plaît. Donc, faites une petite vérification parce que ça arrive de temps à autre qu'on entend sonner les cellulaires. Je crois que c'est fait.

Je vous rappelle que le mandat de la commission des transports et de l'environnement est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministre des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2003-2004.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplaçants?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Gabias (Trois-Rivières) sera remplacé par M. Chenail (Huntingdon); Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) par M. Jutras (Drummond); M. Pinard (Saint-Maurice) par Mme Charest (Rimouski); M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) par M. Dufour (René-Lévesque); et M. Thériault (Masson) par M. Cousineau (Bertrand).

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le secrétaire. Donc, concernant l'organisation des travaux, je vous rappelle qu'il a été convenu, lors de la séance du 8 juillet dernier, de tenir une discussion d'ordre général sur les programmes 1 à 3 et de procéder au vote sur ces trois programmes dès la fin des 10 heures d'étude qui ont été consacrées. Donc, le vote sera à la fin de cette séance-ci, vers midi trente.

Plus particulièrement, il a été convenu que les crédits de la Société d'assurance automobile du Québec ainsi que ceux de la Société des traversiers du Québec seront étudiés ce matin. J'ai pu comprendre, de part et d'autre, qu'il a été convenu de procéder à l'étude des crédits de la Société d'assurance automobile dès ce matin, immédiatement, pour permettre de libérer, à la suite, les gens de la Société d'assurance automobile du Québec.

**Société de l'assurance
automobile du Québec**

Donc, je répète que la discussion était d'ordre général et que les temps de parole qui ont été accordés, selon l'entente intervenue, soit des blocs de 20 minutes de chaque côté... J'avise que le dernier bloc de 20 minutes dans la séance de mardi dernier a été utilisé par le parti ministériel, donc la parole est maintenant aux députés du parti d'opposition, et je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

M. Jutras: Merci, M. le Président. Alors, d'abord, je veux saluer tous ceux qui sont ici aujourd'hui, là. Il y a foule nombreuse. Il faut croire que les crédits en matière de transports intéressent énormément de gens. Alors, je présume qu'il s'agit surtout des gens de la Société d'assurance automobile du Québec parce que, effectivement, nous avons convenu que nous commencerions ce matin avec la Société d'assurance automobile du Québec pour continuer par la suite les crédits au niveau des transports.

Alors, je souhaite donc la bienvenue, là, à tous les gens du ministère des Transports et aussi à tous les gens de la Société d'assurance automobile du Québec, de la Société des traversiers du Québec et finalement ceux d'autres organismes qui relèvent du ministère des Transports. Je salue M. Brind'Amour, le président-directeur général de la Société d'assurance automobile du Québec, avec qui j'ai eu l'occasion de travailler pendant une semaine, alors qu'il quittait son poste de sous-ministre de la Sécurité publique pour s'en aller justement au poste qu'il occupe maintenant.

Dans un premier temps... Je salue évidemment le ministre aussi et ses collaborateurs, son chef de cabinet. Dans un premier temps, le sujet que je voudrais aborder avec la Société d'assurance automobile du Québec, c'est la question des vols d'automobiles. Et je sais que la Société d'assurance automobile du Québec s'est penchée sur cette question, et alors c'est pour ça que je veux en parler avec les représentants de la Société, parce que, en fait, nous savons que c'est un triste record que nous détenons, le Québec, à savoir que c'est ici, au Québec, per capita, là, qu'il se fait le plus de vols d'automobiles, et de un.

Et de deux, c'est ici aussi, au Québec — c'est un autre triste record — c'est ici, au Québec, que l'on retrouve le moins les véhicules volés. Il y en a qui sont exportés vers l'extérieur du Québec dans des containers et il y en a d'autres qui sont démantibulés, que l'on peut dire, les pièces sont réutilisées. En tout cas, je pense qu'il y a là effectivement un sérieux problème.

La facture des assureurs au Québec pour les vols d'automobiles, elle est de 250 millions par année. Et je dis «la facture des assureurs», mais, en fait, c'est la facture des consommateurs, c'est la facture des assurés, c'est la facture des Québécois et des Québécoises parce que, effectivement, à même nos primes d'assurance automobile, bien, nous sommes appelés à payer pour ces pertes que subissent des personnes. Alors donc, triste record quant au nombre de véhicules volés, triste record quant au nombre des véhicules retrouvés, les factures qui sont refilées, cela va de soi, aux consommateurs, et c'est sans parler aussi des inconvénients que ça peut représenter de se faire voler son automobile quand vous quittez le matin pour aller travailler puis votre automobile n'est plus dans la cour, ou quand vous sortez d'une

soirée puis votre automobile n'est plus dans le terrain de stationnement. Alors, ce sont des mésaventures qui arrivent souvent puis à nombre des nôtres, et ça représente donc effectivement, là, beaucoup, beaucoup d'inconvénients.

Comme je le disais au tout début, je suis informé que la Société d'assurance automobile du Québec s'est penchée sur cette question, qu'elle a créé un comité de travail, qu'il y avait des gens de la Sécurité publique qui étaient là, de la Sûreté du Québec, du Service de police de la ville de Montréal. Et, moi, alors que j'étais à la Sécurité publique et par la suite à la Justice, j'avais été sensibilisé à cette question-là. J'avais rencontré, entre autres, les gens de l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces d'automobiles et camions, qui sont très préoccupés par cette question-là et qui disent: Bien, ça n'a pas de sens, là, ce qui se passe au Québec, et il faudrait faire quelque chose par rapport à ça.

Alors, moi, j'aimerais savoir, dans un premier temps, où en sont rendus les travaux de la Société d'assurance automobile du Québec par rapport à cette question. Est-ce qu'il y a un échéancier qui est établi? Est-ce qu'il y a des moyens qui sont mis de l'avant pour qu'on puisse en quelque sorte renverser la vapeur et qu'on s'enlève plutôt vers un record où ce serait au Québec qu'il y a le moins de véhicules volés puis que ce soit au Québec où, s'il y a des véhicules volés, bien, qu'on les retrouve le plus? Alors, c'est donc ma première question, là. Je ne sais pas qui sera en mesure d'y répondre.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. On peut convenir que la charge de la réponse est au ministre, et je peux comprendre aussi de la part du député de Drummond qu'il y a un consentement pour un complément de réponse du président de la SAAQ.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord bienvenue à tous les membres de la commission, à vous-même, également au porte-parole officiel de l'opposition en matière de transports, au député de René-Lévesque également et à tous les fonctionnaires qui nous accompagnent ce matin. Et, vous le savez, ils travaillent très fort dans le cas des crédits. Et peut-être vous rappeler aussi que, pour ce qui est de la Société d'assurance automobile du Québec, il n'y a pas d'approbation de crédits comme telle, c'est extrabudgétaire. Mais je pense que, et c'est normal, ce que la tradition veut, c'est qu'il puisse y avoir une comparaison des membres de la Société, de la direction, lors de l'étude des crédits, ce qui permet d'examiner... de poser des questions sur les politiques et sur les orientations de la Société d'assurance automobile du Québec.

● (9 h 40) ●

Le point qui est soulevé par le député de Drummond, il est fort important, et, comme il le soulignait, ça fait l'objet de préoccupations aussi de la Société d'assurance automobile et de d'autres ministères. Je voudrais brièvement faire un rappel des faits et subséquemment demander au président de la Société de vous donner des éléments de réponse additionnels sur le plan, là, plus technique. C'est sûr que c'est un problème

majeur qui interpelle la Société, le vol d'automobiles et l'usurpation d'identités, etc., et ce que je pourrais appeler, là, des transactions frauduleuses.

En 2002, il y a un mandat qui a été donné afin d'examiner les processus opérationnels et essayer de détecter les principales zones de vulnérabilité. Il y a un rapport d'analyse sur les transactions frauduleuses qui a été présenté par le groupe de travail au comité de direction de la Société en mai 2002. C'est pour ça que subséquemment M. le président pourra apporter des précisions. Et il a été décidé d'aller de l'avant, là, avec la mise en place de nouvelles mesures de contrôle pour essayer de limiter, de réduire tout ce qui touche les transactions frauduleuses. Et M. Brind'Amour vous donnera les mesures précises, là, qui ont été mises en place jusqu'à maintenant.

En ce qui a trait au vol des véhicules, qui est un problème majeur surtout dans les centres urbains, notamment, je pense, dans la grande région de Montréal, depuis janvier 2003, il y a un comité qui regroupe des participants de différents secteurs de la Société, là, la Direction du registre, l'Expertise conseil, le Service de sécurité et du transport routier, l'ingénierie des véhicules, l'ensemble du contrôle routier, les corps policiers qui évidemment ont un rôle fort important à jouer dans la prévention du vol d'automobiles, des mesures à mettre en oeuvre, et il y a un représentant également de Douanes et Accise Canada. Ce comité-là s'est réuni à cinq reprises pour échanger sur cette problématique fort importante et dégager des recommandations pour agir le plus efficacement possible et de façon concertée contre le vol et la fraude d'automobiles. Il y a des représentants des associations partenaires, comme le mentionnait d'ailleurs le député de Drummond, là, le Groupement des assureurs automobiles, le Bureau d'assurance du Canada, l'Association, là, des... l'ARPAC, qui ont été invités à participer à des ateliers de travail sur ces sujets-là.

Il y a un certain nombre d'éléments sur lesquels se penche ce comité. Évidemment, il y a le contrôle des véhicules gravement accidentés, qui sont importés ou non, qui sont reconstruits, qui peuvent être reconstruits, le contrôle également des commerçants recycleurs du marché des pièces automobiles usagées et tout ce qui est relié aussi au traitement judiciaire des dossiers de vol automobile, donc les coûts reliés à l'enquête, la complexité de la preuve, etc. Ce sont des enjeux qui sont fort importants évidemment pour la Société, mais pour les individus concernés également. C'est la protection du citoyen, la réduction des coûts qui sont reliés à la fraude et au vol automobile, l'indemnisation des victimes, les coûts des assureurs automobiles et de voir comment on peut mettre en place des mesures de nature à prévenir, réduire les cas de vol automobile.

Alors, les travaux de ce comité-là se poursuivent sur le vol automobile, c'est une priorité pour la Société, et j'aimerais peut-être, si le député de Drummond le souhaite, là, donner la parole au président ou à la vice-présidente, qui pourront vous donner davantage de précisions sur les mesures qui sont mises en place présentement ou qui sont en voie de l'être, parce que, essentiellement, M. le Président, ce qui est en jeu, là, c'est la protection du citoyen, la protection de celui ou celle qui a une automobile et puis qui veut en jouir

paisiblement, parce que, s'il y a trop de vols, trop de transactions frauduleuses, c'est bien sûr, ça a un impact sur le coût des primes d'assurance automobile, et, finalement, c'est toujours la personne, le citoyen au bout qui paie si ce problème-là n'est pas réduit, si on ne peut pas le prévenir et réduire considérablement les impacts que ça a sur les citoyens. Je peut-être, si... Oui?

Une voix: D'accord.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le président de la Société d'assurance automobile du Québec, si vous voulez vous identifier pour le *Journal des débats*.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci, M. le Président. Jacques Brind'Amour, donc, président-directeur général de la Société de l'assurance automobile. Alors, comme le disait le ministre, dans une organisation comme la nôtre, c'est souvent par des processus opérationnels qu'on peut le mieux agir pour détecter les transactions qui sont frauduleuses et apporter des correctifs. On a donc amorcé, il y a à peu près un peu plus d'un an, une série de mesures, suite à des discussions qui avaient été... avec les groupes auxquels le ministre a fait référence.

Je vais vous donner quelques mesures, là, qu'on a déjà mises de l'avant et quelques autres sur lesquelles on réfléchit, et ça va vous donner un peu, effectivement, un aperçu que c'est d'abord par des processus d'opération qu'on peut agir. Exemple de mesure qu'on a prise, on a centralisé les relations avec les commerçants recycleurs pour tout ce qui touche le traitement des licences et la distribution des attestations de transaction, ce qu'on appelle les ATAC. Donc, centraliser, ça veut dire que chez nous maintenant il y a une ou deux personnes qui sont désignées pour traiter avec l'ensemble des commerçants et pour s'assurer que les ATAC servent bien aux fins auxquelles elles sont prévues.

Deuxièmement, on a limité le privilège d'immatriculer des véhicules neufs aux seuls commerçants qui ont un lien d'affaires, qui sont reconnus avec un manufacturier ou un concessionnaire effectivement qui agit pour un manufacturier. On a aboli les modes de transaction qui se faisaient par fax. Maintenant, on doit avoir en main les originaux pour pouvoir agir. Ça aussi, ça évite, je pense, une partie de fraude qui pouvait être liée à la modification de certains documents.

On a un meilleur contrôle de l'identité du représentant qui est mandaté par le commerçant. Le commerçant désigne une personne qui agit pour lui, il vient nous rencontrer, on a un meilleur contrôle maintenant sur son identité. On a développé pour ça et également à d'autres fins des outils d'investigation qui favorisent la détection des situations qui sont frauduleuses, et on fait également des contrôles a posteriori pour s'assurer que les premières impressions qu'on avait sont bien celles qui se répercutent par la suite.

À l'intérieur de la SAAQ, on a spécialisé également certains préposés pour traiter des situations de services plus sensibles à la fraude, tels que, bon, l'échange et le remplacement de permis. On a institué, en 2002... on a renforcé, pardon, en 2002, ce qu'on appelle le Bureau des échanges et on a développé avec

eux une série d'outils qui permet de détecter les documents qui sont frauduleux.

Autre chose qu'on fait, on enregistre tous les prénoms d'une personne lors de la création d'un nouveau dossier de personne. On a commencé ça en janvier 2003, l'idée étant que quelqu'un peut s'appeler Jacques Brind'Amour, et il peut y avoir trois Jacques Brind'Amour, mais, si on a tous les prénoms, habituellement on va retrouver un seul individu. Donc, on a une meilleure assurance, là, que la personne soit mandatée ou concernée est la bonne. Enfin, on a centralisé la production du permis de conduire. Ce sont toutes des choses qui touchent l'ensemble des transactions frauduleuses mais qui touchent aussi la possibilité de retracer soit des véhicules ou soit des personnes.

On étudie aussi un certain nombre de choses actuellement. On a débuté des travaux notamment sur la possibilité d'exploiter davantage les banques de renseignements étrangères, donc les banques qui nous permettraient d'avoir un suivi un peu plus complet du véhicule: validation des numéros d'identification, etc. On a aussi... Bon, la conservation de la photo, c'est aussi une mesure un peu plus à long terme qu'on veut mettre en place pour s'assurer qu'on puisse, lorsqu'une personne se présente et est mandatée, on puisse, à partir d'un fichier électronique, retracer cette personne. Actuellement, on n'a pas ce phénomène de conservation. On la conserve un certain nombre de temps et ensuite on la détruit.

Alors, c'est à peu près les mesures qu'on a prises. Les autres dispositions, le ministre y a fait déjà allusion de façon assez complète, là, je crois, concernant le comité qui a été mis en place, qui devrait poursuivre ses travaux d'ici l'automne. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Merci, M. Brind'Amour. M. le député de Drummond.

Mise sur pied d'une table de concertation permanente concernant les transactions frauduleuses et les vols d'automobiles

M. Jutras: Oui. Alors, je suis heureux d'entendre ça, d'autant plus qu'un élément qui n'a pas été souligné mais qui est de plus en plus présent, c'est que, vu que les gens veulent dorénavant protéger davantage leurs biens, protéger davantage leurs automobiles avec des systèmes d'alarme et antidémarrageurs, etc., bien, ce qu'on constate aussi par rapport aux vols d'automobiles, c'est que les agressions contre la personne augmentent parce que, vu que vous ne pouvez pas prendre possession de l'automobile comme telle, c'est plus difficile, bien là on agresse le propriétaire de l'automobile alors qu'il arrive pour monter dans son automobile, et c'est de cette façon-là qu'on lui vole son automobile. Alors, on s'aperçoit donc qu'il y a vraiment de plus en plus une question de sécurité pour les concitoyens et concitoyennes.

● (9 h 50) ●

Mais ce que je veux rajouter là-dessus aussi, c'est que, moi, les représentants de l'ARPAC me disaient: Bien, il y aurait... Ce qu'ils suggéraient, eux, et c'est une suggestion qui me plaisait, qui m'apparaissait

être de bon aloi... de dire: Bien, pourquoi ne pas mettre sur pied une table de concertation permanente? Et les représentants de l'ARPAC aimeraient être à cette table-là. Je vous le sou mets, M. le ministre, parce que ça m'apparaît être une bonne suggestion parce que ce sont des gens de terrain qui manipulent les pièces à tous les jours et qui savent comment ça se passe, là, vraiment sur le terrain. Donc, ils suggéraient — et je la fais mienne, la suggestion, et je vous la transmets, M. le ministre, et, dans ce sens-là, je vous assure de mon entière collaboration — qu'il y ait une table de concertation permanente et peut-être qu'on y rajoute certains intervenants aussi.

Moi, je verrais bien qu'il y ait des gens de la Justice qui soient là, des gens de l'Environnement aussi parce que l'environnement est affecté par ces questions-là de vol d'automobiles, les pièces qu'on fait disparaître un peu partout dans la nature, le fuel, etc. Alors, je pense que ce serait un bon élément, avec, en plus, les représentants des assureurs puis déjà ceux qui étaient autour de la table, là. Alors, je vous le sou mets, M. le ministre, puis, comme je vous ai dit, je vous assure de ma collaboration dans ce sens-là.

Interdiction de réutilisation de coussins gonflables usagés non déployés et de modules électroniques remis à neuf

Mais il y a un dossier connexe aussi qui va avec ça, c'est le dossier des coussins gonflables, parce qu'on a constaté que, depuis un an, parce que le législateur, l'année dernière, a adopté le projet de loi n° 67 suite aux incidents des ballons gonflables, là, animés... c'est-à-dire actionnés... activés, activés par la poudre à canon, alors les fameux ballons gonflables Demers... Et c'était le président de la commission qui, l'année dernière, là, en avait fait son cheval de bataille. Et, pour solutionner ce problème-là, bien, l'année dernière, le législateur, dans sa sagesse, a modifié le Code de sécurité routière, a adopté l'article 250.2 pour faire en sorte que ces ballons gonflables activés à la poudre de canon ne puissent plus être utilisés. Et l'article qui a été adopté, l'article 25 du projet de loi n° 67 — et ça concernait l'article 250.2 — il dit: «Nul ne peut installer dans un véhicule routier ou, aux fins d'une telle installation, vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque contre valeur un module de sac gonflable, une ceinture de sécurité avec prétendeur ou un module de commande électronique de sac gonflable et de ceinture de sécurité, sauf s'il s'agit d'un équipement neuf provenant du fabricant du véhicule et destiné à un tel véhicule.» Alors, on convient tous...

Et, l'année dernière, c'est le problème qu'on voulait régler. On s'est dit: Il n'y aura plus d'utilisation de sacs gonflables activés à la poudre de canon. Mais là on a voulu régler un problème, et je pense qu'on l'a réglé, ce problème-là, sauf qu'on en a créé un autre: on a fait en sorte que, de la façon que l'article est libellé, maintenant on ne peut plus réutiliser des sacs gonflables qui ne se sont pas déployés. Alors, ça veut donc dire que, si, par exemple, vous avez un accident avec votre véhicule automobile et le sac ne s'est pas déployé, bien, il peut être encore réutilisé, ce sac-là, et l'amendement fait en sorte qu'on ne peut plus le réutiliser. Alors, qu'est-ce que ça a comme conséquence? Bien, depuis un an, on a constaté une augmentation substantielle des

vols de sacs gonflables, et de un. Et de deux, bien, encore là, c'est le consommateur qui paie plus cher parce qu'il est obligé toujours de payer pour un ballon neuf alors qu'il pourrait très bien acheter un sac qui ne s'est pas déployé et qui serait tout aussi efficace qu'un sac neuf. Et ça va jusqu'à affecter, entre autres, une entreprise de mon comté qui est dans le domaine de la remodulation, là, c'est-à-dire les modules électroniques, de les réorganiser. Encore là, bien, ça empêche, de la façon que l'article est fait, de réutiliser ces modules électroniques là qui seraient reconditionnés.

Moi, je pense, M. le ministre... M. le Président, ce que je dis au ministre, c'est que finalement le législateur, dans sa grande sagesse, a voulu régler un problème, mais il en a créé un autre. Et je crois — je le sou mets au ministre — qu'il faudrait régler ce problème-là et faire en sorte que de tels sacs qui ne sont jamais déployés, bien, puissent être revendus et réutilisés. Les consommateurs vont payer moins cher. La même chose pour les modules électroniques qui peuvent être réaménagés, et cela, en toute sécurité: bien, que ça puisse se faire également. Alors, ce que je sou mets au ministre, c'est de regarder cette question-là et de voir à solutionner ce problème-là, d'autant plus que le Québec est le seul État où ça se fait comme ça. Dans les autres provinces, un sac qui ne s'est pas déployé peut être revendu et peut être réutilisé. C'est au Québec seulement qu'on a cette situation-là. Alors, moi, je pense, M. le ministre — puis j'aimerais avoir votre opinion là-dessus, je vous le sou mets — je pense qu'il faudrait régler ce problème-là et permettre à une entreprise comme celle de chez nous, dont je vous parle, ACE Électronique, qui reconditionne des modules électroniques mais aussi des sacs gonflables qui ne se sont pas déployés, qu'on puisse les réutiliser.

On a atteint les objectifs qu'on voulait, mais il y a des effets pervers qui se sont développés. Ça arrive souvent quand on fait de la législation. Alors, je vous le sou mets, M. le ministre. Je ne sais pas si vous avez été sensibilisé à cette question-là. Je le fais, en tout cas, là, présentement et j'aimerais savoir si déjà vous vous êtes fait une opinion à ce sujet.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Avant de passer la parole au ministre, j'aimerais avoir un consentement, puisque la question du député de Drummond est de six minutes environ. Donc, le temps de 20 minutes est écoulé. Donc, j'aimerais juste avoir le consentement pour avoir la réponse du ministre et des personnes qui l'accompagnent. Si je comprends bien, j'ai le consentement de la part de l'opposition, de tout le monde. Allez-y, M. le ministre.

Mise sur pied d'une table de concertation permanente concernant les transactions frauduleuses et les vols d'automobiles (suite)

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. D'abord, pour revenir à la dernière question, en fait le dernier commentaire du député de Drummond au sujet de rendre permanente la participation d'un certain nombre d'intervenants impliqués dans tout ce qui touche les transactions frauduleuses et le vol de véhicules

automobiles, je dois vous dire que je suis tout à fait ouvert, que j'accueille cette suggestion de façon très positive. Il y a déjà eu des contacts qui ont été établis avec ces groupements. Ils ont participé à des ateliers de travail dans le cadre du comité sur le vol des véhicules automobiles, qu'on puisse en quelque sorte institutionnaliser ou rendre permanente ce type de consultation. Moi, je dois vous dire, je suis très ouvert à ça et je pense que les dirigeants également de la Société d'assurance automobile du Québec le sont. Comme pratique à la fois à la Société d'assurance automobile du Québec et aussi au ministère des Transports et de d'autres organismes, on privilégie de façon particulière la consultation ou encore les tables gouvernement-industrie-intervenants dans un secteur en particulier. Je pense que c'est important dans le cadre du développement de politiques publiques et j'accueille donc avec certainement de façon très positive la suggestion qui est faite par le député de Drummond et puis porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports.

Je pense qu'il y a toujours un seul objectif, même objectif que nous poursuivons tous, c'est de rassurer le citoyen, d'améliorer, de renforcer la sécurité, et puis également de prendre des mesures qui permettront, là, au Québec, que nous ne soyons plus nécessairement le champion des vols automobiles. Ça, je pense que nous sommes très conscients de ça. C'est une préoccupation, on voit, qui est partagée et que j'appuie certainement, et, toutes les mesures que nous pouvons mettre en place pour améliorer la situation, moi, je vais certainement les favoriser. Alors, j'accueille favorablement cette suggestion-là, M. le Président.

**Interdiction de réutilisation de coussins
gonflables usagés non déployés
et de modules électroniques
remis à neuf (suite)**

En ce qui a trait à toute la question des coussins gonflables, M. le président de la commission est quelqu'un qui a été très impliqué dans ce dossier, de mémoire, qui a participé activement et qui a peut-être été un peu à l'origine de l'adoption de la disposition législative concernant l'utilisation de coussins gonflables neufs non recyclés. Évidemment, il y a une question de sécurité aussi, je pense, qui est en cause dans ce contexte-là. Puis je comprends très, très bien que le député de Drummond soulève la question, d'autant plus, je comprends, que ça touche une entreprise qui est située dans son comté. L'ARPAC a fait des pressions, a eu des rencontres avec la Société, et je dois moi-même, je pense, au cours des prochaines semaines, avoir une rencontre avec les représentants de l'ARPAC. Donc, c'est un sujet, là, qui est d'actualité et puis qu'on est en train de regarder.

● (10 heures) ●

Il y a un comité de travail qui existe sur ce sujet-là et il y a une préoccupation également de pouvoir, en tout cas dans un premier temps, avoir des dispositions ou des politiques qui puissent s'harmoniser avec les autres provinces canadiennes à cet égard-là. Parce que ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a une difficulté dans le retraçage ou, vous savez, la chaîne, là, d'identification d'un coussin gonflable qui n'a peut-être pas été affecté

dans un accident mais qui peut être appliqué ou installé dans un autre type d'automobile. Je pense qu'il y a certaines difficultés qui peuvent peut-être être résolues, mais dans ce cadre-là.

Et il y a un conseil canadien, là, ce qu'on appelle le CCATM, dans l'acronyme, le Conseil canadien des administrateurs de transport motorisé, je crois, si je ne me trompe pas — et vous pourrez me corriger — qui examine... et dont le Québec... auquel les représentants de la Société de l'assurance automobile participent et qui examine cet aspect-là. Et donc, nous, on travaille dans cette perspective, je pense, où il est important de bien assurer la sécurité.

Et là on ne met pas en cause l'intégrité des entreprises, loin de là, mais je pense que c'est essentiel, et nous en parlons tantôt, la sécurité des personnes, donc d'attendre les conclusions de ce sous-groupe de travail au niveau canadien pour apporter possiblement — et ça, on ne l'élimine pas — une modification, le cas échéant, au Code de la sécurité routière. Alors, vraiment, il y a des raisons de sécurité. Je pense qu'il ne s'agit pas de vouloir préjudicier à des entreprises, loin de là. Par ailleurs, nous devons nous assurer qu'il y a vraiment, là, une capacité de pouvoir suivre et de s'assurer que c'est bien, le cas échéant, si c'était permis, de réinstaller... de façon à ce que ça puisse être vraiment sécuritaire.

Je crois comprendre aussi évidemment que les assureurs automobiles recommandent des coussins gonflables à neuf. Je pense que c'est ce qu'ils recommandent. Je comprends très bien que c'est un groupe d'intervenants et qu'il y a également d'autres intervenants, dans ce cas-là, ça touche des entreprises. Et peut-être que, M. le président, vous avez certains éléments à ajouter, parce que vous êtes impliqué au niveau du comité, de ce qui se fait. Donc, je pense qu'il pourrait être approprié de donner certains renseignements dont nous avons parlé, de les donner directement à la commission, aux membres de la commission parlementaire.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci, M. le ministre. Alors, M. le Président, effectivement, comme disait M. le ministre, un des premiers problèmes qui nous préoccupent, c'est tout ce qui touche la traçabilité. Lorsqu'il y a un rappel par un fabricant d'un élément dans une voiture, il faut être capable de le retracer. Le coussin gonflable, s'il a été déplacé d'une voiture à l'autre, actuellement, il n'y a pas de système de traçabilité au niveau canadien. Donc, ça nous pose une difficulté.

Deuxième difficulté, c'est: Est-ce qu'il y a toujours compatibilité entre le coussin et le véhicule qui va le recevoir? On sait très bien que, à l'intérieur d'une même année, un véhicule d'une même marque qui a le même nombre de portes, etc., peut être modifié et recevoir un coussin différent de celui qu'il avait en janvier alors qu'on est en septembre. On peut aussi avoir un véhicule à deux portes, un véhicule à quatre portes, et nous n'aurons pas la même configuration, et nous n'aurons donc pas exactement le même coussin. Alors, vous vous rendez compte que, lorsqu'on manipule ces coussins-là puis on veut les placer d'un à l'autre, possiblement que ce véhicule receveur là peut avoir un coussin qui ne fonctionnera pas. Donc, ça pose aussi un problème.

Et le troisième problème que ça pose, c'est le problème de manipulation, dans la mesure où on veut s'assurer que, lorsqu'un coussin est enlevé, on est sûr qu'il est tout à fait intègre, on est sûr qu'il va être placé de façon correcte dans un contenant qui va être déplacé, entreposé, etc. Et, cette mécanique-là que la Colombie-Britannique a commencé à mettre en place — mais pour eux-mêmes ils sont un petit peu inquiets de la sécurité totale de ça — on ne la retrouve pas nulle part au niveau canadien. Et un coussin peut se promener d'une province à l'autre, donc on n'est pas certain de toujours avoir en main le coussin, là, qui convient.

Pour toutes ces raisons-là, c'est ce qui avait amené, comme disait M. Marcoux, les assureurs privés à dire, eux aussi: Écoutez, nous, on veut des coussins neufs. On ne prendra pas de chances parce qu'on ne veut pas avoir de poursuite. Alors, nous, c'est la même chose, les Coussins gonflables Demers, dans le fond, n'ont été qu'un épiphénomène qui a fait ressortir davantage le problème qui se posait.

Sur le problème particulier que vous soulevez, de la reprogrammation et de la firme REA-7 de Drummondville, on a été effectivement saisis de ce problème-là il y a un certain nombre de semaines. Ce qu'on est en train de regarder actuellement, c'est deux choses. Un, est-ce qu'on est en mesure de convenir avec des fabricants d'un protocole de reprogrammation? Autrement dit, ça ne peut pas se faire de façon artisanale, il faut que ce soit fait dans le cadre d'un protocole très précis, avec les outils qui doivent être utilisés, etc. Et, le manufacturier se portant garant dans l'entreprise Y, il le fait pour lui, en quelque sorte. Voyez-vous?

Et, deuxièmement, aussi ce qu'on est en train de regarder, c'est quels sont les coussins qui sont reprogrammables. Ils ne le sont pas tous, reprogrammables. Donc, on ne pourrait pas avoir une disposition générale qui dit: On permet, grâce à un protocole, la reprogrammation. Il faut regarder lesquels le sont et lesquels ne le sont pas et trouver une façon, si on doit aller, comme disait M. le ministre, dans le Code, si on doit aller dans le Code, donc une façon de l'exprimer pour qu'il n'y ait pas de doute et d'ambiguïté. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Avez-vous quelque chose à rajouter, M. le ministre?

M. Marcoux: Bien, peut-être simplement un dernier mot, M. le Président. Ce qui doit nous guider dans ce cas-là, je pense, comme dans bien d'autres situations, c'est d'assurer la sécurité et des conducteurs et des passagers. Alors, s'il y a des moyens de le faire, bien, je pense que ça, c'est le principe de base qui est fondamental.

Le Président (M. Brodeur): S'il y a consentement pour une question de 10 secondes de la part du député de Drummond...

M. Jutras: C'est juste pour dire que je suis heureux que le ministre accueille bien la suggestion d'intégrer les gens de l'ARPAC à cette table de concertation parce que, entre autres, ils ont des suggestions fort intéressantes à faire et, entre autres, sur la question

des ballons gonflables. Et je vois que le ministre va les rencontrer sous peu, là. Bien, tant mieux.

Démarches entreprises en vue de récupérer les coussins gonflables actionnés à la poudre à canon

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Je suis maintenant prêt à reconnaître un député du parti ministériel, mais, exceptionnellement, dans ce cas-ci, je pense que je vais poser une question moi-même, puisque j'ai eu l'occasion de débattre à plusieurs reprises avec l'ancien gouvernement de la question des coussins gonflables. On connaît le problème des Coussins gonflables Demers. D'ailleurs, ça a fait l'objet de quelques émissions de télé à l'émission *La facture*. On se souvient d'avoir vu, entre autres, M. Gélinas, de la SAAQ, à la télé. Je me souviens d'avoir déjà questionné abondamment, un après-midi, M. Bergeron, je crois, qui est votre spécialiste des coussins gonflables, concernant les Coussins gonflables Demers, et nous avons appris, à la suite de tout ce débat-là, la problématique des coussins gonflables, la dangerosité en fin de compte de cet actionnement-là à la poudre à canon qui pouvait... en sorte de blesser un utilisateur. Même si l'automobile n'était pas en route, il aurait été possible que ce coussin gonflable là soit actionné, ainsi blesser l'automobiliste.

On avait aussi appris en commission parlementaire que... Je ne sais pas si la réponse demeure toujours la même, mais, dans le cas où, par exemple, il arrive un accident à partir de ces coussins gonflables à actionnés à la poudre à canon, on se demandait encore... Puis je me demande si la réponse était valable à l'époque, je me demandais si je m'étais bien exprimé. Parce qu'une automobile peut être immobilisée, le coussin gonflable Demers en question peut s'actionner, blesser l'automobiliste, et c'est à se demander si cet accident-là serait couvert par la Société de l'assurance automobile du Québec ou pas, puisque ça n'aurait pas été le résultat d'un accident d'automobile mais plutôt d'une malfabrique d'un coussin gonflable, donc, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps aussi, on sait que Coussins gonflables Demers et la compagnie affiliée, je crois, Coussins gonflables National, ont installé plus ou moins 8 000 sacs gonflables au Québec, et on sait très bien — d'ailleurs, le président a fait allusion tantôt au problème de traçabilité de ces sacs gonflables là — on sait qu'il est difficile d'aller les retracer, et donc on peut présumer qu'il y avait à l'époque environ 8 000 sacs gonflables Demers potentiellement dangereux qui étaient toujours en circulation sur les routes du Québec. On peut espérer que ces coussins gonflables là ont été installés dans des voitures déjà usagées, espérant qu'il y en a de moins en moins sur la route, sauf qu'il reste à savoir: Combien en reste-t-il? Donc, j'ai posé la question à plusieurs reprises, on s'en souviendra, M. le ministre, à votre prédécesseur à l'Assemblée nationale.

● (10 h 10) ●

Il reste à savoir, concernant la sécurité des gens, quel est le nombre de ces coussins gonflables là qu'il reste en circulation. Est-ce que la Société de l'assurance

automobile du Québec a fait les démarches nécessaires pour les retrouver? Ou quelle est la difficulté, justement, lorsqu'on parle de traçabilité, de retrouver ces 8 000 coussins gonflables là? Y a-t-il eu d'autres accidents causés par ces coussins gonflables là depuis un an environ, un an ou deux, après la commission parlementaire qui a fait en sorte que... Je me souviens, aux crédits d'il y a deux ans, ça avait plutôt l'air d'un interrogatoire à M. Bergeron que d'une étude des crédits. D'ailleurs, même le ministre de l'époque était passé en contre-interrogatoire, donc ils étaient transformés en tribunal cet après-midi-là.

Donc, j'aimerais savoir de la part du ministre et éventuellement de M. Brind'Amour quelles démarches ont été entreprises depuis tout ce temps-là pour remédier... ou bien retirer du marché les coussins gonflables Demers ou les coussins gonflables National. Donc, la parole est à vous, M. le ministre.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Je voudrais profiter de l'occasion, je pense, pour vous féliciter du rôle que vous avez joué dans ce dossier-là pendant une période de près de deux ans, je crois, et qui d'ailleurs a amené une modification du Code de la sécurité routière. Je sais que c'est un dossier qui vous tenait à cœur et que vous avez poursuivi avec beaucoup de conviction. Donc, je vous en félicite.

En ce qui a trait aux questions que vous posez, on m'informe que M. Bergeron n'est pas ici aujourd'hui. Moi-même, je ne participais pas à cette commission parlementaire l'an dernier, j'étais dans une autre commission parlementaire, mais je sais que ça a été une préoccupation de la Société de l'assurance automobile, et je pense que je vais laisser le président répondre de façon précise à vos questions en ce qui a trait au nombre de coussins qui ont été retirés. En reste-t-il? Quelles sont les mesures qui ont été prises suite aux interventions?

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci, M. le Président. M. Bergeron avait fait l'objet, à ce moment-là, de deux interrogatoires, d'ailleurs. Il s'en souvient. Lorsque le problème a été connu, identifié, effectivement, on avait pris...

Je vais commencer par une série de mesures qu'on avait prises et qu'on a prises depuis. Vous vous souvenez peut-être qu'on avait obtenu une injonction contre ces entreprises. Il faut dire qu'on les avait enquêtées, là, pendant un certain nombre de temps avant d'obtenir l'injonction. Ensuite, on avait fait des conférences de presse, on a fait des avis publics dans les journaux, on a fait des messages radiophoniques, on a transmis des lettres à l'ensemble des propriétaires de véhicule reconstruit, pas seulement ceux qui pouvaient, mais tous ceux qui auraient pu, à un moment ou l'autre, avoir un... Alors, ça faisait quand même 30 000 propriétaires. On a écrit deux fois aux carrossiers, on a écrit donc deux fois 3 000 lettres à chacun des carrossiers pour leur rappeler l'importance de cette question-là. On avait écrit à la Corporation des concessionnaires automobiles, aux associations de fabricants automobiles.

J'exclus évidemment l'ensemble — vous comprendrez, là — des discussions téléphoniques avec certains d'entre eux, et tout ça. Il y avait eu l'Office de la protection du consommateur qui avait aussi émis un communiqué.

On avait écrit à l'ensemble des autres provinces aussi pour les avertir sur le fait qu'il y avait là un danger potentiel au niveau de Coussins Demers parce que Coussins Demers exportait effectivement dans le reste du Canada un certain nombre de coussins. Bon, on avait contacté aussi des acheteurs de Coussins Demers qui faisaient de la réinstallation. On a fait tout un ensemble de visites, suite aux lettres envoyées par les contrôleurs routiers, dans la plupart des gros clients de Coussins gonflables Demers, qui étaient des gens qui réinstallaient des coussins, etc. Donc, on a pris toute une série d'actions. Je dois vous dire d'ailleurs qu'il y a encore des coussins que nous retraçons et que nous détruisons à l'occasion avec les services policiers dans plusieurs régions du Québec. Aussitôt qu'on a un concessionnaire ou un... met la main sur un coussin, il le met de côté, on va le chercher et on le récupère. Le résultat de ça n'est pas à 100 %, on a retracé à peu près 38 % des coussins; à peu près 50 % des clients, mais 38 % des coussins. Pour diverses raisons, il y a des gens qui avaient probablement déjà enlevé ce coussin-là ou qui ne voulaient pas nous contacter parce que ce coussin avait peut-être été installé de façon artisanale sans que les gens soient au courant. Il y avait un marché parallèle, là, d'achat de coussins qui était fait avec des individus.

Alors, on a continué donc à faire des pressions toujours, mais on a arrêté d'en faire au niveau public. Sur les 30 000 personnes qu'on avait rejointes — je ne me souviens pas, je n'ai pas les chiffres ici, là — on a eu un taux de réponse de peut-être 15 % seulement. Donc, il y a beaucoup de gens qui ne souhaitaient pas, ou ne pensaient pas, ou ne voulaient pas nous répondre. C'est évident qu'entre-temps il y a plusieurs des véhicules qui avaient dû changer de main aussi. Alors, les gens disaient: Bon, bien, c'était mon véhicule, je ne l'ai plus. Ils n'ont pas pensé à nous informer.

C'est à peu près là où on en est. Ça demeure une préoccupation qu'on a. Si vous allez sur le site Internet de la Société, vous allez voir que cet élément-là est toujours là, est toujours un élément sur lequel on insiste. Mais c'est difficile d'aller beaucoup plus loin actuellement que de faire ce qu'on a fait.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, je ne sais pas si vous voulez poser une autre question à la suite de l'intervention du président. Bien, simplement ajouter un dernier commentaire. On espère que le renouvellement du parc automobile a peut-être déjà éliminé une bonne partie de ces sacs qui étaient dangereux, comme vous disiez, qui étaient fabriqués à la poudre à canon, et qu'on n'aura pas à déplorer des victimes qui, résultant de l'action d'un de ces sacs mal conçus... Mais également inviter les citoyens qui pourraient soupçonner posséder un tel véhicule... Et ça s'inscrit dans ce qu'a déjà fait la Société de l'assurance automobile du Québec, tenter de retrouver ces sacs-là et d'informer les gens. Si jamais il

y en a qui soupçonnent que ça puisse être le cas, qu'on contacte évidemment la Société de l'assurance automobile du Québec, ça, je pense que c'est très, très important.

Et j'ajouterais en dernier que cet épisode nous incite donc à être très, très prudents dans l'utilisation de sacs, coussins gonflables qui ne seraient pas neufs ou du fabricant pour des raisons très, très importantes de traçabilité. Donc, je pense que ça nous incite à être ouverts mais à être très prudents avant de permettre l'utilisation ou l'installation de coussins gonflables qui sont recyclés.

M. le Président, vous aviez posé une autre question sur l'indemnisation possible ou non. Si, par exemple, quelqu'un était blessé alors que son véhicule est stationné, je comprends, de ce que me mentionne le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, qu'il ne serait pas indemnisé dans le cadre de la législation actuelle.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. D'ailleurs, la question a déjà été posée il y a un an ou deux. Au sens légal d'un accident, il semble qu'il n'y aurait pas indemnisation. Donc, ce serait encore plus important de retracer le plus rapidement possible ces gens-là, malheureusement, en espérant, plutôt en espérant que ces coussins gonflables là soient enlevés de nos automobiles, du parc automobile le plus rapidement possible. Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, je pense que je vais demander au président de la Société d'apporter, semble-t-il, une nuance à l'information qu'on m'a transmise.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): Alors, je m'étais trompé. M. le ministre, je m'excuse. Je m'étais trompé, effectivement. Si c'est considéré effectivement dans... Ce serait considéré effectivement comme un accident, à moins que ce soit fait de façon volontaire. Mais, si c'est fait de façon involontaire et c'est un accident, il serait indemnisé, oui. Excusez-moi.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Brind'Amour. Donc, je suis prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, évidemment, j'avais une question, je m'étais préparé, moi aussi, des questions pour aujourd'hui au niveau de la SAAQ. Par contre, avant de la poser, j'aimerais ça quand même inviter, M. le Président, notre ministre à faire preuve de prudence dans le cas de peut-être accepter d'utiliser des sacs usagés. Puis je ne veux pas venir à l'encontre finalement des propos du député de Drummond, mais vous comprendrez que, comme utilisateurs de véhicules, quand on nous explique, à chaque fois qu'on va chez un concessionnaire pour acheter un véhicule neuf, qu'on nous dit que c'est tellement sensible, maintenant, les coussins gonflables... À savoir qu'on en recycle, c'est dire qu'on utilise les

véhicules accidentés, puis le sac ne s'est pas déployé. Alors, de voir ce sac-là introduit dans un autre véhicule après avoir manqué à son devoir la première fois, en tout cas, je serais un peu inquiet. Alors, là-dessus j'invite le ministre à faire preuve de prudence et de sagesse parce que, évidemment, il s'agit de protéger des vies humaines. Alors, je pense qu'avant de modifier toute loi, même si le législateur parfois peut, suite à l'adoption d'une loi, créer des préjudices peut-être, il faut quand même être prudent. Alors, je sollicite la prudence du ministre à cet égard.

Augmentation du nombre de victimes d'accidents de la route

Maintenant, pour ce qui est de ma première question au niveau de la SAAQ, on sait qu'à chaque année, principalement en période estivale, à tous les lundis matin, on fait le bilan évidemment de ce qui s'est passé la fin de semaine, puis force est d'admettre que, plus souvent qu'autrement, les nouvelles de la semaine commencent avec le bilan des morts qui se sont produites sur le réseau routier suite à des accidents. On avait une tendance évidemment à la diminution dans les dernières années. Il apparaît que, suite au rapport 2002, le bilan mortel a augmenté de façon quand même minime, mais quand même une augmentation.

● (10 h 20) ●

Alors, j'aimerais savoir, M. le Président, de la part du ministre comment on peut expliquer ces augmentations de décès suite à des accidents routiers.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Le commentaire du député de Portneuf concernant la prudence dans une possible modification législative, le cas échéant, au sujet des coussins gonflables est fort pertinent. Je pense que c'est ce que je veux mentionner, et nous allons certainement être très, très prudents parce que ce sont des vies humaines qui sont en cause. Et je suis convaincu également que le député de Drummond partage cette préoccupation-là d'assurer la sécurité des gens si jamais il y avait des modifications. Je pense que je peux vous rassurer, M. le député de Portneuf, nous allons faire preuve de très grande prudence et nous assurer qu'il n'y a vraiment pas de problème sur le plan de la sécurité, c'est fondamental.

En ce qui a trait au bilan routier 2002, nous avons rendu public le bilan routier avec la Société d'assurance automobile, le ministère des Transports, la Commission des transports également le 9 juin dernier parce que ces organismes-là sont impliqués dans ce qui touche différents aspects de la sécurité routière. En 2002, par rapport à 2001, il y a eu une augmentation du nombre de décès. En 2001, c'était la meilleure année, c'était 610, donc il y a eu une augmentation à 703 en 2002.

Cependant, si nous considérons ces chiffres sur une moyenne de cinq ans, parce que d'année en année parfois ça peut varier, bien, le bilan des décès démontre quand même, sur cinq ans, 2002 par rapport aux cinq années, une diminution de 2,1 %. Alors, ça indique qu'il

y a une tendance, là, qui est toujours bonne. Et, si on le reporte sur un temps historique plus long, en 1973, donc il y a 30 ans, le Québec avait connu 2 209 décès pour 2,3 millions de véhicules à ce moment-là, et on sait que le nombre de véhicules a presque doublé au cours de cette période. Alors, si on prend 2 209 par rapport à 703 en 2002, on peut constater qu'il y a eu, au Québec, une progression et une amélioration considérable du bilan routier. Si on se reporte en 1978, qui est la date de création de la Société de l'assurance automobile du Québec, il y a eu également, là... les statistiques sont à peu près comparables, donc une diminution considérable. Et 2002 est quand même la meilleure troisième année, si on regarde l'historique des années, en termes de bilan routier.

En plus des décès, il y a eu une augmentation également des blessés graves en 2002 par rapport à 2001. Sur cinq ans, la moyenne est presque comparable à la moyenne de cinq ans, le nombre de 2002. Et les blessés légers ont aussi connu une augmentation un peu plus élevée aussi sur la moyenne de cinq ans. Mais, somme toute, je pense que c'est un bilan qui est positif. Ça indique quand même qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour améliorer, là, notre bilan routier.

Comment expliquer que 2002 a connu un nombre de décès plus élevé que 2001? Bon, il y a toutes sortes d'hypothèses. Écoutez, on mentionne que la conjoncture économique a été plus favorable en 2002 qu'en 2001, il y a eu une augmentation de kilométrage en 2002 également. On dit — et ça, c'est peut-être un peu comme en agriculture: La température a été plus belle durant l'été 2002. Peut-être que les gens ont voyagé davantage. Alors, ce sont peut-être là des éléments qui peuvent expliquer... Mais il reste qu'il y a beaucoup de travail à faire. Mais c'est, somme toute, là, si on le compare historiquement, un bon bilan routier, et, à cet égard-là, M. le Président, moi, je voudrais féliciter évidemment tous les partenaires parce qu'il y a beaucoup d'intervenants qui contribuent à améliorer le bilan routier. Là, je vous ai parlé tantôt des organismes gouvernementaux, mais il y a également évidemment tous les corps policiers, le contrôle routier, les municipalités également parce qu'il y a un bon nombre... vous avez beaucoup de kilométrage de notre réseau routier, un nombre de kilomètres qui sont sous la responsabilité des municipalités et il y a des efforts constants qui sont faits. Et, moi, je veux remercier la participation de ces partenaires qui, avec les organismes gouvernementaux, poursuivent le même objectif, c'est de réduire le nombre de décès puis également le nombre d'accidents sur les routes.

Et simplement vous donner aussi une statistique qui indique l'importance des municipalités puis également des corps policiers municipaux. C'est que ce sont les routes de 50 kilomètres où il y a le plus de blessés graves. Parfois, on peut être porté à croire que ce sont les autoroutes, là, mais ce sont les routes de 50 kilomètres et moins, la limite de vitesse, où il y a le plus de blessés graves et ce sont les routes où la limite de vitesse est de 90 kilomètres où il y a le plus d'accidents mortels. Donc, ça indique l'importance, là, qu'on puisse travailler ensemble avec tous les partenaires pour tenter d'améliorer notre bilan routier et de réduire évidemment

le nombre de décès. Et ça me rappelle, à mon avis, qu'évidemment c'est le rôle d'organismes et c'est le rôle d'intervenants, mais c'est aussi le rôle de chacun des citoyens de prendre conscience que la conduite de son véhicule, c'est une grande responsabilité qui déborde largement, c'est-à-dire qui a un impact sur la société.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Malheureusement, le bloc de 20 minutes du parti ministériel est terminé. M. le député de Portneuf, vous aurez l'occasion d'y revenir dans quelque 20 minutes. Je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

Incidences d'une modification du régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile sur les primes d'assurance

M. Jutras: Oui. Maintenant, je voudrais aborder la question du «no fault», et puis le sujet est d'autant plus d'actualité présentement, là, parce qu'on constate ce qui se passe dans les autres provinces. Quand, durant la campagne électorale, le Parti libéral a pris un engagement de remettre en question l'indemnisation des victimes par les personnes qui seraient trouvées coupables d'un acte criminel au volant... Donc, on fait une brèche dans le système du «no fault» et on va permettre donc à des victimes de poursuivre des personnes qui seraient déclarées coupables d'un acte criminel au volant.

Moi, c'est un engagement que je trouvais, je vous dirai, déplorable mais que je trouvais aussi invraisemblable, et j'avais eu quelque peu espoir quand on a entendu le discours inaugural du premier ministre, qui n'a pas reparlé de cet engagement-là. J'ai dit: Bon, ils se sont ravisés et ils s'aperçoivent que ça n'a pas de sens. Mais, depuis ce temps, le ministre des Transports persiste et signe et même, dans le cadre de la présente commission, nous a dit qu'il allait aller de l'avant avec cette brèche qu'on va faire dans le système du «no fault».

C'est assez étonnant parce qu'on a un système qui fonctionne très bien. On a un système qui est cité en exemple partout à travers le Canada. On a un système dont les autres provinces veulent s'inspirer. On a un système qui a des effets heureux, des effets bénéfiques. Et, quand je dis que c'est d'actualité cette semaine, bien, on voit ce qui s'est passé dans d'autres provinces où, par exemple, en Nouvelle-Écosse on a assisté à une augmentation, on a vu une augmentation des primes d'assurance automobile de 65,9 % en 2002-2003, au Nouveau-Brunswick, 71 %. Et même, là, pour certaines personnes au Nouveau-Brunswick, s'assurer, ça peut représenter quelque chose comme 8 000 \$ par année. Et là ils se disent: Bon, bien là on a un sérieux, sérieux, sérieux problème et on va s'inspirer de ce qui se fait au Québec. Et, nous, au Québec, qui avons un très bon système, bien, on dit: Nous autres, on va reculer, et on va retourner 30 ans en arrière, et on va faire une brèche dans ce système-là, de sorte que, alors que présentement... Et là je cite un article du *Globe and Mail* du 14 juin. On y dit que les conducteurs chez nous paient à la Société d'assurance automobile du Québec 142 \$ par

année, puis, avec les primes, avec les assurances qu'on doit prendre, là, pour les dommages que l'on peut causer, dommages matériels, ça revient à 700 \$ par année alors que, juste dans la province voisine, c'est 1 200 \$ par année en Ontario. Alors, c'est malheureux, c'est invraisemblable, c'est déplorable. Et ce que je dis tout de suite au ministre, c'est que c'est certain qu'il va y avoir une lutte sérieuse à ce niveau-là parce que...

● (10 h 30) ●

Je voyais bien que, depuis les élections, le gouvernement libéral avait l'intention de faire piétiner le Québec, mais là on s'aperçoit de plus en plus qu'il a l'intention de le faire reculer. Alors là, évidemment, le ministre va dire: Oui, mais... Et je l'ai dit, le ministre l'a déjà dit, les primes d'assurance n'augmenteront pas, quoique le BAC a dit: Oui, les primes d'assurance vont augmenter avec ce qu'on veut faire au Québec. Et donc, encore une fois, c'est nos concitoyens et concitoyennes qui vont payer la facture puis qui vont devoir mettre plus d'argent pour s'assurer.

Là, le ministre, il dit: Ah, non, non, on ne refile pas la facture aux assurés. Alors, moi, la première question que j'ai pour le ministre, c'est: Comment fera-t-il pour ne pas refiler cette facture-là aux assurés? Parce que finalement c'est un risque de plus. Alors, les gens vont vouloir s'assurer pour ce risque-là. Mais, s'il y a un risque de plus, donc les primes vont augmenter. Le ministre dit non. Alors, moi, je veux savoir comment. Puis est-ce que c'est en disant: Vous ne pourrez pas vous assurer pour ça? Donc, les compagnies d'assurance n'auront pas à couvrir ça. Est-ce que c'est ça, sa réponse?

Le Président (M. Brodeur): M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. D'abord, je voudrais indiquer au député de Drummond et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports que le Parti libéral du Québec, sur ce sujet de l'indemnisation des victimes d'actes criminels des conducteurs de la route, des conducteurs criminels, a fait connaître sa position en novembre dernier. Et donc, c'est au mois de novembre 2002 où le Parti libéral a rendu publique sa position. D'ailleurs, celui qui a été participant à l'élaboration de cette position qui a été divulguée dès novembre 2002 est le président de notre commission, le député de Shefford, qui, à ce moment-là, était le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. Donc, ce n'est pas nouveau. Je pense que, dès l'automne dernier, après y avoir réfléchi, après en avoir discuté, nous avons décidé de prendre le parti des victimes de la route et d'être équitables envers les victimes de la route. Je reviendrai sur ce qui est proposé. Deuxièmement, dans le cadre de la campagne électorale, on a repris les propositions dans un document qui a été rendu public au mois de mars, début du mois de mars, un document sur la justice administrative et où nous énonçons clairement les orientations, là, qui seront puis qui sont proposées.

J'ajouterais que je n'ai pas entendu beaucoup, en tout cas à ma connaissance, là, le Parti québécois discuter de cette question durant la campagne électorale. Pourtant, notre position était claire depuis novembre,

novembre 2002, document rendu public au mois de mars 2003. Et je comprends que ça ne semblait pas... Peut-être que ça l'a été, là, je n'étais pas au courant. Mais ça ne semblait pas être un sujet important pour le Parti québécois lors de la campagne électorale.

M. le Président, lorsqu'on réfère aux autres provinces, vous savez, il y a d'autres provinces qui limitent aussi l'indemnisation des criminels de la route, et la proposition que nous faisons ne remet aucunement en cause le régime d'assurance sans... ou «no-fault», au Québec. C'est un acquis important au Québec depuis 1978. Il n'est pas question de remettre en cause, là, les principes du régime.

Ce que nous proposons, c'est de faire une exception dans des cas bien particuliers. Donc, s'il s'agit de conducteurs qui sont déclarés coupables, au volant, d'un acte criminel qui cause des lésions corporelles ou qui causent le décès. Donc, c'est limité, très limité — et on le verra dans le projet de loi parce qu'on a déterminé les modalités — à des gens qui étaient au volant et qui, par leur conduite — soit négligence criminelle causant lésions corporelles ou décès, conduite dangereuse causant lésions corporelles ou décès ou délit de fuite causant lésions corporelles ou décès — sont condamnés au criminel pour des actes bien circonscrits et où il y aura donc une relation de cause à effet entre l'acte criminel et la lésion corporelle ou le décès.

Dans ces cas-là, les conducteurs déclarés coupables au criminel, un acte criminel important, ne seraient pas indemnisés par la Société des assurances automobile du Québec, et on ne voit pas pourquoi les conducteurs criminels seraient indemnisés par la Société d'assurance automobile du Québec alors que des victimes ne le sont pas complètement. Je pense que, ça, là-dessus, il y a une question d'équité importante.

Deuxièmement, qu'une victime qui a subi un dommage, dommage qui donc semble évidemment excéder, en termes d'indemnité, l'indemnité maximale qui est versée par la Société d'assurance automobile du Québec, pourrait poursuivre pour l'excédent de l'indemnité par rapport au dommage qui lui a été causé, ça, c'est un principe où on doit, je pense, être équitable et protéger les victimes plutôt que de protéger les conducteurs d'actes criminels, et ça amènera également, là, certainement un effet dissuasif par rapport à la conduite, une conduite qui découle, et qui arrive, et qui... ou une conduite qui est d'ordre criminel. Je pense que c'est très sérieux. Si on est condamné au Code criminel, ce n'est pas une petite incartade, là, c'est quand même une conduite très, très sérieuse.

Les victimes, d'ailleurs, je pense... Et il y a une fondation des accidentés de la route évidemment qui, elle, représente les intérêts des victimes, et il y a des victimes, vous savez, qui... Parfois, il faut penser à la famille du conducteur criminel, mais il y a aussi les familles des victimes qui sont importantes, et il y a M. Éric Sicotte, qui est le président de la Fondation des accidentés de la route, qui milite pour des modifications aux dispositions actuelles pour rendre ces dispositions-là et la législation plus équitables envers les victimes d'actes de conducteurs qui se rendent coupables d'actes criminels.

M. Jutras: M. le Président, juste une question.

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: J'aimerais ça avoir une réponse. Je pense que ça fait six ou sept minutes, là, que le ministre ne répond pas à la question que j'ai posée. J'aimerais ça qu'il réponde à la question. J'ai dit: Comment il va faire pour... C'est ça, ma question. Comment il va faire pour que les primes d'assurance n'augmentent pas?

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, concernant la pertinence lors des crédits budgétaires, vous savez que la pertinence est très large. D'ailleurs, dans la session de mardi, j'aurais pu vous arrêter bien souvent concernant l'Hydro-Québec, les CPE, l'aide sociale, etc. Donc, on sait très bien que, de coutume, ici nous sommes très larges en ce qui concerne la pertinence. Mais je m'aperçois aussi que le ministre des Transports reste toujours dans le domaine du «no fault», donc ce qui était l'essence même, là, la base de votre question, et, concernant cette question-là, M. le député de Drummond...

M. Jutras: Oui...

Le Président (M. Brodeur): Je suis aussi large dans l'appréciation de vos questions que celle des réponses.

M. Jutras: L'exercice des crédits, c'est un exercice qui est sérieux, puis il y a des gens qui nous écoutent, puis nos concitoyens et concitoyennes veulent avoir des réponses. Et, quand le ministre se lance dans des grandes épîtres comme il fait présentement, bien, on n'avance pas. Moi, j'ai posé une question précise, je veux avoir une réponse à ça.

● (10 h 40) ●

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Drummond. Dans le règlement, aucun appel au règlement ne peut être fait sur des questions d'appréciation de questions ou de réponses. Donc, c'est le même principe qu'on applique d'ailleurs à la période de questions à l'Assemblée nationale, c'est le même principe qu'on aborde ici. C'est possible que la réponse ne soit pas satisfaisante à votre égard. Vous aurez l'opportunité, immédiatement après la réponse du ministre, de revenir et de poser une question supplémentaire et même d'insister pour avoir une réponse qui pourrait vous convenir, monsieur.

M. Jutras: Oui, mais combien de temps, tu sais?

Le Président (M. Brodeur): On a chacun un bloc de 20 minutes. Donc, M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Bien, je suis bien rassuré par votre décision parce que je pense qu'il est important d'informer les citoyens au sujet de toute cette question-là, parce que le député de Drummond veut limiter le débat, et je pense que, le débat, les principes sont très, très importants, et il est essentiel, à mon avis, que la population puisse être informée des orientations et des principes qui se dégagent de nos propositions. Je pense que ça...

Et donc, je reviens aux victimes d'accidents criminels. M. Éric Sicotte, qui, lui...

M. Jutras: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: Je reviens encore. Il y a des limites, là. J'ai posé une question. C'est à ça que je veux avoir une réponse. Sans ça, là, on n'avancera à rien.

Le Président (M. Brodeur): Monsieur...

M. Jutras: Monsieur... Laissez-moi finir, là.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Allez-y, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Il pourra faire son argumentation quand il déposera son projet de loi. Je comprends qu'il est embarrassé de défendre une position comme celle-là, mais, moi, j'aimerais avoir des réponses à mes questions.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, je pense que j'ai bien répondu à vos questions il y a quelques instants. Et je vous rappelle que le temps que vous utilisez pour défendre ce point-là, sur lequel j'ai déjà donné une réponse, ne vous permettra peut-être pas d'en revenir à une question additionnelle par la suite, il reste six minutes. Donc, M. le ministre, je vous demande...

M. Jutras: Il reste six minutes? Vous pouvez l'employer comme vous voulez, hein? On va avancer, avec ça!

Le Président (M. Brodeur): Merci. Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Je pense que, vous savez, le Parti québécois aurait dû être aussi clair lors de la campagne électorale, parce qu'il n'en a pas parlé, de ça. Nous en avons parlé, nous. Nous avons écrit, nous avons publié notre programme.

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Et puis on n'en a jamais entendu parler de la part du Parti québécois. On voit aujourd'hui qu'ils semblent découvrir qu'il y a des choses, là, sur lesquelles ils doivent argumenter. De toute façon, ils pourront le faire lors du dépôt du projet de loi.

Ce que je voulais vous dire, M. le Président, c'est que pour nous les accidentés de la route, c'est important et c'est quand même, là, les victimes d'accidents... d'actes criminels. Humainement, je pense qu'on leur doit considération lorsqu'on débat de cette question-là.

Vous savez, il y a eu un sondage qui a été fait par la Fondation des accidentés de la route, dont on a les résultats dans *Le Soleil* ou *Le Journal de Québec* du 3 juin 2003. Et, selon le sondage qui a été mené par la Fondation des accidentés de la route, il y a 78 % des

Québécois interrogés qui croient qu'un conducteur en état d'ébriété qui blesse d'autres personnes, qui a été reconnu coupable par une cour criminelle, ne devrait pas recevoir d'indemnité de la Société d'assurance automobile du Québec. Donc, ça, c'est une des propositions, là, qui est contenue dans notre orientation pour être équitable envers les accidentés de la route qui sont victimes d'actes criminels.

«De même, 73 % des répondants estiment qu'un conducteur reconnu coupable d'un acte criminel — et là je cite l'article de *La Presse canadienne*; d'un acte criminel — au volant d'un véhicule devrait rembourser à la SAAQ — donc, à la Société de l'assurance automobile du Québec — les montants qu'elle a versés à ses victimes. De plus — et je poursuis — 78 % jugent qu'une victime devrait pouvoir poursuivre un conducteur reconnu coupable d'un acte criminel commis au volant afin d'être compensée pour les dommages subis mais non indemnisés.» Alors, ce que note le président de la Fondation des accidentés de la route, c'est que les résultats donc de ce sondage-là sont très évocateurs, très révélateurs, très utiles et essentiels au débat qu'on a eu, qu'on a en ce moment, donc, indique M. Sicotte. Alors, ça, je pense que c'est un élément très, très important, M. le Président, qui indique que nous préférons prendre le parti des victimes plutôt que le parti de conducteurs qui sont déclarés coupables d'actes criminels importants — ce n'est pas pour n'importe quelle baliverne — et des actes criminels causant des lésions corporelles, des blessures corporelles ou le décès.

Alors, je pense que ça, là, c'est l'orientation que nous avons prise. Nous travaillons actuellement sur le projet de loi. Il y aura un projet de loi de déposé en Chambre, à l'Assemblée nationale, et, à ce moment-là, je pense que les personnes concernées pourront être en mesure d'apporter leurs suggestions, leurs commentaires et leurs critiques.

Et il y a un aspect important auquel d'ailleurs nous allons travailler, c'est qu'on ne veut pas que les modifications qui seront apportées aient une relation de cause à effet sur des augmentations de primes par les assureurs privés. Et je pense que, évidemment, vous savez comme moi que les primes d'assurance privée peuvent varier ou peuvent augmenter, vous savez, pour d'autres raisons, là. Il ne faudrait pas dire, parce que les primes d'assurance augmentent à un moment donné, que c'est relié à une modification qui serait faite par rapport à l'indemnisation des victimes d'actes criminels au volant.

Nous parlons tantôt justement des coussins gonflables. Bien, les assureurs disent: C'est peut-être moins clair. Bien, peut-être que ça peut résulter en une augmentation. Comme vous le savez, les assureurs évaluent à chaque année leurs sinistres et puis ajustent leurs primes d'assurance en conséquence. Alors, les primes d'assurance, elles peuvent augmenter indépendamment de modifications qui peuvent être apportées à la Loi sur l'assurance automobile et au Code de la sécurité routière, et je pense que là-dessus, là, je serai en mesure de juger quand nous déposerons le projet de loi, qu'on prendra les précautions nécessaires pour ne pas qu'il y ait de relation de cause à effet directe entre les modifications qui seront faites et une augmentation des primes d'assurance automobile reliée uniquement à ce facteur-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Il reste quelques secondes, et je peux accorder...

M. Jutras: Il reste quelques secondes?

Le Président (M. Brodeur): Je peux accorder le droit de parole au député de Drummond.

M. Jutras: Bien, je vais juste dénoncer la façon de procéder du ministre. Moi, j'en ai défendu des crédits devant cette Assemblée, puis j'étais capable de le faire, puis j'étais capable de faire face à la musique. De la façon que vous procédez, vous ridiculisez le système.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, je vous demande d'être prudent dans vos propos à l'avenir. Mais, pour l'instant, je suis... peut-être pour quelques secondes une réponse au ministre.

M. Marcoux: Vous permettez? Je pense que ce sont des propos, en tout respect pour le député de Drummond, que je considère comme étant déplacés dans un débat qui est très sérieux et qui touche, sur le plan humain, des gens qui sont confrontés à des situations très pénibles en raison d'actions de conducteurs d'actes criminels.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie.

Plan d'action concernant la sécurité routière

M. Dubuc: Oui, M. le Président. La question s'adresse à M. le ministre. C'est sur le plan d'action de sécurité routière. On sait comment c'est important, le système routier, puis je crois que c'est important de surveiller comment est-ce qu'on peut contrôler ça.

M. le Président, M. le ministre peut-il nous dire si le ministre des Transports et de la SAAQ a un plan d'action concernant la sécurité routière? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, nous avons parlé tantôt, en réponse à une question du député de Portneuf, du bilan routier 2002 par rapport aux années précédentes. Ce que j'ai mentionné, c'est que nous avons, malgré une amélioration importante de notre bilan routier depuis 30 ans, importante, majeure, encore beaucoup de travail à faire parce que l'objectif, c'est toujours d'améliorer la situation. Alors, il y a des actions, qui sont prévues au cours de la prochaine année et qui peuvent déborder d'ailleurs les années suivantes, de concertation, d'ailleurs qui sont faites en concertation avec soit la Société de l'assurance automobile, le ministère, la Commission des transports et d'autres intervenants.

• (10 h 50) •

Tout ce qui touche, par exemple, l'alcool au volant, nous savons que l'alcool au volant est la cause de 30 % des conducteurs décédés. Donc, l'alcool, c'est là

cause de 30 % des décès au Québec alors que la vitesse est à peu près 22 %. Alors, il s'agit de poursuivre la lutte contre l'alcool au volant. Vous savez — et vous êtes un spécialiste dans le domaine — qu'il y a eu des modifications au Code de la sécurité routière. Dans le domaine du Code de la sécurité routière — je ne voudrais pas être ambigu à ce sujet-là, M. le Président, vous connaissant, d'ailleurs — donc il y a un partenariat qui a été établi pour obtenir des opérations ciblées au cours de 2003, il y a des travaux d'un sous-comité interministériel également pour ce qui touche les drogues, il y a une opération de publicité, là, P.A.S. alcool, qui se fait à chaque année, et donc il y a également un suivi des impacts des modifications qui ont été apportées au Code de la sécurité routière. Les sanctions sont beaucoup plus sévères maintenant — et ça, c'est heureux que ce le soit — que c'était le cas il y a quatre ou cinq ans en termes de suspension, de révocation de permis, d'installation d'alcoomètres, etc., et ce sont des mesures extrêmement positives.

Il y a une attention particulière également qui a été apportée à la sécurité aux alentours... aux abords des chantiers de construction — on pourra en reparler, là; simplement passer là-dessus — et il y a à peu près 1 000 chantiers de construction au Québec qui se font durant l'année. Nous avons une entente avec la Sûreté du Québec à cet égard-là.

Pour ce qui est de la vitesse, la vitesse qui est responsable de 22 % des décès, il y a des opérations ciblées qui se font de concert avec la Sûreté du Québec, et il y en a, par exemple, à l'occasion principalement des longs congés, des opérations particulières, et je pense que c'est très, très efficace.

Et, ce qu'il y a peut-être de nouveau, il y a une table de concertation sur la vitesse qui a été mise sur pied à la suggestion de la Société d'assurance automobile du Québec. Cette table de concertation a commencé à siéger — d'ailleurs, il y a eu une rencontre au mois de juin; je pense que c'est le 19 juin — qui regroupe des intervenants, bon, pas seulement du gouvernement, là, mais des municipalités, les policiers, les Fédérations, par exemple, le ministère de la Justice, la Fédération motocycliste du Québec, et l'objectif, évidemment, c'est de pouvoir en arriver à suggérer des mesures qui nous permettront d'améliorer encore davantage le contrôle de l'excès de vitesse et de réduire l'impact des excès de vitesse sur les décès, donc de tenter de développer de nouveaux moyens d'action. C'est important d'avoir toutes les personnes assises à la même table parce que ça ne touche pas seulement les... Vous avez les décès, là... les réseaux routiers sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, mais également de l'ensemble des municipalités.

Il y a également, des dispositions, des actions concernant la sécurité pour les véhicules lourds. Nous avons d'ailleurs une table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. La Commission des transports également joue un rôle important dans ce cadre-là, et il y a des actions qui ont été prises actuellement, vous savez, avec certaines analyses à la Commission des transports. Il y a des bulletins en quelque sorte qui sont décernés aux transporteurs et de façon à pouvoir... ou bien avoir certaines sanctions contre des transporteurs qui ont un

mauvais bulletin, et ça, c'est toujours dans la perspective d'assurer une meilleure sécurité sur les routes.

Il y a un comité de liaison Transports-municipalités parce que 60 % de l'ensemble des accidents arrivent sur le réseau municipal, qui représente, le réseau municipal, 80 % de l'ensemble du réseau routier québécois. Également, les campagnes de sensibilisation qui s'adressent principalement aux jeunes, on pourra en reparler. Et aussi la Société a mis en marche avec d'autres intervenants une évaluation de l'impact du vieillissement de la population sur le bilan routier, et ça, ce n'est pas pour dire qu'il y a plus d'accidents par rapport... Si on prend le pourcentage des détenteurs de permis de plus de 65 ans et le nombre d'accidents qu'ils causent, le nombre d'accidents est moindre que le pourcentage des détenteurs de permis. Mais, quand même, on sait que le vieillissement de la population va avoir un impact sur un ensemble de facteurs au Québec, et donc il y a une analyse, là, et un projet-pilote, une évaluation qui se fait avec le CLSC notamment dans la Beauce, là, et d'autres intervenants dans le milieu de la santé pour à la fois sensibiliser évidemment les gens, mais sensibiliser également leur entourage, et ça se fait en concertation avec les personnes impliquées.

Et enfin, bien, nous l'avons mentionné hier, les investissements routiers qui sont faits cette année, un des critères qui est retenu pour déterminer la programmation est celui... un des éléments, c'est celui de la sécurité qu'on peut renforcer par des travaux routiers qu'on fait, certaines courbes, par exemple, à corriger. Évidemment, pas tout faire, mais c'est un des éléments importants avec celui du maintien des actifs et du développement économique du Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Tantôt, j'avais une question additionnelle. J'en avais deux, puis là, dans les propos du ministre, M. le Président, il m'a donné une réponse sur une de ces questions-là. C'était relativement au pourcentage des accidents qui se produisaient sur le réseau routier municipal versus celui du réseau provincial.

Maintenant, en question additionnelle, je voulais vérifier à combien se situait le parc automobile. On a parlé de celui de 1973. En 2003, le parc automobile, il est à quel niveau?

M. Marcoux: C'est à peu près 4 millions...

Une voix: 4,6.

M. Marcoux: 4,6. 4,5 et quelque chose, 4,6 millions. Alors, il y a quand même une augmentation. Sur 30 ans, ça a doublé.

M. Soucy: O.K.

Le Président (M. Brodeur): ...M. le ministre. Une autre question, M. le député de Portneuf?

M. Soucy: Bien, écoutez, M. le Président, je ne voudrais pas faire de... Tantôt, j'ai invité le ministre des

Transports à faire état de prudence dans le cadre d'une modification législative à venir. Là, j'inviterais peut-être le député de Drummond à faire preuve de prudence aussi parce que, dans le premier bloc de questions, on avait excédé de six minutes, puis je pense que c'était tout à fait pertinent d'écouter les réponses et les commentaires qui allaient de soi. Donc, je pense que le débat...

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui.

Le Président (M. Brodeur): Je vous demanderais de ne pas dire des propos qui pourraient susciter d'autres débats. Donc, je vous demande de procéder à une question, si possible.

M. Soucy: D'accord. Merci. Merci, M. le Président. Bien, écoutez, considérant que mes questions additionnelles ont été posées et répondues, je vais passer la parole à mon collègue.

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

Accidents impliquant de jeunes conducteurs

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. M. le Président, à son analyse du bilan routier 2002, M. le ministre mentionnait que des efforts devaient être encore faits afin de diminuer le taux d'accidents. Or, dernièrement, plusieurs articles et reportages d'actualité ont traité d'accidents impliquant de jeunes conducteurs.

Est-ce possible de savoir le nombre de jeunes impliqués dans des accidents au cours des dernières années? Sont-ils davantage impliqués que nos conducteurs plus âgés? Enfin, quelles actions sont entreprises pour promouvoir la sécurité routière auprès de nos jeunes?

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

M. Marcoux: M. le Président, bien, si on regarde l'ensemble... Et là il ne s'agit pas de vouloir polariser un débat entre générations. Je pense que ce n'est pas du tout l'intention, au contraire. Cependant, au Québec — et c'est partout ailleurs, là, ce n'est pas unique au Québec, c'est partout ailleurs sur la planète, donc nous n'échappons pas à ce phénomène-là — il y a une surreprésentation des jeunes conducteurs de 16 à 24 ans dans les accidents de la route. Donc, ça, c'est partout, là, ce n'est pas unique à nous. Les jeunes conducteurs comptent à peu près pour 11 % des titulaires de permis. Et, si on regarde les statistiques sur le plan des conducteurs impliqués, ils représentent, ces jeunes conducteurs, 23 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Donc, il y a une surreprésentation en termes de pourcentage, et, au tableau des infractions, c'est également la même chose. Il y a peut-être différents éléments qui peuvent expliquer... le manque d'expérience, évidemment — parfois,

ça aide un peu, l'expérience — et puis la prise de risques est peut-être plus facile pour des jeunes que pour des conducteurs, là, qui sont rendus à 60 ou 65 ans.

● (11 heures) ●

La Société d'assurance automobile est bien consciente de ce phénomène-là et a déjà entrepris beaucoup... plusieurs actions, notamment des campagnes de promotion qui s'adressent aux jeunes... donc de rejoindre les conducteurs entre 16 et 24 ans. Ceux qui vont au cinéma, là, vous pourrez noter que vous retrouvez à certaines périodes de l'année un message publicitaire diffusé au cinéma et à la télévision, surtout à l'automne, au moment de la rentrée. Donc, c'est pour sensibiliser les jeunes concernant les risques reliés à la route et les inciter à la prudence. Il y a eu beaucoup de campagnes dans... d'autres types de campagnes avant.

Vous savez qu'aussi il y a eu des changements d'apportés à la législation pour la détention d'un permis par des jeunes. Puis, en 1997, là, il y a un nouveau système graduel de la conduite qui a été implanté pour encadrer davantage le comportement des nouveaux et des jeunes conducteurs. Il y a également des dispositions particulières concernant les points de démerite. Il y a une éducation qui se fait aussi auprès des jeunes. Les élèves du cinquième secondaire et les étudiants de cégep sont la clientèle qui est visée. C'est une problématique particulière. Donc, pour les élèves de cinquième secondaire, la Société a créé une trousse de sensibilisation qui vise à faire comprendre les phénomènes physiques qui sont liés à la vitesse. C'est utilisé dans le cadre du cours de physique 534, et il y a une trousse mécanique également.

Au niveau collégial, il y a un programme qui a été développé par la Société, le programme Pare-chocs, qui vise à sensibiliser les jeunes autant à la vitesse qu'à l'alcool au volant. Et donc, on met l'accent sur la responsabilisation, le partage de la responsabilité entre tous les partenaires qui sont engagés dans l'organisation des fêtes des jeunes. Je pense que c'est important. Il y a un programme éducatif également, Philosophie et Sécurité routière, qui s'adresse aux enseignantes et aux enseignants du collégial. Donc, c'est à susciter une réflexion chez les jeunes, là, pour échanger sur la problématique de la vitesse et les rendre conscients de leur propre responsabilité individuelle à cet égard-là.

J'ajouterais, M. le Président, qu'à mon avis, comme parents, nous devons également avoir un rôle à jouer vis-à-vis nos jeunes, à la fois comme exemples à donner sans doute quand nous conduisons une automobile nous-mêmes, mais également en termes de sensibilisation aux risques que comporte la conduite d'une automobile avec des excès de vitesse qui conduisent non pas seulement à des dommages matériels — ça, ce n'est pas trop grave, là — mais à des accidents, à des blessures corporelles et à des décès.

Alors, ça vous donne, M. le Président, un peu un résumé des mesures qu'a prises et que prend encore la Société d'assurance automobile du Québec et ça témoigne de la préoccupation que nous avons pour tenter d'améliorer les résultats de la conduite automobile chez les jeunes et tenter de réduire leur implication dans des accidents sur la route qui découlent beaucoup, dans ce cas-là, nous devons le dire, de la vitesse qui dépasse les limites.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Actions entreprises face aux courses de rue et à la modification de véhicules

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, une sous-question, M. le Président. Compte tenu de ce que vient de nous dire le ministre, que la vitesse est la cause principale chez les jeunes, j'aimerais connaître les actions entreprises par la SAAQ et le ministère des Transports face au «street racing» et à la modification de véhicules, qui semblent être des phénomènes en vogue, par chez nous en tout cas. Et peut-il nous expliquer si des actions précises de sensibilisation sont planifiées pour contrer ce phénomène?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: M. le Président, une question d'actualité. Peut-être que le député de Montmagny a une famille plus jeune également... Montmagny-L'Islet.

Une voix: ...

M. Marcoux: Pardon. Montmagny-L'Islet, je m'excuse. Donc, vous savez, le «street racing» pratiqué sur les réseaux publics, c'est illégal. De toute façon, le Code de la sécurité routière comporte déjà des clauses très claires sur l'interdiction d'une vitesse excessive. Alors, ça, là, déjà l'article 327 du Code de la sécurité routière nous indique bien que toute vitesse ou toute action qui est susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. Je pense que c'est les dispositions, là, générales qui s'appliquent pour excès de vitesse, et autant dans le cas du «street racing» donc qui est illégal lorsqu'il est pratiqué sur le réseau public...

Il y a certains cas où le chemin utilisé est fermé avec l'autorisation de l'autorité qui est responsable de l'entretien, et là, bien, évidemment, nous sommes en contact, la Société est en contact avec les services policiers, mais il appartient, à ce moment-là, aux services policiers de sanctionner les participants à ce type d'événements si c'est illégal.

Je voudrais vous rappeler que je vous ai parlé tantôt de l'institution d'une table sur la vitesse, la création, la mise sur pied d'une table sur la vitesse. C'est un sujet qui va faire l'objet de préoccupations par les participants à cette table sur la vitesse parce que ça se développe et il y a bien des citoyens qui sont inquiets vis-à-vis ce phénomène-là, d'autant plus qu'il y a des films qui sont projetés, là, et puis qui peuvent avoir un impact sur les jeunes. Il n'est pas possible de quantifier, selon la Société, évidemment l'impact de ce phénomène-là actuellement. Il est certainement à l'origine d'un certain nombre de décès — nous en avons vu dans les journaux, d'ailleurs — ou de blessures, mais il n'y a pas de compte exact que la Société peut nommer relativement aux décès et aux blessés graves, là, reliés à cette activité.

Quant à la modification des véhicules, qui est aussi une préoccupation — il y a des gens qui apportent

des modifications à leurs véhicules — il y en a que c'est sur le plan de la composante mécanique, d'autres c'est sur le plan esthétique. Ce que prévoit le Code de la sécurité routière à cet égard-là, c'est que le Code interdit des modifications qui sont susceptibles de diminuer la stabilité du véhicule ou le freinage du véhicule. Donc, il y a quand même un critère qui est inscrit dans le Code.

Et un autre article du Code permet aux policiers d'exiger une vérification mécanique s'ils ont des motifs de croire que le véhicule a subi de telles modifications ou est dans un état tel qu'il constitue un danger. Alors donc, il y a quand même un encadrement, là, en ce qui a trait à la modification de véhicules. Et les policiers d'ailleurs ont formé un comité sur les véhicules modifiés afin de partager leur expérience puis de s'entendre sur les interventions à faire, et l'objectif est de développer un guide terrain qui identifierait de façon plus précise les modifications qui sont interdites sur un véhicule parce que, si ces modifications-là ont un impact sur la stabilité ou le freinage des véhicules, il est bien évident que ça s'additionne aux risques d'accident et éventuellement de blessures ou de décès.

Le Président (M. Brodeur): Donc, merci, M. le ministre des Transports. Je suis maintenant prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

Incidences d'une modification du régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile sur les primes d'assurance (suite)

M. Jutras: Alors, continuons l'exercice, mais espérons, M. le Président, que l'exercice ne sera pas vain. Parce que, si effectivement l'exercice des crédits devient un dialogue de sourds, à savoir qu'un parlementaire pose une question et que la réponse va dans un tout autre sens, je dis qu'à ce moment-là c'est un exercice qui devient vain, c'est un exercice qui devient inutile et c'est un exercice aussi qui ne répond pas aux objectifs auxquels il faut répondre, à savoir renseigner les gens, renseigner le public pour que les gens voient qu'est-ce qu'il en est exactement de ces crédits-là. Alors, moi, je pense que c'est un exercice important, mais, évidemment, chacun, on a notre façon de faire l'exercice, mais ce qui doit nous animer, c'est de répondre à un exercice démocratique dans le but de renseigner la population.

Donc, tantôt j'avais posé une question concernant les primes d'assurance. Moi, j'en conclus donc, vu la non-réponse du ministre, que la brèche que veut faire le gouvernement libéral dans notre système de «no fault», ça va entraîner pour les consommateurs, ça va entraîner une prime des assurances automobile. Et le ministre disait: On en a parlé durant la campagne électorale, mais il n'a pas parlé, par contre, de l'augmentation des primes, et, manifestement, il n'avait pas prévu cette question-là.

● (11 h 10) ●

Mais ce qui est le plus étrange dans le discours que nous tient le ministre, c'est quand il dit: On prend le parti des victimes. Et je vais vous dire que c'est toute une façon de prendre le parti des victimes, parce que là, et de un, on retourne en arrière, mais, et de deux, on dit aux victimes: Si vous voulez avoir plus d'argent, si vous

voulez être mieux indemnisées... Donc, ça veut dire en partant que les victimes ne sont pas suffisamment indemnisées. Et, moi, je dis que prendre le parti des victimes, c'est mieux les indemniser, point à la ligne, et non pas leur dire, comme le fait le Parti libéral, en leur disant: Bien là vous allez vous adresser aux tribunaux si vous voulez avoir un surplus. Et là c'est là vraiment qu'on retourne en arrière, et on va dire aux victimes: Si vous voulez plus d'argent, constituez-vous un avocat, allez en cour, encourez les délais, encourez les honoraires et les frais, et pour vous retrouver en bout de piste avec un résultat, vous ne savez pas ce qu'il sera, et, ce qui est encore pire, vous retrouver avec un jugement qui peut-être ne vaudra même pas le papier sur lequel il est écrit. Alors, c'est ça, pour le gouvernement libéral, prendre le parti des victimes.

Et là on voit la situation, M. le Président, parce que la personne qui sera accusée dans un tel cas, qui, par exemple, aurait conduit en état d'ébriété... Et là, sachant qu'elle pourra être poursuivie par la victime, bien là elle va aller voir son avocat puis elle va lui dire: Écoute, tu fais tout pour me sortir de là parce que, moi, je peux me retrouver avec un jugement en bout de piste qui va me coûter cher. Alors là on voit donc que les procédures vont s'entamer devant la Cour du Québec, chambre criminelle, la personne va se défendre avec les experts, etc. Si jamais elle est condamnée en première instance, c'est certain qu'elle va aller en appel parce qu'elle va savoir c'est quoi, les conséquences de cela.

Alors, au bout de deux ans, trois ans, si vraiment la personne est trouvée coupable, là s'entameront les procédures au civil. Et, encore là, cette même personne là va dire à son avocat: Bien, écoute, il faut que tu me sortes de là à tout prix, de sorte que, cette personne-là qui a conduit en état d'ébriété, bien, on voit déjà les frais qu'elle devra encourir. Mais, pour la victime, la victime, ça veut dire qu'elle aussi, là, va devoir s'adresser aux tribunaux, se constituer un avocat, le payer. On sait que l'autre, lui, a tout à perdre. Alors, il va dire: Il faut que je me sorte de là. Et la victime, elle, va devoir faire face à cette situation-là et va devoir aller devant les tribunaux, avec les délais qu'on peut imaginer, parce que là il y a déjà une couple d'années de passées.

Au civil, ça va être la même chose. On prévoit initialement donc un délai d'un an à deux ans avant d'obtenir un premier jugement. La personne, vu que c'est lourd de conséquences, ce jugement-là, pour elle, ce qu'on prévoit effectivement, c'est qu'elle va aller devant la Cour d'appel, et on voit la bataille d'experts qui va s'engager, la bataille d'avocats qui va s'engager, pour se retrouver, au bout de quatre, cinq ans, avec une facture d'honoraires qui sera considérable et là se retrouver peut-être avec un jugement qui lui est favorable, oui, de l'ordre de 100 000 \$, 150 000 \$, 200 000 \$.

Et là je vois la scène, là, je vois la scène où... Combien de gens, donc, combien de gens au Québec peuvent faire face à ça? Et là je vois la scène de la personne qui vient d'être condamnée, qui est dans le bureau de son avocat puis qui dit: Bon, écoutez, avec les intérêts puis l'indemnité additionnelle prévue au Code civil, je dois faire un chèque de 150 000 \$ pour la victime, puis, vous, maître, pour vos honoraires, on avait convenu que c'est 40 000 \$. On est rendu à

190 000 \$. Alors, je vois la personne qui a été condamnée, là, qui dit: Bon, bien, écoutez, je vous fais le chèque, et puis, par contre, pouvez-vous attendre à demain? Parce qu'il faut que j'aille faire un transfert de compte, tu sais. Mais il y a combien de gens au Québec qui peuvent faire face à cette situation-là?

Et puis là, si on dit qu'on prend le parti de la victime, quelle sorte de parti on a pris pour elle? Parce qu'on vient de l'obliger à encourir des frais qui vont être tout aussi considérables pour elle, des délais qui vont être tout aussi longs, même c'est encore pire pour cette personne-là parce qu'elle est la victime, et pour se retrouver avec un jugement... Est-ce qu'elle pourra l'exécuter? Parce que, les chiffres le disent, très souvent ces personnes-là sont insolvables, et de un. Mais, et de deux, qui a les moyens au Québec de dire: Bon, bien là ce ne sera pas long, je vous fais un chèque, et puis je vous demande d'attendre à demain pour l'échanger, là, que je fasse mon transfert de fonds? Alors, ça veut donc dire que c'est ça, prendre le parti des victimes, pour le gouvernement libéral, les obliger à se lancer dans de telles procédures avec de tels frais.

Moi, je dis que ça n'a aucun sens d'obliger... Bien, on va dire: Ils ne sont pas obligés. Oui, mais, si on prend le parti des victimes puis on leur dit: On adopte ça en votre faveur, bien, c'est ça que ça représente pour ces victimes-là, et ça, c'est dans le cas où la personne va être solvable. Plus souvent qu'autrement, on va avoir affaire à une personne insolvable, ou encore, plus souvent qu'autrement, on va avoir affaire à une personne qui entre-temps aura eu le temps d'organiser son insolvabilité. Parce que ça, ça fait partie de la vie aussi, organiser son insolvabilité. Là, probablement que le ministre va me répondre: Oui, mais il existe, au Code civil, l'action paulienne, et là la victime pourra se lancer dans de nouvelles procédures pour faire annuler les transactions que cette personne-là aura faites pour se rendre insolvable. Ça n'a pas de bon sens, M. le Président. Ça n'a pas de bon sens. Il n'y a pas d'autres mots que... de le dire autrement.

En plus, quand on dit: On prend le parti des victimes, oui, c'est une belle façon de prendre le parti des victimes. Puis, en plus de ça, on va créer deux sortes de victimes parce que là vous avez la personne qui, par exemple, est frappée par quelqu'un en automobile, puis cette personne-là n'est pas en état d'ébriété, c'est une distraction. Alors, elle, cette personne-là, aura droit, par exemple, à une indemnité de 50 000 \$. Mais, si vous êtes frappé, par exemple, par quelqu'un qui est en état d'ébriété ou qui a été trouvé coupable de conduite dangereuse, bien là vous pourrez aller chercher un supplément. Alors là ça veut dire qu'on se retrouve avec un genre de loterie pour les victimes, et c'est à souhaiter que, tant qu'à être frappé par une automobile, bien, prions pour que la personne ait été en état d'ébriété ou qu'elle ait été trouvée coupable de conduite dangereuse.

En fait, ce qui est dramatique dans la position du gouvernement libéral, c'est qu'on confond un régime d'indemnisation avec un régime de sanctions. Si le ministre considère que les sanctions contre les conducteurs en état d'ébriété ou les conducteurs qui sont coupables de conduite dangereuse... s'il considère que les sanctions ne sont pas suffisantes, bien, ça, c'est le Code criminel qui régit ça. Ce n'est pas un régime

d'indemnisation qui régit ça. Et c'est ça qu'on voit présentement. On confond les deux systèmes, en plus d'assister au fait que l'on prône, somme toute, une justice, une justice de vengeance. Puis pourtant, notre système, on le sait, ce n'est pas un système de justice de vengeance puis ce n'est pas un système de justice expiatoire où, pour reprendre l'expression du ministre de la Justice actuel, ils vont s'en souvenir. Alors, tu sais, c'est ça qu'on sent, la vengeance à l'intérieur de ça, puis, moi, je pense que notre système de droit ne repose pas là-dessus et que notre société non plus ne doit pas reposer sur une telle façon de procéder.

Je suis heureux, par contre, d'entendre le ministre dire qu'il y a des consultations qui vont être faites parce que je pense que, encore là, quand le gouvernement libéral aura fait ces consultations, il va bien être en mesure de s'apercevoir qu'il fait fausse route, que c'est un retour en arrière qui est malheureux et qu'il n'y a pas lieu de procéder de cette façon-là parce que ce n'est pas vrai qu'on prend le parti des victimes. Je le répète, prendre le parti des victimes, c'est mieux les indemniser. Et d'ailleurs, le gouvernement précédent, c'est ce que nous avons commencé quand on a adopté, entre autres, le projet de loi sur la suramende compensatoire pour mieux aider justement les victimes d'actes criminels — ça vient de rentrer en vigueur, la suramende compensatoire. Et je travaillais sur un projet pour l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'actes criminels parce que, effectivement, il faut améliorer l'indemnisation des victimes d'actes criminels, mais pas en leur disant: Constituez-vous un avocat, payez des frais, encourez des délais, puis vous vous retrouverez peut-être avec un jugement de papier au bout de deux ans, trois ans, quatre ans, cinq ans.

C'étaient les commentaires que je voulais faire. Je ne pose pas de question parce que je n'aurai pas de question... je n'aurai pas de réponse, c'est-à-dire. Maintenant, moi, quant à moi, j'aurai fini avec les gens de la SAAQ.

Le Président (M. Brodeur): Bien, peut-être qu'il y aura d'autres questions. Pour l'instant, on va attendre peut-être quelques instants, que vous ayez terminé votre bloc, voir si les députés ministériels ont quelques questions après puis vont prendre pour acquis... C'est parce qu'il vous reste encore neuf minutes, M. le député.

M. Jutras: Alors, je les prendrai sur d'autres sujets.

Le Président (M. Brodeur): Donc, pour l'instant...

M. Jutras: Bien, moi, avec la SAAQ, j'ai terminé.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que, M. le ministre, vous avez une déclaration à faire sur la déclaration, si on peut dire, de M. le député de Drummond?

M. Jutras: Bien, je n'ai pas posé...

● (11 h 20) ●

M. Marcoux: M. le Président, je pense qu'évidemment le ministre nous fait état d'un scénario apocalyptique. Je voudrais lui dire, d'ailleurs, lorsqu'il parlait des crédits tout à l'heure, que les crédits de la Société de l'assurance automobile du Québec ne sont pas discutés à la commission parlementaire, ne sont pas approuvés ici. Cependant, je pense qu'il est de tradition, par respect pour l'Assemblée nationale et pour les parlementaires, que la Société d'assurance automobile du Québec puisse être questionnée ici.

Maintenant, ce que je voudrais répondre... Je voudrais faire quelques commentaires sur ce qu'a mentionné le député de Drummond. D'abord, bien heureux qu'il en parle aujourd'hui, alors qu'ils n'en ont pas parlé durant la campagne électorale. Ça ne paraissait pas important. Deuxièmement, il parle de deux catégories de victimes. Bien, présentement, il y a deux catégories de criminels au Québec, il y a ceux qui sont indemnisés même s'ils sont reconnus coupables d'un acte criminel puis il y en a d'autres, dans d'autres circonstances, qui ne le sont pas, indemnisés. Donc, on a deux catégories de criminels. Et, nous, on prend, dans le cadre de ce débat-là, le parti des victimes. C'est une question de traitement équitable envers les victimes et c'est d'ailleurs ce que fait valoir la Fondation des accidentés... des victimes d'actes criminels. Ce sera à la victime à décider si elle poursuit ou non. Je pense que ce n'est pas à l'État de le faire, question de responsabilité individuelle. Ce que nous ferons, ce n'est que de reconnaître un droit à la victime, droit qu'elle pourra exercer ou ne pas exercer. Je ne pense pas que ce soit au gouvernement de venir édicter ce qu'elle aura à faire, question de responsabilité personnelle.

Et, le dernier commentaire, évidemment, on pourrait en débattre très longtemps, mais il va y avoir un projet de loi qui sera déposé. Je pense que le projet de loi, il n'est pas encore déposé, on ne débattera pas du projet de loi ici. Il y aura un projet de loi de déposé, et à ce moment-là et les parlementaires et d'autres groupes auront l'occasion de pouvoir faire leurs représentations sur le contenu, à ce moment-là, du projet de loi et seront en mesure d'apprécier, en plus des principes que nous formulons, les modalités selon lesquelles ce sera mis en place, donc de bien évaluer les impacts. Je pense que c'est à ce moment-là que, évidemment, on va éliminer bien des scénarios apocalyptiques, là, qu'était en train de nous faire le député de Drummond. Donc, on débattera du projet de loi à ce moment-là à l'Assemblée nationale puis en commission parlementaire.

M. Jutras: Les scénarios apocalyptiques, moi, je veux revenir là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: J'ai hâte de voir comment ça va se passer. Puis, si la situation que j'ai décrite n'est pas réaliste, bien, j'ai hâte de voir ça quand... On en reparlera en temps et lieu, mais je suis convaincu que c'est comme ça que ça va se passer, ça ne peut pas faire autrement, voyons donc! Est-ce que quelqu'un va dire: Bien, moi, je me laisse condamner puis je fais un chèque de 100 000 \$ ou de 200 000 \$? Puis je reviens à

ce que je disais. Qui a les moyens de faire face à une telle situation? Puis, en plus de ça, en plus de ça, de condamner des gens à l'insolvabilité, ça aussi, c'est sérieux, parce que là on va se retrouver avec quelqu'un qui a un jugement sur le dos de l'ordre de 200 000 \$. Puis, quand on parle de ça, on parle souvent des chauffards, des récidivistes, bon, des cas qui sont très antipathiques. Mais, si on prend, par exemple, le cas de la mère de famille qui, un bon soir, bon, conduit puis se fait prendre en état d'ébriété, 0,09, puis elle a frappé quelqu'un, et puis qu'on la condamne, cette femme-là, somme toute, à l'insolvabilité pour le reste de ses jours... C'est des situations qui pourraient arriver, ça.

Puis là, quand le ministre dit: Oui, mais... Parce que là je n'ai pas eu de réponse, mais je pense que c'est ça. Quand le ministre dit: On ne fait pas augmenter les primes d'assurance, les gens ne pourront pas s'assurer, donc il va falloir qu'elle paie ça elle-même, cette personne-là. Là, vous allez me dire: Oui, mais elle fera faillite, elle va être libérée de ça. La victime est avancée en quoi, à ce moment-là? On fait avancer la société quelque chose de rare, hein!

Le Président (M. Brodeur): M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Oui, un dernier commentaire, M. le Président. Je comprends que le député de Drummond veut évoquer toutes sortes de scénarios. Je le comprends, c'est de bonne guerre. Je l'inviterais à la patience, hein? On va déposer le projet de loi, et à ce moment-là il pourra formuler ses commentaires. Je pense que je lui mentionnais tout à l'heure que ça s'appliquerait dans le cas d'actes criminels, donc condamnés en vertu du Code criminel, causant des lésions corporelles ou des décès, donc des actes criminels qui sont importants. Je pense que les victimes ont le droit d'être traitées équitablement et je ne vois pas pourquoi on maintiendrait deux catégories de criminels au Québec, dans certains cas où ils peuvent être poursuivis puis dans d'autres cas où ils ne peuvent pas l'être. Donc, je comprends que, quand le ministre... quand le...

Tantôt, on mentionnait qu'il y aurait peut-être deux catégories de victimes, ce avec quoi je ne souscris pas, je suis en désaccord. Mais ce que le député de Drummond veut maintenir, deux catégories de criminels... D'ailleurs, c'est son ex-premier ministre qui le mentionnait en 1996, je pense, dans son discours du trône. Et donc, c'est très clair pour nous, il s'agit d'être équitable, d'être équitable envers les victimes, et ce n'est pas de retourner à ce qui existait avant 1978, là. Si c'est ça, il n'y a rien à voir avec ça. C'est une exception au régime actuel, qui est maintenu, une exception très précise, et donc ça ne me remet aucunement en cause... on ne remet pas... on ne revient pas à la situation d'avant 1978, si c'est ça que le... Non. Si c'est ça que le député de Drummond évoque, ce n'est pas ça, c'est clair. Et vous le verrez lorsque le dépôt... dans le dépôt du projet de loi.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: M. le Président, je m'aperçois que le ministre confond les criminels et les victimes. Et, quand il dit qu'il prend le parti, qu'il veut prendre le parti des victimes puis quand il dit qu'il veut que les victimes soient traitées avec équité, moi, j'en suis, de ce principe-là. Mais la façon de traiter les victimes avec équité, c'est de mieux les indemniser. Alors, c'est là-dessus qu'il devrait travailler plutôt que de dire, comme je viens de le mentionner: Adressez-vous aux tribunaux, puis payez, puis vous verrez ce que vous obtiendrez comme résultat en bout de piste.

Puis, quand il parle des criminels, bien, le cas que je donne de la jeune mère de famille qui se fait arrêter à 0,09 puis qui vient de frapper quelqu'un ou le jeune qui termine son cours universitaire puis qui décide de fêter, le soir qu'il obtient son diplôme, puis il va commencer à travailler, puis, encore là, est à 0,09, 0,10, puis il frappe quelqu'un et lui cause des dommages, ce jeune-là, on va le condamner à l'insolvabilité pour le reste de ses jours? C'est ça que vous voulez faire?

Le Président (M. Brodeur): M. le ministre des Transports, tout en soulignant qu'il ne reste que quelques secondes au bloc de 20 minutes du député de Drummond.

M. Marcoux: Un dernier commentaire seulement. Ce que j'ai mentionné, c'est que ce sera dans le cas où des conducteurs sont condamnés au criminel, donc pour des actes qui sont jugés comme étant graves. Et donc, ça va être limité. À ce moment-là, il n'y a pas de raison, quant à nous, que les criminels soient indemnisés. S'ils sont mis dans une situation où ils ont commis un acte criminel, bien, c'est un des éléments. C'est pour ça que, tantôt, quand je vous mentionnais que c'est important de bien comprendre les grandes orientations et tout le contexte, parce que autrement vous ne pouvez pas juger... Donc, ce que nous proposons, ça fait également partie d'une meilleure indemnité.

Puis, la poursuite, bien, c'est la victime qui pourra décider de le faire. Ce n'est pas le gouvernement qui va le lui dire. Je pense que ça, c'est de respecter la responsabilité individuelle. Et, quand vous discutez avec des victimes, je pense, qui, sur le plan humain également, ont été fortement ébranlées parce qu'elles ont été blessées, un membre de leur famille est décédé en raison d'un acte criminel, bien, je pense que c'est important de tenir compte de cet aspect humain. La population du Québec d'ailleurs est d'accord là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Si j'ai bien compris, M. le Président, le volet de la SAAQ est terminé, là. C'est ça?

M. Jutras: Bien, de votre côté, je ne sais pas qu'est-ce que vous voulez faire, là. Moi, de mon côté, c'est terminé.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'on s'entend que la présence de la SAAQ n'est plus requise? Est-ce que c'est... Oui. Donc, je vous remercie beaucoup, M. Brind'Amour, et toutes les personnes qui vous

accompagnent. Donc, M. le député de Portneuf, vous pouvez y aller de votre question.

M. Soucy: Oui. Bien, si vous permettez, on va laisser le temps aux gens de se déplacer peut-être. Il y a un bruit...

Le Président (M. Brodeur): Donc, on va laisser quelques secondes aux gens pour quitter, s'ils peuvent le faire dans la plus grande diligence possible, dans le plus grand silence possible. Je vois que les gens du ministère des Transports s'installent pour répondre aux prochaines questions.

Discussion générale (suite)

Je rappelle à la commission que les discussions sont d'ordre général et que les questions peuvent être posées maintenant au ministre, qui sera accompagné des gens du ministère des Transports, et je comprends aussi que les gens de la Société des traversiers du Québec — n'est-ce pas, M. le député de Drummond? — peuvent être susceptibles de recevoir des questions dans les prochaines minutes.

● (11 h 30) ●

Donc, je demande aux gens de la Société des traversiers d'être prêts à toute éventualité pour une question qui pourra venir dans quelques instants. Mais, pour l'instant, étant donné que je vois, je constate que les gens sont en place, je cède la parole à M. le député de Portneuf.

Plan d'action concernant la sécurité des véhicules lourds

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. C'est une question qui se vise un petit peu complémentaire à une que j'ai posée précédemment, qui est relativement au bilan routier. On a vu que, évidemment, il y avait une augmentation des accidents, puis là je voudrais entendre M. le ministre des Transports sur la problématique engendrée, en regard de ces accidents-là, par les véhicules lourds. Alors, je ne sais pas si on pourrait m'expliquer davantage comment on entend adresser la problématique et les accidents qui concernent les véhicules lourds.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Les véhicules lourds font l'objet de préoccupations particulières dans le cadre de la sécurité routière. Il y a d'abord eu une loi qui a été approuvée — la loi n° 430, je pense — il y a un an et demi ou deux, et présentement nous avons, au ministère, une table de concertation gouvernement-industrie précisément sur la sécurité des véhicules lourds. Et ça ne touche pas uniquement les camions, les véhicules lourds, mais ce sont les véhicules de 3 000 kilogrammes et plus, donc autant les autobus également qui sont considérés comme étant des véhicules lourds, et cette Table de concertation gouvernement-industrie a pour mandat de déterminer, là, de mettre en oeuvre des mesures concrètes dont

l'objectif est de réduire le nombre d'accidents qui impliquent ces véhicules-là.

Alors, il y a différents partenaires, il y a le ministère des Transports, la Société d'assurance automobile du Québec, la Sûreté du Québec, l'Association du camionnage du Québec, les propriétaires de machinerie lourde du Québec, l'Association canadienne du camionnage, l'Association nationale des camionneurs artisans, l'ANCAI, les propriétaires d'autobus, le Club automobile du Québec, alors tous les intervenants, il y a les expéditeurs également, l'Association canadienne de transport industriel, les employés de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, donc ces intervenants pour examiner différents éléments ou sujets qui sont reliés, là, à la mise en oeuvre de meilleures mesures pour assurer une plus grande sécurité.

Je parlais tantôt du rôle de la Commission des transports vis-à-vis les transporteurs. Les propriétaires exploitants de véhicule lourd, maintenant, par des échantillons, par des tests et certaines enquêtes, on donne une sorte de bulletin à des transporteurs, et puis ça peut aller jusqu'à la révocation du permis si un transporteur ne s'amende pas ou n'apporte pas les correctifs qui sont demandés. Donc, c'est une responsabilisation aussi des transporteurs.

Il y a d'autres projets qui sont examinés actuellement, et c'est celui que nous appelons, dans le jargon, le dossier du conducteur professionnel. Actuellement, ce sont les transporteurs qui peuvent avoir certaines sanctions. Donc, on regarde... Évidemment, il faut que ce soit discuté avec tous les intervenants. Est-ce que le conducteur même ne pourrait pas avoir une sorte de profil d'évaluation, et donc ce qui permettrait aux transporteurs de pouvoir mieux évaluer les gens qu'ils embauchent comme chauffeurs? C'est en cours, ça. Il faut vraiment que ça se discute avec tous les intervenants.

Il y a aussi l'aspect de demander, d'attribuer une plus grande responsabilité aux expéditeurs parce que souvent ce sont les expéditeurs qui font les charge-ments, et ça, c'est également en cours de discussion. Et il y a d'autres projets qui sont actuellement en discussion autour de cette Table gouvernement-industrie.

Il y a certains irritants également qui sont soulignés à cette Table, du côté de l'Association du camionnage notamment, et c'est celui du montant des amendes qui sont payées lorsqu'il y a des infractions, et ça, actuellement c'est en train d'être révisé. Il y a une demande de faite pour qu'on puisse revoir le montant des amendes. Et, avec le ministère, et la Société d'assurance automobile, et les intervenants impliqués dans le domaine du transport, on est en train de les revoir et surtout de faire une analyse et de comparer le montant des amendes pour des infractions analogues dans les autres provinces canadiennes. Alors, je pense qu'il faut quand même avoir une certaine harmonie, d'autant plus que, vous le savez, il y a beaucoup de commerce interprovincial maintenant ou même de commerce avec les États-Unis. Alors, c'est un ensemble de mesures et de projets qui sont en voie d'élaboration et qui devraient contribuer à assurer une meilleure sécurité du côté des véhicules lourds. Il y a déjà eu, vous le savez, des améliorations à cet égard-là depuis quelques années.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de La Prairie.

**Suivi des recommandations formulées
par un coroner à la suite d'un accident mortel**

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Ma question s'adresse encore à M. le ministre. Il est survenu plusieurs accidents mortels sur le réseau routier entretenu par le MTQ. La question s'adresse à M. le ministre. Les recommandations qui lui sont faites par le coroner, s'il vous plaît. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Vous savez comme moi, M. le Président, qu'il y a plusieurs accidents mortels qui se produisent, bon an, mal an, sur le réseau routier qui est entretenu par le ministère des Transports, et les coroners, à juste titre d'ailleurs, font souvent des recommandations sur les mesures à mettre en oeuvre pour donner suite aux recommandations du coroner ou au moins donner des réponses. Et, à cet égard-là, le ministère des Transports est très actif lorsqu'un accident mortel se produit parce que, comme les coroners, nous sommes également interpellés dès le moment où l'accident arrive, et il y a une collaboration qui s'établit avec les corps policiers, ce qui est très, très important.

Dès qu'il y a un accident mortel, le ministère des Transports produit un rapport dans les premières 24 heures pour identifier la condition des éléments d'environnement routier, voir qu'est-ce qui est arrivé. Est-ce que c'était une question de malformation de chaussée ou de problème de chaussée? Des conditions relatives à l'environnement? En 2002, par exemple, il y a eu 396 rapports en l'espace de 24 heures qui ont été réalisés. Donc, ça témoigne de la rapidité avec laquelle le ministère des Transports réagit dans le cas d'accidents mortels et puis lorsqu'il y a des recommandations qui sont faites par le coroner. Et puis, subséquemment, après les 24 heures, bien, les divisions territoriales font une analyse plus détaillée — parce qu'on ne peut pas tout faire en 24 heures — plus raffinée du secteur de chacun des accidents. Donc, les rapports des coroners sont pris en sérieuse considération par le ministère, et les actions requises, là, pour donner suite le plus rapidement possible sont évaluées, et ça fait partie d'un ensemble d'éléments qui sont reliés à la sécurité routière.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. La question s'adresse au député de Gatineau.

**Disparité entre les conditions de pratique
des conducteurs d'autobus scolaire
et celles des chauffeurs de berline**

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. M. le ministre, en ce qui a trait à la sécurité du transport des élèves par berline, comment entendez-vous régler la disparité entre les conditions de pratique des conducteurs d'autobus scolaire et des chauffeurs de berline?

● (11 h 40) ●

M. Marcoux: D'abord, je voudrais peut-être tout simplement rajouter sur la question précédente, là, M. le Président, que, une fois par année — parce que je pense que c'est important — le ministère des Transports dépose au coroner en chef le bilan des analyses et des actions qui sont posées à la suite de recommandations faites par les coroners. Et, en avril dernier, le sous-ministre a d'ailleurs assisté à la rencontre de tous les coroners, qui a été tenue je ne sais pas à quel endroit, là...

Une voix: À Longueuil.

M. Marcoux: ...pour souligner non pas seulement l'intérêt, mais l'importance de collaborer avec les coroners à l'amélioration de la sécurité, et ça, là, je pense que c'est un objectif qui est fondamental, et ça va continuer de se faire, et, si possible... de pouvoir renforcer ces actions-là de partenariat avec les coroners.

Maintenant, sur la question que vous avez posée, M. le député de Gatineau, la question de la sécurité évidemment des jeunes est importante. Ce que le ministère des Transports souhaite faire, c'est de pouvoir harmoniser les conditions de pratique des conducteurs qui transportent des enfants de moins de 18 ans, et ce, quel que soit le type de véhicules utilisés, que ce soient des autobus ou que ce soient d'autres... des berlines, par exemple. Il y a une formation obligatoire qui a été instaurée depuis près de 10 mois pour les conducteurs d'autobus scolaire non seulement pour leur inculquer les pratiques, l'usage de différents équipements, mais également pour outiller les conducteurs, pour gérer les conditions de conduite qui sont liées au transport de près de 60 élèves à la fois — vous savez qu'est-ce que ça représente pour un conducteur d'autobus; souvent, ce sont des femmes également maintenant qui conduisent les autobus — donc transport de 60 élèves, pour aborder aussi les caractéristiques, voir comment, avec les enfants, pour les personnes qui le souhaiteraient, comment on peut mieux fonctionner, surtout avec des jeunes de six ou sept ans. Ce n'est pas toujours évident, mais, quand ça arrive à l'adolescence, parfois ça peut être encore plus tumultueux. Alors, ça, c'est important.

Et il y a une formation spécifique qui va être développée en collaboration avec l'Association du transport écolier du Québec, l'ATEQ — nous en avons parlé lors du congrès de l'ATEQ — et également l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, et aussi avec les conducteurs de berline pour prendre en compte non seulement la spécificité de la clientèle qui est transportée, mais également les normes de sécurité du véhicule puis les aspects sécuritaires, là, de la conduite. Alors, cette formation-là va être développée en concertation avec le milieu et ça va pouvoir normalement être offert durant l'année 2004-2005 parce que les berlines sont de plus en plus utilisées dans le transport des élèves parce que c'est plus flexible sûrement que les gros autobus scolaires, et surtout dans les régions excentriques où il y a une faible densité. Alors, ça permet de desservir des clientèles à meilleurs coûts, de façon plus efficace.

Je vous donne tout simplement une statistique, là. En 1999-2000, il y a plus de 9 000 enfants de moins

de 18 ans qui étaient transportés dans ce type de voiture, et je pense que... même façon que les conducteurs d'autobus, les conducteurs, les chauffeurs de ce type de voiture doivent également être très, très bien outillés pour transporter cette clientèle très importante des jeunes qui fréquentent le milieu scolaire.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Huntingdon.

Importance accordée à la sécurité des utilisateurs du transport scolaire

M. Chenail: Oui. M. le ministre, pourriez-vous nous confirmer que la sécurité des élèves dans le transport scolaire est une préoccupation constante? Et, juste pour rajouter, M. le ministre, dans les véhicules automobiles, on nous dit qu'il faut s'attacher, sans ça on nous met à l'amende, et puis on est des adultes. Puis les enfants, dans les autobus, ils s'assoient n'importe où, ils se lèvent pendant le trajet, ils arrachent le casque du chauffeur, ils le garrochent et puis, youpi! tout le monde est content de ça.

Il n'y aurait pas moyen d'organiser des ceintures de sécurité, dans les autobus, reliées à un ordinateur qui ferait en sorte que, quand l'enfant se lève ou qu'il se détache sur le siège n° 4, bien, on saurait c'est qui? Puis, à ce moment-là, bien, on pourrait réprimander, d'une certaine façon, sans leur faire payer l'amende... Mais, au moins, ce serait sécuritaire. Parce que, quand on parle aux chauffeurs d'autobus, la plupart du temps, ceux qui lâchent de chauffer les autobus, c'est par rapport à ça. Ils ne viennent plus à bout d'avoir le contrôle sur les enfants. Et puis ça fait en sorte que le gars, il lâche la job parce qu'il en est tanné puis qu'il n'y a pas de réprimande, il n'y a personne qui s'occupe vraiment de ce problème-là. J'aurais une deuxième question après.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, à ce moment-ci, je ne peux pas répondre à la première question. C'est-à-dire que je comprends que les moyens technologiques aujourd'hui sont très développés et que ça peut peut-être être exploré, mais ça a quand même des implications fort importantes. Pour ce qui est simplement des ceintures de sécurité aussi, il n'y a pas de normes de fabrication, là. Sur le plan des normes de fabrication, je pense que ça n'existe pas, actuellement, là, en termes d'exigences sur le plan de la fabrication.

La formation des conducteurs d'autobus est obligatoire depuis quand même 1994 — donc, ça fait près de 10 ans — et le ministère a toujours suivi de près l'évolution de la formation pour que ça puisse correspondre aux besoins, et en collaboration avec les associations concernées. Les chauffeurs doivent suivre une formation à tous les trois ans. Il y a même une formation sur la gestion du stress qui a été développée chez les conducteurs et les conductrices d'autobus, et le ministère s'est adjoint les ressources du milieu de l'éducation dans ce cadre-là pour assurer cette formation-là avec l'Association du transport écolier, l'Association des propriétaires d'autobus et des milieux syndical et scolaire.

Donc, sur la question, là, tout ce qui touche la gestion du stress, il y a un cours qui va être donné. Parce que nous avons deux centres de formation, vous savez, d'ailleurs, pour ce qui est des véhicules lourds. Il y a un centre de formation en transport à Charlesbourg — nous en avons deux au Québec — et celui du transport routier à Saint-Jérôme. Donc, depuis 1994, tous les conducteurs d'autobus doivent détenir un certificat de compétence pour conduire un autobus scolaire.

Il y a 15 heures de formation, l'entrée dans le métier, cours de six heures qui doit être suivi, disons, triennalement, sur une base triennale, et c'est extrêmement important. Je pense qu'il faut le maintenir et même tenter de renforcer cet aspect de formation des conducteurs qui est essentiel dans leur travail.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Huntingdon.

Politique de circulation des véhicules lourds sur les routes de certaines municipalités

M. Chenail: Oui. Une deuxième question, M. le ministre. J'aimerais ça apporter à votre attention le sujet des camions sur la route. Vous savez qu'on a nos trucks de plus en plus dans nos comtés ruraux, et puis les gens ont trouvé certains moyens de détourner ça en s'achetant des pick-up puis en installant des floats derrière ça, et puis ça fait en sorte que le gars, au lieu d'avoir un petit truck à roues doubles, il se ramasse avec, on pourrait appeler ça quasiment une van, parce que son pick-up plus le «trailer» qu'il installe en arrière, ça fait en sorte qu'il contrevient à toutes les lois parce qu'il ne passe plus sur les balances.

Depuis un an à peu près, là, les gars ont trouvé des façons, les gars qui louent les camions ont trouvé des façons: ils vont te louer un petit camion qui pèse 3 000 livres, à roues simples, avec un... ils appellent ça un cube de 12 pieds ou de 14 pieds. Tout le monde qui connaît les camions, qui a déjà chauffé des camions sait que c'est à peu près ce qu'il y a de plus dangereux sur la route parce que le gars... C'est un cube, 12 pieds, 14 pieds, à roues simples. Les gars... Puis ils ne passent plus sur les balances. Les petits bonshommes verts, comme on les appelle, les laissent passer aussi. Ça fait qu'ils contreviennent à toutes les lois avec ces petits camions là. Et puis tout le monde sait que, après que c'est chargé jusqu'au top, là, bien, ça se promène d'un bord à l'autre du chemin, et puis il n'y a personne qui ne fait rien pour ça.

Il y aurait peut-être une solution, c'est de dire que, les camions qui sont à 4 500 kilos au lieu de 3 000 kilos, on a le droit de passer sur les «no-trucks». Ça ferait en sorte que les gens qui vendent des meubles ou des choses comme ça pourraient se permettre de passer un peu partout, et puis ils passeraient sur les balances pareil puis ils seraient vérifiés pareil mais n'auraient pas de ticket sur les routes, qu'on appelle sur les «no-trucks». Parce que, en fin de compte, un petit camion de 4 500 kilos qui n'a plus le droit de passer sur nos routes de campagne, qui veut aller livrer des meubles ou quoi que ce soit, est poigné à faire des détours de 100 kilomètres pour aller livrer des meubles. Ça fait que je l'apporte à votre attention. D'ailleurs, je vous ai envoyé

un dossier là-dessus la semaine dernière. Ce serait peut-être intéressant de regarder tout ça.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, je voudrais remercier le député d'avoir soulevé cette question-là. J'ai reçu une note de votre part récemment, donc je prends avis de votre point, et puis c'est un élément que nous allons regarder. Je pense que, si vous le permettez, M. Couture, qui...

Le Président (M. Brodeur): Entendre une réponse de la part du ministère?

M. Marcoux: ...est sous-ministre adjoint, si le député de Drummond le permet, pourrait apporter un complément d'information à cet égard-là.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Merci. Si vous voulez... Merci, M. le ministre. Si vous voulez vous identifier pour le bénéfice du *Journal des débats*.

M. Couture (Jean): Oui. Jean Couture, sous-ministre adjoint au ministère des Transports du Québec. Alors, la question du député, ce qu'on peut répondre, c'est que le gouvernement s'est donné, le ministère, une politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier il y a quelques années. Cette politique-là était suite à la dévolution de la voirie locale aux municipalités, où il y avait un syndrome du «pas dans ma cour» qui s'était installé, où les municipalités, compte tenu qu'ils étaient responsables de l'entretien de leur réseau routier, disaient tous: Bien, on ne veut plus voir de camions sur nos routes.

● (11 h 50) ●

Bien sûr, il y a eu un impact majeur pour l'économie de ces localités-là mais également pour l'économie du Québec. Alors, le gouvernement s'est donné une politique de circulation des véhicules lourds où vous avez vu apparaître sur nos routes des interdictions de circuler sur certains endroits. On s'est donné un réseau de camionnage, au gouvernement du Québec, réseau de camionnage où on a convenu avec les municipalités et les MRC les endroits où les véhicules devaient circuler et également les endroits où les véhicules ne devaient pas circuler. Par la suite, les municipalités, dont la ville de Montréal, se sont donné un réseau de camionnage qui est interrelié, ou harmonisé, avec le réseau québécois.

Et, en ce qui concerne les camions, les camions qui doivent respecter ce réseau-là, c'est les camions dont la capacité, ou la masse nette, excède 3 000 kilogrammes. Et je crois que la question du député, c'est qu'il existe, à l'occasion, des véhicules où, quand vous les achetez, sont à 2 800 kilogrammes. Lorsque vous construisez, vous ajoutez des équipements sur le véhicule, ils débordent un peu le 2 000 pour arriver à 3 000 kilogrammes.

Alors, le ministère et la Société ont un groupe de travail présentement pour analyser les cas à la marge. Mais, dans l'ensemble du dossier, ça permet une bonne harmonie entre les municipalités, les MRC et le

Transport. Donc, chacune des municipalités doit passer un règlement municipal. Le règlement municipal est soumis à l'approbation du ministre des Transports, qui analyse chacun des règlements municipaux au Québec, et on vit en vertu de ces régimes-là depuis environ sept, huit ans.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Couture. Le bloc du parti ministériel est maintenant terminé, le bloc de 20 minutes, donc je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges

M. Jutras: Oui. Maintenant, je voudrais qu'on revienne, M. le Président, à différents projets, là, dans notre réseau routier. Alors, la 73 Sud. Je lisais dernièrement dans *Le Soleil*, là, le 30 mai 2003, le maire de Saint-Georges-de-Beauce, M. Carette, qui disait: «Selon le calendrier, l'autoroute 73 se rendrait à Saint-Georges-de-Beauce en 2012. Le projet pourrait être devancé de deux ans, soit 2010, si les études environnementales du BAPE n'étaient pas requises. Par ailleurs, advenant la participation financière d'Ottawa en ce qui a trait aux travaux de la 173 vers le Maine, les Beaucerons pourraient espérer la fin des travaux en 2008.» C'est ce qu'espère aussi la députée de Beauce-Sud. Puis, le maire disait: «Notre territoire est l'un des plus démunis au Québec en matière d'infrastructure routière — c'est le maire Carette qui parle. Nous souhaitons ardemment que soit maintenue la priorisation des travaux de réalisation de l'autoroute 73 selon le calendrier déposé par Jacques Baril, alors ministre délégué au MTQ.»

Alors donc, est-ce que, pour l'année en cours, il y a des travaux, quels qu'ils soient, qui sont prévus pour l'autoroute 73? Et quel échéancier avez-vous quant à cette autoroute?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Oui. M. le Président, le député de Drummond et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports fait état évidemment de promesses de M. le ministre précédent. Je voudrais simplement vous rappeler que le gouvernement précédent avait annoncé, en décembre 2001, soi-disant un plan de reconstruction et de réhabilitation du réseau routier du Québec pour un montant de 12 milliards sur 10 ans, donc 1,2 milliard par année, et un plan qui n'avait jamais été approuvé formellement par le Conseil des ministres ni par le Conseil du trésor.

Deuxièmement, à la fin de février 2003, donc cette année, le Conseil du trésor avait approuvé non pas 1,2 milliard, comme ça aurait dû être le cas selon le plan qui avait été annoncé par l'ex-ministre des Transports, mais 928,9 millions, donc déjà un écart de près de 300 millions entre ce qui avait été annoncé, promis, répété et la réalité de l'approbation du Conseil du trésor pour l'année 2003-2004. Donc, ce n'était plus une programmation de 1,2 milliard, c'était une programmation de 928,9 millions.

Et là vous vous rappellerez que la ministre des Finances, dans son projet de budget, a rajouté un 200 millions additionnel en disant: Bien oui, la veille de l'élection, on va rajouter un 200 millions additionnel, ce qui était de l'argent virtuel ou de l'argent de Monopoly. Et ce que je vous ai également rappelé la semaine... c'est-à-dire mardi dernier, mardi il y a quelques jours, c'est que, dans les cartons du ministère, il y avait pour plusieurs milliards de dollars d'annonces, de promesses de faites, non financées et non budgétisées, donc ce qui a...

Évidemment, lorsqu'on laisse croire qu'il y avait du financement, tous les projets annoncés et promis, ce n'était vraiment pas le cas. Et déjà le gouvernement du Parti québécois, à la fin février de cette année, avait décidé, le Conseil du trésor, de réduire le montant d'investissement supposément annoncé, là, fin 2001-2002.

Vous vous rappellerez que, il y a quelques semaines, j'ai annoncé que le gouvernement investirait, malgré l'impasse financière dans laquelle nous a placés le précédent gouvernement, impasse financière dont nous avons hérité, impasse financière majeure dont il était au courant... Bien, malgré tout ça, nous allons, pour l'année 2003-2004, investir pour 929,8 millions, donc 930 millions d'investissements routiers pour plus de 1 000 projets à travers le Québec. C'est un effort colossal dans le contexte et qui témoigne de l'importance que le gouvernement actuel attache à l'amélioration, au maintien de la qualité et au développement de notre réseau routier. Je pense qu'il est essentiel de placer ça dans le contexte, M. le Président, parce que...

M. Jutras: ...budget.

M. Marcoux: ...parce que, vous savez, des promesses, là, on a eu...

M. Jutras: M. le Président, j'ai posé une question.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, j'ai déjà indiqué tantôt que nous n'avons pas à apprécier... vous n'avez pas à apprécier la réponse. Quand la réponse ne fait pas votre affaire, naturellement, vous pouvez peut-être en poser une autre par la suite. Pour l'instant, il y a toujours pertinence dans le cadre actuel des débats sur les crédits, et je demanderais tout simplement au ministre des Transports de compléter sa réponse pour que le député de Drummond puisse par la suite peut-être poser une question complémentaire à celle-ci.

M. Marcoux: D'ailleurs, M. le Président, vous remarquerez que je maintiens toujours mon discours relativement au réseau routier, aux transports, et non pas parler de l'aide sociale, des garderies, et tout ça. Je pense que ce que le député de Drummond a fait mardi dernier...

M. Jutras: ...la réponse...

M. Marcoux: Donc, je pense que c'est important, je suis d'accord avec vous pour que nous puissions

limiter nos interventions à l'ensemble du réseau des transports. Mais les éléments que je vous mentionnais dans le début de ma réponse sont tout à fait pertinents parce qu'il est essentiel de donner le contexte dans lequel s'inscrit l'ensemble des investissements du réseau routier par rapport à ce que le gouvernement précédent, lui, faisait: des promesses, des annonces non financées, non budgétisées.

L'effort que nous avons fait cette année, malgré l'impasse financière dont nous avons hérité et dont le gouvernement précédent était au courant... Et lui-même avait déjà, au mois de février 2003, dit: On va réduire le montant total, par rapport, vous savez, aux investissements qu'il avait annoncés il y a un an et demi, deux ans.

Bon, pour ce qui est de la 73 Sud entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges, d'abord, je voudrais vous dire que c'est une région que je connais bien parce que je suis moi-même originaire de la région. Je suis originaire de Saint-Elzéar de Beauce. J'ai encore des frères qui vivent dans cette région-là. Alors, c'est une région que je connais bien, surtout Sainte-Marie et ce secteur-là.

Le tronçon entre Saint-Joseph et Beauceville, et plus précisément entre la route du Golf et Beauceville, les plans et devis sont terminés, et ça, c'est prêt. Entre Beauceville et Saint-Georges — et je reviendrai tantôt sur la question plus générale de M. le député de Drummond — il y a un mandat qui a été donné pour réaliser une étude d'impact entre Beauceville... à partir de la route du Golf à Beauceville et aller jusqu'à Saint-Georges, et, à la demande de la MRC de Beauce-Sartigan et de la ville de Saint-Georges, il y a un mandat complémentaire qui va être donné pour un contournement à la ville de Saint-Georges: au lieu que ça revienne sur la 173, là, qu'on puisse continuer pour le contournement à ville Saint-Georges. Alors, il va y avoir une modification au mandat déjà octroyé pour tenir compte de cette demande qui est formulée par le milieu.

C'est un contexte... Évidemment, je vous ai parlé tantôt de l'impasse financière du précédent gouvernement. Ce que nous voulons... Donc, c'est un projet qui est prioritaire. Et, moi, je connais très, très bien l'économie de la Beauce. Lorsqu'on parle d'exportation et d'échange avec les États-Unis, c'est un axe qui est très, très important parce que ça se fait beaucoup dans les deux sens, et, vous savez, depuis plusieurs années, d'ailleurs.

● (12 heures) ●

C'est un tronçon qui mène aux frontières et qui... Mon intention, c'est de pouvoir discuter...

M. Jutras: M. le Président.

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

M. Jutras: M. le Président, il me semble que le gros bon sens a encore sa place dans notre institution. J'ai posé une question. Je comprends que les règles de la pertinence sont larges, mais le ministre, il se défile, il ne répond pas aux questions. Et pourtant, ma question, elle bien précise. Je veux avoir une réponse, M. le Président, sans ça l'exercice devient ridicule et vain.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, je pense que c'est peut-être la troisième ou la quatrième fois au cours de nos travaux de ce matin que vous...

M. Jutras: Bien oui, mais c'est toujours la même affaire!

Le Président (M. Brodeur): ...répétez votre point. Je vous comprends, M. le député, j'ai été moi-même de l'opposition durant quelques années, et je sais très bien que vous connaissez notre règlement. Donc, étant donné que vous connaissez très bien notre règlement, M. le député de Drummond, je vous prie d'être patient, et sûrement que dans quelques instants vous aurez l'occasion de poser d'autres questions ou de donner une réplique au ministre des Transports. Donc, M. le ministre des Transports, veuillez compléter votre réponse.

M. Marcoux: Bien, merci. Merci infiniment, M. le Président. Justement, j'étais en train de parler de la route 73. J'avais commencé à mentionner les différentes étapes. Je pense qu'il était essentiel de vous donner l'état d'évolution du dossier. D'ailleurs, l'échéancier qui avait été donné par le précédent gouvernement, là, pour la fin à Beauceville, je pense que c'était 2006. Donc, ce qui est important, c'est la date de réalisation.

Nous allons avoir... je vais avoir des entretiens avec le gouvernement fédéral parce qu'il existe un programme de financement pour des infrastructures transfrontalières — je pense que le député de Drummond doit être au courant — et donc des projets possibles dans le cadre de ce programme du fédéral. Il y a bien sûr la 35 entre Saint-Jean et Saint-Armand de Philipsburg, la 55 et aussi la 73 qui va au Maine. Alors, c'est un dossier dont je vais discuter avec mon homologue fédéral dans le cadre de ces ententes-là, et on verra suite aux échanges. On espère que ce sera positif. Mais la 73, c'est un projet qui est majeur pour la communauté beauceronne, et puis nous allons le poursuivre. Mais, vous savez, d'attendre un an de plus, si nous pouvons négocier une entente avec le fédéral, quand même, 50 % du coût pour une partie de cette infrastructure, c'est quand même important. Alors, oui, c'est un projet prioritaire. Je connais bien l'importance que ça représente pour les gens de la Beauce, pour les industriels de la Beauce, et vous savez combien c'est un milieu qui est dynamique, qui se développe sur le plan de la croissance économique. C'est un projet qui est prioritaire. Il est décalé, on n'a pas commencé cette année pour les raisons que je vous ai exprimées.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Drummond.

M. Jutras: M. le Président, je trouve ça déplorable, de la façon que le ministre répond aux questions. Il tourne en ridicule l'exercice qu'on est en train de faire présentement. Et je comprends qu'il n'a peut-être pas des bonnes nouvelles pour les Québécois et les Québécoises, mais il va falloir qu'il accepte de porter ses responsabilités de ministre, il va falloir qu'il accepte de faire face à la réalité puis il va falloir qu'il

réponde aux questions puis qu'il rende des comptes aux citoyens parce que c'est ça, la job qu'il a à faire, plutôt que de se défilier comme il le fait présentement. Mais je pense que les gens qui auront écouté nos débats, et de la façon que ce sera rapporté, sauront apprécier de quelle façon se conduit le ministre.

Mais ce que je trouve déplorable: ce sont les premiers crédits qu'il défend, et la façon avec laquelle il les défend, ça n'annonce pas le printemps pour les prochaines années. Ça se fait en déniait l'exercice démocratique qu'on est en train de faire, puis il agit en déniait les droits de nos concitoyens et de nos concitoyennes. C'est ça que le ministre est en train de faire.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, je vous demanderais d'être prudent dans vos propos. D'ailleurs, vous avez utilisé en début de votre intervention le mot «ridicule». Donc, je vous demande d'être très prudent pour qu'on n'ait pas à intervenir ni à susciter un débat autre que sur les crédits budgétaires ou ce qui entoure les crédits budgétaires.

M. Jutras: Parce que, 20 fois à peu près, si ce n'est pas 30 ou si ce n'est pas 40, on a entendu les mêmes choses de la part du ministre: l'impasse budgétaire. Je répète, moi, à ce moment-là, que, l'impasse budgétaire que le gouvernement actuel prétend avoir, il se l'est créée lui-même avec les engagements qu'il a pris de réduire les impôts. L'impasse budgétaire, quand on a laissé les finances publiques du Québec, il n'y en avait pas, d'impasse budgétaire, ça a été bien démontré. On a tenté, là, de trouver quelque chose. On a eu recours à M. Breton pour obtenir certains arguments. Puis, entre autres, je le répète, il y avait la facture de 1 milliard, mais la facture n'est plus là. Il y avait les déficits des hôpitaux, 800 millions, mais ce n'est plus là. Il y avait aussi les prévisions de revenus qu'on nous reprochait d'être trop optimistes, puis le gouvernement libéral arrive, après, et ces prévisions sont encore plus optimistes que les nôtres. Alors, je dis, moi, qu'il n'y en pas, d'impasse budgétaire, si ce n'est celle que le Parti libéral s'est créée lui-même avec ses engagements irréalistes, avec ses réductions d'impôts qu'il veut faire, mais qu'il va faire finalement en réduisant les services.

Et c'est ça qu'on aura quand même constaté, M. le Président, dans le cadre de la présente commission puis dans le cadre du présent exercice, c'est que les mauvaises nouvelles, elles sont partout à travers le Québec, et on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de chantiers qui sont arrêtés ou qui vont s'arrêter. Et les seules bonnes nouvelles qu'on a entendues ici, c'étaient finalement les bonnes nouvelles qui résultaient du gouvernement précédent, du gouvernement du Parti québécois. Et là, finalement, ce que le gouvernement actuel fait: il ne fait que parachever les bonnes nouvelles du gouvernement du Parti québécois. Mais, d'un autre côté, je le répète, le ministre, il va falloir qu'il les porte, ses culottes. C'est à lui à défendre sa position puis c'est à lui à défendre ses décisions; pas de reporter ça sur les autres, mais d'accepter de prendre ça sur ses épaules.

Prolongement de l'autoroute 30

M. le Président, j'en viens à la question de la 30. On nous a dit que le Parti libéral avait pris un engagement, et finalement on choisit le tracé sud. C'est un engagement électoral qui aura beaucoup de conséquences, et des conséquences fâcheuses et des conséquences néfastes, d'abord, en premier, pour ce qui est du territoire agricole parce que là on décide, alors qu'on devait faire le prolongement dans le cadre de la 132 actuelle, là, qu'on devait transformer, on décide un tout nouveau parcours et on s'en va vers le sud, dans les territoires, en pleines terres agricoles, et ce sont parmi les meilleures terres agricoles du Québec. La CPTAQ, à l'évidence, n'est pas d'accord avec ça. L'UPA, à l'évidence, n'est pas d'accord avec ça. Pourquoi aller faire ce nouveau parcours, ce nouveau trajet en plein milieu des meilleures terres agricoles du Québec?

Là, on nous dit, on nous dit que ce projet-là va être moins dispendieux, ça va coûter 110 millions de dollars, alors que le tracé nord, qu'on appelle, là, a été plutôt de 178 millions. Sauf qu'on se retrouve dans la position où on recommence à zéro, où on devra faire des expropriations qui ne sont pas encore faites, alors qu'elles étaient faites du côté du tracé nord.

Et là la question que je me pose, c'est que, quand le ministre dit que, bon, c'est 110 millions, est-ce qu'il figure, à ce moment-là, est-ce qu'il a figuré toutes les dépenses inutiles, qui deviennent inutiles, qui ont été faites dans le cas du tracé nord et finalement qui ne serviront pas parce qu'on choisit un nouveau tracé? Parce que ça, ça s'ajoute aux coûts, et il faut le prendre en considération. Le ministre semble beaucoup préoccupé par les dépassements de coûts. Mais là ce que je lui dis, c'est qu'il va y avoir un dépassement de coûts important, en l'occurrence, parce que depuis 30 ans on avait choisi le tracé nord. Les expropriations ont été faites, il y a des plans et devis qui ont été faits, il y a des études d'impact qui avaient été faites, il y a énormément de travail qui avait été fait, et ça, ça devient inutile.

Alors, je voudrais savoir: Premièrement, est-ce que le ministre a figuré combien ça coûte? Parce que ça, ça va faire partie des dépenses puis ça va faire partie des dépassements de coûts. Ce que je veux savoir aussi de la part du ministre, c'est qu'il invoque beaucoup le rapport du BAPE. Le rapport du BAPE, d'abord, il faut dire qu'il est beaucoup plus nuancé que ce qu'en dit le ministre. Il parle du trajet sud, du tracé sud, mais là, par contre, le rapport du BAPE, il est bien clair sur une chose, il dit: Si on choisit le tracé sud, il faut transformer la 132 en boulevard urbain. Alors, est-ce que le ministre a figuré combien ça va coûter, ça, de transformer la 132 en boulevard urbain? On n'en fera plus une autoroute, mais, si on en fait un boulevard urbain, il y a des frais, il y a des coûts considérables qui vont devoir se rajouter à ça. Alors, est-ce que le ministre a pris ça en considération également?

● (12 h 10) ●

Troisième élément, le fédéral est supposé participer. D'ailleurs, de toute façon, ça a été annoncé, là, mais, encore une fois, le cash n'est pas arrivé, l'argent n'est pas arrivé. Mais le fédéral est supposé participer, doit participer. Il va participer concernant le tracé sud, mais, pour ce qui est des dépenses qui sont à faire du

côté du tracé nord, transformer ça en boulevard urbain, le fédéral ne participera pas à ça. Alors, est-ce que, encore là, le ministre a figuré combien ça va coûter, ça, de plus au gouvernement du Québec? Il nous dit qu'il est très soucieux des dépenses. Alors, je lui pose la question: Est-ce qu'il a figuré combien ça va coûter?

Parce que ce que les gens de ce coin-là disent, puis le maire de Saint-Constant, là, qui est contre ce changement de tracé là, puis le comité des citoyens également qui s'est adressé à son député puis qui n'ont pas eu de réponse favorable... On dit: C'est une promesse électorale puis qui va garder prisonniers les usagers des files d'attente et des embouteillages sur la route 132 en plus d'envahir davantage les voies de contournement. C'est une promesse électorale qui n'apportera des avantages qu'aux transporteurs extérieurs de la région. C'est une promesse électorale qui va menacer l'ensemble de nos commerces situés sur les abords de la 132. C'est une promesse électorale qui va pénaliser deux des plus importantes industries de Saint-Constant. C'est une promesse électorale qui va s'attaquer aussi à l'apport économique important de l'agriculture.

Alors, quand on voit ce que ça va coûter en supplément alors que le ministre nous dit constamment qu'il est soucieux des coûts et qu'il nous revient constamment avec le fait que le plan de reconstruction n'a pas été approuvé, bien, M. le ministre, je veux vous référer au discours sur le budget du 1er novembre 2002 qui a été adopté par l'Assemblée nationale du Québec. Vous étiez député à ce moment-là. Je vous réfère à la page 22. Vous allez voir que le plan, il avait été adopté.

Et, concernant cette année, cette année, je vous réfère au message du président du Conseil du trésor, pages 64 et 65, et je vous lis le texte: «Les investissements consentis dans le cadre du plan de réhabilitation et de reconstruction du réseau routier sont de 200 millions, portant ainsi les investissements de ce secteur à 1 129 000 000 \$ en 2003-2004.» Alors, ça veut dire que, l'année dernière, le gouvernement du Parti québécois, c'est 1,4 milliard qu'il a mis dans le réseau routier. Cette année, c'était 1,2 milliard que nous allions mettre. Et, vous, ce que vous faites, puis ça, il faut que vous le disiez franchement puis que vous portiez la responsabilité de votre décision, vous réduisez ça de 25 %, vous arrêtez des chantiers à travers tout le Québec, vous retardez des chantiers à travers tout le Québec et vous réduisez... vous faites des compressions de l'ordre de 25 % alors que c'est supposé être un argument de sécurité, des arguments de développement économique qui doivent vous animer, et l'argument de sécurité et l'argument aussi de remettre à niveau notre réseau routier à travers le Québec.

Alors, moi, j'essaie de concilier votre décision, là, sur laquelle vous vous enlignez par rapport à la 30 avec les coûts supplémentaires que ça va représenter, entre autres la transformation en boulevard urbain. À moins, à moins que vous vouliez dire aux gens de cette région-là: Le boulevard urbain, oubliez ça. Comme beaucoup d'autres projets, c'est reporté aux calendes grecques.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Compte tenu que le 20 minutes

du bloc de l'opposition est amplement dépassé, je demande le consentement naturellement de tout le monde pour que le ministre puisse répondre au-delà des 20 minutes qui sont octroyées.

M. Jutras: Ça, je veux bien, M. le Président. Mais ce que j'apprécierais... Puis je vous en avais parlé avant notre séance. Quand on achève, pourquoi pas dire: Bien il vous reste deux minutes? Il me semble que ça éviterait ce genre de problème là.

Le Président (M. Brodeur): Oui, mais déjà votre question a duré au-delà de six minutes.

M. Jutras: Bien oui, bien oui...

Le Président (M. Brodeur): Donc, je n'ai pas osé vous interrompre.

M. Jutras: ...ma question était longue, ma question était longue, j'en conviens, mais...

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que vous acceptez que le ministre réponde de façon succincte? Il y a consentement?

M. Jutras: Oui, oui, j'accepte, mais je vous dis... je vous répète ce que je viens de vous dire.

Le Président (M. Brodeur): Je constate qu'il y a consentement. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, bien, je suis heureux de voir que pour la première fois le député de Drummond parle un peu de rigueur et de discipline, parce que ce n'était vraiment pas le cas de l'ancien gouvernement dont il faisait partie. Le métro de Laval, dont nous avons parlé, est un bon exemple. Le métro de Laval a été approuvé en 1998, évidemment à la veille d'une élection provinciale. 179 millions. Deux ans plus tard, 378 millions. Un an plus tard, un an et demi, le ministre était au courant qu'il y avait des dépassements, qu'il n'a jamais évoqués. Il a fait preuve de ce que j'appelle un laxisme politique. C'était d'enterrer le problème sous le tapis et de se mettre la tête dans le sable. C'est un des cas. Et nous avons été obligés d'approuver justement un estimé réaliste des coûts, la semaine dernière, à 547,7 millions. Alors, c'est de la rigueur et de la discipline, ça, de passer de 179 millions à 547,7 millions, M. le Président? Ça, c'est du laxisme politique.

Deuxièmement, ce que je vous ai mentionné — je pense qu'il faut le rappeler parce que le député de Drummond ne semble pas s'en rappeler — c'est que nous avons dans les cartons du ministère pour des milliards de promesses et d'annonces qui ont été faites, non financées, non budgétisées. Et, lorsqu'il réfère, vous savez, au dernier projet de budget du mois de mars, du 11 mars, de l'ex-ministre des Finances, où elle vient ajouter, deux semaines après l'approbation du Conseil du trésor... de dire: Dans un projet de budget et dans un projet de crédits, on va mettre 200 millions de plus, M. le Président, c'est de rire du monde. C'est de l'argent de Monopoly, c'est de l'argent virtuel.

Et, lorsqu'on parle d'impasse financière, le précédent gouvernement était au courant de l'impasse financière qui existait. Ils n'ont pas voulu être transparents vis-à-vis la population parce qu'on s'en allait en élection. C'est exactement ça, la situation. Donc, au lieu d'être transparents et de dire à la population: Voici la situation, ils ont essayé d'en rajouter parce que les élections arrivaient, et puis on a dit: Bien, on va continuer de donner des bonnes nouvelles, puis, les mauvaises nouvelles, on va les leur apprendre après les élections.

M. le Président, je pense qu'il faut être plus transparent, et plus rigoureux, et plus respectueux de la population que... d'un comportement comme celui-là. Puis je pense que la population justement a jugé ce comportement-là le 14 avril dernier. De faire des annonces et des plans, c'est facile, ça. On peut en faire. On peut écrire des lettres, susciter des espoirs, évoquer des lendemains enchanteurs. Mais après, là, c'est la déception qui s'installe dans la population parce que les promesses qu'on a évoquées puis les attentes qu'on a créées ne se réalisent pas. Je pense qu'il faut avoir un comportement qui est différent de celui-là et exercer rigueur et discipline à la fois dans ce qu'on annonce à la population puis à la fois également dans les exécutions et la réalisation de travaux et de projets. Et je pense que c'est un devoir que nous avons, comme parti au gouvernement, d'informer la population sur l'état des finances publiques que nous a laissé le précédent gouvernement. C'est un devoir que nous avons, et nous allons continuer de le faire même si ça peut déplaire au député de Drummond, tout respectueusement, et si ça peut déplaire aux députés de l'opposition.

Nous allons procéder avec rigueur dans la programmation, avec certains critères qui sont fondamentaux, comme la sécurité, le maintien des actifs et le développement, mais on ne fera pas accroître n'importe quoi aux gens pour dire: Bien, écoutez, voici, là, puis après ça on ne peut pas le réaliser. Des promesses, je vous le répète, M. le Président, dans les cartons du ministère, toutes sortes d'annonces et de promesses représentant des milliards de dollars, avec un gouvernement qui disait: Sur le plan financier, on vous a annoncé telle chose il y a deux ans, mais déjà on va le couper nous-mêmes, parce qu'à la fin du mois de février, le Conseil du trésor, c'est ce qu'il avait dit, 928,9 millions.

Alors, M. le Président, quand le ministre évoque l'autoroute 30 et le changement de localisation pour le tracé sud, ce que nous avons... D'abord, c'est une recommandation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, premièrement. Et, deuxièmement, le tronçon sud est privilégié, nous allons le faire, cependant dans le respect des lois, M. le Président. On n'aura pas besoin de loi spéciale comme Hertel-des-Cantons pour modifier le tracé du tronçon sud, M. le Président. Alors donc, nous allons le faire dans le respect des lois et le respect des organismes concernés, donc tout un processus qui va se dérouler parce qu'il y a une matière d'environnement, une question de territoire agricole, et ça se fera en réduisant le plus possible l'utilisation des terres agricoles et également en ayant des mesures d'atténuation pour les producteurs agricoles. Et ça, je suis très sensible à ça, je suis moi-même

fil d'agriculteur, M. le Président, et je pense que je suis très sensible à ça.

• (12 h 20) •

Quant aux justifications du dossier, nous sommes en train de terminer l'analyse. Vous remarquerez que je n'ai pas fait de déclaration encore sur ce dossier-là en termes de coûts. Ce que je puis vous dire, cependant, c'est qu'il y a, selon l'analyse qui est en voie d'être faite, une différence majeure de coûts entre les deux tracés. Je comprends que ce n'est peut-être pas important pour le gouvernement précédent, les coûts, mais il y a une différence importante. À ce moment-là, tous les éléments requis seront analysés dans la justification de la décision, incluant les coûts, et je puis vous dire à cet égard-là que l'analyse devra comprendre tous les coûts pour avoir une comparaison qui soit correcte, qui soit réaliste et qui soit rigoureuse. Nous allons faire, quand on aura tous les éléments... Je ne voudrais pas tirer des chiffres et, dans deux mois, dire: Non, ce n'est pas tout à fait ça, là, ou il y a une différence importante, considérable.

Alors, je veux simplement rassurer le député de Drummond là-dessus et tous les parlementaires, incluant le député de La Prairie d'ailleurs qui est bien concerné par cette question-là, que nous allons le faire en respectant les processus, en respectant les organismes et en ayant un dossier qui étoffe correctement les différences de coûts qui sont importantes. Alors, là-dessus, là, je pense qu'on va le faire, et je puis assurer le député de La Prairie que — et les principaux organismes gouvernementaux — on va être rigoureux et les processus réguliers vont être suivis.

D'ailleurs, il y a déjà eu des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, les citoyens ont pu s'exprimer, il y a le rôle de la Commission de la protection du territoire agricole, et nous allons, dans le cadre de ce processus, établir un dossier qui donne correctement les justifications pour lesquelles il est préférable d'aller du côté sud. Et donc, on verra à ce moment-là. Mais je peux vous dire déjà qu'il y a des différences majeures en termes de réalisation et dans l'ensemble des dossiers, M. le Président, et je pense que déjà c'est clair pour tout le monde. Nous devons travailler parce que c'est toujours des investissements importants dans le domaine des transports. Que ce soit dans le transport en commun, que ce soit dans le transport routier, ce sont des investissements, là, qui sont majeurs, qui ont des conséquences importantes sur le plan financier, et mon intention, c'est de le faire avec beaucoup de rigueur et beaucoup de discipline.

Et je voudrais simplement vous rappeler que l'autoroute 30 est un projet important pour le développement économique de Montréal. Montréal est la seule métropole en Amérique du Nord qui n'a pas sa voie de contournement. Et, dans le discours inaugural, vous vous rappellerez que le premier ministre a indiqué que le Québec aurait pour Montréal sa voie de contournement. On se rappellera que, dans le plan de gestion des déplacements de Montréal, l'autoroute 30, là, c'était refilé à peu près aux calendes grecques, après 2010. Alors, ça ne semblait pas être une priorité pour le gouvernement précédent, l'autoroute 30. Pour le gouvernement libéral, c'est une des priorités pour Montréal.

Donc, développement économique sur le plan de la région de Montréal, deuxièmement, réduction de la congestion du trafic lourd sur l'île de Montréal.

Et nous avons parlé, au cours de la commission parlementaire, suite à certaines questions, de l'état des structures, des infrastructures importantes sur l'île de Montréal qui ont été construites dans les années cinquante et soixante et qui maintenant ont besoin de rénovation, de réfection et peut-être de reconstruction. Donc, une réduction du trafic lourd va réduire la congestion. Et, quand vous parlez aux camionneurs de l'Association du camionnage, ils sont extrêmement favorables parce que vous savez que le transport de marchandises par camion au cours des dernières années a considérablement augmenté en termes de pourcentage par rapport aux autres modes de transport.

Enfin, l'autoroute 30, sur le plan de l'environnement et également, bien, en réduisant la congestion, va également contribuer à réduire les coûts pour les transporteurs et à réduire la pollution ou l'émission de gaz à effet de serre.

Le Président (M. Brodeur): Bien, merci, M. le ministre des Transports. Avant de passer la parole au député de Huntingdon... De toute évidence, nos travaux achèvent, nous avons prévu 10 heures. Ça se terminera dans quelques minutes. Cependant, au fil des séances, il s'est accumulé cinq minutes de retard. Donc, j'aurais besoin du consentement de part et d'autre pour peut-être terminer nos travaux à midi trente-cinq. Je constate qu'il y a consentement. Donc, voyant qu'il reste très peu de temps, je demanderais au député de Huntingdon d'avoir une question courte suivie d'une réponse courte du ministre.

M. Chenail: M. le Président, compte tenu que je me fais attaquer dans le dossier de l'autoroute 30, parce que La Prairie, c'est mon voisin, et ainsi de suite... J'écoutais parler le député tout à l'heure, puis il me rappelait toutes sortes de choses avec son gouvernement. Il m'a rappelé les fusions forcées qui ne s'occupaient pas des citoyens. Tout à l'heure, il n'a jamais parlé du citoyen, il n'a jamais parlé du citoyen sur l'autoroute 30. Il a parlé de toutes sortes d'affaires. Il a parlé d'argent, mais, le citoyen, il l'a oublié complètement. Il a oublié que le citoyen a élu quelqu'un qui était pour le tracé sud, ce monsieur-là qui est là, le député de La Prairie. Ça, il a oublié ça.

Deuxièmement, il parlait des agriculteurs. Les agriculteurs, c'est son gouvernement qui a remonté les primes d'assurance récolte de 50 %. C'est son gouvernement. S'il les aimait tant que ça, les agriculteurs, pourquoi qu'il leur a fait ça?

Le tracé de la 30, il devrait avoir été faire un tour puis le regarder comme il faut. Il y en a le tiers qui appartient aux carrières Lafarge. Il n'en reste plus long. Vous devriez savoir ça. Bien, le Parti québécois — moi, je suis député depuis 14 ans — je vous ai toujours entendus dire: Ça prend les études du BAPE, puis après ça on décolle! On décolle tout de suite après, là! Là, vous les avez puis vous ne les respectez pas. Donc, vous avez conté des menteries à la population de notre région. Ça fait 14 ans que je vous entends dire les mêmes choses.

Le Président (M. Brodeur): M. le député, je vous rappelle... Vous connaissez très bien le règlement. Je vous demande d'être prudent dans vos propos.

M. Chenail: Oui. Bien, c'est ça. Je suis comme le député d'en face, de temps en temps il faut se lâcher un peu, hein? Bon.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chenail: Maintenant, je vais passer à ma question. J'en entends parler, ça fait longtemps, de la 30. Elle est dans ma région.

M. Jutras: Question de règlement.

Le Président (M. Brodeur): Oui, sur une question de règlement.

M. Jutras: Je veux bien qu'il se lâche, là, mais qu'il se lâche en respectant le règlement.

M. Chenail: Bien, c'est ça. Mais, vous autres, vous devriez apprendre à...

M. Jutras: Parce que, moi, je me suis lâché en respectant le règlement.

M. Chenail: Vous autres, vous devriez apprendre à respecter la population de notre région, ce que vous manquez.

Le Président (M. Brodeur): Messieurs. M. le député de Huntingdon, M. le député de Huntingdon, il ne reste que quelques minutes. Je souhaiterais que nos travaux se terminent sur la même note sur laquelle ils ont commencé. Donc, M. le député, je vous demande de conclure.

Bilan concernant le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

M. Chenail: Suite aux barrages routiers et des grèves dans le camionnage en 1998, 1999 et 2000, le gouvernement a créé un forum d'intervenants de l'industrie du camion général. Est-ce qu'il y a aujourd'hui... de ce Forum? Et quelles sont les réalisations?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre des Transports.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, vous m'avez demandé une réponse brève et courte, rapide. Il y a un forum des intervenants de l'industrie du camionnage général qui a été créé par la loi, qui a été mis en place et qui, après des débuts un peu difficiles — et je comprends la situation — a fait un travail remarquable. D'ailleurs, j'ai déposé, au mois de juin, à l'Assemblée nationale, le rapport du Forum sur l'industrie du camionnage général et en recommandant de maintenir et de continuer ce Forum qui est présidé par M. Thellend, du ministère, qui a fait un travail remarquable dans ce dossier-là avec tous les intervenants.

● (12 h 30) ●

Le Forum a développé des outils, un contrat type, par exemple, qui peut être utilisé dans le milieu, également une formule de médiation s'il y a des difficultés dans des contrats, une formule d'établissement du bureau de prix de revient, et maintenant le défi, c'est de pouvoir implanter, ou informer l'ensemble des camionneurs, là, de ces outils qui sont mis à leur disposition pour leur permettre d'améliorer leur situation. Donc, il a mis un bureau de coût de revient qui va aider, dans le fond, beaucoup les camionneurs et un centre, comme je mentionnais, de médiation et d'arbitrage.

Donc, ce que j'ai recommandé, c'est de continuer le Forum. Je pense qu'ils ont fait un excellent travail et que ça a permis d'améliorer tout le contexte de cette industrie du camionnage général, et je veux rendre hommage, à cette occasion-là, au président, M. Paul-Émile Thellend, puis aussi aux membres du Forum parce que je peux vous dire que ce n'étaient pas des opinions qui convergeaient toutes au début. Il y a eu des différences majeures. Mais la discussion a permis de rallier des points de vue et d'en arriver à des compromis qui sont à l'avantage de tout le monde, et je pense que l'esprit est excellent. Et donc, c'est le président et tous les participants qu'on doit remercier pour le travail qu'ils ont fait et également l'esprit dans lequel ils accomplissent le mandat.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre des Transports. Je suis convaincu que plusieurs autres membres de la commission avaient encore des questions. Malheureusement, le temps qui nous est imparti arrive à sa fin, au total des 10 heures. Donc, je suis prêt à mettre aux voix... Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, je ne sais pas, si vous permettez, si les membres de la commission le permettent, avant la fin ou peut-être après...

Le Président (M. Brodeur): Pour des remarques finales?

M. Marcoux: Oui.

Le Président (M. Brodeur): Ce que je vous suggère, c'est que nous allons mettre aux voix immédiatement...

M. Marcoux: Parfait.

Le Président (M. Brodeur): ...chacun des programmes qui ont été étudiés, et je permettrai, à ce moment-là, de courts commentaires de la part du porte-parole de l'opposition ainsi que du ministre.

Adoption des crédits

Donc, je suis prêt à mettre aux voix le programme 1, Infrastructures de transport. Est-ce que ce programme est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Brodeur): Adopté?

M. Jutras: Adopté sur division.

Le Président (M. Brodeur): Sur division. Est-ce que le programme 2, Systèmes de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Jutras: Sur division.

Le Président (M. Brodeur): Adopté sur division. Est-ce que le programme 3, Administration et services corporatifs, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Jutras: Sur division.

Le Président (M. Brodeur): Adopté sur division. L'ensemble des crédits budgétaires du ministre des Transports est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Jutras: Sur division.

Remarques finales

Le Président (M. Brodeur): Adopté sur division. Donc, je suis prêt, dans un court laps de temps, puisqu'il ne reste qu'à peu près une minute et demie chacun... Donc, je vous demanderais, contrairement peut-être à quelques questions et quelques réponses antérieures, d'être beaucoup plus bref, M. le ministre des... pas M. le ministre des Transports, mais M. le porte-parole de l'opposition.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Normand Jutras

M. Jutras: Alors, brièvement, j'entendais le ministre qui parlait et qui reprochait le laxisme au gouvernement du Parti québécois, et puis en se basant sur une supposée impasse financière. Mais je dis et je lui pose la question: Quand on parle d'un déficit réel record du Québec de 6 milliards de dollars, si une supposée impasse — et puis ce qui n'est même pas la vérité — c'est pour lui du laxisme, comment appelle-t-il un déficit record de 6 milliards de dollars? Comment appelle-t-il le fait de doubler la dette du Québec en quelques années? Comment appelle-t-il le fait de ne jamais entrer dans la cible budgétaire, alors que, nous, depuis cinq ans, on a fait nos preuves et on a toujours respecté l'équilibre budgétaire, on a toujours respecté le déficit zéro?

Ce que je dis au ministre... On l'a entendu souvent dire «selon les disponibilités budgétaires». «Les projets se feront selon les disponibilités budgétaires.» S'il va plaider devant la présidente du Conseil du trésor en disant «selon vos disponibilités budgétaires», elle, ce qu'elle entend, ce qu'elle entend, c'est: Qu'il soit fait selon votre volonté, puis ce n'est pas comme ça qu'on va se retrouver à faire avancer le réseau routier du Québec,

parce qu'on est en train de s'en aller vers un réseau routier virtuel, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. M. le ministre des Transports, pour 1 min 30 s.

M. Yvon Marcoux

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Simplement une remarque sur les commentaires du député de Drummond. Je voudrais simplement rappeler que les investissements qui sont faits dans le réseau routier cette année, c'est la deuxième meilleure année depuis 10 ans, 930 millions. Alors, ça, je pense que c'est important, et surtout dans le cadre de l'impasse financière majeure que nous avait laissée le précédent gouvernement, dans un manque de transparence qui démontre un irrespect de la population. Donc, nous allons le faire avec rigueur, gérer avec rigueur et discipline.

Nous avons parlé beaucoup de réingénierie et de ce pourquoi c'est un défi intéressant et important de le faire en partenariat et en respect également avec les gens, nos intervenants dans tout le milieu, et ça, c'est essentiel, et en nous souvenant que, pour moi, pour le gouvernement — et c'était dans le discours inaugural, d'ailleurs — des infrastructures de transport adéquates sont essentielles pour une économie moderne.

En terminant, je voudrais d'abord vous remercier, M. le Président, du travail que vous avez fait pendant une journée et demie. Je veux également remercier tous les membres de la commission parlementaire pour leur participation, pour leur collaboration, remercier le député de Drummond et le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. Je pense que ça a été extrêmement intéressant, et nous avons pu voir, je pense, la démocratie à l'oeuvre. Donc, je veux remercier tout le monde. C'est un exercice démocratique important, il est essentiel de donner de l'information.

Vous me permettez aussi de remercier de façon particulière les dirigeants et tous les employés du ministère des Transports, de la Société d'assurance automobile du Québec, de la Société des traversiers du Québec et de la Commission des transports — je pense que je n'en oublie pas, là — parce que, vous savez, c'est un travail vraiment extraordinaire, la préparation des dossiers pour la défense des crédits, et également l'Agence métropolitaine de Montréal qui également s'est présentée devant la commission. Donc, c'est un travail de moine, c'est un très gros travail de préparer tous les crédits, la discussion des crédits, et je veux remercier, moi, tous les dirigeants du ministère, des organismes ainsi que les employés pour leur collaboration.

En terminant, je voudrais également remercier les membres du personnel du cabinet. Vous savez, c'est après deux mois seulement, deux mois et demi à peu près que se tient la commission, le budget, les crédits, et je voudrais remercier également les membres du personnel du cabinet qui ont travaillé très fort également dans tout ce dossier-là. Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Merci, M. le ministre. Vous aurez compris, suite au bip-bip qu'on a eu ici, en avant, que nos travaux sont maintenant

terminés. Rapidement, je remercie tous les membres de la commission, M. le ministre, tous les membres de son personnel, les gens du ministère, les gens des sociétés d'État et des organismes que nous avons entendus. Et, la commission des transports et de l'environnement ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 12 h 37)