



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 15 avril 1999 — N° 2

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 15 avril 1999

Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	
M. Guy Chevette	1
M. Jacques Baril	4
M. Guy Chevette	6
M. Yvan Bordeleau	6
Discussion générale	
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	
Virage à droite à un feu rouge	7
Menace de saisie du siège social pour défaut de paiement	12
Saisie et entreposage de véhicules	13
Réglementation concernant les vitres teintées	14
Utilisation de radar photographique	16
Sécurité sur le réseau routier forestier	18
Suppression des cours de conduite obligatoires	19
Utilisation de véhicules tout-terrains près des autoroutes	20
Port du casque protecteur par les cyclistes	21
Règles concernant le transport par camion	23
Port du casque protecteur par les cyclistes (suite)	25
Utilisation des patins à roues alignées	26
Solutions de rechange à l'emprisonnement pour non-paiement d'amende	27
Conclusions et recommandations du rapport Malouin sur l'accident de la côte des Éboulements, dans Charlevoix	29
Horaire des postes de pesée pour camions	35
Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun	36
Règles concernant le transport par camion (suite)	38
Document déposé	39
Disposition des surplus accumulés	39
Système d'indemnisation sans égard à la responsabilité	41
Normes de sécurité relatives aux autobus	41
Zones exclusives de remorquage et remorquage lourd	41
Commission des transports du Québec (CTQ)	
Rapport Bernier sur le transport en vrac	47
Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds	51
Politique sur le transport par taxi	55
Transport de matières dangereuses	56
Société des traversiers du Québec (STQ)	58
Variations dans l'achalandage	58
Niveau des revenus et des dépenses	59
Variations dans l'achalandage (suite)	59
Niveau des revenus et des dépenses (suite)	60
Niveau de l'effectif	60
Transfert d'immobilisations du ministère à la Société	61
Dette accumulée	61
Partenariat avec la Société de chemin de fer du Québec	62
Conditions de traverse de la rivière Saguenay	63

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Serge Deslières

M. Robert Middlemiss

M. Claude Boucher

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. André Pelletier

Mme Margaret F. Delisle

M. Michel Côté

* M. Raymond Boisvert, SAAQ

* Mme Louise Guimond, idem

* M. Jean Couture, ministère des Transports

* M. Martin Breton, idem

* M. Yvon Tourigny, idem

* M. Louis Gravel, CTQ

* Mme Danielle Paradis, STQ

* M. Liguori Hinse, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 15 avril 1999

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente-cinq minutes)

Le Président (M. Lachance): Je déclare la séance ouverte. La commission des transports et de l'environnement est réunie ce matin afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1999-2000.

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

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Organisation des travaux

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à tous les participants à cette commission concernant l'étude des crédits du ministère des Transports. Nous avons une enveloppe de 11 heures.

À ce moment-ci, je recevrais les indications sur la façon de procéder, en particulier sur les organismes qui sont présents ici, de façon à pouvoir libérer certaines personnes, le cas échéant. Alors, si quelqu'un veut me donner une indication. Oui, M. le député de l'Acadie et vice-président de la commission.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, effectivement, disons qu'on s'est entendus d'abord avec le cabinet du ministre pour faire peut-être aujourd'hui plus les organismes qui relèvent du ministère des Transports. Bon, évidemment, selon le temps disponible, on pourra peut-être toucher aussi à d'autres questions vers la fin de la journée. On va essayer de donner priorité aux organismes qui relèvent du ministère. On a convenu aussi de conserver, de façon générale, toute la question des infrastructures routières, le réseau local, ces choses-là, pour la prochaine journée, qui est fixée au 27 avril. Alors, c'est un peu l'entente qu'on a au niveau du déroulement, si on veut, en fonction des organismes qui peuvent être impliqués.

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

M. Chevette: Oui. À partir de ce moment-là, M. le Président — je pense que c'est vrai qu'il y a entente — on pourrait, cet avant-midi... Pour ceux du ministère même des Transports qui voudraient se retirer pour revenir à 15 heures, ça pourrait être correct. On demanderait à garder ici, donc, dans les circonstances, les représentants de la Société de l'assurance automobile et les représentants de la Commission des transports et de la Société des traversiers. Bien sûr, les autres, si vous voulez en libérer,

vous en libérez; s'ils veulent demeurer, ils demeurent, mais vous...

Une voix: CGER également.

M. Chevette: CGER également, oui. Je vais, d'entrée de jeu, vous présenter au moins ceux qui sont à la table et les principaux dirigeants, si vous me le permettez.

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez, juste un moment, M. le ministre, avant de vous laisser la parole, à titre de président de la commission et après avoir, de façon informelle, consulté les collègues... Vous savez par expérience qu'il y a deux façons de procéder. Il y a la façon très rigoureuse, programme par programme, et puis il y a l'autre façon, je pense, beaucoup plus intéressante et souple, qui est une discussion générale, puis l'adoption des programmes à la fin. Alors, est-ce que cette deuxième alternative, celle de la souplesse, vous convient à tout le monde, avant qu'on amorce véritablement nos travaux? M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: M. le Président, l'opposition est tout à fait favorable à la souplesse et à la rigueur en même temps, voyez-vous. Non, essentiellement, je pense qu'effectivement c'est peut-être mieux d'aborder l'étude des crédits d'une façon quand même relativement souple, où on peut y aller par questions et échanges plutôt que des blocs très rigides de temps.

Maintenant, je pense que c'est votre responsabilité de vous assurer que tous les membres de la commission puissent intervenir au besoin et, le cas échéant, de gérer le temps d'une façon plus précise, si ça devenait nécessaire. Mais, nous, on est d'accord pour procéder quand même d'une façon relativement souple à cette discussion.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, je comprends qu'on va procéder d'une façon souple, tout en ayant comme préoccupation l'équité pour les parlementaires qui veulent intervenir.

Alors, M. le ministre des Transports, et je salue également le ministre délégué aux Transports, le député d'Arthabaska, qui certainement, au cours de nos travaux, aura également à prendre la parole. M. le ministre des Transports.

Remarques préliminaires

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Donc, d'entrée de jeu, moi aussi, je voudrais signaler la présence des

personnes à table et des différents représentants des organismes.

Tout d'abord, à ma gauche, c'est le ministre délégué, que tout le monde connaît, un vieux routier de la politique. À ma droite, M. André Trudeau, qui est sous-ministre en titre au ministère des Transports. À ma gauche, il y a M. Chateauvert, qui est mon chef de cabinet, et M. Sylvain Dubé, qui est chef de cabinet de M. Baril, ministre délégué. Il y a également ici le représentant de la SAAQ. Je vais en nommer un par structure: il y a M. Boisvert, de la Société de l'assurance automobile; il y a M. Louis Gravel, de la Commission des transports; il y a M. Grégory Hinse, de la Société... Liguori Hinse. J'ai dit «Grégory»? Je pensais au chant grégorien.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (9 h 40) •

M. Chevrette: Donc, Liguori Hinse, de la Société des traversiers, et M. Brichau, du CGER.

Il y a mes sous-ministres, aussi, qui sont ici. Il y a M. Tourigny, qui est aux politiques; il y a M. Saint-Jacques, qui est sous-ministre associé pour la région de l'Ouest; il y a M. Henri Desmeules, un nouvel arrivé qui remplace M. Crépeau, qui fait partie de la section Est, et Mme Claire Monette, qui est à l'administration, et tous les autres de l'équipe.

Donc, M. le Président, je voudrais tout d'abord, vous me permettez avant d'entreprendre l'examen des crédits du ministère des Transports du Québec, consacrer quelques minutes à un bref rappel de la mission du ministère ainsi qu'à son rôle dans le développement socioéconomique du Québec.

À la base, la mission du ministère consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés fiables et sécuritaires. C'est de cette façon qu'il contribue de manière concrète au développement économique et social de la métropole, de la capitale et de l'ensemble des régions du Québec. Comme il se doit, le ministère réalise également cette mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Bien entendu, tout comme l'ensemble des autres ministères, le ministère des Transports du Québec a une fonction d'encadrement. Ainsi, en vertu des lois qui le régissent, il doit élaborer et proposer au gouvernement des politiques relatives aux réseaux et aux systèmes de transport, les mettre en oeuvre, en surveiller l'application et en coordonner l'exécution. Toutefois, son implication en transport ne se limite pas qu'aux seuls aspects législatifs et réglementaires, loin de là. En fait, le ministère est d'abord et avant tout une organisation opérationnelle tournée vers le service aux usagers, aux entreprises, aux communautés et aux régions.

Rappelons que le ministère est une organisation fortement décentralisée qui compte pas moins de 14 directions territoriales et 58 centres de services répartis sur l'ensemble du territoire québécois. Il n'est donc pas

surprenant que ce soit sur le terrain que l'on retrouve la majeure partie de nos effectifs. Nous pouvons ainsi compter sur des employés expérimentés qui connaissent très bien le territoire qu'ils desservent et qui sont donc à même d'intervenir rapidement et adéquatement afin de supporter les populations et les différents corps publics. Voilà pourquoi je veux profiter de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui afin de les saluer chaleureusement et de les encourager à poursuivre leur excellent travail.

Concrètement, le ministère des Transports du Québec a sous sa responsabilité environ 30 000 km de routes ainsi que plusieurs infrastructures qui font partie de ce que l'on appelle couramment le réseau routier supérieur. Ce sont les routes nationales et les routes collectrices dont le caractère névralgique nous échappe parfois tant on a tendance à le prendre pour acquis.

Contrairement à la croyance largement répandue, notre domaine d'intervention ne se limite pas qu'au seul transport routier. En effet, il incombe également au ministère des Transports de veiller au développement harmonieux de tous les modes de transport, quels qu'ils soient, et de mettre en oeuvre des politiques qui faciliteront l'utilisation plus fréquente de l'intermodalité. Les routes, les chemins de fer, les infrastructures maritimes et les aéroports forment un ensemble dont il convient d'assurer pleinement la cohérence. Tous ces modes de transport sont essentiels à la vie économique et jouent un rôle stratégique en matière de développement et de dynamisme des communautés.

Ce traditionnel et incontournable examen des crédits du ministère des Transports que nous entreprenons ce matin constitue une étape importante du processus budgétaire annuel, et pour cause: il permet d'analyser attentivement le détail des dépenses ministérielles. Mais on aurait tort de n'y voir qu'un simple examen comptable, car en réalité il s'agit également d'un exercice hautement démocratique. Ainsi, au gré des interrogations, des échanges, des explications, vous serez à même d'évaluer toute la pertinence et la cohérence de nos affectations budgétaires. Les Québécois et les Québécoises pourront également réaliser l'ampleur de la contribution du ministère des Transports aux grands objectifs gouvernementaux, l'importance que nous accordons également à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et l'effet dynamisant de nos investissements sur l'économie du Québec et de ses régions.

Mais, pour véritablement nous permettre de faire des choix plus éclairés dans l'avenir, nous aurons besoin d'une vision globale. Le ministère entreprendra donc sous peu l'élaboration d'une politique des transports. Celle-ci couvrira l'ensemble des aspects qui concernent son champ d'application, qu'il s'agisse du transport maritime, du camionnage, des chemins de fer, du transport des personnes, du transport aérien, du transport adapté, du transport en commun, etc. Le transport sera alors mis en étroite relation avec le développement économique et le développement des régions. On établira également les priorités nationales en matière d'investissements gouvernementaux en ce domaine.

Cet exercice de planification à échelle nationale trouvera son écho au plan régional. Ainsi, en ce moment

même, divers plans de transport sont en cours d'élaboration, lorsqu'ils ne sont pas tout simplement complétés ou sur le point de l'être. Ces plans, qui identifient les priorités régionales ainsi que les interventions prévues, tiennent compte des spécificités propres à chaque région, le tout dans une perspective à long terme.

Parmi ces plans, mentionnons le fameux et tant attendu plan de gestion des déplacements de la région de Montréal, qui sera rendu public dans le courant de l'année. Celui-ci énoncera notamment toute une série de moyens visant à améliorer la fluidité de la circulation, car la décongestion du réseau représente notre priorité absolue en matière de transport dans la région métropolitaine. Nous sommes tout à fait conscients des problèmes qui affectent la qualité de vie des citoyens et nuisent à la compétitivité des entreprises, et je peux vous affirmer que nous sommes déterminés à y apporter une solution définitive, innovatrice, et surtout ajustée au contexte particulier de Montréal. C'est dans cette optique que le gouvernement a annoncé et réalisera le prolongement du métro.

Ainsi, en plus des interventions concrètes et directes en vue d'améliorer, d'optimiser et de compléter le réseau, le plan s'intéressera également à des mesures telles le covoiturage, l'adoption d'horaires variables, les programmes employeurs, les stationnements incitatifs, le télétravail, etc., bref, à tout ce qui peut contribuer à délester substantiellement les routes. Il visera également à développer l'intermodalité, à limiter l'étalement urbain, à favoriser le développement du centre de l'agglomération, à améliorer l'efficacité du transport en commun, mais tout en tenant également compte de la localisation des pôles d'emploi et d'études.

Quant au plan de transport de la région de Québec, qui sera également présenté au cours de l'année, il affirmera le rôle de la capitale. Il proposera également des mesures visant à consolider les acquis de manière à supporter la diversification de son économie régionale, comme le souhaite la volonté gouvernementale.

La métropole, à titre de moteur économique du Québec, ainsi que la capitale, occupent une place importante dans l'agenda gouvernemental. Toutefois, les régions ne sont pas pour autant laissées pour compte. D'ailleurs, comme je le mentionnais précédemment, d'autres plans sont en cours de préparation un peu partout à travers le Québec. Ceux-ci tiendront évidemment compte des spécificités de chacun de ces grands ensembles régionaux. De plus, puisque mon collègue le ministre délégué et moi-même sommes issus des régions, nous veillerons à ce que le transport vienne appuyer ce développement économique régional qui nous tient tant à coeur.

Dans un autre ordre d'idées, je désire signaler que l'ensemble de nos choix ministériels pour l'année 1999-2000 se sont faits en fonction de la primauté absolue que nous accordons à la sécurité. Par conséquent, vous comprendrez aisément que c'est en ayant toujours cette préoccupation en tête que nous avons ultimement tranché les questions litigieuses lorsqu'elles se présentaient. Voilà donc pourquoi, au cours des mois qui viennent, j'entends déposer un livre vert et faire examiner en commission

parlementaire quatre aspects qui me tiennent particulièrement à coeur en regard de cette problématique de la sécurité: il s'agit du port du casque de vélo, du virage à droite sous un feu rouge, de la photo-radar et des patins à roues alignées.

Comme vous le savez sans doute, j'ai eu à quelques reprises l'occasion d'évoquer brièvement ces questions depuis mon entrée en fonction à titre de ministre des Transports. Elles ont d'ailleurs connu un certain retentissement dans les médias, pour ne pas dire un retentissement certain. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les avis étaient aussi partagés que passionnés. Or, contrairement à ceux pour qui ces questions sont déjà entendues avant même d'être discutées, il ne m'apparaît pas souhaitable pour la santé démocratique de notre société de rejeter des idées du revers de la main sans même accepter d'en débattre — il faut être éditorialiste pour ça. Bien au contraire, j'estime indispensable que nous examinions le tout de la façon la plus éclairée et la plus objective possible. Un livre vert sera donc déposé prochainement sur ces questions.

• (9 h 50) •

Mais je m'empresse de vous rassurer. Notre engagement envers la sécurité routière ne se limite pas qu'au simple examen de ces quatre questions que je viens d'évoquer. Ainsi, le ministère et la Société de l'assurance automobile, qui relève également de ma responsabilité, entendent poursuivre leurs efforts en vue d'améliorer les conditions de sécurité sur le réseau routier. J'annoncerai dans les jours qui viennent les résultats du bilan routier pour l'année 1998. Sans pour autant en dévoiler les résultats, je puis d'ores et déjà vous annoncer qu'il marquera une légère amélioration par rapport au bilan précédent qui affichait lui-même la meilleure performance depuis 1955.

Je suis, bien sûr, heureux que les accidents avec blessés et pertes de vies continuent de diminuer, et ce, malgré la croissance de la circulation sur nos routes et l'augmentation du nombre de véhicules. Toutefois, en ce qui me concerne, vous me permettez de considérer que le nombre de pertes de vies humaines demeurera malheureusement toujours trop élevé. Donc, comme par le passé, le ministère des Transports, conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec, continuera de mener des campagnes de promotion invitant les conducteurs à modifier leur comportement. D'ailleurs, nous avons pu constater combien nos interventions avaient porté fruit au chapitre de l'alcool au volant, bien que cela demeure encore la première cause de décès lors d'accidents, ou de la conduite, également, en conditions hivernales.

Cependant, il reste encore beaucoup de travail à faire pour que les usagers de la route réalisent pleinement que la vitesse tue, car ce comportement demeure toujours la seconde cause de mortalité sur nos routes. Voilà donc pourquoi un projet-pilote d'une durée d'un an débutera dès la semaine prochaine en Mauricie. Il aura pour but de sensibiliser les automobilistes par rapport à la vitesse à laquelle ils roulent.

La dernière année a été marquée par l'adoption de la loi 430 concernant les propriétaires et exploitants de

véhicules lourds, loi qui était d'ailleurs fortement réclamée par l'industrie et faisait l'objet d'un large consensus. Cette loi, qui implique également la Société de l'assurance automobile et la Commission des transports du Québec, est venue banaliser... pas banaliser, au contraire, mais bien baliser l'utilisation de ce type de véhicule. Son but était d'abord et avant tout de responsabiliser les intervenants tant en transport des personnes qu'en transport des marchandises, en plus d'harmoniser la réglementation et d'assurer l'équité entre les membres de l'industrie. Adoptée en juin 1998, elle a vu la majeure partie de ses dispositions entrer pleinement en vigueur depuis le 1er avril dernier. Aussi ne fera-t-elle pleinement sentir ses effets qu'à compter de cette année. Je ne doute cependant pas que cette loi constituera un outil majeur pour l'atteinte de nos objectifs fondamentaux, à savoir la sécurité routière et la protection du patrimoine routier.

Au cours de la prochaine année, nous nous proposons également de nous pencher sur l'industrie du taxi. Ce sous-secteur bien particulier du transport des passagers est souvent laissé pour compte. Or, il mérite, selon nous, un examen attentif en regard des réalités nouvelles. Sans doute faudra-t-il moderniser et dépolvériser quelque peu l'encadrement afin de l'adapter, car de nombreux problèmes se posent et appellent des solutions. J'ai donc l'intention de déposer un livre vert sur une éventuelle révision de l'encadrement réglementaire dans l'industrie du taxi.

Dans son premier budget, le ministre des Finances annonçait l'octroi de sommes additionnelles aux fins... Dans son dernier. «J'ai-tu» dit: dans son premier? Donc, c'est dans son dernier.

Une voix: Du nouveau mandat.

M. Chevrete: Du nouveau mandat, je voulais dire. Dans son tout premier budget du nouveau mandat, le ministre des Finances annonçait l'octroi de sommes additionnelles aux fins d'investissement dans trois programmes spéciaux en transport. C'est ainsi que le projet de Route verte, cet itinéraire cyclable de près de 4 000 km qui relie entre elles l'ensemble des régions du Québec, a reçu quelque 18 000 000 \$ supplémentaires pour les cinq prochaines années. Ce montant, qui s'ajoute aux sommes déjà consenties par le ministre, servira à accélérer la réalisation de ce réseau qui constitue un atout récréotouristique et économique majeur pour le Québec. Un montant de 2 000 000 \$ sera donc investi dès 1999-2000, alors que 4 000 000 \$ seront alloués pour chacune des quatre années subséquentes.

Le second programme concerne le soutien aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local, communément appelées CFIL, et prévoit des investissements de 19 000 000 \$ sur cinq ans. Il vise essentiellement la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires de même que la réalisation d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal. Dans ce cas-ci, des investissements additionnels sont prévus pour 1999-2000. Ceux-ci seront de l'ordre de 3 000 000 \$,

tandis que cette somme sera portée à 4 000 000 \$ pour chacune des années subséquentes.

Le troisième et dernier programme ayant fait l'objet d'investissements spécifiques lors du dernier discours du budget a trait au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, qui se voit allouer des crédits supplémentaires de l'ordre de 35 000 000 \$. Cette enveloppe additionnelle servira à accélérer la préparation des projets de prolongement de l'autoroute 30 et de reconfiguration de l'autoroute Métropolitaine. Elle sera également utilisée afin d'améliorer la qualité des infrastructures routières aux abords des frontières du Québec ainsi que pour effectuer la remise en état des chaussées.

Pour le reste, j'apprécierais qu'on laisse la parole au ministre délégué, et je reviendrai pour une courte conclusion.

Le Président (M. Lachance): Merci. Allez-y, M. le ministre délégué aux Transports.

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Comme vous pouvez le constater et par votre vécu également, c'est la première fois que je me retrouve à ce bout-ci de la table, et c'est... Quand j'étais à l'autre bout, à votre place, c'était un poste que j'ai aimé, que j'ai adoré, mais ça ne fait pas pour autant que je déteste celui-ci.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Malgré la configuration de la salle, comme président, j'ai toujours déploré le fait que nous étions tellement séparés avec une distance, et à chaque fois j'en faisais mention. Parce que je n'ai pas réussi, comme président, à rapprocher les gens, qu'on soit plutôt assis en face l'un de l'autre. Ça fait une discussion plus intime, je dois dire, plus personnelle. Peut-être que vous pourriez réussir, vous, à modifier la pratique pour que les gens se sentent encore plus... je ne sais pas, ça fait des discussions plus chaleureuses. Mais enfin.

Dans la continuité de ce que mon collègue a affirmé, comme on peut le constater, il n'est pas qu'au plan législatif qu'il faille intervenir, les services à la population doivent également être améliorés. Cela nous amène parfois à mettre en chantier des solutions concrètes afin de solutionner certains problèmes ponctuels sur le réseau routier. Quoi qu'on en dise, de telles interventions s'avèrent souvent indispensables afin d'assurer pleinement la sécurité des utilisateurs. Je pense notamment à la solution retenue par le ministère pour la grande côte des Éboulements. À ce chapitre, je veux d'ailleurs réaffirmer notre ferme détermination à aller de l'avant, comme prévu, avec les travaux. Par respect pour le pouvoir judiciaire, nous attendons toutefois la décision de la cour avant d'agir. On sait que les tribunaux supérieurs ont été saisis d'une demande pour nous forcer à tenir des audiences publiques, ce qui a pour effet, bien entendu, de retarder les travaux. Mais enfin. La reconfiguration de la

côte des Éboulements nous apparaît indispensable afin de prévenir d'autres tragédies comme celle que nous avons connue.

Malgré le fait que nous disposions d'outils législatifs propres à responsabiliser les différents usagers de la route et en dépit de la meilleure volonté qui soit ou de la pleine et entière collaboration de chacun, nul n'est à l'abri d'une défaillance mécanique subite. Or, il est des endroits où de telles défaillances ne pardonnent pas. La grande côte des Éboulements fait partie de ceux-là. Quelques personnes se sont objectées à ce projet, prétextant qu'on ne peut refaire la géographie du Québec pour en éliminer toutes les côtes. Cela m'apparaît l'évidence même. Toutefois, je puis vous dire que le ministère des Transports a procédé à un inventaire de ces côtes dites à risque et qu'il étudiera attentivement les correctifs propres à chacune d'elles afin d'y apporter les correctifs nécessaires. Il en va de même aussi pour le boulevard Sainte-Anne entre Québec et Beauport, où les travaux en vue d'éliminer la zone à risque se poursuivront encore cette année. Même chose en ce qui concerne l'autoroute 55, plus spécifiquement entre l'autoroute 20 et la route 122 dans le secteur de Drummondville. Ceux qui ont eu l'occasion d'emprunter cette autoroute ont été à même de constater à quel point les travaux de doublement des voies vont déjà bon train. Ils permettront, à terme, une amélioration substantielle en matière de sécurité routière.

● (10 heures) ●

Maintenant, puisque nous sommes essentiellement ici pour parler de chiffres, mentionnons que le budget de dépenses du ministère pour l'exercice financier 1999-2000 sera de 1 423 800 000 \$. Cet écart s'explique principalement par les facteurs suivants: une diminution de 140 000 000 \$ des dépenses de transferts essentiellement attribuable à des modifications au calendrier de versement des subventions dans le cadre de certains programmes, dont 102 000 000 \$ pour le programme d'aide à la voirie locale; une augmentation de 52 200 000 \$ de la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier principalement attribuable aux investissements additionnels de 1998-1999, 1999-2000; une réduction nette de 16 100 000 \$ de la dépense prévue d'amortissement, qui s'explique par la diminution du coût des immobilisations réalisées avant le 31 mars 1997; une réduction de 10 700 000 \$ de la masse salariale suite au transfert d'effectif au Fonds de gestion de l'équipement roulant; une diminution de 7 400 000 \$ des dépenses administratives résultant, d'une part, de la réduction des loyers occasionnée par la prise en charge des ateliers mécaniques par le Fonds de gestion de l'équipement roulant et, d'autre part, de la mise à jour triennale des taux de loyer de la Société immobilière du Québec; et une augmentation de 19 300 000 \$ des autres dépenses de fonctionnement essentiellement due à la réaffectation au chapitre de l'exploitation des infrastructures été et hiver des enveloppes budgétaires devenues disponibles également dans le contexte de mise en oeuvre du Fonds de gestion de l'équipement roulant, la masse salariale et les dépenses administratives comprises.

Au niveau des Infrastructures de transport, soit le programme 1, le budget de dépenses se situe à 1 052 000 000 \$, soit une réduction de 69 200 000 \$ par rapport à celui de 1998-1999. Cette diminution résulte de variations liées à quelques activités. Les modifications au calendrier de versement des subventions dans le volet du Programme d'aide à la voirie locale relatif à l'entretien du réseau font en sorte de réduire de 102 000 000 \$ les déboursés en 1999-2000. Toutefois, le niveau d'investissement du ministère dans ce programme en 1999 sera de 126 000 000 \$, soit un niveau comparable à celui des années antérieures. Par ailleurs, la contribution au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier enregistre une hausse de 52 200 000 \$. Finalement, le niveau de l'amortissement des infrastructures est réduit à 19 400 000 \$.

Le budget de dépenses relatif aux Systèmes de transport, connu sous le programme 2, a pour sa part été réduit de 38 000 000 \$, passant de 328 800 000 \$ à 290 800 000 \$. Cette diminution s'explique par des modifications apportées au calendrier de versement de subventions dans le cadre du Programme d'aide au transport des personnes handicapées et du Programme d'aide aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun. Toutefois, l'aide financière accordée en 1999 dans le cadre de ces deux programmes demeure stable par rapport à 1998, soit 56 000 000 \$. On note par ailleurs la mise en place de deux nouveaux programmes dont nous avons parlé tout à l'heure, à savoir: le Programme d'aide au transport ferroviaire et un programme d'aide à la réalisation de la route verte. Rappelons que les budgets consacrés à ces programmes cette année sont respectivement de 4 000 000 \$ et de 2 000 000 \$.

En ce qui concerne le programme 3, le budget autorisé pour l'Administration et les services corporatifs est de 80 800 000 \$. La croissance de 4 500 000 \$ par rapport à 1998-1999 résulte d'une augmentation du coût de l'amortissement des immobilisations autres que les infrastructures de transport et de celui des contributions de l'employeur pour l'ensemble des ressources humaines du ministère.

Le budget d'investissement pour l'ensemble des trois programmes réguliers du ministère se situe à 22 900 000 \$, en 1999-2000, ce qui représente une hausse de 6 700 000 \$ par rapport à celui de 1998-1999. Cette hausse s'explique essentiellement par le début des travaux de construction d'un lien routier vers la communauté crie de Waskaganish.

Globalement, et sur une base comparable, le ministère dispose donc dans ses crédits d'une somme additionnelle de 40 500 000 \$ pour l'exercice financier 1999-2000 par rapport à l'exercice précédent. Le niveau d'investissement autorisé dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier se situe à 679 200 000 \$, en 1999-2000. Il est à noter que ce Fonds constitue un extraordinaire levier de développement pour l'ensemble des régions du Québec. Par rapport à l'exercice financier 1998-1999, cela représente une augmentation de

35 000 000 \$, tel qu'annoncé dans le récent discours du budget. Du montant de 679 200 000 \$, 613 000 000 \$ seront affectés aux programmes réguliers et 66 200 000 \$ pour le plan de décongestion de Montréal, volet Infrastructures routières. Ces travaux se subdivisent en deux catégories. Des investissements de 472 000 000 \$ ayant pour effet d'accroître le potentiel des services et qui seront capitalisés et amortis en fonction de la durée de vie utile, soit entre 15 et 20 ans; des travaux non capitalisables et des coûts indirects estimés à 207 100 000 \$ qui sont considérés comme des dépenses de fonctionnement. Les dépenses du Fonds sont estimées à 334 000 000 \$, en 1999-2000, et correspondent au coût des dépenses de fonctionnement de l'année en cours et à celui de l'amortissement et du service de la dette des immobilisations réalisées depuis sa création. Ces dépenses sont assumées majoritairement par une contribution du ministère de 330 000 000 \$ et par certains autres partenaires.

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant est affecté depuis le 1er avril 1998 au financement des activités du Centre de gestion de l'équipement roulant. Pour l'exercice financier 1999-2000, le Fonds présente un budget équilibré de 41 000 000 \$, financé essentiellement par des revenus de 39 200 000 \$ provenant du ministère. Un budget d'immobilisations de 14 900 000 \$ est également prévu afin de procéder au renouvellement du parc de matériel roulant du ministère.

Maintenant, je laisserai à mon collègue la conclusion de cet exposé.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Donc, comme on peut le constater, ces crédits budgétaires sont répartis en fonction des divers domaines d'intervention du ministère et suivant le plan ministériel de gestion des dépenses élaboré selon un processus rigoureux. Chacune de nos actions peut ainsi être mesurée sur la base des résultats obtenus. On l'a vu, le niveau des crédits suit, depuis ces dernières années, une courbe légèrement descendante. Cet état de choses est attribuable au fait que, à l'échelle du ministère autant qu'à l'échelle gouvernementale, il existe encore et toujours une volonté de rationalisation budgétaire. Le contraire serait plutôt surprenant et, à tout dire, contraire à nos intérêts, puisque cette pratique a déjà porté fruit. C'est grâce à cette gestion serrée que nous avons enfin atteint ce déficit zéro que nous nous étions fixé comme objectif. Or, nous croyons que le fait d'être ainsi parvenus à équilibrer le budget, pour la première fois depuis 1959, ne nous autorise nullement à relâcher nos efforts d'optimisation des ressources.

Cela étant dit, il apparaît clairement que les sommes dont nous disposons nous permettent de remplir amplement la mission ministérielle. Nous pouvons, dans les limites qui sont les nôtres, appuyer le développement économique de toutes les régions du Québec et contribuer à l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises. De même, nous pouvons assurer la sécurité et la mobilité des usagers de la route également. Nous pouvons ainsi veiller

au développement d'outils innovateurs assurant l'intégrité de nos infrastructures et l'intégration de nos systèmes de transport, tout en respectant l'environnement et l'aménagement du territoire. Il nous est possible d'encourager l'innovation technologique et de répondre de façon efficiente aux besoins socioéconomiques de la population. Ces montants dont nous disposons nous permettent également de prendre des engagements dans les domaines des technologies de l'information, de la modernisation des stations du réseau initial du métro, du transport adapté, du soutien aux immobilisations des organismes publics de transport en commun et de l'aide financière à la Société des traversiers du Québec. Toutes ces interventions sont possibles maintenant. Lorsqu'elles seront appuyées sur une politique globale de transport et sur les plans de transport régionaux, nous pourrions vraiment oeuvrer dans une perspective de développement durable. Merci de votre attention.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, tout d'abord, je tiens à souligner que c'est la première fois que j'ai à agir à titre de porte-parole aux Transports dans ce dossier. Alors, évidemment, c'est un dossier qui est nouveau pour moi. Donc, il y aura peut-être certaines questions qui vous paraîtront simples mais qui vont peut-être nous permettre de mieux saisir tous les enjeux du ministère. Je dois dire que j'assume cette responsabilité-là avec mon collègue de Pontiac qui, lui, a une grande expérience au niveau du transport. Alors, je pense que, de ce côté-là, on va pouvoir se compléter pour aborder l'étude des crédits et les 11 heures qui sont prévues à cet effet-là.

Alors, au cours de ces 11 heures, M. le Président, évidemment, nous allons faire le tour des principales missions du ministère des Transports, et on va dépasser, je pense, les enjeux strictement financiers pour aborder d'une façon plus large un peu les orientations du ministère. Je veux assurer le ministre de toute la collaboration de l'opposition officielle dans toutes les actions que le ministère pourra entreprendre et qui nous apparaîtront, à l'opposition, favorables au bien-être des concitoyens du Québec et au développement économique du Québec. Alors, encore une fois, je m'excuse peut-être de certaines questions qui paraîtront simples, mais évidemment, comme on aborde ce nouveau dossier, ça fait partie un peu de la réalité.

• (10 h 10) •

Je veux profiter de l'occasion pour remercier également les autorités du ministère pour avoir répondu à une demande qu'on avait faite au ministre d'avoir un briefing sur l'organisation du ministère, les missions et les politiques en place actuellement. Et, à cet effet-là, nous avons eu une rencontre, le 10 mars dernier, qui nous a permis d'avoir une meilleure compréhension du ministère. Je veux remercier le sous-ministre, M. Trudeau, et les personnes de son équipe qui l'accompagnaient à ce moment-là, de même que les membres des cabinets du ministre des

Transports et du ministre délégué aux Transports. Alors, ce fut une collaboration qui fut évidemment fortement appréciée et qui augure bien, à mon avis, concernant le travail que nous aurons à faire au cours des prochains mois et des prochaines années. Alors, je termine sur ça, M. le Président, mes commentaires.

M. Chevrette: M. le Président.

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

M. Chevrette: Est-ce qu'on pourrait, dans l'ordre, m'indiquer... Est-ce que vous voulez commencer par la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: O.K. Parce qu'on va demander aux gens de...

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres interventions préliminaires? Ça va?

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Discussion générale

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Virage à droite à un feu rouge

M. Bordeleau: Oui. Alors, comme convenu, nous allons commencer avec la Société de l'assurance automobile du Québec. Le ministre, dans son exposé, faisait référence à un certain nombre de dossiers sur lesquels il a fait certains commentaires depuis son entrée en fonction, et je voudrais peut-être qu'on les aborde un petit peu pour juste approfondir la position, actuellement, du ministère et du gouvernement par rapport à ces points-là et préciser également ce qui s'en vient dans les mois qui vont suivre concernant ces aspects-là. Je pense ici à la question du virage à droite. Je pense que le ministre y a fait écho lui-même, en a touché large à son entrée en fonction, et il y a certaines personnes qui l'ont trouvé peut-être un peu hyperactif, même.

M. Chevrette: Ce n'est pas un virage idéologique, là.

M. Bordeleau: Non, non. Concernant le virage à droite, disons que je voudrais bien comprendre la position du ministre. Dans les journaux, au moment où on a fait référence à ça, en février — en tout cas, ça a été perçu comme tel, si ce n'est pas le cas, le ministre pourra corriger — on nous disait que le ministre se montrait

personnellement favorable au virage à droite. Et, à peu près dans le même temps, on avait d'autres déclarations. Ici, je fais référence à une déclaration qui vient du ministre, où on mentionne: «On a tort de prétendre que je favorise le virage à droite.» Alors, quelle est exactement la position du ministre par rapport à ça?

M. Chevrette: Un, j'ai annoncé, dans un premier temps, que je m'interrogeais sur le fait qu'on était les seuls en Amérique du Nord à ne pas avoir ce virage à droite. J'ai dit: Pourquoi? On «est-y» plus bête qu'ailleurs? Comment ça se fait que les provinces voisines, comme l'Ontario, etc., ont la possibilité d'avoir un virage à droite et qu'on ne l'a pas ici? La SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, a donné quelques informations publiques. Il y a eu des titres qui ne correspondaient pas nécessairement, parce que c'était marqué: La SAAQ répond au ministre. J'aime ça, me faire répondre, d'ailleurs. Donc, j'ai pris ces bonnes réponses, je les ai analysées et j'ai même permis à un spécialiste de la SAAQ de venir me présenter son argumentaire face à ce fameux virage à droite, pour apprendre quelques données d'une étude qui a été faite par la SAAQ.

J'ai pris connaissance de ces données-là et je persiste à croire qu'on va faire le débat. Et c'est pour ça que j'ai dit: Il faut faire le débat quand même, et on va le faire à l'aide d'un livre vert. J'ai demandé au ministère et à la Société de préparer un livre vert et de traiter des différents scénarios. J'ai dit qu'il ne fallait pas être bête et penser que toute la signalisation concernant le virage serait abolie et qu'automatiquement on tournerait à droite. Quand on va aux États-Unis, quand on va en Ontario, il y a des signaux, il y a la main, il y a des flèches, il y a une série de signalisations qu'on n'a pas l'intention d'enlever. C'est comme si, bêtement, parce que tu dis: On pourra tourner à droite... Il y a des grands forgeurs d'opinions qui ont déclaré que j'étais fou comme balai, que je permettrais tout. Voyons!

Sur la rue Sainte-Catherine, coin Saint-Laurent—Sainte-Catherine, à l'heure de pointe, j'ai l'impression que la petite main va être très utile et que la flèche va toujours être là. Sauf que, on «peut-u» intelligemment penser qu'à certains endroits où il y a des lumières et que tu attends trois minutes sans pouvoir tourner alors qu'il n'y a pas un chat, ni à gauche, ni à droite, ni en face, ni derrière... Y «a-tu» possibilité que ces mêmes grands prêcheurs sur la qualité de l'environnement puissent empêcher la pollution de trois minutes sur ce coin? On «peut-u» penser que ces grands forgeurs d'opinions peuvent également penser qu'il y a une économie d'énergie à penser dans ça, et on fait les discussions? On ne peut pas, une journée, être pour la vertu, le lendemain, parce qu'on est impliqué, être pour la non-vertu.

Donc, le débat va se faire publiquement, et ça ne sera pas M. Untel ou Mme Unetelle qui va trancher. Ça va être la population qui va s'exprimer, et on prendra les décisions par la suite. Mais, personnellement, vous dire que: Avez-vous un penchant, M. Chevrette? J'ai un penchant à l'effet que les citoyens du Québec ne sont pas plus fous qu'ailleurs. Ça, c'est mon penchant le plus naturel.

M. Bordeleau: Oui. Est-ce que vous pourriez nous rappeler les conclusions de l'étude de la SAAQ à laquelle vous faites référence concernant le virage à droite? C'étaient quoi, les principales conclusions? À quel moment cette étude-là avait été faite?

M. Chevette: La conclusion? Je vais demander à M. Boisvert de vous répondre. Mais la conclusion, c'était: possibilité de deux morts additionnelles, sur le plan annuel. Comme si on ne pouvait pas mettre certaines directives, certains règlements. Mais je vais laisser M. Boisvert vous le dire.

M. Boisvert (Raymond): C'est ça. On peut dire que c'était...

Le Président (M. Lachance): M. Boisvert, je m'excuse. Pour le bénéfice du *Journal des débats*, si vous voulez vous identifier, avec votre fonction à la Société de l'assurance automobile.

M. Boisvert (Raymond): Alors, Raymond Boisvert, vice-président aux opérations régionales à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Boisvert (Raymond): Alors, les conclusions du rapport, dans le temps, ont été à l'effet que, bon, c'était entre deux et cinq décès par année et, si je me souviens bien, autour d'une quarantaine de blessés graves par année. Alors, c'étaient les conclusions du rapport, et on disait que le choix qu'on avait à faire, c'était entre cette situation-là et des... C'est un débat de société, d'abord de société, pas de Société de l'assurance automobile, mais, comme disait M. le ministre, c'est un débat de la société québécoise. C'est un choix entre la mobilité et la sécurité, et c'est une discussion qu'on doit faire entre les deux, tout simplement. Dans le temps, la décision qui avait été prise, avec le gouvernement du temps, c'était de maintenir le statu quo à cet effet-là.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Mais, ça, on pourrait vous faire part de ces... Est-ce qu'on pourrait donner aux membres de la commission, ces statistiques-là? J'aimerais ça, moi.

M. Bordeleau: En quelle année cette étude-là avait été faite? Les données auxquelles vous faites référence, en quelle année ça a été...

M. Boisvert (Raymond): Si je me souviens bien, c'est 1993-1994. Ça fait déjà un certain temps.

M. Bordeleau: ...il n'y avait pas eu de mise à jour, de nouvelle étude?

M. Boisvert (Raymond): Non.

M. Bordeleau: Il n'y a pas eu de nouvelle étude qui a été faite?

M. Boisvert (Raymond): Non, mais je pense que les chiffres peuvent donner encore un bon aperçu de la situation.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Mais, dans le livre vert, vous allez avoir aussi ces données et vous allez avoir des scénarios. Je pense que le député de Pontiac sait très bien ce qu'on veut dire quand on peut agrémente une décision de règles et faire de l'encadrement. Il ne faut pas prendre pour acquis, parce qu'on annonce qu'on est en faveur d'une option, que ça ne mérite pas d'encadrement. J'imagine, 30 secondes, le virage à droite sur Sainte-Catherine et Saint-Hubert à l'heure du trafic ou à la sortie de l'Université du Québec à Montréal: quand même que tu voudrais passer, tu n'es pas capable. Donc, il y a la main, il y a les flèches, je le disais tantôt. Même ici, en arrière de nous, où on se parle, entre l'Auberge des Gouverneurs et le Centre des Congrès, il y a même un nombre de secondes pour indiquer la traverse. On n'a pas idée d'enlever ça parce qu'on tourne à droite, là. Il y a des gens qui devraient un petit peu réfléchir avant de parler.

Le Président (M. Lachance): Oui, sur le même sujet, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: M. le Président, je suis un peu d'accord avec le ministre. Si on regarde, l'État de New York le permet, mais la ville de New York ne le permet pas...

M. Chevette: Exact.

M. Middlemiss: ...pour des raisons, exactement, de sécurité. Donc, il me semble que ici, au Québec, c'est peut-être Montréal qui est l'endroit, et à certaines intersections, on pourrait trouver des façons, parce que je suis d'accord avec le ministre. Ici, à Québec, de tous les endroits, on peut arriver ici le soir, à Grande Allée et Berthelot, ou d'autres rues, et on est obligé d'attendre, et il n'y a aucune auto, du tout.

M. Bordeleau: O.K.

● (10 h 20) ●

M. Middlemiss: Et c'est dans des contextes comme ça que ça pourrait certainement être avantageux.

Dans l'Outaouais, la Société de transport de l'Outaouais, qui se promène du côté du Québec et du côté de l'Ontario, du côté ontarien, ils ont le droit et ils économisent énormément de temps. Et, lorsqu'ils arrivent du côté du Québec, ils ne peuvent pas le faire. Ils avaient présenté un très bon mémoire, il n'y a pas tellement longtemps, dans ce sens-là. Donc, je trouve que c'est très positif qu'on puisse avoir un débat, sans réduire la sécurité des gens, mais au moins de dire: S'il y a des endroits où

ce n'est pas sécuritaire, on ne devrait certainement pas le permettre.

M. Chevrette: D'ailleurs, à plusieurs endroits, même dans l'État de la Floride, par exemple, c'est bien indiqué: «No turn right on the red light.» Bien, tu ne tournes pas sur la lumière rouge. Il y a des endroits stratégiques, il y a des endroits spécifiques où la sécurité est en danger, la signalisation est là. Je pense qu'on est capables, on est assez matures, nous autres aussi, assez grandes personnes pour penser qu'on ne doit pas mettre la sécurité en péril.

Et, quand on compare une étude, par exemple, sur le virage à droite par rapport... Je vais vous en donner, des exemples: Allez-vous-en sur le boulevard René-Lévesque à Montréal, avec les bicyclettes qui nous croisent à gauche, à droite, qui tournent devant nous, qui virevoltent sur la rouge en attendant qu'il y en ait un qui passe, vous me direz c'est quoi qui est le plus dangereux. Maintenant, quand on passe sur n'importe quelle rue à Montréal, puis que tu as une vingtaine d'individus ou de personnes qui, en patins à roues alignées, circulent à gauche, à droite, à travers les autos, est-ce que c'est sécuritaire? Je pense qu'il faut avoir une vision globale — je suis d'accord avec les députés — puis essayer de réfléchir à ça collectivement, parce qu'il y a des accidents. Par exemple, à bicyclette, quand il n'y a pas le port du casque, c'est quoi, quand tu plantes? Comme on dit en bon québécois: Quand tu piques du nez, qu'est-ce qui rencontre le béton le premier? C'est la tête. Et vous savez quelles sortes de séquelles permanentes il peut y avoir. Moi, il y a une série de choses... Puis, le patin à roues alignées, comment freiner? Pour ceux qui n'en ont jamais fait, vous ne le savez peut-être pas, mais, pour ceux qui en ont fait, la grande difficulté, c'est de freiner.

Bon, bien, on va se parler comme il faut, intelligemment, dans un livre vert, on va permettre la discussion, mais on va se respecter dans nos options. Ceux qui ne sont pas d'accord, je respecte ça, mais ceux qui pensent qu'on peut faire quelque chose de positif pour la sécurité, on le fera.

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

M. Deslières: M. le Président, juste pour faire suite aux propos du député de l'Acadie. Est-ce que je comprends que c'est la seule étude qui existe à ce sujet-là à la SAAQ?

M. Chevrette: Je crois que oui.

M. Deslières: C'est la seule étude?

M. Boisvert (Raymond): Il y a des études qui ont été faites également par Hull-Outaouais, mais, à ma connaissance, c'est les seules.

M. Deslières: La littérature est très mince à ce sujet-là.

M. Boisvert (Raymond): Il y a des études américaines, mais, au Québec, non.

M. Deslières: Mais, au Québec, faites par des organismes pour évaluer, au cours de... C'est la seule?

M. Boisvert (Raymond): À ma connaissance, oui.

M. Deslières: On a du travail à faire.

M. Chevrette: On a des bonnes discussions à faire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Peut-être pour continuer sur le même sujet. Bon, j'ai pris bonne note des commentaires du ministre et un peu sa prise de position, là, qui n'est pas définitive mais qui est quand même...

M. Chevrette: Mais qui est teintée. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: ...assez évidente. Juste dans cet esprit-là... Évidemment, le débat se fera comme vous le mentionnez. Mais il y a des représentations qui ont été faites récemment par l'institut Nazareth et Louis-Braille, puis je vais juste citer quelques extraits de la lettre. C'est une lettre qui a été envoyée au premier ministre, et j'aimerais peut-être avoir votre réaction là-dessus de façon peut-être à atténuer certaines craintes que ces gens-là ont, et je pense que c'est justifié. On comprend un peu dans quelle situation elles se trouvent.

Dans la lettre, au fond, l'institut mentionne qu'il «dispense toute une gamme de services de réadaptation à plus de 6 000 personnes ayant une déficience visuelle dans les régions de la Montérégie, Montréal-Centre et Laval». Un peu plus loin: «En effet, la qualité de l'intégration sociale des personnes aveugles est hautement reliée à leur capacité de se déplacer en toute sécurité sur la voie publique. Pour aider ces personnes à se déplacer seules et à circuler de façon autonome dans les lieux publics, sur les trottoirs ou dans le métro, l'institut leur dispense des services d'entraînement en orientation de mobilité.» Un autre extrait: «La perspective d'autoriser le virage à droite soulève de très grandes craintes pour les personnes ayant une déficience visuelle. En effet, une telle autorisation ferait en sorte qu'elles ne pourraient plus utiliser de façon aussi sécuritaire le repère auditif de la circulation parallèle et rendrait les intersections particulièrement dangereuses, voire même impraticables pour les citoyens et citoyennes aveugles. Par ailleurs, tel que l'a démontré l'étude de la Société de l'assurance automobile du Québec réalisée en 1992 et qui s'appuie sur plusieurs études américaines — alors, ils font référence à l'étude en question et on mentionne un peu plus loin — on tire donc la conclusion suivante: Les bénéfices de mobilité sont négligeables, alors qu'on est assuré de quelques décès et de dizaines de blessés graves par année advenant l'introduction du virage à droite sur le feu rouge au Québec. Le choix du virage à droite sur les feux rouges reviendrait à favoriser la

mobilité des véhicules au détriment de la sécurité des piétons.»

Bon. Évidemment, on conçoit facilement, comme je le mentionnais, que ces gens-là sont préoccupés par cette discussion-là. Ils auront certainement l'occasion, si on aborde le sujet, de faire valoir leurs points de vue. Mais, d'ici à ce que la discussion ait lieu, j'aimerais avoir la réaction du ministre, peut-être un peu, au contenu de cette représentation-là qui a été faite au bureau du ministre.

M. Chevette: Moi, je pense qu'ils ont des interrogations qui sont très valables. En particulier, avec ce type de handicap, il faut bien comprendre que... Mais il y a de plus en plus de technologies qui existent, puis ça ne veut pas dire qu'il n'y aurait pas... Parce qu'ils ont tous une identification: ils portent la canne blanche. Il peut y avoir des restrictions très sévères, même. Par exemple, dans la réglementation, dès qu'il y a quelqu'un qui a une canne blanche, il est sur le coin de la rue, ça a pour effet d'annihiler tout droit de passage. Il y a une série de choses qu'on peut faire, il y a de l'instrumentation sonore même qui existe dans certains cas.

À Montréal, comme je le disais, ça ne veut pas dire qu'on permettrait la circulation ad lib, le virage à droite ad lib. Ce n'est pas ça que je dis. Il y a une série de choses. Ce qu'on pense, au Québec, c'est que, comme le disait le député de Pontiac tantôt, il y a plusieurs endroits où tu n'as personne pendant deux minutes, deux minutes et demie, même trois dans certains cas. Parce qu'on gère mal la signalisation au Québec, et ça, ce n'est pas moi qui le dis, c'est même mes experts et mes sous-ministres du ministère des Transports qui disent qu'il faut apprendre à gérer — je ne sais pas si M. Dugas est ici — la signalisation de façon intelligente pour fins environnementales, pour fins d'économie d'énergie. Donc, on doit être capable de trouver des solutions correctes, en assurant la pleine sécurité, en particulier à ces gens-là dont je comprends très, très bien la position.

M. Bordeleau: J'aimerais juste comprendre une chose. Sans entrer dans le fond du débat comme tel, il y a une discussion qui a eu lieu il y a deux ans à peu près, au moment où votre prédécesseur était en place, le député de Lac-Saint-Jean, et la conclusion à laquelle on était arrivé, bon, a posteriori, on le voit, c'est qu'il n'y a pas eu de changement. Et cette discussion-là avait eu lieu il y a à peine deux ans. À ma connaissance, il n'y a pas eu de débat public sur cette question-là à aller jusqu'au moment où vous y avez fait référence, à votre entrée en fonction. Qu'est-ce qui a changé...

M. Chevette: Qu'est-ce qui a changé?

M. Bordeleau: ...en si peu de temps pour arriver à refaire cette discussion-là qui a eu lieu, avec, bon, la présentation de mémoires, des représentations qui ont été faites par à peu près toutes les personnes qui pouvaient être concernées, il y a deux ans? Et on va recommencer le

même exercice? Je voudrais juste comprendre qu'est-ce qui fait qu'on change comme ça et qu'on revient avec le débat.

M. Chevette: Bien, moi, c'est peut-être l'arrivée d'un nouveau ministre à un poste. J'espère que j'ai le droit d'avoir des idées puis j'espère que je ne suis pas obligé de suivre à la trace toutes les options de mes prédécesseurs, sinon il n'y a rien qui évoluerait. Par exemple, le député de Pontiac, qui a été ministre, pouvait avoir des idées qu'un autre peut ne pas avoir.

● (10 h 30) ●

Mais vous regarderez ceux qui étaient pour par rapport à ceux qui étaient contre. Ceux qui étaient pour, il y avait une série de villes assez importantes, quand même, quand vous regardez Hull, Gatineau, Jonquière, plusieurs grandes villes du Québec, à l'exception de Montréal. Montréal est un cas particulier, on le reconnaît tous. Et on donnait l'exemple de New York versus l'État de New York. C'est tout à fait normal que Montréal ait des inquiétudes, en particulier aux heures de pointe. Je comprends.

Mais, après ça, c'est des associations. Prends Vélo-Québec. Vélo-Québec est contre le virage à droite. Je peux comprendre que Vélo-Québec soit contre le virage à droite, mais, Vélo-Québec, il va falloir qu'il s'exprime aussi sur le port du casque. Puis je suis prêt à aller à Montréal pendant une journée de temps avec le président de Vélo-Québec, dans les rues de Montréal pour voir qu'est-ce qui constitue un danger ou pas. Dans n'importe quelle partie de Montréal, pendant une journée, on va considérer quels sont les dangers pour la sécurité des gens. Vous allez rester surpris. Lui-même va sûrement rester surpris puis il va probablement être comme moi: il va nuancer ses propos.

Parce que, quand je quitte Joliette puis que je prends la direction tunnel Hippolyte, je tourne vis-à-vis la nouvelle voie de contournement, Souigny, puis Dickson, puis Notre-Dame, puis, en dessous du pont Jacques-Cartier, je prends René-Lévesque... Vous viendrez voir, du pont Jacques-Cartier à aller à mon bureau, combien je me suis fait couper de fois par un motocycliste puis comment on aurait pu virer de fois à droite, puis vous viendrez me faire le bilan, à 18 heures, des dangers causés par différents utilisateurs.

Il faut faire attention de ne pas taxer un par rapport à l'autre. Comme il y a certains piétons qui se flanquent directement... Même s'ils avaient le droit de passer sur la flèche, la flèche s'éteint puis ça part pareil. Je veux dire, on ne corrigera pas les mentalités du jour au lendemain, mais je pense qu'on est capable, correctement, d'introduire des nouvelles règles, des nouveaux règlements et des nouvelles possibilités tout en étant pour la sécurité, à la tonne.

Par exemple, je demandais à un des spécialistes de la Société de l'assurance automobile... Il est venu plaider, puis un jeune homme convaincu, puis il plaidait contre le virage à droite. À mort! Je l'écoutais puis je trouvais ça intéressant d'avoir un de nos employés convaincu de même, qui affiche ses convictions. Et je lui ai demandé:

Combien il y en a qui meurent à bicyclette? Il me dit: 23. Wo! Comment ça se fait que tu ne te prononces pas pour le port du casque? Parce que 23 par rapport à deux, c'est 21 de plus, ça. Ouais!

Au radar, photo radar, pas pour faire de l'argent, pas pour donner des tickets aux gens. On les identifiera, s'il le faut — Ici, il y a un radar — pour venir à bout de freiner, dans les endroits dangereux, ceux qui s'en vont à une vitesse folle. Combien on peut sauver de vies? Cent. Mais non, on est parti tout de suite: C'est pour faire des tickets, c'est pour remplacer la police. Puis là tout le monde a commencé à s'exciter dans les journaux sans savoir exactement sur quoi on consultait.

Si on est pour la sécurité, on peut être pour la sécurité dans des endroits spécifiques, avec un système électronique qui nous permet de sauver 100 vies. Pas pour faire de l'argent, pas pour remplacer la police. Des endroits publiés dans les journaux, s'il le faut. On peut faire ça. Donc, pourquoi perdre les «quetelles» puis déjà juger puis appeler un ministre «Ti-Casse», puis tout le kit, puis rire de lui?

Les forgers d'opinions devraient commencer par attendre les positions, lire les scénarios avant de poser des jugements et de ridiculiser les personnes. Ça relèverait le niveau de certains, d'ailleurs, en faisant ça.

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

M. Deslières: Pour faire suite aux propos du ministre, moi aussi, je suis un petit peu étonné de voir que la cause est souvent entendue, puisqu'il n'y a pas eu de véritable débat au cours des 10, 15 dernières années. Puis on vient de m'indiquer qu'il n'y avait à peu près pas d'études, sauf, peut-être, dans la région de l'Outaouais, M. le député de Pontiac. Alors, c'est un peu étonnant de voir l'évolution de cette question-là, qu'on fasse notre lit avant de voir un petit peu toute l'évolution de la question.

Alors, je pense qu'il serait bon, il serait sage que le processus que vous avez mentionné lors de votre élaboration, M. le ministre, soit enclenché le plus tôt possible pour qu'on fasse le tour des paramètres de la question, le pourtour de la question, et là qu'on puisse au moins se positionner, mais après avoir réfléchi, après avoir un petit peu entendu les discussions par différents forums, à l'intérieur de différents forums.

M. Chevrette: Avant de permettre ça, on aura des documents réglementaires, on aura... Parce que je dois vous dire que, dans l'opinion publique, là, le vrai monde ne s'exprime pas. Quand on fait un sondage, c'est au-delà de 65 % qui sont en faveur. C'est clair. Sauf que, quand on aura donné, en plus, les directives, les «guidelines», les balises, les règles à respecter, ça va même remonter. Ce qui est peut-être malheureux, c'est qu'on affole des gens et on affole certaines clientèles avant même de voir le produit final. C'est ça qui est désagréable. Mais, ça, après 22 ans, je ne suis pas surpris de ça, moi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Vous avez fait référence, là, à la préparation d'un livre vert, une consultation. Juste pour clarifier, je ne me souviens pas, j'avais vu en quelque part que ça pouvait prendre la forme d'un avant-projet de loi. Là on parle d'un livre vert. Quel...

M. Chevrette: Mais j'avais commencé en disant «un avant-projet de loi», effectivement. Mais un avant-projet de loi démontrait une volonté, c'est quasiment l'équivalent d'un livre blanc. J'ai préféré y aller par la voie du livre vert, démontrant qu'on est prêt à écouter puis à modifier nos tirs s'il faut les modifier. C'est dans ce sens-là que j'ai changé de...

M. Bordeleau: À quel moment ce livre vert là va être prêt, puis quand vous prévoyez que la consultation va avoir lieu?

M. Chevrette: Il devrait être prêt durant la présente session. Ça ira probablement d'ici la fin mai. Il y a déjà des scénarios de bâtis, je vais en avoir un premier «draft» très prochainement, puis j'espère qu'à la fin de mai je pourrai rendre public et faire des consultations, laisser du temps aux gens pour préparer leurs réactions, probablement faire des réactions à l'automne.

M. Bordeleau: Alors, M. le Président, j'aborderais un autre dossier, si les collègues d'en face n'ont pas d'autres commentaires à rajouter, sur la question des...

M. Middlemiss: Juste un commentaire.

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

M. Middlemiss: Oui, juste aviser le ministre: s'il cherche une région pour un projet-pilote, l'Outaouais l'a suggéré à la dernière commission parlementaire sur le...

M. Chevrette: Effectivement. Puis surtout qu'eux sont doublement impliqués dans deux systèmes, effectivement.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Avant de céder... Oui, M. le député de Johnson.

M. Boucher: M. le ministre, moi, je pense que c'est important qu'on le fasse, le débat, assez rapidement, parce que je constate, dans ma région particulièrement, qu'il se fait déjà, le débat, dans la population.

M. Chevrette: Oui.

M. Boucher: Alors, là, vous allez constater que les gens, pour plusieurs, on arriverait avec une décision favorable puis ça passerait. C'est ce que je vois, moi, en général. Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas des groupes qui protesteraient, mais... de sorte que je pense qu'il faut avancer le plus rapidement possible dans ce dossier-là.

M. Chevette: Aussitôt que le livre vert est prêt, je vais le distribuer pour large diffusion et, dès le début de l'automne, on entendrait les différents groupes. Mais c'est vrai qu'il se fait un cheminement automatiquement dans l'opinion publique, mais, à partir des scénarios précis, là on arriverait avec un projet de loi au lieu d'un avant-projet. Je pense que le livre vert permet plus l'expression d'opinions «at large», et puis on verra avec quels mécanismes, dans les régions du Québec, on peut procéder à une consultation pour rédiger quelque chose de final qui correspond à un consensus vraiment majoritaire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, sur le même sujet.

M. Deslières: Vous venez de le mentionner, M. le ministre, vous prévoyez une consultation dans chacune des régions?

M. Chevette: Ah! je vais permettre le plus large débat possible, parce que, sur ce genre de position, en tout cas, plutôt neuve, là, si on regarde par rapport à ce qui se fait, je pense qu'on doit le permettre dans plusieurs régions. Parce que l'Outaouais québécois pourrait très très bien nous taxer d'être responsables de l'insécurité à cause de la non-harmonisation des règles. On harmonise nos règles de commerce, on harmonise nos règlements de construction, on harmonise tout puis, quand on arrive au niveau de la sécurité des gens, on ne l'harmonise pas, dans une région aussi vulnérable que l'Outaouais québécois. Tu sais, si on veut avoir des échanges intéressants, il faut tenir compte de ces facteurs-là de temps en temps.

M. Deslières: Donc, ça ne sera pas juste dans les grandes villes, ça sera région par région.

M. Chevette: Oui, oui, parce qu'il n'y a pas seulement que les villes, il y a peut-être des feux de circulation qui ne sont pas nécessairement indispensables, au Québec, mais qui existent. Le virage à droite, à part de ça, dans certains milieux, quand on parle de l'arrêt, des stops en général au Québec, il y en a joyeusement. Vous viendrez à Joliette, sur mes rues, vous allez voir qu'il y en a, des arrêts, il y en a, des feux rouges.

Menace de saisie du siège social pour défaut de paiement

Le Président (M. Lachance): Avant de céder la parole de nouveau au député de l'Acadie, M. le ministre, j'aimerais avoir vos commentaires concernant une situation

assez loufoque qui nous a été rapportée par les médias d'information il y a à peu près un mois, et c'était relatif à la Société de l'assurance automobile. Je vais vous dire, comme parlementaire, moi, j'ai été assez gêné du battage qui a été fait au sujet de la saisie du siège social par un individu à qui la SAAQ devait 1 320 \$. On se rappellera que c'était suite à un jugement de la Cour des petites créances qui obligeait la Société de l'assurance automobile à payer ces frais-là à un individu de la région de l'Amiante, M. Michel Émond. De voir les médias d'information, tant écrits qu'électroniques, faire les gorges chaudes, je crois que ce n'était pas seulement gênant pour les parlementaires, mais ça devait l'être également pour le gouvernement et pour la SAAQ. Est-ce qu'on peut avoir l'assurance que des choses comme celle-là ne se reproduiront pas?

• (10 h 40) •

M. Chevette: Bien, je dois vous dire que j'ai l'impression que les dossiers vont rentrer par la bonne porte cette fois-ci, hein! Comme vous dites, c'était un peu gênant, effectivement, qu'une société aussi d'envergure ait vu un jugement lui être délivré. Ce qu'on m'indique, c'est que le chèque avait été fait le vendredi même où la saisie a eu lieu, mais que le dossier était entré par la mauvaise porte. Je pourrais peut-être demander à M. Boisvert d'expliquer comment ça s'est passé, là, parce que...

M. Boisvert (Raymond): Ce qui est sûr, c'est sûr et certain que c'est une situation qui est malheureuse. Bon. Le premier élément d'explication: effectivement, le chèque a été fait, en fin de compte, le vendredi. Deuxièmement, c'est ce qu'on appelle, dans le jargon du métier juridique, une cause qui a été entendue par un tribunal inférieur. Habituellement, quand c'est entendu par un tribunal régulier, les causes sont transmises directement à l'avocat du contentieux de la Société qui a plaidé la cause. Là, ça n'a pas été la situation. Alors, le dossier est rentré, si on peut dire, dans le flux normal du courrier de la Société. Puis vous savez qu'on reçoit... Bon. C'est tout ce qu'on peut dire à ce sujet-là. Si ça avait été entendu par une cour supérieure, bien, on l'aurait vu au contentieux, puis à ce moment-là on aurait agi en conséquence, parce qu'on avait un mois, dans ce cas-là, pour payer l'intimé.

Le Président (M. Lachance): Vous admettez que, pour une société qui brasse des milliards de dollars, c'est assez loufoque de voir que 1 320 \$ est en défaut de paiement. Bon. Alors, espérons que...

M. Chevette: Faute avouée est à moitié pardonnée, non? Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Chevette: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Saisie et entreposage de véhicules

M. Bordeleau: Oui, bien, étant donné que vous avez ouvert ce dossier-là, M. le Président, je vais peut-être continuer un petit peu dans des questions connexes que j'avais à ce sujet-là. C'est concernant la saisie et l'entreposage des véhicules. Vous avez dit, à un moment donné, en février aussi, dans la vague de vos déclarations d'entrée, que vous vouliez amender éventuellement la loi sur la saisie des véhicules appartenant à des conducteurs sans permis. Et vous avez fait référence aussi au fait que ça coûtait une fortune au gouvernement qui devait entreposer, je pense, durant 30 jours certains véhicules, puis quand ils ne sont pas réclamés, bien, évidemment, le gouvernement a à payer. Alors, j'aimerais peut-être que vous nous expliquiez un petit peu la nature du problème et aussi les solutions que vous envisagez à ce sujet-là.

M. Chevette: Oui. C'est un dossier très intéressant, puis l'intention d'amender est toujours là, en tout cas de la part du ministre sûrement, puis de la part de la Société aussi, pour les motifs suivants. C'est que la majorité des autos saisies... pas nécessairement sans permis. Il peut y avoir des permis aussi. Il y a les deux. C'est par le Curateur. La procédure actuelle, on passe par le Curateur public. Puis ça nous coûte plus cher à faire vendre ou à faire liquider les produits saisis que la valeur même des minoues, entre guillemets, de ces vieilles autos non réclamées.

Quand l'individu a pour 800 \$ ou 1 000 \$ d'amendes, ou 1 200 \$, ou 1 500 \$, puis son auto en vaut 400 \$, ou qu'elle n'est même plus dans le livre d'évaluation, qu'est-ce que vous pensez qu'il arrive? Donc, on cherche des formules. On en a. On explore des formules nouvelles, mais il est évident qu'il faut mettre fin à ça. Ça nous coûte de l'argent pour se débarrasser de choses qui n'ont même pas la valeur du coût qu'on paie au Curateur public.

Je vais demander à Mme Guimond de vous donner un exemple. Mme Guimond est vice-présidente de la Société de l'assurance automobile.

Mme Guimond (Louise): Oui, je suis vice-présidente à la Sécurité routière. Il y a un amendement actuellement en préparation au Code de la sécurité routière pour corriger cette situation-là. En 1998, on a eu environ 28 000 véhicules saisis, pour des personnes qui conduisaient sans permis de conduire. Sur ça, il y en a eu 5 000 qui n'ont pas été réclamés après que la saisie a pris fin. Et ces 5 000 véhicules-là se sont ramassés chez le Curateur public, donc vendus par le Curateur public, donc pris en charge par le Curateur public, avec des huissiers, toute l'administration qu'il pouvait faire avec ces véhicules-là.

L'administration et la vente d'un véhicule par le Curateur coûtent environ, pour le Curateur, 1 100 \$. Selon la loi n° 12 qui avait été adoptée en 1996, la facture de ces 1 100 \$ là devait être portée au compte de la personne qui avait vu son véhicule vendu. Donc, 1 100 \$, c'est très important pour des gens qui ne paient pas leurs amendes,

qui sont souvent des délinquants. On a fait une étude des gens qui ont vu leur véhicule envoyé chez le Curateur, puis on s'est aperçu que c'étaient surtout des gens en bas de 35 ans qui avaient des revenus de moins de 20 000 \$ et qui, la plupart du temps, avaient des gros dossiers, des mauvais dossiers de conduite et qui faisaient 2,5 fois plus d'accidents que les gens qui n'allaient pas chez le Curateur public. Donc, c'est vrai que c'est une clientèle très délinquante, mais c'est quand même une clientèle qui n'a pas d'argent puis qui ne paie pas ses amendes parce qu'elle n'a pas d'argent. Donc, une facture de 1 000 \$, c'est trop pour eux autres.

M. Chevette: On pourrait faire parvenir des statistiques à la commission. L'étude détaillée des dossiers des propriétaires-conducteurs permet de dégager le profil de ces derniers quant au type de suspension en force au moment de la saisie. Vous verriez que c'est des amendes impayées, il y a des raisons médicales: quelqu'un se fait arrêter, il n'a pas le droit pour raisons médicales; d'autres, c'est parce qu'ils n'ont plus de points d'aptitude, donc c'est en raison des points d'inaptitude; des points d'inaptitude dans le cas des permis probatoires; Code criminel, 7,5 % de ces gens-là, etc. De sorte qu'on va vous faire parvenir cette fiche-là pour les membres de la commission.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Chevette: Oui, on pourra la déposer en commission.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, toujours sur le même sujet?

M. Bordeleau: Oui, oui, oui, toujours.

Le Président (M. Lachance): O.K.

M. Chevette: On a dit que, dans les demandes particulières, on pouvait avoir ces statistiques.

M. Bordeleau: C'est possible.

Le Président (M. Lachance): Mais ce que nous n'avons pas, par exemple, M. le ministre, c'est les détails dont vient de nous faire part Mme Guimond, sur le profil...

M. Chevette: Sur les coûts du Curateur, oui, on va vous le faire parvenir.

Le Président (M. Lachance): Oui, s'il vous plaît, par l'entremise du secrétariat de la commission.

M. Chevette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, je voulais juste vérifier. Vous faites référence au coût de 1 100 \$ par véhicule. Qui paie ce coût-là, le Curateur ou le ministère des Transports?

Mme Guimond (Louise): Actuellement, la moitié de ces coûts-là, 415 \$, a été mise à la facture des clients, puis le reste est payé par la Société de l'assurance automobile, en attendant de changer la loi et que la Société s'occupe elle-même de vendre les véhicules aux fourrières, à moindre coût. Donc, la loi qui est en préparation, c'est pour corriger la situation du 1 089 \$, environ, pour que les personnes qui voient leur véhicule saisi et qui ne réclament pas leur véhicule après 30 jours aient une facture moindre à payer et que ça coûte moins cher à la Société.

M. Chevette: En fait, la position qu'on est à élaborer, c'est que, dans certains cas, on fera don de l'auto parce qu'elle n'a même pas la valeur du 600 \$, 700 \$ que ça nous coûte, exemple. Mais il faut regarder les délais, là. Est-ce que le délai de 30 jours, c'est suffisant, par le fait que, n'oublions pas, là, on prend un bien en vertu de la loi puis on le transfère à un autre. On va attacher nos fils sur le plan juridique, mais vous comprendrez que, dans les trois quarts des cas, les véhicules, c'est justement des véhicules assez délabrés.

Mme Guimond (Louise): En moyenne, c'est des véhicules de 14 ans qui se retrouvent chez le Curateur. Ça ne vaut plus grand-chose.

M. Chevette: Après 14 ans, le «Green Book», le livre d'évaluation... Ha, ha, ha! Le «Red Book», le «Green Book», je ne sais pas. En tout cas, ça fait du «Blue Book». Bon.

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

M. Boucher: Mme la vice-présidente, j'ai vécu une expérience personnelle dans cette situation-là, un de mes fils a pris mon auto...

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Boucher: ...à mon insu.

M. Chevette: T'as été saisi?

M. Boucher: Son permis n'était pas valide. Mon auto a été saisie, ça m'a coûté 900 \$, cette expérience-là, de ma poche. Il n'a pas fait un arrêt, c'est pour ça qu'il a été pris. L'auto a été remise dans un garage. Ça m'a coûté 900 \$, et ce n'était pas son auto, c'était mon auto. Et là j'ai trouvé ça tout à fait...

Des voix: ...

M. Boucher: Oui, je comprends. Mais comprenez-vous qu'il pourrait peut-être y avoir des arrangements, M. le ministre, dans des situations comme ça? Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ha, ha, ha! Non, on serait taxés de patronage.

M. Boucher: Des arrangements... Écoutez, j'en parle publiquement. Pas des arrangements en arrière, des arrangements humains, il me semble.

M. Chevette: Ah! Publiquement. On peut faire venir le kodak. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ça donnera une leçon au fils.

M. Boucher: Puis au père! Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Bon, la confession étant faite, on va retourner au député de l'Acadie.

• (10 h 50) •

M. Chevette: Je vous donne l'absolution après cette confession.

Réglementation concernant les vitres teintées

M. Bordeleau: Je voulais aborder un autre sujet qui a déjà été mentionné dans l'actualité, c'est la question des vitres teintées. J'aimerais d'abord que le ministre nous mentionne, peut-être, ou nous rappelle les justifications concernant le fait de limiter, disons, les possibilités pour les gens d'avoir des vitres teintées. Pour quelles raisons exactement on allait dans ce sens-là? Et, par la suite, j'aimerais aussi, peut-être en même temps, que le ministre nous explique un peu l'ambiguïté qui a existé autour de ce dossier-là. C'est-à-dire que ça devait entrer en vigueur le 1er avril, si je me souviens bien, ou le 1er mars, et le ministre a annulé l'entrée en vigueur de ça, et, évidemment, ça a eu des conséquences.

Je notais dans un article qu'il y a quand même des gens qui, prenant en compte que ça serait en vigueur au début du mois d'avril, se sont présentés, ont fait enlever les vitres teintées. Ici, je vois une déclaration d'un gérant d'une compagnie: «Nous avons eu beaucoup de clients qui ont fait déteinter leurs vitres au cours des deux dernières semaines, et nous en avons encore beaucoup de prévus pour la semaine prochaine», a rapporté un gérant d'une compagnie. Au fond, il y a eu comme du cafoillage, un peu, autour. Ça devait entrer en vigueur, vous êtes revenu et vous avez dit: Non, on va arrêter ça là.

Alors, j'aimerais peut-être savoir, avoir de l'information sur ces deux points-là. C'est-à-dire, pourquoi on en

était arrivé à vouloir éliminer les vitres teintées ou à les limiter, et aussi pourquoi il y a eu cette période-là qui fait qu'il y a des gens qui ont été pénalisés là-dedans, au fond?

M. Chevette: Écoutez, moi, quand je suis arrivé, après le 30 novembre, vers le 10 ou le 12 décembre, je n'avais aucune idée de ce que c'était, ce décret-là qui devait entrer en vigueur le 24 décembre 1998. Et la police, me dit-on, a assuré une tolérance.

Et, à un moment donné, j'ai été interpellé par les entreprises, puis j'ai écouté leur argumentaire et je me suis fait sortir les documents appropriés. J'observe, au premier coup d'oeil, comme politicien d'expérience, que le décret est daté du 27 novembre 1998, trois jours avant la tenue des élections. Donc, je dis: Trois jours avant la tenue des élections, je ne pense pas qu'il y ait eu tellement de Conseils des ministres puis qu'il y ait eu tellement de réunions pour décider, trois jours avant la tenue d'une élection, d'un décret qui a des répercussions sur les entreprises québécoises. J'ai donc été rencontrer mon prédécesseur et je lui ai dit... Parce que j'avais sorti son argumentaire durant la commission parlementaire, où il y avait eu expression d'opinions, et le décret ne correspondait pas au discours que M. Brassard avait tenu durant la commission. J'ai donc décidé, dans les circonstances, de créer un comité national, y compris avec une entreprise, pour faire en sorte qu'on puisse réévaluer le dossier.

Parce que la question du photomètre, c'est assez dispendieux, merci, ça. Il y avait une question de sécurité pour les policiers, qui m'agaçait plus, bien sûr. Sauf que les règlements étaient en fonction des vitres avant et non pas des vitres arrière. Je me disais: Y «a-tu» moyen de regarder ça pour que ça soit applicable plus facilement, comme réglementation en tout cas, et en impliquant l'industrie? C'est ce qui explique. Mais une des principales raisons, il n'y a pas de cachette, c'était le 27 novembre qui me tracassait le plus, personnellement. Et je pense qu'elle doit tracasser n'importe quel député. À trois jours de la tenue d'une élection, c'est assez surprenant.

M. Bordeleau: Justement, vous faites référence aux représentations qui vous avaient été faites. Mon collègue le député de Pontiac vous avait justement envoyé une lettre avec de la documentation de la part des gens qui sont dans ce domaine-là au plan commercial. Et dans une lettre, le 10 mars, vous vous référiez au fait que vous vouliez proposer des modifications au règlement afin de revenir temporairement à la réglementation antérieure qui permettait la pose de pellicule sur les vitres latérales avant d'un véhicule routier en autant que celle-ci laisse passer la lumière à 70 %.

Vous faites référence aussi: «Ce retour temporaire à la situation qui prévalait antérieurement a pour but de permettre la formation d'une table de concertation — vous y avez fait référence tout à l'heure — réunissant les parties concernées afin d'en arriver, dans un délai raisonnable, à réconcilier les préoccupations de sécurité routière avec la survie d'un important secteur d'activité économique.»

Le comité en question, je suppose qu'il est en fonction actuellement? Il comprend quels membres? Et c'est des gens qui représentent quels groupes? Puis c'est quoi, le mandat que le comité a, de façon plus précise? Et quel est le moment où il doit terminer ses travaux, pour vous remettre des recommandations ou un rapport?

M. Chevette: Il y a un représentant de l'Association des policiers, un représentant de l'industrie, un représentant du ministère de l'Industrie et du Commerce, un représentant du ministère des Transports et un représentant de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Bordeleau: Et puis le mandat qu'ils ont, c'est quoi exactement, puis le moment où ils doivent terminer?

M. Chevette: Le mandat, c'est de me faire des recommandations sur l'ensemble du dossier. Je n'ai limité ni les délais ni le contenu, parce qu'il y a des arguments de taille au niveau de la sécurité, d'abord policière; ça, je veux les avoir. On ne voulait pas de cachettes, et il faut être responsable. Il y a des arguments de taille au niveau des industries, parce qu'il y en a dans chacun, quasiment, de nos comtés, ça, au Québec. Il y a des questions de sécurité routière, donc la SAAQ et le ministère seront appelés, et l'Industrie et Commerce également, pour nous donner l'impact économique sur les emplois, l'impact sur les emplois au Québec.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a de la réglementation dans les autres provinces canadiennes, à votre connaissance? Qu'est-ce qui se passe ailleurs par rapport à cette question-là?

M. Chevette: Il y a cinq provinces qui ont de la réglementation. Il y a Terre-Neuve: c'est le contrôle par photomètre et 70 %...

(Consultation)

M. Chevette: Donc, il y a cinq ou... Terre-Neuve, c'est oui, c'est 70 % de luminosité ou de lumière, puis c'est contrôlé par photomètre. À l'Île-du-Prince-Édouard, c'est défendu. En Nouvelle-Écosse, c'est défendu. Au Nouveau-Brunswick, c'est permis à 70 %, contrôlé par photomètre. Québec, tel que le suggère le règlement qui existait, c'était défendu, mais c'est à remettre en question... c'est 70 %, avec photomètre. Ontario, c'est autorisé, mais contrôlé de manière non déterminée, donc je ne sais pas qu'est-ce que ça donne. Manitoba, c'est oui, puis c'est 50 % et non pas 70 %. Saskatchewan, c'est oui, puis il n'y a pas d'indication. Alberta, c'est défendu. Colombie-Britannique, c'est défendu. Yukon, c'est permis, sauf sur le pare-brise avant. Et les Territoires du Nord-Ouest, c'est défendu.

M. Bordeleau: C'est assez partagé, au fond, quand on regarde.

M. Chevette: C'est 5-5, ou à peu près.

M. Bordeleau: Aux États-Unis, c'est comme...

M. Chevette: C'est à peu près 50-50 dans l'ensemble canadien.

M. Bordeleau: Et aux États-Unis, c'est la même chose, ou...

M. Chevette: Aux États-Unis, c'est beaucoup plus permissif. Dans certains États, il n'y a même pas de règle.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: En Floride, dans l'État de la Floride, vous essaieriez de voir dans les autos...

Une voix: C'est noir.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez l'intention d'inclure ce sujet-là dans votre consultation à laquelle vous faites référence, concernant le virage et toutes ces choses-là?

M. Chevette: Ce n'est pas impossible, mais ce n'était pas l'idée au départ. Vu que j'avais un comité spécial de gens directement impliqués et intéressés, j'attendais de voir les résultats du comité avant. Mais il n'y a rien qui empêchera des groupes de s'exprimer, parce que, dans le domaine de la sécurité, un coup parti, s'il y a quatre sujets puis s'ils veulent s'exprimer sur sept, ils s'exprimeront sur sept, on en tiendra compte quand même.

M. Bordeleau: À ce moment-là, vous allez l'inclure dans le document de consultation pour que les gens puissent savoir qu'ils peuvent en parler, s'ils ont des représentations à faire à ce niveau-là?

M. Chevette: Ce n'est pas impossible. On va le regarder, ça. C'est vrai que ça a une dimension sécurité. On le regardera.

Utilisation de radar photographique

M. Bordeleau: Parfait. Concernant les photos radar, vous y avez fait référence rapidement tout à l'heure, vous avez répondu à une partie de l'argumentation, je pense, que le CAA avait apportée, disant que, bon, c'était une nouvelle façon de taxer. Vous dites: Non, c'est une question de sécurité.

Est-ce qu'il y a eu des études à la SAAQ concernant l'évaluation de cette mesure-là, qu'est-ce que ça pourrait apporter comme résultats, ou si, à date, ça n'a fait l'objet d'aucune étude au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec?

• (11 heures) •

M. Chevette: Ce qui a été fait surtout, c'est que la SAAQ a eu beaucoup de consultations sur les études faites à l'extérieur, en Australie, en Suède, etc., et c'est sans doute un des moyens, à court terme. Quand on est rendu en bas de 800 décès par année, comme c'est le cas, ou à peu près, le dernier bilan, je dois vous dire que c'est de plus en plus difficile, maintenant, de baisser le bilan, quand on l'a parti d'environ 2 000 pour arriver à moins de 800.

Sauf qu'il y a des moyens pris ailleurs, dont la photo radar, qui démontrent que c'est probablement un des moyens les plus efficaces. Mais pas comme ça a été présenté ou comme certains ont voulu le faire percevoir publiquement. On a dit: Ça va remplacer la police, on a vu les policiers sortir. Est-ce que c'était une façon de faire de l'argent? Ce n'était pas l'objectif. L'objectif de la photo radar, c'est vraiment d'en arriver à baisser le bilan routier, l'améliorer davantage. Ça peut être en publicisant, par exemple, les endroits, même, où il y a une photo radar. Ce n'est pas là pour remplacer, c'est là pour dire: Écoute, à tel endroit, il y a danger. C'est là qu'on constate, mettons, six pertes de vie, 40 accidents par année, etc.

L'objectif est donc véritablement de faire en sorte qu'on puisse continuer d'améliorer notre bilan routier. On va en discuter dans le livre vert sur la sécurité, mais l'objectif n'est pas de remplacer les policiers du Québec, non, l'objectif est de baisser le taux de mortalité sur nos routes. Et ça pourrait être, je ne sais pas, moi, à 100 endroits au Québec, à 90, je ne sais pas le nombre que ça peut représenter à ce stade-ci, mais c'est d'introduire une mécanique.

Par exemple, prenons une courbe, je ne sais pas, moi, sur le boulevard Sainte-Anne, ici, où il y a énormément d'accidents à Québec; ou encore dans la courbe du Cap-de-la-Madeleine sur la 40; ou encore, je ne sais pas, sur la 125, où il en meurt régulièrement; le parc des Laurentides, par exemple, à des endroits bien spécifiques. Bon, bien, on dit: On le publicisera, s'il le faut. En tout cas, je suis prêt à discuter, faire une discussion là-dessus, pour qu'on puisse améliorer le bilan routier de façon tangible, mais pas pour essayer de jouer à la police, pas pour essayer de remplacer la police, pas pour essayer de renflouer le coffre de l'État, mais bien en fonction d'un seul objectif, celui de la sécurité physique.

M. Bordeleau: Mais si, éventuellement, on fonctionnait avec la photo radar, il reste qu'ils vont fonctionner, les photos radar, ils vont prendre des mesures et, à ce moment-là, vous allez envoyer des contraventions au propriétaire du véhicule? Si ce n'est pas lui qui conduit le véhicule, comment ça va fonctionner, tout ça?

M. Chevette: Ah! bien, là, on est responsable de nos avoirs. Si je prête mon auto à mon fils puis s'il passe à un endroit où c'est marqué 100 km...

M. Bordeleau: Il n'a pas de permis de conduire. Ha, ha, ha!

M. Chevrette: ...je ferai comme M. Boucher, j'assumerai ma facture.

M. Bordeleau: En Ontario, apparemment qu'on a utilisé cette mesure-là et on l'aurait arrêtée. On dit: En août 1994, l'Ontario a lancé un programme de surveillance qu'elle a révoqué 10 mois plus tard sous prétexte qu'il était inutile. Alors, c'est quoi, votre position par rapport à...

M. Chevrette: Il y a plusieurs premiers ministres, quand ils se présentent en politique, qui font des engagements. M. Harris, durant sa première campagne électorale, avait promis d'abolir le photo radar; un coup élu, il l'a aboli.

M. Bordeleau: Mais, quand on dit que c'est...

M. Chevrette: Est-ce que c'est bon pour son bilan routier? Je ne sais pas, je n'ai pas vérifié.

M. Bordeleau: C'est ça. Est-ce que vous avez eu des données, justement, là-dessus? Ils prétendent que c'était inutile. Est-ce que vous avez eu des données du côté de l'Ontario démontrant que, effectivement, c'était inutile, basées sur des faits, ou si... Parce que, au fond, ça pourrait être intéressant d'avoir ces données-là.

M. Chevrette: Il n'y a pas eu de données.

M. Bordeleau: Si on est pour regarder, ici, la possibilité de l'utiliser, si, de fait, on nous démontre qu'on l'a utilisé et on a jugé que...

M. Chevrette: Il n'y a pas eu de données venant de l'Ontario, mais on a des données venant de l'Australie, venant de la Suède ou la Colombie-Britannique, et il y a un effet. On nous dit que c'est probablement un des moyens qui sauveraient une centaine de mortalités annuellement.

Je peux vous dire que, si je passe à un endroit puis si à deux reprises je suis 30 ou 40 km au-dessus de la vitesse permise dans telle courbe dangereuse puis que je la prends d'une façon régulière, si j'ai le portefeuille et si je veux payer, puis si je veux jouer avec les poignées de ma tombe, c'est mon problème, mais je paierai.

Mais le problème, c'est qu'on a une mutuelle collective, au niveau de l'assurance automobile du Québec, et il y a des coûts sociaux qui sont engendrés par cela. On se doit donc d'améliorer le plus possible le bilan routier parce que c'est un coût qui est réparti sur l'ensemble de la collectivité. Donc, moi, je suis prêt à faire une bonne discussion là-dessus, à donner les informations nécessaires, à vous permettre d'avoir accès à tout ce qui peut exister, au niveau de la Société de l'assurance automobile. Parce que l'objectif, comme je le dis, n'est pas de renflouer les coffres de l'État ni de se substituer à la police, mais de continuer à améliorer le bilan routier québécois.

M. Bordeleau: On a fait également référence, sur le même sujet, qu'il y avait un comité qui avait été formé. Dans un article, on mentionne: «Un supercomité formé de représentants du ministère de la Sécurité publique, de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports a été créé spécifiquement pour étudier la faisabilité d'un tel projet.» Est-ce que c'est le cas? Est-ce qu'il y a un comité qui a été formé? Encore là, quelles sont les attentes que vous avez par rapport à...

M. Chevrette: C'est: Puiser tout ce qui ira dans le livre vert là-dessus, et puisé précisément du fruit de ce comité de travail.

M. Bordeleau: O.K. Alors, le comité a remis ses conclusions...

M. Chevrette: Il y a des rapports préliminaires qui sont déposés.

M. Bordeleau: Ça va être fait à partir du livre vert comme tel?

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: O.K. On a mentionné aussi que les radars...

M. Chevrette: On pourrait peut-être ajouter, pour le bénéfice de la commission, les champs sur lesquels on va consulter. C'est la problématique de la vitesse au Québec, le contrôle actuel de la vitesse au Québec, le cinémomètre, l'évolution du dossier au Québec, les avantages et les inconvénients, l'amélioration du bilan routier, les inconvénients des machines à tickets, la confidentialité, etc. On va discuter de l'ensemble du portrait; on n'a rien à cacher dans ça. L'acceptabilité sociale de la mesure.

Parce que vous posez des questions: Qu'est-ce qu'on vise socialement? Quels sont les objectifs? Les modalités d'application d'une telle loi sur le cinémomètre, le cinémomètre photographique, puis les conditions d'implantation? Ce que je disais, par exemple, la publicité, est-ce qu'on doit véritablement... Également, on va sûrement faire de la consultation locale, on va parler de signalisation, naturellement, constat d'infraction avec photo, etc. Puis le non-empiètement, ce n'est plus l'ancien photo radar qui allait capter le conducteur dans son auto, c'est la plaque d'immatriculation qui est captée. Je vois sourire certains députés, parce que, dans nos comtés, on a reçu des gens qui, à l'époque — pour ceux qui ont un certain temps en politique — avaient reçu une photo. Ça a créé des malheurs, ça...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: ...parce qu'ils avaient embarqué quelqu'un sur le pouce.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: On a fait référence aussi au fait que les radars photographiques avaient déjà été utilisés au Québec, puis qu'ils avaient disparu en 1973.

M. Chevette: C'est vrai.

M. Bordeleau: Alors, pourquoi? Puis qu'est-ce que ça a été, le bilan de cette opération?

M. Chevette: Bien, c'était justement les points d'inaptitude. La photo prenait les personnes sur le siège avant. Si vous aviez déclaré que vous étiez à Trois-Rivières et que vous vous êtes fait arrêter à Châteauguay...

M. Bordeleau: Ça a duré combien de temps, l'utilisation du photo...

M. Chevette: Ça a duré à peu près deux ans.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez pu évaluer si, à ce moment-là, ça avait eu un effet sur le nombre d'accidents ou la sécurité?

M. Chevette: Ça a eu des effets. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Pas les effets inattendus, les effets souhaités?

M. Chevette: À l'époque, il y avait 2 000 morts et plus. C'est difficile d'évaluer. Mais je dois vous dire qu'on en a entendu parler, effectivement. Ça a créé, dans certains milieux... Moi, je me souviens, en tout cas, de certaines réactions de certaines personnes.

M. Bordeleau: Ça va.

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

Sécurité sur le réseau routier forestier

M. Gagnon: Oui. J'aimerais savoir si, le portrait que vous dressez de la sécurité sur le réseau routier, ça englobe également le réseau routier forestier.

M. Chevette: Mais pas le cinémomètre, là.

M. Gagnon: Non, non, non.

M. Chevette: Ah! Tu parles du bilan global?

M. Gagnon: Oui.

M. Chevette: Ah! Excusez. Notre bilan global québécois et tout ce qui est couvert par l'assurance automobile du Québec, ça fait partie du bilan routier, donc la forêt aussi.

M. Gagnon: Il y avait déjà eu des rapports de coroners faisant état de difficultés d'application de diverses dispositions de la loi parce que, sur le réseau routier forestier, ce n'était pas couvert. Les gens pouvaient circuler à toutes sortes de vitesses, de toutes sortes de façons, puis ça avait provoqué un certain nombre d'accidents. Il y avait eu des recommandations qui avaient été faites dans ce sens-là. C'est pour ça que je me demandais si le bilan que vous...

• (11 h 10) •

M. Chevette: Bien, depuis la nouvelle loi, la loi n° 430 couvre tous les véhicules lourds et les chemins forestiers, sauf qu'il y a une dynamique ou un problème, c'est: Qui va aller patrouiller dans les chemins forestiers? Il y a même des chemins forestiers qui se construisent tous les jours et qui sont méconnus des autorités gouvernementales, qui sont même méconnus des autorités d'une MRC. Quand ils ont un contrat d'approvisionnement, ils doivent indiquer — je pense même que ce n'est pas a priori, les chemins forestiers — ils doivent se donner accès au prélèvement de la ressource. Mais ils sont couverts, et il n'y a pas de cachette, ça va être surtout lorsqu'ils vont emprunter, d'autre part, les routes publiques, quand ils débarquent du chemin forestier avec une surcharge, par exemple, dans le domaine forestier. C'est très très fréquent, ça. On a un problème, énormément, avec ce côté-là.

Il y aura une campagne, me dit-on, ce printemps, de publicité conjointe entre la CSST, la SAAQ et le ministère des Ressources naturelles pour inviter à la sécurité, même en forêt. Vous savez que ce n'est pas un cadeau des fois, en particulier là où cohabitent les coupes forestières avec la pêche, par exemple, ou la chasse. Il y a d'énormes accidents, effectivement, qui arrivent dans cela. Quoique, quand on compare, ce n'est pas un secteur qui est plus névralgique que d'autres, mais il y a de quoi à faire là.

Parce qu'avec la loi n° 430, d'ailleurs, vous allez voir qu'à compter du 1er juillet, parce que c'est là qu'elle va véritablement prendre toute sa force, en particulier dans les véhicules lourds, il y a un dossier pour chacun des camions ou des véhicules lourds et un dossier même du conducteur ou du chauffeur qui vont être tenus à jour. La Commission des transports a un pouvoir, en vertu de la nouvelle loi, de sanction, après que la Société de l'assurance automobile aura fixé qu'il y a un seuil tolérable, mais il y a un seuil où il devient de la négligence, où, comment dirais-je, les indisciplinés seront soumis à des enquêtes et à des décisions d'envergure de la part de la Commission des transports.

Et j'espère que cette loi-là sera appliquée avec énormément de sévérité et d'équité, d'autre part. C'est à ça que l'industrie s'attend, puis c'est ce à quoi la Commission des transports du Québec veut répondre.

M. Gagnon: Pour la conduite de véhicules lourds en forêt, est-ce qu'il y a des habiletés particulières qui vont être exigées de la part des conducteurs, quand on tient compte de la topographie de certaines régions?

M. Chevette: C'est-à-dire qu'ils ont l'obligation d'avoir le permis avec la classe qui correspond à la capacité de faire, mais il n'y a pas d'examen spécifique pour un camionneur en forêt par rapport à un autre camionneur.

M. Gagnon: Je pose la question. Lorsqu'on cause avec des gens de l'industrie forestière, des transporteurs, ils constatent que la formation qui est donnée aux camionneurs pour circuler, ailleurs au Québec, sur les autoroutes, ce n'est pas du tout les mêmes habiletés qui sont nécessaires pour conduire ça en forêt. Je me demandais s'il n'y avait pas un programme qui est concocté ou envisagé.

M. Chevette: D'abord, il y en a qui se sont spécialisés comme camionneurs de transport du bois. C'est leur propre camion, ils ont le permis et la classe leur permettant de conduire. Je pense qu'il n'y a pas de cours particuliers. Il y a deux écoles de formation au Québec, reconnues par le gouvernement. Je crois que c'est Charlebourg et Saint-Jérôme qui forment les camionneurs d'équipements lourds, ce qui leur permet, à ce moment-là... quel que soit le type de camion lourd, ils peuvent conduire un fardier, un train routier, ou ce qu'on appelle les «floats», en forêt. Il n'y a pas de classe particulière. Il y a certaines écoles privées qui engagent des camionneurs pour les former. Ils les forment, puis tout en travaillant. Des écoles privées.

Encore faudrait-il voir quasiment chaque cas, parce qu'on a beaucoup de plaintes en ce qui regarde la formation d'écoles privées dans le camionnage lourd. La nature des plaintes est la suivante: Quelle est la valeur de ces cours-là? Les coûts? Puis ils nous font travailler pendant x temps pour rien sous prétexte qu'ils nous forment, puis, au bout de l'échéance normale, puis des coûts, ils nous demandent de travailler un autre mois, puis quasiment gratuitement. Il y a beaucoup de plaintes dans ce secteur-là. Je ne sais pas si on ne sera pas obligé, à moyenne échéance, de revoir ce dossier-là.

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

Suppression des cours de conduite obligatoires

M. Middlemiss: Oui, merci. Pendant qu'on parle de formation, maintenant que les cours de conduite ne sont plus obligatoires pour avoir un permis, quelle est la situation? Les craintes des écoles de conduite étaient qu'elles perdraient une partie de leur marché et qu'un gros pourcentage des écoles de conduite disparaîtraient. Quelle est la situation aujourd'hui? Est-ce qu'on a constaté qu'il y a moins d'écoles de conduite? Et quel est le bilan?

M. Chevette: Je vais demander à Mme Guimond de vous donner les derniers chiffres.

Mme Guimond (Louise): Vous voulez savoir le nombre de personnes qui ont suivi des cours de conduite?

M. Chevette: Non. C'est le nombre d'écoles qui auraient fermé leurs portes, par exemple, suite à la non-obligation de suivre des cours. C'est ça, la question?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Chevette: Première question.

Mme Guimond (Louise): Je n'ai pas les chiffres pour le nombre d'écoles qui ont fermé leurs portes. C'est à peu près la même chose qu'on avait dit l'année passée. Ce n'est pas pire que ce qu'on avait. La Ligue de sécurité a accredité environ 168 écoles de conduite. Le CAA, ça n'a pas baissé, il a à peu près le même nombre d'écoles qu'il avait l'année passée.

Par contre, ce que j'ai comme chiffres de plus que ce que j'avais l'année passée, c'est le nombre de personnes qui ont suivi des cours de conduite dans une école de conduite. Ce qu'on a calculé, c'est que 68 000 jeunes avaient suivi des cours dans une école de conduite, sur 100 000 jeunes qui vont chaque année chercher des permis de conduire. C'est à peu près 68 %. Dans le cadre de la loi n° 12, ce qu'on avait dit, c'est qu'on s'attendait à ce que 70 % des jeunes iraient prendre un cours de conduite dans les écoles. Donc, c'est à peu près dans les chiffres qu'on avait dit, puis c'est comme ce qui se passe en Ontario. C'est à peu près équivalent.

Du point de vue du bilan routier, bien, on a quand même...

M. Middlemiss: On n'a pas eu de chiffres là-dessus.

Mme Guimond (Louise): Bien, le bilan routier, après 12 mois, on a fait une étude préliminaire sur la réussite de l'accès graduel à la conduite. Ce qu'on constate, c'est que, chez les jeunes qui ont un permis probatoire et un permis d'apprenti conducteur, on a une baisse de 34 % des décès par rapport à ce qu'on avait avant. Mais c'est une étude qui est quand même préliminaire, puis on ne peut pas non plus tirer des...

M. Chevette: C'est basé sur du très court terme, donc, touchons du bois pour que ça continue. Mais il y a une affaire qui est certaine, puis on doit féliciter les jeunes du Québec là-dessus, c'est qu'ils ont pris très au sérieux, ils ont été très facilement perméables aux appels à la sécurité. Combien de jeunes sortent en groupe le samedi soir ou le vendredi soir, puis il y en a toujours un d'attiré à la conduite de l'automobile? C'est tout à l'honneur de la jeunesse québécoise, leur comportement, puis, moi, je tiens à les féliciter.

M. Middlemiss: Juste une question. Est-ce que les gens qui ne prennent pas des cours, est-ce que le succès d'obtenir leur permis à l'examen, est-ce qu'ils sont obligés de faire l'examen plus qu'une fois pour obtenir leur permis, comparativement au moment où les cours étaient obligatoires?

M. Chevrette: Le taux d'échec n'a pas changé.

M. Middlemiss: Il n'a pas changé. Pour une première fois, là?

M. Chevrette: Allez-y.

Mme Guimond (Louise): Le taux d'échec, comparé à quand ils prenaient des cours ou avec maintenant, ça n'a aucunement changé par rapport à ce qu'on vivait avant.

M. Middlemiss: Très bien, merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Johnson, toujours dans le domaine de la sécurité?

Utilisation de véhicules tout-terrains près des autoroutes

M. Boucher: Indirectement ou directement, peu importe, là. Il y a des gens dans mon comté qui m'ont fait des représentations dernièrement, qui dénoncent de plus en plus le fait qu'on permette à des véhicules quatre-roues de se promener près des autoroutes, même d'empiéter sur le territoire réservé aux autoroutes. Je sais que ça touche à la sécurité d'une certaine façon, et surtout à l'environnement. On est en train de défaire, là, des paysages qui sont très intéressants sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est, vous le verrez, vous le verrez sur la 55. Y a-t-il une politique? Ma question touche à la sécurité indirectement, mais elle touche à la politique du ministère par rapport à ces questions-là.

• (11 h 20) •

M. Chevrette: Je demanderais au ministre délégué de...

M. Baril (Arthabaska): Oui. Il y a déjà une réglementation, mais elle va être bonifiée, parce que c'est vrai qu'il y a eu beaucoup de plaintes, et on sait que l'utilisation du véhicule tout-terrain devient un sport de plus en plus pratiqué. Et, au mois de juin, on va améliorer la réglementation pour justement, je dirais, diriger l'utilisation de sentiers en dehors des routes du Québec. Ça va être mieux balisé. Vous savez, la pratique du quad, qu'ils appellent maintenant, la pratique du quad, c'est un peu comme la motoneige il y a, je ne sais pas, moi, 30 ans. C'est une pratique qui est récente, en tout cas, qui se développe davantage. Et surtout dans notre région à nous, puisque l'hiver est de plus en plus court, ce sport prend de plus en plus d'ampleur.

Déjà, le ministère des Transports, d'ailleurs, participe par le biais de l'achat de la plaque, là, donne un montant d'argent aux clubs de quad pour se financer. Et il va falloir voir aussi, dans les années qui viennent, à mieux les aider, c'est-à-dire les supporter pour vraiment qu'ils définissent des sentiers ou qu'ils construisent des sentiers comme les clubs de motoneige au Québec. Mais il y a eu beaucoup d'efforts de faits, et on continue à travailler avec

les représentants du club de quad, puis on va améliorer cette situation.

M. Chevrette: Il y aura une prépublication cette année, au printemps 1999, de la réglementation spécifique. Mais, vous avez raison, le long des autoroutes, on endommage effectivement des parties de terrains, environnementalement parlant, et c'est assez agaçant dans certains milieux. Même, je l'ai vu, moi, le long de la 40 à bien des endroits...

M. Boucher: On le voit partout.

M. Chevrette: ...on en voit régulièrement. Ils empruntent bien souvent le tracé des skidoos, ils succèdent aux skidoos dans ces tracés-là, mais les résultats printaniers ne sont pas les mêmes que le skidoo l'hiver. Les résultats printaniers font en sorte qu'il se creuse des roulières dans la vase, puis c'est assez désagréable, effectivement.

M. Boucher: C'est très laid, puis ça se pratique l'hiver comme l'été, en toute saison.

M. Chevrette: Oui. C'est tout-terrain et toute saison.

M. Boucher: C'est intéressant pour ces gens-là mais dévastateur pour le paysage. D'autant plus, d'ailleurs, qu'il y a une augmentation, que bientôt on va les fabriquer... On les fabrique dans mon comté, vous savez, M. le ministre. Bombardier a obtenu la palme d'or de la fabrication des quatre-roues. Je suis favorable à ça, évidemment, sauf qu'il faut... Valcourt, c'est-à-dire. Qu'est-ce que j'ai dit?

Une voix: Non, c'est correct.

M. Boucher: Bombardier, à Valcourt. Sauf qu'il faut les baliser correctement. Merci.

M. Chevrette: Bon. On ne vous chargera pas cher pour le commercial.

M. Boucher: Non. Non, non, c'est correct. Je vais peut-être...

M. Baril (Arthabaska): En tout cas, la plupart des utilisateurs, je vais dire, sont plus disciplinés que les motoneigistes l'étaient au début, il y a 30 ans, mais ils sont déjà encadrés par des clubs de quad. Donc, avec eux autres, ça va être plus facile de travailler, parce que le gouvernement, à l'époque, quand la motoneige a été inventée et mise en pratique, il n'y avait pas de clubs, il n'y avait rien. Et on a connu aussi... Les motoneiges allaient partout, hein, dans les campagnes, sur les pelouses, on coupait les clôtures, on traversait n'importe où, tandis que maintenant le ministère des Transports, avec les clubs de motoneige, on ne peut pas traverser n'importe où sur les routes, on ne peut pas les utiliser et...

L'automne dernier, il y a eu de la réglementation, avec les municipalités, pour vraiment définir les sentiers de motoneige, et ça devait être réglementé par les municipalités également et approuvé par le ministère des Transports. Donc, on va regarder pour répéter la même pratique avec les clubs, les utilisateurs de véhicules tout-terrains.

M. Chevette: Mais, comme ministre responsable, aussi, des parcs et de la Faune, si on les empêche d'aller n'importe où, ce qui arrive, c'est que, quand on pousse à l'extrême les restrictions puis qu'on ne leur trouve pas de corridor en bordure, par exemple, d'une réserve faunique... Je comprends qu'on ne peut pas leur permettre de passer à travers un ravage de chevreuils, etc., mais il y a des voies naturelles, d'anciennes routes qui peuvent être empruntées. Je pense que, de part et d'autre, on doit faire preuve de compréhension. C'est peut-être là qu'on va amener les partenaires, les gens qui discutent en partenariat avec nous autres, à trouver des compromis dans chacune des régions du Québec, qui donnent un accès mais qui empêchent les exagérations de part et d'autre.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie.

Port du casque protecteur par les cyclistes

M. Bordeleau: Alors, je voudrais revenir sur un sujet qu'on a abordé tout à l'heure de façon rapide, la question du port du casque protecteur. Alors, ça va faire l'objet, aussi, de la consultation qui va avoir lieu l'automne prochain. Je voulais juste vérifier. Est-ce qu'à la Société de l'assurance automobile on a des études sur l'efficacité de... ou au ministère de la Santé, des études précises sur l'efficacité de cette mesure-là?

M. Chevette: Peut-être pas d'études précises, mais je peux vous dire que juste le fait que M. Brassard, par exemple, ex-ministre des Transports, en ait parlé, il y a un bon nombre, bon nombre de parents qui ont obligé leurs enfants en particulier à le porter. Si on n'en parle jamais, on ne sensibilisera jamais les gens, et je pense qu'on ne fait pas oeuvre utile pour notre société. Mais, moi, je pense qu'on va continuer à en parler, bien sûr, et on va continuer à inciter les parents à inciter les enfants au port du casque.

Aucune étude depuis 1994. On me dit que la dernière remonterait à 1992, en ce qui regarde le port du casque.

M. Bordeleau: À la Société de l'assurance automobile?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que vous savez si, au ministère de la Santé, il y a des données là-dessus?

M. Chevette: Non. Enquête sur le port... Excusez. Je me suis trompé de catégorie. Aucune étude depuis 1992, c'est quoi, ça? C'est le virage?

Une voix: C'est le virage à droite. C'est le point...

M. Chevette: O.K. Le point a, c'est: Enquête sur le port du casque de vélo: 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998. Il y a eu la loi qui a obligé le port du casque protecteur à bicyclette, les avantages, les inconvénients. Les chiffres sont les suivants: le taux de port du casque du vélo est passé de 27,6 % en 1997 à 26,9 % — il y a eu une baisse en ce qui regarde le global — en 1998, soit une diminution de 0,7 %. Ce n'est pas tellement significatif. La seule région pour laquelle nous observons une différence significative est Chaudière-Appalaches. Dans cette région, le taux du port du casque est passé de 39,4 % à 21,9 %. C'est assez difficile de tirer des conclusions.

En ce qui regarde les taux, on pourrait vous les donner par région. Vous les avez eus, je crois, dans les renseignements particuliers.

M. Bordeleau: Je suis sensibilisé comme vous, là, à l'importance d'une mesure comme ça, mais est-ce que vous entrevoiez de procéder avec des mesures législatives ou des mesures incitatives pour faire la promotion de...

M. Chevette: Je pense qu'il va falloir avoir un mixte des deux. Un mixte de coercitif et d'incitatif. Parce qu'il y en a qui ne veulent rien savoir, mais ils ont beau vouloir ne rien savoir, c'est la société, c'est un coût social. D'autant plus, M. le député, que 80 % des décès suite à des accidents impliquant une motocyclette, 80 % sont des traumatismes crâniens, comme je le disais au tout début, tantôt. C'est pour ça que je n'acceptais pas trop que certains se bidonnent de ce fait quand on en parlait. Mais, avec le port du casque, ceux qui le portent, c'est une réduction, une baisse, nous dit-on, de 50 % des décès, s'il y avait le port du casque.

Par contre, c'est bien sûr que, s'il y a un accident d'auto, en haut de 25, 30 km ou 40 km, là il n'y a plus d'effet. N'importe qui qui se fait frapper par un véhicule à 100 km/h, là, il n'y a pas de casque qui résiste à ça. Mais la majorité, sur le plan urbain, c'est souvent à des croisées de chemins, à des virages que l'individu fait vers la gauche alors qu'il n'a pas le droit puis... Mais, ça, on en voit de toutes les couleurs.

● (11 h 30) ●

Depuis que je suis ministre des Transports, j'observe beaucoup plus les actes posés par les différentes catégories, puis il n'est pas rare de voir un motocycliste partir de la droite, carrément près de la chaîne de trottoir, puis de faire un virage complètement, devant trois voies pour faire circuler les véhicules, puis aller directement à un virage à gauche. Mais je pense qu'il faut faire attention avant de taxer telle catégorie d'utilisateurs des routes. Je suis inquiet pour les roues alignées, je suis inquiet pour les motocyclistes. Puis, si on veut véritablement améliorer notre bilan routier — notre bilan routier est rendu en bas

de 800, comme je le disais tantôt — il faut prendre des mesures additionnelles, puis ça peut être un mixte de moyens incitatifs et coercitifs.

M. Bordeleau: Il semblerait qu'en Ontario, d'après ce que j'ai pu voir dans certains articles, il y a une obligation pour les jeunes, le port du casque, et je pense que cette obligation-là n'existe pas pour les adultes. Je ne sais pas si c'est exact. Je ne sais pas si vous avez des confirmations là-dessus.

M. Chevette: Oui, puis on va vous en donner, des scénarios issus d'autres provinces et d'autres États, pour montrer que... Ça fait drôle, sur une grande route, si on donne l'obligation à un jeune de moins de 15 ans de porter la casquette, puis le père s'en va avec la mère, pas de casque. On prêche souvent par l'exemple. Comme pédagogue, moi, comme ancien professeur, je dois vous dire que la meilleure pédagogie, c'est de prêcher par l'exemple. Donc, je ne suis pas sûr que j'aurai un coercitif pour le fils puis ne pas en avoir pour le père. Au contraire, ça serait peut-être le père qui devrait être le plus en coercion.

M. Bordeleau: Comment vous interprétez l'opposition du milieu du vélo à cette question-là?

M. Chevette: Ce que j'en sais à date, c'est qu'ils m'ont dit que je ne comprenais pas le système, que c'est vraiment eux, par l'incitatif, qui vont réussir à passer au travers ça. Sauf que, quand il va en mourir un, ce n'est pas le président des motocyclistes du Québec qui va avoir le blâme de ne pas être intervenu par des mesures de sécurité. Il y a une question de responsabilité, puis j'entends bien les prendre. Et ils ont une crainte, dit-on, que ça diminuerait l'utilisation du vélo ou la pratique du vélo, ce dont je suis loin d'être certain.

M. Bordeleau: Un autre sujet.

Le Président (M. Lachance): Concernant le vélo, M. le ministre, on est en train d'investir des millions de dollars dans la Route verte.

M. Chevette: La Route verte.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu également d'investir de l'argent dans la publicité incitative au port du casque pour les cyclistes, et en utilisant particulièrement... Là où je pense que ça risque d'être le plus efficace, c'est les jeunes dans les écoles.

M. Chevette: Mais on va se parler là-dessus. C'est vrai qu'on investit des millions, puis c'est important, je pense, puis c'est sain, en plus, pour la santé, etc., j'accepte tout ça, et on va essayer d'investir aussi, oui, dans des campagnes publicitaires, mais, comme je vous dis, j'ai de la misère, entre mes deux oreilles, à concevoir

que je peux être tolérant pour des catégories de citoyens, être sectaire dans l'approche. C'est le contraire qui doit arriver. C'est que les parents doivent prêcher par l'exemple auprès de leurs jeunes. Vous allez me dire: C'est plus dangereux pour un jeune. Sans doute, ça, je le reconnais, que c'est plus dangereux pour un jeune.

Mais je ne vois pas un père de famille partir puis emprunter une route, par exemple la 158, ou n'importe quelle, la 138, la 132, avec ses deux jeunes qui portent le casque, puis lui ne l'a pas. Dès que le jeune va avoir 10, 11 ans puis qu'il devient adolescent, il dit: Bon, bien, moi, je suis devenu un homme. Mon père ne porte pas le casque, je ne le porte pas.

Comment ça se fait que le vélo a fait ça, puis le port du casque est le même? Le port du casque n'augmente pas le pourcentage, puis l'utilisation du vélo augmente. Donc, il va falloir prendre nos responsabilités, puis vous avez raison, M. le Président, de dire qu'on doit y donner un coup de barre, puis j'espère, de par la consultation, qu'on pourra le faire.

Le Président (M. Lachance): Parce que les mesures coercitives sont toujours, à mon avis, les dernières mesures qu'on doit utiliser, et je ne suis pas persuadé, en tant qu'ex-directeur d'école dans une autre vie, que les efforts qui auraient dû être faits pour la publicité ont jusqu'à maintenant été faits. Et on constate souvent que les jeunes vont influencer leurs parents aussi, particulièrement dans le domaine de l'environnement, là. C'est dans un autre domaine, mais c'est pour vous montrer jusqu'à quel point les jeunes peuvent aussi influencer leurs parents: les écoles vertes Brundtland.

Et je vois qu'il pourrait y avoir quelque chose où on va un peu plus loin avant d'en arriver à une mesure où une loi ou des règlements obligent le port du casque. L'autre affaire aussi, c'est que trop souvent on se fait reprocher, au gouvernement, d'adopter des lois ou des règlements qu'on n'est pas capable de faire respecter. Et un chien qui jappe mais qui ne mord pas, à mon avis, ça ne vaut pas cher. Alors, c'est une opinion personnelle que je tenais à vous exprimer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ça dépend, si vous vous êtes fait mordre une fois, je vous garantis qu'il n'a plus rien qu'à japper, puis t'as peur après. Ça dépend.

Non, mais on va consulter. D'abord, au niveau de la promotion, on me dit que ça fait au moins 10 ans qu'on fait de la promotion.

Le Président (M. Lachance): C'est très modeste.

M. Chevette: Bien, c'est très modeste... Mais il y a un départ à tout. Dix ans, ça commence à être important, quand même. Au niveau de la consultation du livre vert, on va parler de différents sujets là-dessus. On va essayer de décrire la problématique et l'état de situation actuel. On va parler de l'efficacité et du taux, les

pourcentages. On va parler de l'éducation et de la promotion, les bénéfiques puis les limites de cela. On va parler de la loi sur le port du casque, les bénéfiques et les limites, comme j'ai dit, les effets d'une loi sur le comportement des cyclistes et sur la mobilité, infrastructures pour les cyclistes. Parce que vous parliez des millions qu'on injecte dans la Route verte, puis on a obtenu des budgets additionnels cette année, effectivement.

On va parler de l'acceptabilité sociale de la mesure, le taux de support qu'on a, la position des organismes. On va discuter avec eux autres. On va parler des problèmes d'application d'une telle loi sur le port du casque. Parce que c'est vrai qu'une telle loi... Théoriquement, un cycliste n'a pas le droit de partir de la droite, comme je disais tantôt, puis aller couper trois rangées d'autos pour faire un virage à gauche qui est défendu. Ça se fait. Même, des fois, le policier est en plein milieu de la rue, puis il voit faire ça, puis il n'y a aucune intervention. Vous avez raison un peu de ce côté-là. Il y a eu une non-application démesurée des règles en ce qui regarde certaines catégories d'utilisateurs des routes. Et on va en discuter, de cela, et ça, sans agressivité, de bonne foi, comme on le fait présentement. C'est de même qu'on va contribuer à changer des mentalités. Je l'espère, en tout cas.

Les victimes, comme je vous dis, les décès dans le domaine du cyclisme, c'est: traumatisme crânien, 80 %. Puis ceux qui portent le casque... on éviterait 50 % des décès. C'est majeur, ça. Puis ce n'est pas exclusivement par crainte de voir baisser l'utilisation du vélo. Je ne crois pas à ça, moi. Si j'adore le vélo, je m'excuse, mais ce n'est pas parce qu'on me mettra un casque ou qu'on n'en met pas que je vais arrêter, quand j'adore ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, vous avez été d'une grande patience. Je vous permets maintenant d'interroger le ministre.

Règles concernant le transport par camion

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci d'apprécier ma patience, M. le Président. M. le ministre, j'ai deux questions qui ont trait à différentes catégories de permis qui sont gérés par la SAAQ. La première catégorie de permis, qui touche entre autres la circulation sur routes glacées, nécessairement l'hiver, c'est une situation qu'on retrouve spécialement dans les régions nordiques comme l'Abitibi-Témiscamingue. Entre autres, la première, c'est la suivante: C'est que les véhicules qui dépassent la longueur régulière doivent obtenir un permis spécial, et ces permis spéciaux là ne permettent pas de circuler sur une route glacée, pour des questions évidentes de sécurité. La problématique est la suivante: c'est que des fois il va y avoir une charge qui dépasse de 6 po la charge normale, et ça prend un permis spécial.

C'est qu'en Abitibi, à tous les hivers, on a le même problème. C'est qu'à un moment donné il y a certains voyages qui se font saisir, qui se font arrêter... Parce

que la glace sur la route peut être là pendant une semaine de temps, le véhicule... Exemple, si t'as 30 pi, si t'es dans les normes, tu peux rouler jour et nuit, 24 heures par jour. Si t'es 6 po de plus long et puis qu'il y a de la glace dans le chemin... Et on sait qu'à moins 30 la glace reste là. Fais n'importe quoi...

M. Chevette: En Abitibi, il va y avoir des taches permanentes.

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...donc, à tous les hivers, on est pris avec le problème suivant: Il y a des gens qui se font saisir ou arrêter du long de la route, et des fois c'est pendant une semaine puis des fois c'est pendant deux semaines.

Est-ce qu'il y a un moyen d'éviter que ces situations-là durent? Est-ce qu'il n'y a pas moyen, parce qu'il y a un billot qui dépasse de 6 po de plus que les 100 autres camions qui sont dans la ligne du règlement, de faire en sorte que... Je termine là-dessus. Assez souvent, c'est que les distances sont tellement longues que, lorsque le camionneur part, le matin à 6 heures, la route est parfaite, et en cours de route il se fait arrêter à midi, puis là il est pris là pour une semaine, pour une catégorie de camions; 98 % des autres marchent. M. le ministre, ça, c'était une question.

● (11 h 40) ●

J'en ai une autre, plus courte, qui est la suivante: Vous avez mentionné tantôt qu'à partir du 1er juillet toutes les catégories...

M. Chevette: Bon, on va noter la courte, puis la longue...

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...de camions en haut de 3 000 kg de masse devront avoir un petit livre et respecter certaines règles concernant l'entretien, ainsi de suite. La question du 3 000 kg fait en sorte que, là-dedans, il y a des petits commerçants qui vont utiliser le camion en question une fois par mois et ils doivent suivre les mêmes règles qu'un camion de grosse masse d'une grosse compagnie qui a 500 gros camions.

Est-ce qu'on a l'intention d'avoir certaines catégories spécifiques pour tenir compte des petits commerçants qui auraient un camion qui serait juste dans la limite du 3 000 kg?

M. Chevette: Écoutez, c'est une mesure. C'est comme le jeune pour aller à l'école. S'il est né avant le 29, 30 septembre, il peut aller à l'école, puis pourquoi pas le 1er octobre, pourquoi pas le 2 octobre, pourquoi pas le 3, pourquoi pas le 4? À un moment donné, il faut que tu tires une ligne. On l'a tirée à 3 000 kg. Mais vous vous appellerez, au départ, qu'il y en avait plus que ça qui étaient sous contrôle. Je suis personnellement intervenu pour que le nombre d'environ 60 000 et quelques passent à — combien de mille? — ...

Une voix: 50 000.

M. Chevette: ...50 000. Il y en a eu une série d'éliminées, les pick-up, puis ce qu'ils traînaient, des miniroulottes en arrière d'un pick-up, etc. Ça, ça a été retiré. Mais 3 000 kg, qu'il soit une journée, deux jours ou 20 jours sur le chemin, il représente un danger au moment où il l'est. Il faut toujours qu'on fasse respecter ça. D'ailleurs, ils ont toujours été soumis aux mêmes règles de sécurité. À moins qu'on me fasse la démonstration qu'il n'y a pas de danger pour la sécurité des gens, je ne vois pas pourquoi je recommencerais à remodifier, en tout cas, avant expérimentation. On va le voir. La Commission des transports et la SAAQ ont un rôle bien déterminé, chacun, là-dessus. Moi, je suis prêt à écouter les doléances, mais je ne suis pas prêt à remettre en question, avant expérimentation de cette loi-là, qui est la 430, qu'on vient d'adopter et qui sera efficiente à compter du 1er juillet prochain.

Quant au deuxième, le fardier qui a passé une semaine chez vous...

(Consultation)

M. Chevette: Mais là je veux aller... Je vous le dirai tout de suite après. Pour ce qui est arrivé en Abitibi cet hiver... On a tous vécu des péripéties.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ça arrive à tous les hivers.

M. Chevette: Oui, je sais. Mais, cette année, moi, je l'ai vécu. Je n'étais pas là l'hiver passé. Donc, moi, je l'ai vécu pour la première fois. J'ai eu droit à des sermons. J'ai eu droit à des arguments. J'ai eu droit à des conseils. J'ai eu droit également à des gens qui étaient en furie après moi. Mais voici ce qui existait: Il existait que, dès qu'une route n'est pas claire de toute tache de glace sur une largeur de neuf pieds, je crois, pas droit de circuler. Ce n'est pas une question de longueur nécessairement. Le permis spécial ne va pas nécessairement avec la glace. Le permis spécial, ça s'obtient du ministère. Les conditions routières pour ce genre de véhicule, c'est une autre chose; c'est le ministère qui s'en occupe.

Donc, qu'est-ce qu'on fait? Moi, je vous dis: Je l'ai étudié et je l'ai regardé comme il faut, et c'est bien vrai qu'en Abitibi — vous avez raison sur un point fondamental — si tu attends qu'il n'y ait pas de taches, tu va attendre longtemps. Parce que tu peux avoir trois semaines en février, ou même du 15 janvier au 15 février, je ne suis pas sûr que ça descende suffisamment bas pour que les taches disparaissent toutes. Parce que, en bas de moins 15, les agrégats, le sel n'agit pas trop, vous avez raison, surtout s'il n'y a pas de transport très fréquent, en plus. Donc, j'ai soumis ça à la SAAQ et aux gens du ministère. Je leur ai demandé d'étudier des scénarios d'abord d'accompagnement, et ça, au lieu de remorquer le fardier et de dire: Laisse ton chargement ici et va-t-en avec ton camion, bonjour. Je sais que ça peut présenter, en plus, de la concurrence de deux compagnies dans un même coin. Un qui se fait saisir et se fait entreposer pendant une

semaine et qui a des contrats, ça peut être dommageable sur le plan économique pour une entreprise.

Donc, après discussion, on a dit: Cette année, on va mettre sur la glace — c'est le cas de le dire — le présent règlement et on va provoquer l'accompagnement du véhicule. En espérant qu'on aura trouvé, d'ici l'automne prochain, des solutions définitives à cela. Est-ce que ça serait ça, la solution, dire qu'en autant qu'il y a accompagnement avec véhicule identifié puis feux lumineux qui indiquent tout cela? On ne pourra pas enlever la notion de permis spéciaux, d'autre part, parce qu'il y a des pesanteurs à respecter pour des ponts, pour la capacité, les largeurs de routes, etc. Mais il y a un moyen, je pense, d'améliorer, vous avez raison, la situation pour ne pas créer d'inconvénients majeurs sur le plan économique.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Est-ce que je pourrais ajouter quelque chose à ce que vous venez de dire?

M. Chevette: Oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ce qu'on recherche, c'est une solution et on veut que, d'abord, la question de la sécurité soit bien campée, soit bien maintenue. Et la solution d'accompagnement, c'en est une très valable, mais il ne faudrait peut-être pas qu'elle s'applique toutes les fois qu'il y a un permis spécial. Elle pourrait s'appliquer dans des situations de météo extrêmes, comme on parle...

M. Chevette: Ça, c'est un peu ça qu'on vise, là.

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...O.K. C'est bien.

M. Chevette: Le permis spécial, quand les conditions routières sont très bonnes, il n'y a pas de problème.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Parfait.

M. Chevette: Mais, plutôt que d'aller immobiliser, comme ça s'est fait chez vous, dans un hangar, une grange ou bien un garage, et puis que le concurrent passe derrière le truck, là, 20 fois dans la même journée, ça a l'air fou. Je comprends tout ça et je suis intervenu plus durement que ça, moi, parce que je considère que, dans certains milieux, certaines compagnies peuvent être victimes d'une application de la loi de façon démesurée par rapport à d'autres. Mais, ça, j'ai tout dit ça aux gens de la SAAQ.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Donc, on peut s'attendre que, pour l'hiver prochain, il y aurait certains aménagements pour améliorer la situation.

M. Chevette: Ils s'attendent qu'il y aura des améliorations, parce que, eux autres, ils ne veulent pas que je leur parle fort, et, moi, je ne veux pas me faire parler fort. Donc...

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci.

Le Président (M. Lachance): Pour compléter? Oui, M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Pour compléter ce que le ministre nous a dit tout à l'heure au sujet de l'obligation de la tenue du carnet d'heures de travail, en bon français, il est important de souligner que le ministère, justement, avec la Société de l'assurance automobile du Québec, a tenu compte du propriétaire d'un camion qui va l'utiliser une fois par semaine, une fois par 15 jours, pour de la livraison et dans un rayon de 160 km, et il n'est pas tenu de tenir ce carnet d'heures de travail, communément appelé «notebook», comme vous avez dit. Donc, on démontre quand même une ouverture, une souplesse envers ces... Souvent, c'est des petits entrepreneurs, des petits commerçants qui ont besoin, effectivement, de leur camion pour livrer leurs marchandises, et ça, ce n'est pas... Parce que, moi-même, j'ai eu beaucoup de remarques, de téléphones à cet effet-là, et ce n'est pas assez connu, ça. Je vous invite à en faire part à vos commettants.

M. Chevette: D'autre part, pour les autres, vous comprendrez, avec ce qui s'est produit dans certains types d'accidents, qu'on ait remis en question le fait que le nombre d'heures n'était pas comptabilisé dans les livres. Ça va demeurer quelque chose de difficile quand même, ça. Je vous donne des exemples. Je pars de Québec et je m'en vais à, je ne sais pas, moi, Dolbeau. Ça m'a pris sept heures, supposons, en autobus. Ce n'est pas le cas, là. Mais Chibougamau serait plus sûr, bon. Sept heures. J'arrête. Durant ce temps-là, il arrive un contrôleur routier. Il dit: À combien d'heures t'es rendu, toi? Je suis rendu à sept heures. S'il se retourne de bord, le contrôleur routier disparaît, l'individu travaille sur son autobus pendant trois heures à l'épousseter, balayer l'intérieur, ramasser tout ce qui traîne, etc., il est rendu à 10 heures et il reprend la route pour aller coucher, je ne sais pas, à un endroit, à Sept-Îles, bien, il dépasse son 12 heures. C'est toujours le problème, il va falloir qu'on le clarifie. On n'est pas au bout de nos peines. On va essayer au moins d'améliorer la situation par rapport à ce qui existe présentement.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Port du casque protecteur par les cyclistes (suite)

M. Bordeleau: Disons que, juste avant d'aborder un autre sujet, je veux juste faire un commentaire suite à l'intervention du président tout à l'heure concernant les vélos, le port du casque protecteur. Il faisait référence à une approche, disons, où on ferait tout ce qui est possible pour inciter les gens à porter le casque protecteur et à les sensibiliser à l'importance de le faire. En fait, c'est un commentaire et une perception personnels.

J'ai l'impression que, quand on regarde à la SAAQ, il y a eu des campagnes de publicité très efficaces concernant les questions d'alcool au volant, et les comportements ont changé. Et ils n'ont pas changé seulement par peur de perdre des points, c'est réellement entré dans les habitudes de vie des gens d'être beaucoup plus sécuritaires de ce côté-là. Et je n'ai pas l'impression qu'on a vu, en tout cas du côté du port du casque protecteur, des campagnes aussi fortes; et je pense que le message est aussi important, quand on regarde les conséquences auxquelles vous avez fait référence tout à l'heure, en termes de décès et aussi en termes de gens qui sont blessés et qui seront handicapés pour la vie. Je pense qu'il y a un message important à passer là-dessus, et, après avoir fait cet effort-là, on pourrait voir jusqu'à quel point on doit aller dans des mesures législatives d'obligation.

Vous savez, dans un village, ou dans un parc, ou dans une rue où il n'y a pratiquement personne, ça va être difficile de faire appliquer ça d'une façon très, très serrée, parce que, qui va le faire? Alors, le vélo, ça ne se fait pas seulement sur les grandes voies publiques, ça se fait dans toutes sortes de circonstances. Et je pense que la meilleure garantie qu'on pourrait avoir, c'est que les gens soient sensibilisés à l'importance de porter le casque, et, comme ça, on arriverait aux fins que vous cherchez à atteindre au niveau de la baisse des décès et de la sécurité pour ceux qui font du vélo.

M. Chevette: Vous me permettez de...

M. Bordeleau: Alors, je souhaiterais que la SAAQ, peut-être, pense à axer une campagne d'une façon aussi forte qu'elle l'a fait dans le cas de l'alcool au volant. Et, sur une base de 10 ans, on a vu des comportements changer de façon radicale.

M. Chevette: Bien, l'alcool au volant, il y a des sanctions très sévères aussi qui ont accompagné cela. On se rend compte par les campagnes de promotion, me dit-on, qu'il y a des limites. À un moment donné, ça stagne, ça n'avance plus. Exemple: le port de la ceinture. Les campagnes de promotion *On s'attache au Québec*, etc., on plafonnait à 35 % jusqu'à temps qu'elle soit rendue obligatoire par loi et avec des sanctions. C'est pour ça, comme je disais au début, que ça prend un mixte d'incitatifs puis de sensibilisation, mais également du coercitif, parce qu'on ne l'aura pas. Tu sais, quand on regarde, il y a des gens irresponsables. Ils partent avec deux enfants de cinq, six ans ou de quatre ans, et même sur la roue arrière, ça prend le chemin d'une route publique, la bicyclette fait ça, vous le savez? Moi, je t'avoue que, si on n'a pas une sanction à un moment donné pour faire en sorte que ces gens qui permettent ça... Je comprends que ça sera toujours difficile d'identifier, par exemple, un jeune qui est en costume de bain, qui n'a pas de carte sur lui puis qu'il empruntait la rue Sainte-Catherine à Montréal sur un dix-vitesses...

Une voix: ...

M. Chevrette: ...il y en a des moins jeunes en costume de bain aussi qui font la même chose puis qui n'ont pas de carte d'identification sur eux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Mais il y a des limites, effectivement, entre vous et moi, à laisser faire des choses, quand la sensibilité... Mais un alliage des deux, moi, je suis d'accord avec vous, M. le député.

M. Bordeleau: Je regarde, par exemple... On parle de sanctions. Actuellement, il y a une réalité: c'est qu'une personne qui traverse un feu rouge, il y a une sanction. Et les vélos, on le voit continuellement, arrivent sur le feu rouge, piétinent un peu puis oups! passent comme ça, et personne ne fait rien. Alors, ce n'est parce qu'il y a des sanctions nécessairement que ça fait en sorte qu'on va changer les comportements, parce que souvent on ne peut même pas les appliquer, les sanctions. Alors, c'est pour ça que je suis d'accord avec vous, qu'il y a peut-être une approche...

M. Chevrette: Oui, mais je retiens qu'il faut de la sensibilisation puis de l'information et de l'incitatif. Je suis d'accord avec vous. Puis ça va prendre plus que ça. Je pense que ça va prendre du support policier, parce qu'effectivement, pour vous donner un bel exemple, je l'ai vu, de mes yeux vu, je ne sais pas combien de fois sur un coin de rue, double infraction, là: partir à gauche, couper puis tourner à un endroit où tu n'a pas le droit de tourner, puis une rouge en plus. Ça fait trois infractions collées, là. Puis, absolument même pas un coup de sifflet pour dire: Hé! le jeune! Stationne-toi donc entre les deux voies sur le petit trottoir permettant aux lampadaires de connaître leurs assises que j'aille te parler un peu. Ça ne se fait pas, jamais. Et c'est ça qui, entre vous et moi... Donc, la tolérance d'une chose crée une habitude et crée l'habitude de l'infraction. Vous avez raison. Donc, on a beau être incitatif sur le plan de la sécurité, il va falloir qu'on l'allie avec des moyens coercitifs, comme on l'a fait au niveau du port de la ceinture et autres.

Utilisation des patins à roues alignées

M. Bordeleau: Je voulais aborder le sujet des patins à roues alignées. Ça va faire l'objet aussi de la consultation. Et on a fait référence, à un certain moment donné, que la Société de l'assurance automobile avait remis à votre prédécesseur, le ministre Brassard, apparemment, différents scénarios concernant la façon de se positionner par rapport à cette réalité-là. Est-ce qu'il est possible de savoir en gros c'est quoi, les scénarios qui ont été pris en considération?

M. Chevrette: On travaille beaucoup dans le neuf là-dessus. On s'est établi un cadre pour notre futur livre vert, qui sera déposé. Actuellement, la situation fait en sorte que c'est interdit par le Code de la sécurité routière

d'emprunter les voies publiques. Je peux vous dire qu'il y en a qui ont décidé qu'ils iraient travailler en patins à roues alignées pour une question de santé, d'exercice, etc. Tous les motifs peuvent être bons, nobles, corrects, mais ça va constituer...

Dans certaines villes, on a déjà réagi très fortement par des règlements empêchant... puis même obligeant leurs policiers à intervenir rapidement pour enlever en particulier certains jeunes qui déambulaient allégrement en plein milieu des rues d'une ville. Ça a créé des tensions dans certains conseils municipaux où on a amené les gens à dire: Bien, écoutez, créez au moins un endroit où nos jeunes peuvent aller faire du patin à roues alignées. Il y en a, des gens, il y a plusieurs municipalités et villes qui ont déjà pensé à une piste, qui ont ouvert l'aréna ou qui ont installé des pistes dans certains parcs pour permettre l'exercice de ce sport-là.

Mais je vous avoue que... Je regardais à Montréal, là. On pensait à des formules, pour ne pas prendre par exemple... La SAAQ a déjà pensé à des formules. Ils m'en ont soumis des exemples: pas le droit de prendre des artères à quatre voies. Sauf que, si t'en coupes une pour aller au milieu de travail — il s'en va travailler avec ça — qu'est-ce que tu fais? Tu sais, tu t'assois sur le banc puis tu changes tes bottines pour tes souliers, tu traverses la rue puis tu remets tes bottines?

Moi, je ne le sais pas. Je n'ai pas de recette miracle là-dessus, mais je peux dire une chose: C'est très dangereux, ça va devenir, si ça connaît l'expansion qu'on semble connaître présentement, extrêmement dangereux. On a eu des exemples. La petite fille qui a eu un accident avec un véhicule scolaire tout dernièrement, c'étaient des patins à roues alignées. Et freiner... J'en ai fait. Je peux vous dire que freiner, c'est quelque chose. On n'est pas sur patins à lames, là, puis on ne fait pas de la brume sur la glace quand on arrête. Si tu faisais la même chose, tu ferais nécessairement le tonneau pour survivre. Mais, là, où tu te ramasses? On va demander beaucoup de collaboration des citoyens, ça ne sera pas facile, mais il va falloir être assez directifs si on ne veut pas avoir un mixte, encore, comme je disais tantôt, de l'incitatif et du coercitif. Mais c'est extrêmement dangereux. Et j'ose espérer que... On fait appel aux parents, aux éducateurs et aux ligues qui se forment pour inciter les gens à ne pas emprunter les voies publiques avec ce type de patins.

M. Bordeleau: Au moment où elle a travaillé pour essayer de concevoir différents scénarios, est-ce qu'elle a fait des consultations avec les municipalités qui le vivent quotidiennement?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Il y a eu des contacts qui ont été faits à ce moment-là?

M. Chevrette: Il y a eu des consultations avec les policiers et avec les municipalités. Tout le monde vit mal avec le problème, sauf qu'au niveau du gouvernement

c'est interdit en vertu du Code. Théoriquement, on ne devrait pas... On pourrait dire: Bon, c'est interdit. On peut aussi bien se laver les mains et dire que c'est interdit par le Code, mais ici... Puis on me dit que la seule place au monde où c'est interdit, c'est ici, en plus, puis on voit déjà les effets négatifs que ça peut provoquer. Mais on ne me fera pas accroire qu'on n'en a pas ailleurs non plus, des problèmes, parce que c'est un problème. Je peux vous dire que ça...

● (12 heures) ●

À part de ça, une personne, ça passe entre deux rangées d'autos, ça passe... Ils ne sont pas friands des trottoirs, parce qu'à tous les quatre pieds il y a, comme par hasard, une petite craque, et je peux vous dire que, d'une craque à l'autre, ce n'est pas drôle, alors que sur l'asphalte on réussit à rouler de façon plus égale. Donc, c'est un problème. On va sûrement y aller par l'incitatif, mais on va également... Le monde municipal est divisé là-dessus. Il y en a, des municipalités, qui laissent faire mais d'autres qui sont très sévères; d'autres qui donnent des directives à leurs policiers municipaux d'intervenir dès qu'ils en voient un; dans d'autres municipalités, ils ont plutôt de la tolérance. Mais, en vertu du Code de la sécurité routière, il y a une interdiction au Québec.

M. Bordeleau: En tout cas, je veux juste appuyer ce que vous mentionnez. À Montréal, par exemple, sur la rue Saint-Denis, là, c'est courant. C'est plein de gens qui sont sur la rue puis qui descendent. Puis j'ai été témoin, à un moment donné, d'une personne comme ça, parce que, évidemment, les gens longent les automobiles. Alors, il y a un gars qui s'en venait avec ses patins à roues alignées à une bonne vitesse. La personne a ouvert la porte pour sortir puis il est passé à travers la fenêtre complète. Alors, il a cassé la fenêtre de l'auto, il est passé à travers puis il s'est ramassé de l'autre bord.

Alors, effectivement, c'est un peu compliqué actuellement pour les citoyens, quand on regarde ça, là. Il y a des interdictions. On voit ça couramment, on a même l'impression que c'est permis, tellement c'est fréquent.

M. Chevette: Sur la rue Saint-Denis, c'est effrayant.

M. Bordeleau: Alors, je pense qu'effectivement il va y avoir lieu de clarifier cette question-là au moment de la consultation.

M. Chevette: Oui. Au niveau de la discussion qu'on aura sur la sécurité, là, on va sans doute sensibiliser également les corps policiers du Québec. On va leur demander qu'ils viennent nous donner leur point de vue: pourquoi c'est difficile tant que ça d'appliquer les législations là-dessus.

Je comprends qu'ils ne fourniraient probablement pas, dans... Le centre où j'en ai vu le plus, c'est le même endroit que vous, sur la rue Saint-Denis; ça déambulait. On aurait juré que tout le monde s'en allait au même endroit. C'était effrayant dans les rues. Difficulté à

circuler en automobile, effectivement, puis c'est une interdiction complète. Donc, vous comprendrez qu'avouer candidement, publiquement notre incapacité, c'est ça qu'on fait présentement, parce que, l'interdiction juridique, elle est là. Sauf qu'il faut, je crois, maintenant aborder cela de façon différente puis aller chercher le support à la fois des autorités municipales, des policiers et possiblement des parents qui nous écoutent, puis des éducateurs. Tout le monde qui peut contribuer, parce que, sur le nombre qui circulent présentement, on est chanceux — puis touchons du bois — qu'il n'y ait pas plus d'accidents mortels qu'il y en a là.

M. Bordeleau: C'est quand même surprenant de constater, comme vous l'avez mentionné, que, pour quelque chose qui est aussi évident — ça me surprend un peu, là — vous dites qu'il y a à peu près la moitié des municipalités qui sont d'accord avec cette réalité-là, puis l'autre moitié qui souhaite qu'on encadre de façon un peu plus serrée la pratique du patin à roues alignées. C'est quand même assez spécial que, face au danger de la pratique de ce sport-là, la moitié des municipalités soient prêtes à tolérer la situation actuelle, qui est, à mon avis, dangereuse.

M. Chevette: Oui, c'est surprenant, puis dans certains cas c'est dû au fait qu'ils ne peuvent pas offrir d'opportunité à leur clientèle. Dans le milieu rural, on a moins ce problème-là parce que c'est souvent soit la cour d'école ou un stationnement public, près de l'église, qui sert à cela. Dans le milieu urbain, c'est un joyeux problème, dans le milieu urbain. Parce qu'emprunter les trottoirs, à la rigueur, ça pourrait se faire, mais ça roule tellement mal. Et emprunter les pistes cyclables, les cyclistes n'aiment pas voir trop trop de patineurs à roues alignées. Ils ne font pas bon ménage. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est... Ça leur prend plus de place, ce n'est pas la même vitesse, une série de données.

Mais il va falloir, à un moment donné, qu'on trouve un modus vivendi dans ça. En plus, quand on a une loi qui est non appliquée puis qui est formelle dans l'interdiction, qu'est-ce qu'il nous reste à faire sinon de dire: On va l'appliquer, on va la faire appliquer? Puis comment on va la faire appliquer? Ça prend une volonté de tous les intervenants, à ce moment-là.

M. Bordeleau: Oui. Alors, je passerais, s'il n'y a pas d'autres commentaires sur ça, à un autre sujet.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le député.

Solutions de rechange à l'emprisonnement pour non-paiement d'amende

M. Bordeleau: On a fait référence récemment à un problème, bon, on le sait, le problème des prisons qui sont surpeuplées. Et le fait qu'il y ait quand même un bon nombre de personnes, là — je me souviens d'avoir vu un

pourcentage, je ne l'ai pas ici — de gens qui sont... 5 % des personnes qui sont détenues sont détenues pour avoir refusé de payer des amendes. Et il semblerait qu'il y a eu des démarches qui avaient été faites concernant l'élaboration de certaines mesures qui auraient pu permettre à la fois, peut-être, de diminuer la surpopulation dans les prisons, avec les coûts que ça implique, qui sont énormes pour la société, mais également aussi dû au fait que ces gens-là qui se retrouvent là ne sont pas nécessairement le genre de criminels qu'on veut enfermer en prison, des gens qui ne paient pas leur amende.

Alors, selon les informations qu'on a pu avoir, il semblerait qu'il y avait eu un projet qui avait été avancé — je ne sais pas si c'est par le ministère de la Justice ou le ministère de la Sécurité publique — et ce projet-là proposait le remplacement de l'emprisonnement par l'obligation, pour les automobilistes fautifs, de s'acquitter de leur dette s'ils voulaient renouveler leur permis de conduire ou leur certificat d'immatriculation. Et ce qu'on a eu comme information, c'est qu'on nous dit que la Société de l'assurance automobile du Québec, qui devait être responsable, l'aurait jugé trop lourd à administrer sur le plan informatique. On mentionne également: Le Protecteur du citoyen faisait écho dernièrement au trop grand nombre de détenus dans les centres de détention. On essaie de diminuer les budgets consacrés aux services correctionnels, de plus en plus.

Alors, c'est évident qu'il y a un problème important de ce côté-là, et je suis en mesure d'en témoigner parce que, dans mon comté, le comté de l'Acadie, j'ai le Centre de détention de Montréal, la prison de Bordeaux, et, bon, effectivement, les gens se présentent là et ils se font virer de bord parce qu'il n'y a pas de place pour les rentrer. Alors, ça fait un peu loufoque aussi, un peu dans le même sens que les autres sujets dont on discutait tout à l'heure: les gens ne paient pas, se présentent le samedi matin pour aller purger leur peine, puis on leur dit: Retournez chez vous, il n'y a pas de place.

Et là il y avait une tentative, apparemment, d'essayer de trouver d'autres formules pour régler ce problème-là. Et je pense que c'est le bon sens qui dit aussi que les questions d'amendes, là, on ne devrait pas envoyer des gens en prison pour ça. On devrait trouver d'autres moyens de leur faire payer les amendes ou d'autres moyens de leur faire compenser pour des amendes qu'ils ne peuvent pas payer, mais l'incarcération, c'est loin d'être la solution et c'est loin d'être une nécessité, aussi. Et il semblerait que, pour des raisons de type administratif, la SAAQ n'a pas voulu collaborer un peu dans la recherche de cette solution-là, ou a rejeté, peut-être d'une façon un peu rapide, les hypothèses qui étaient mises sur la table.

Alors, j'aimerais savoir exactement qu'est-ce qu'il en est à ce niveau-là. Et est-ce qu'il y a des discussions en cours sur des projets?

M. Chevrette: Oui, il peut y avoir beaucoup de choses qui se disent dans les corridors, mais la réalité et la

vérité, c'est la suivante, c'est que le Conseil des ministres a créé un comité composé du ministère de la Justice, du ministère de la Sécurité publique et du ministère des Transports. Les trois ministres ont un comité de travail pour trouver les solutions. Parce qu'il y a des problèmes concrets qui découlent des actions, là. C'est bien beau, lancer des alternatives, mais il faut regarder la réalité, les faits. Ils sont quoi, les faits, présentement? 50 % des véhicules qu'on saisit présentement pour non-paiement d'amendes — et on ne parle pas de stationnement seulement, là — ne sont même pas immatriculés. Ce sont des vieilles autos — 14 ans et plus, comme on disait tantôt — avec une plaque volée, les trois quarts du temps, qui ne sont pas réclamées.

Donc, quand bien même que, demain matin, le non-paiement des stationnements... Ça viendrait donner quels chiffres, ça? Trois cent cinquante mille suspensions de permis s'ensuivraient pour non-paiement de stationnement. Pas capable de payer une amende, imaginez-vous qu'est-ce qui va arriver dans les faits! Il faut regarder ça froidement, sans avoir la prétention de trouver la formule toute magique. Il y en a qui, dans les corridors, trouvent ça, là, des formules magiques, mais la réalité des faits nous oblige, je crois, à faire preuve d'énormément d'imagination pour ne pas se retrouver avec un effet contraire.

Si on se retrouvait, sur les routes du Québec, avec 150 000 personnes de plus qui n'auraient plus de permis de conduire, donc la responsabilité civile qui s'ensuit, et tout, je préfère, personnellement, qu'on s'assoie puis qu'on recherche ensemble, les trois ministères, une solution correcte pour ne pas se placer dans un état de vulnérabilité plus grande au niveau de la sécurité publique des citoyens. C'est ça qui nous a amenés, nous, au ministère des Transports... c'est la recherche d'une solution qui n'empirera pas la situation des illégalités sur les routes.

• (12 h 10) •

Je comprends bien que c'est assez bizarre de voir autant de gens qui accepteraient de faire 10 fins de semaine, cinq fins de semaine — parce que c'est un peu ça que vous soulignez. Quand ils se présentent puis sont condamnés, je ne sais pas, à 20 fins de semaine d'emprisonnement, ils ne le font pas, le temps. Ils s'inscrivent le samedi puis ils viennent se réinscrire le dimanche, ou quelque chose du genre. Il n'y a même pas de place.

Donc, y «a-tu» d'autres moyens qui peuvent nous conduire à procéder au paiement des amendes mais sans pour autant créer une situation où on retrouvera sur nos routes des autos non immatriculées puis des gens qui conduiront sans permis de conduire? C'est ça qui est notre défi. Puis, moi, je préfère prendre le temps, et quelques semaines, et quelques mois, pour étudier, plutôt que d'alimenter les journaux en: Ah! C'est la faute de la SAAQ, c'est la faute de la Justice, c'est la faute de... Ce n'est la faute de personne. Notre système fait en sorte qu'on se retrouve devant un problème, puis il faut trouver des solutions, puis des solutions appropriées.

M. Bordeleau: Je pense que vous avez fait référence... Je m'excuse, je n'ai peut-être pas porté attention,

mais ça implique combien de... Est-ce qu'il y a eu une évaluation du nombre de... On parlait de certificats d'immatriculation. Ça voudrait dire, concrètement, à partir d'une évaluation assez objective...

M. Chevrette: Si c'était en stationnements, on aurait, si on procédait par suspension pour non-paiement de stationnement, 350 000 suspensions additionnelles, par rapport aux 286 000 qu'on a présentement. En 1997 et 1998, il y a eu respectivement: 1997, 286 000 suspensions de permis pour non-paiement d'amendes, mais pas d'amendes de stationnement, là, vitesse, etc., lumière rouge; 202 000 en 1998. Et, si on devait ajouter les stationnements, il faudrait ajouter 350 000 suspensions. Quel serait le résultat sur nos routes? Vous comprendrez qu'on passerait à plus de 500 000... 600 000. On pourrait passer jusqu'à 600 000 conducteurs qui verraient leur permis suspendu.

Je «peux-tu» vous dire que j'espère qu'on va trouver des moyens appropriés, hein? Vous comprenez immédiatement la situation, les chiffres parlent par eux-mêmes. Si, déjà, par nos mesures, même, de saisie d'auto, on en découvre 50 % qui ne sont même pas immatriculées du tout, qui ont des fausses plaques d'immatriculation, je pense que... Vous savez, dans notre société, quand on veut trop bien faire, des fois, on dépasse la mesure puis on en arrive à ne plus avoir d'efficacité par nos mesures. Moi, je pense qu'il faut plutôt chercher d'autres pistes, nouvelles, que de sombrer dans le traditionalisme qui risque d'avoir des effets pervers. Moi, en tout cas, c'est ma perception des choses.

Conclusions et recommandations du rapport Malouin sur l'accident de la côte des Éboulements, dans Charlevoix

M. Bordeleau: O.K. Un autre sujet. Dans le temps qu'il nous reste, j'aimerais peut-être aborder une partie du rapport Malouin qui concerne la question du contrôle routier. Bon. On sait que le coroner Malouin, dans son rapport, quand même, a été très critique face à la SAAQ, et je vais me limiter pour tout de suite à la question du contrôle routier. Il dit que «la SAAQ a fait preuve d'un grand laxisme devant les problèmes de l'industrie du transport. Je dirais même qu'elle se traîne les pieds depuis des années pour régler les trous de la réglementation applicable au transport lourd.» Dans un article, il fait référence: «Depuis 10 ans, la SAAQ a été incapable — à son avis — de gérer les dossiers des transporteurs dangereux pour les retirer de la route. Cette mauvaise gestion de ces dossiers n'augure rien de bon pour le nouvel encadrement du transport lourd au Québec.» Et il précise le taux d'encadrement: 164 cadres et soutien pour 244 vérificateurs. Il dénonce les faits qu'il juge troublants dans l'administration du contrôle, la hausse des coûts, de 196 000 \$ à 1 400 000 \$ en quatre ans, un budget qui augmente de plus de 50 % en cinq ans, alors que l'effectif sur les routes n'augmente que de 10 %. Il suggère que les crédits additionnels qui étaient demandés par la SAAQ ne soient pas attribués.

Alors, évidemment, le jugement est sévère et, dans ce contexte-là, la proposition que le coroner Malouin apportait était de considérer l'hypothèse d'un transfert du contrôle routier de la SAAQ à la SQ. Alors, j'aimerais peut-être d'abord savoir un peu comment vous vous situez par rapport aux critiques du coroner Malouin, sur la justesse ou la pertinence de ses commentaires ou de son évaluation, et aussi par rapport à l'hypothèse qu'il avait mise sur la table, que vous avez semblé, disons, rejeter d'une façon rapide a priori; ce n'était pas une hypothèse que vous sembliez vouloir considérer, d'après ce que j'ai pu voir dans les médias.

M. Chevrette: Tout d'abord, je vous remercie de la question. Je vous dirai que, quand on a commenté le rapport Malouin, on a commencé par dire que le rapport Malouin comportait des recommandations très intéressantes, d'autant plus intéressantes qu'on a commencé, dans plusieurs cas, à les mettre en pratique avant même la sortie du rapport Malouin. Et la catastrophe qui a eu lieu dans Charlevoix a ébranlé le gouvernement. Une catastrophe du genre, on ne reste pas insensible devant ça. Donc, on a commencé à bouger immédiatement, et c'est là qu'il y a eu la loi n° 130, qu'il y a eu différentes réglementations qui ont commencé à changer, qu'il y a eu des correctifs d'apportés à la signalisation, une série d'actions qui ont été posées en regard de chacune de la vingtaine de recommandations du rapport Malouin. Et nous avons présenté au public un rapport complet vis-à-vis de chacune des recommandations. On a dit: La recommandation 1, qu'est-ce qu'il y a de fait? Qu'est-ce qu'il reste à faire? Quel est l'échéancier? Je croyais personnellement — c'est probablement par ma grande naïveté — que c'était sain de faire cela, pour montrer que la tragédie était suffisamment grave et sérieuse qu'on n'avait pas à attendre le rapport du coroner pour poser des gestes concrets et positifs.

Donc, je peux vous dire qu'on va continuer l'installation de panneaux sur la côte, dans les côtes dangereuses. L'inventaire est à se finaliser, des côtes dangereuses au Québec. On a installé une signalisation particulière dans Charlevoix, on a normalisé le panneau indiquant la ronde de sécurité à réaliser, on a réaménagé un peu la grande côte. En tout cas, je pourrais faire le tour des 24 résolutions.

Ce dont M. Malouin n'était peut-être pas au courant... lui, comme coroner, il a entendu des témoins puis il a évalué la situation à partir de ces témoignages. Mais je suis convaincu que, si M. Malouin avait eu la chance — ce n'était pas son rôle, mais — de venir au ministère et de venir à la SAAQ, dire: Qu'est-ce que vous avez de fait depuis la catastrophe? les recommandations auraient été nuancées sur certains cas.

Mais il y a des choses qui sont, à leur face même, incorrectes et qu'il faut dire. Exemple: à la SAAQ, il y a 410 personnes au contrôle routier. Il y a 15 cadres. Il y a du personnel de soutien, nécessairement. Mais ce n'est pas vrai qu'il y a 164 cadres. On n'est toujours pas pour faire plaisir à quelqu'un parce qu'il déclare quelque chose qui n'est pas correct.

Deuxième chose. Il dit qu'il y a des quotas. Ce n'est pas vrai, il n'y a pas de quotas. On n'est pas pour dire: Oui, bravo! Il y a des quotas. Ce n'est pas de même que ça marche dans la vraie vie, ça. Un chien, ça s'appelle un chien, puis un chat, ça s'appelle un chat, puis un quota, c'est un quota. Puis il n'y en a pas, de quotas, on n'est pas pour dire qu'il y a des quotas. Donc, on a rectifié certaines choses, effectivement, aussi.

Il recommande de façon particulière que ça relève de la Sûreté du Québec. Pour votre information, ça a relevé de la Sûreté du Québec, et je me souviens des déclarations que j'avais entendues: «Je ne suis pas policier pour aller me coucher en dessous d'un truck.» Ce n'est pas moi qui ai dit ça. Donc, ça ne semblait pas être de leur propre travail. Aujourd'hui, c'est devenu très propre de faire ça. Ça prend des connaissances particulières sur le plan technique pour juger de la valeur mécanique. Donc, oui, il manque de contrôleurs routiers. Je suis en demande devant le Conseil du trésor pour 125, et je n'ai pas attendu le rapport Malouin pour signer mon décret pour y aller. J'attends la réponse incessamment.

• (12 h 20) •

Donc, pourquoi j'irais à la Sûreté? Je n'ai pas plus de raisons de retourner à la Sûreté qu'ils en avaient quand ils se sont retirés. Ça n'a pas changé, ça, la situation, d'après la Sûreté, par rapport à aujourd'hui. En quoi la Sûreté va m'assurer un meilleur contrôle routier? C'est une façon différente d'aborder les choses. Je peux vous dire que je vais rencontrer personnellement les contrôleurs routiers, très prochainement. J'ai demandé à la SAAQ de me réunir les directeurs pour que je puisse les voir, discuter avec eux autres. L'efficacité du travail ne dépend pas toujours de qui tu relèves. C'est une perception, d'abord, du travail à faire. Un. Deux, il y a une question d'effectif. Trois, il y a une question de perception sur la forme de travail à rendre, également. Parce que, si on veut un corps policier, ce n'est pas tout à fait les mêmes coûts, d'abord, et ce n'est pas tout à fait la même formation, ce n'est pas tout à fait le même encadrement, ce n'est pas tout à fait le même fonctionnement. J'ai une petite idée de ce que c'est, ça, moi. J'ai été adjoint au ministre des Transports, puis je sais un peu ce que c'est que le travail d'un contrôleur routier par rapport au travail d'un policier. Et puis je ne sombrerai pas rapidement dans une recette. Je ne sais pas encore quelle recette je veux faire.

J'ai dit que je n'étais pas entiché, effectivement, par la recommandation d'aller au corps policier de la Sûreté du Québec. Pas parce que j'ai dédain de la Sûreté du Québec. C'est faux complètement, ça. Ceux qui nous prêtent des intentions là-dessus, c'est des malades. C'est que la Sûreté a un rôle à jouer, puis les contrôleurs routiers, c'est un autre rôle à jouer, qui s'inscrit dans une perspective exclusivement de sécurité basée sur les poids-charges, sur la mécanique, sur la valeur de la mécanique, sur l'entretien, sur la conduite, sur les heures de conduite, etc.

Donc, on va s'en occuper. Quelle est la formule? Il y en a une foule devant moi. Il y a la Sûreté, je ne suis pas entiché, je vous l'ai dit tout de suite. Laisser ça à la

SAAQ, possiblement; avec une présidence dérogée spécifiquement, peut-être; avec une unité autonome de service, peut-être; rattachée au ministère des Transports, peut-être. Il y a une foule de possibilités. Mon lit n'est pas fait, mais je peux vous dire que je chemine.

Mais ce qui m'importe, moi, c'est qu'il y ait une qualité de contrôle routier sur, en particulier, les délinquants qui ont des dossiers assez pas beaux, merci, puis que la Commission des transports puisse jouer un rôle complémentaire à la SAAQ, puis qu'on puisse avoir sur nos routes des véhicules en bon état.

Est-ce que je vais forcer des camions à avoir tel type d'équipement? Aux trois quarts, ça ne relève même pas de nous autres, ça relève du fédéral puis ça relève des compagnies qui construisent. On peut influencer, on va tout faire. Mais il faut faire attention, quand on propose quelque chose, pour que ce soit un peu réaliste. Sinon, on laisse l'odieux soit à une SAAQ, à une société, soit à un gouvernement, de dire: Bien, vous n'avez pas installé des Jacob sur tous les trucks. Ou bien: Vous n'avez pas installé — comment qu'on appelle la... — les freinomètres. Ça coûte 100 000 \$. Le Québec en a plus que les États-Unis tous ensemble, 27. On en a plus que tous les États-Unis ensemble, et ça coûte cher. Mais c'est surtout les milieux urbains qui en bénéficient, parce qu'il n'y a pas un petit délégataire qui peut avoir un équipement de 100 000 \$ s'il inspecte seulement une poignée de camions.

Donc, il faut regarder réalistement. Moi, j'appelle ça du «GBS», là, du gros bon sens, mais de l'effort puis de la volonté de corriger des choses. Puis ça, je peux vous dire qu'on a une maudite volonté de corriger les choses, mais on va le faire à partir de nos compétences, de nos capacités d'influence. Puis il y a des choses qui nous échappent, mais on va en faire part au gouvernement central puis on va sensibiliser les compagnies qui construisent des camions. On va exiger, dans certains cas, un type d'équipement qui est abordable, parce qu'on est dans une ère de compétitivité, aussi.

Mais l'erreur mécanique — et je veux finir par ça, la réponse — on ne sera jamais à l'abri d'une erreur ou d'une défaillance mécanique. Je peux examiner mes freins en haut de la côte, puis ils sont parfaits, puis ils peuvent briser aux trois quarts de la côte. Une erreur humaine, il n'y a pas de règlement, il n'y a rien contre ça. Quand il y a une erreur humaine, il y a une erreur humaine. J'ai un de mes amis, moi, qui est un excellent pilote d'hélicoptère, puis il a crashé. Et pourquoi? Il va avoir de la misère à l'expliquer lui-même parce que c'est momentané. Il arrive un événement, et 30 secondes, 10 secondes d'inattention, puis l'erreur est commise. On ne sera pas à l'abri de ça.

Quand on analyse une situation aussi sérieuse, une catastrophe aussi sérieuse que celle qu'on a connue, à mon point de vue, il faut chercher à améliorer de toutes nos forces, dans toute la mesure du possible, avec les deniers publics qu'il faut, mais on n'éliminera jamais. Et ça ne sert à rien de blâmer quelqu'un ou de lancer des blâmes ou de tenir quelqu'un responsable soit pour une erreur humaine ou soit pour un bris mécanique. On aurait une côte toute croche puis il n'arriverait jamais d'accident.

Prenons l'exemple des Éboulements: deux accidents en 20 ans, 59 morts. Il y en a un paquet qui sont venus me dire: Oui, mais, 12 000 000 \$, Chevrette, pour corriger la côte, pensez-y, c'est gros, ça. C'était 7 000 000 \$ au début, c'est rendu à 12 000 000 \$, etc. Ce n'est pas le montant. C'est que, si, au moins physiquement, on fait en sorte qu'au lieu de se retrouver dans un précipice on se retrouve soit dans un lit d'arrêt ou bien qu'on se retrouve en ligne droite avec un élan quelconque, puis tu sauves 49 vies sur 20 ans, c'est 49 vies sur 20 ans. En termes de priorité de réfection, c'est vrai que ce n'est pas nécessairement là qu'il y a le plus d'accidents, sauf que les deux, c'est 59, puis il peut y en avoir 1 000 sur le Métropolitain pour à peu près 32. Donc, on va faire notre possible sur tous les plans. Et moi, personnellement, je pense qu'on va faire appel à la compréhension des gens.

Il y a toutes sortes de tenants et aboutissants dans ça. Je ne veux pas en parler trop trop, parce qu'il y a des tribunaux, demain, qui siègent sur l'appel, mais je «peux-tu» vous dire qu'on ne peut pas, dans la vie, vouloir avoir aucun accident, vouloir avoir une fluidité totale permanente sans danger, pas perdre notre point de vue, notre vision, être, écologiquement parlant, parfait, parce qu'à un moment donné tu tombes dans la turpitude, tu prouves ta propre turpitude. Puis j'ai toujours remarqué que, quand tu n'as pas quelqu'un d'impliqué, tu as plutôt tendance à être plus large, mais quand tu as quelqu'un d'impliqué, tu es très sévère. Et dans les circonstances, moi, je prends la part et la partie de ceux qui ne veulent plus que ça arrive, ça, puis on doit prendre le maximum d'efforts pour corriger la situation, et on va le faire.

M. Bordeleau: M. le ministre, je suis parfaitement d'accord avec les objectifs que vous poursuivez, et je pense que tout le monde est d'accord avec le fait qu'on veut s'assurer que le contrôle routier au Québec soit le plus efficace possible. Et ça, je pense que le coroner Malouin aussi, c'est ce qu'il souhaite, c'est évident. Lui, il est arrivé avec sa perception, son évaluation de la situation, et je parle strictement de la question du contrôle routier, je ne parle pas de la question de la côte, la refaire ou ne pas la refaire, strictement s'assurer de la qualité du contrôle routier au Québec. Le coroner Malouin, à partir d'une expérience particulière, désastreuse mais quand même une expérience particulière, a conclu ce qu'il a conclu à partir des informations qu'il avait à sa disposition concernant l'exercice du contrôle routier.

Vous mentionniez tout à l'heure que vous n'avez pas attendu d'avoir le rapport du coroner Malouin pour passer à l'action au niveau du ministère, vous avez fait référence à toute une série de mesures que vous avez mises en place. Mais, sur le contrôle routier comme tel, qu'est-ce qui s'est fait au ministère, à la SAAQ, pour améliorer le contrôle routier? À partir du moment où cet accident a eu lieu, en octobre 1997, jusqu'à 1999, durant ces années-là, qu'est-ce qui a changé à la suite de l'événement qui s'est produit là? Y a-t-il eu des changements qui se sont passés dans l'exercice du contrôle routier pour s'assurer d'une meilleure qualité du contrôle routier, et ça, avant

d'avoir le rapport Malouin? Mais qu'est-ce qui s'est passé concrètement sur ces deux années-là, entre 1997 et 1999?

M. Chevrette: Trente secondes.

(Consultation)

M. Bordeleau: Si vous voulez, on peut reprendre la discussion là-dessus cet après-midi, aussi.

M. Chevrette: Un bout de réponse. On me dit que les interventions, en particulier sur les autobus, ont été multipliées par six depuis la tragédie, en termes de contrôle routier. Et on pourra continuer, effectivement, cet après-midi. Je vous citerai d'autres passages comme quoi... ce qui a été fait.

M. Bordeleau: Parfait.

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons suspendre nos travaux, mais avec l'idée que nous serons de retour cet après-midi après un nouvel ordre de la Chambre.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 16)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1999-2000. M. le ministre.

M. Chevrette: Oui. Le député de l'Acadie nous avait posé une question avant le lunch. J'avais commencé par répondre que nous avions multiplié par six, en 1998, les vérifications mécaniques effectuées sur des autobus. C'est une opération qui a été menée au printemps 1998 et qui a permis de visiter 302 transporteurs, 34,8 %; 881 autobus, 14,9 %, donc, du parc d'autobus; et de détecter 42 défauts majeurs, donc 4,8 %. Et une opération, à l'automne 1998, qui a permis de visiter 411 transporteurs, ou 47,3 %; 1 042 autobus, ou 17,6 % du parc; et de détecter 49 défauts mécaniques. Vous regarderez, c'est quand même des proportions qui sont constantes, quand on regarde les statistiques.

Également, nous avons tenu quatre opérations spécifiques dans Charlevoix sur l'état mécanique des autobus, ce qui nous a permis d'inspecter 73 autobus, dont un présentait des défauts majeurs. C'est en 1998 également.

On a amélioré les horaires de travail des contrôleurs routiers pour assurer une meilleure présence de soir, de nuit et la fin de semaine, en fonction de la circulation des véhicules lourds. On a développé un nouvel outil, ce qu'on appelle les rampes portatives, afin de pouvoir vérifier plus efficacement les autobus sur la route. On a proposé au gouvernement d'augmenter les effectifs, et un contrôleur...

Vous le savez, 25 contrôleurs routiers, 45 inspecteurs en entreprise et 30 inspecteurs en mécanique.

Une voix: Cinquante contrôleurs?

M. Chevette: C'est 50. J'ai dit combien?

Une voix: Vingt-cinq.

M. Chevette: J'ai dit 25? Non, c'est 50. Cinquante, 45, 30, pour le chiffre de 125 que je vous donnais ce matin.

Par ailleurs, la Société a posé plusieurs gestes d'ordre législatif ou réglementaire pour améliorer la sécurité routière des véhicules lourds, dont plusieurs ont été initiés avant le tragique accident des Éboulements. Tout d'abord, un nouvel encadrement de l'industrie du transport — c'est la loi n° 430 — en collaboration avec le ministère et la Commission des transports. Il y a un nouveau règlement sur la vérification mécanique au niveau des freins, un des plus sévères qu'on peut retrouver en Amérique du Nord. Il y a la modification sur le permis de conduire, règles d'accès à la conduite, avec des mentions: F, freins à air; ou M, transmission manuelle; ou T, train routier. Introduction également d'un examen éliminatoire sur la ronde de sécurité pour l'obtention d'un permis de conduire de classe autorisant la conduite d'un véhicule lourd. Et enfin, des tests sur un freinomètre portatif. Il y a des tests qui se font. Le ministère des Transports a aussi créé une table de concertation gouvernement et industrie sur la sécurité des véhicules lourds. Donc, c'est l'ensemble des mesures que nous avons prises, certaines avant, mais surtout après la tragédie, effectivement, des Éboulements.

M. Bordeleau: Je voudrais juste vous signaler que, dans les documents relatifs au budget 1999-2000, on présentait des chiffres à la page 255 — je ne me souviens pas lequel des volumes il s'agit — qui m'ont assez surpris, où on parle d'indicateurs, et, au niveau de la sécurité routière, on fait référence au fait qu'en 1996-1997 il y avait eu 18 792 accidents qui avaient impliqué des véhicules lourds — alors, 18 792 en 1996-1997 — en 1997-1998, 21 943 accidents impliquant des véhicules lourds.

M. Chevette: Impliquant, oui.

M. Bordeleau: Impliquant un véhicule lourd. Alors, disons que, dans le contexte de la discussion qu'on a au niveau de la qualité du contrôle routier, j'ai été assez surpris de cet accroissement-là, qui est quand même important: au-delà de 3 000 accidents impliquant un véhicule lourd en une année. Alors, je me demandais comment vous pouviez expliquer ça, et ça me préoccupait, dans le contexte de la discussion qu'on a présentement sur l'efficacité du contrôle routier.

• (15 h 20) •

M. Chevette: Vous faites allusion à une page... Je pense que j'ai la bonne page devant moi, de ce que vous parlez...

M. Bordeleau: La page 255 d'un des...

M. Chevette: Le nombre de décès a diminué, d'autre part, de près de 100.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Le nombre de blessés graves a augmenté très légèrement, de sept.

M. Bordeleau: Oui, c'est ça.

M. Chevette: Et le nombre d'accidents, lui, a augmenté de plus de 3 000, presque 3 200, effectivement.

M. Bordeleau: Exactement. C'est ça.

M. Chevette: Quelles sont les causes? Ça, c'est en 1997-1998, oui?

(Consultation)

M. Chevette: Le nombre de décès, en 1994, était de 183; en 1995, 182; 181 en 1996; 229 en 1997; et 165 en 1998. Il y a une baisse majeure, quand les véhicules lourds sont impliqués. En 1998, il y a une baisse. Ça diminue de près de 10 %.

D'autre part, le parc lui-même a augmenté. Il y a eu une augmentation de 5 % du nombre de titulaires de véhicules lourds, et il y a eu une augmentation de près de 7 % des véhicules lourds, pendant que le nombre de décès, lui, a baissé de 10.

M. Bordeleau: C'est ça. C'est assez spécial, un peu, comme situation. Effectivement, le nombre de décès a baissé, mais le nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds a augmenté de 3 000.

M. Chevette: Mais, de tous les accidents au Québec, il y a 9,2 % dans lesquels est impliqué un véhicule lourd. Et, de ce 9,2 %, la responsabilité est à plus de 60 % d'autres véhicules, dont l'automobile. Et pourtant, on est en pleine croissance économique, le kilométrage a augmenté, tout a augmenté, puis le nombre de décès a diminué de façon très concrète. Je pense que ça porte les fruits, le contrôle qu'on commence à exercer de façon plus forte, et, à compter du 1er juillet, cette année, avec l'application de la nouvelle loi n° 430, du rôle accru que sera appelée à jouer la Commission des transports face aux délinquants, on pense qu'on va pouvoir réussir à améliorer encore ce record-là. C'est beau?

M. Bordeleau: O.K. Ce matin, quand on a abordé la discussion concernant, justement, les commentaires du coroner Malouin et plus particulièrement par rapport à sa suggestion de transférer le contrôle routier à la Sûreté du Québec, vous avez semblé manifester quand même une certaine ouverture à cette hypothèse-là, si je ne me trompe

pas. En tout cas, vous pourrez corriger, j'ai compris que vous avez mentionné que c'était une hypothèse parmi d'autres qu'il faudrait évaluer, qu'il faudrait voir, qu'il y avait toutes sortes d'autres hypothèses, vous les avez énumérées, une série. Et, en tout cas, ce n'est pas la façon dont ça a été perçu à l'origine, quand vous avez fait vos commentaires, où ce qui ressortait à ce moment-là, c'est... Ici, on mentionne bien que M. Chevette balaie du revers de la main la recommandation de Me Malouin de confier à la Sûreté du Québec la responsabilité du contrôle routier. Et on dit: «Le ministre juge que la recommandation de Me Malouin ne mérite pas qu'il s'y attarde.» Je pense qu'effectivement ça a coupé court, au niveau du milieu, à l'ouverture que vous sembliez manifester, mais, ce matin, vous avez semblé...

M. Chevette: C'est-à-dire que, ce matin, j'ai dit que je n'étais pas chaud à transférer cela à la Sûreté, sauf que, en esprit, en tout cas, c'est ça que ça voulait dire au début, en disant que j'avais un bon nombre d'hypothèses puis que mon nid n'était vraiment pas fait. Ça, vous avez raison d'en conclure. Mais quelles étaient les raisons qui, en 1990, avaient contribué à enlever cela à la Sûreté du Québec pour le donner à la Société de l'assurance automobile du Québec? C'était qu'on voulait une meilleure intégration au niveau des normes, des politiques et des stratégies de contrôle, et on voulait un guichet unique pour l'industrie, en plus de vouloir la complémentarité de l'action des contrôleurs, enquêteurs, mécaniciens et réseaux de mandataires. On voulait que ça soit tout impliqué. Ça relevait de la SAAQ, donc on pensait que c'était pour être mieux.

Quant au coroner qui recommande de retourner à la Sûreté du Québec neuf ans plus tard, je ne le sais pas. Est-ce que ce qui avait prévalu en vote unanime de demande de retrait est devenu quelque chose de très important pour y retourner? Je ne le sais pas. Ça peut être tentant. Moi, je fais attention à... Il faudrait que je parle aux contrôleurs puis au président du syndicat des contrôleurs, parce que j'ai négocié aussi beaucoup dans ma vie puis je sais qu'il peut y avoir une tendance très attrayante à transférer un groupe dans un autre groupe, surtout quand il y a des différences de salaire, ça peut être alléchant. Mais je veux qu'on conserve l'expertise des contrôleurs et qu'on force beaucoup plus sur la formation spécifique en fonction de la sécurité, donc je vais réfléchir longuement.

M. Bordeleau: C'est ça, ce matin vous faisiez référence à l'expérience qui a déjà été faite, là, au moment où le contrôle relevait de la SQ. Si je ne me trompe pas, la situation était quand même différente, c'est-à-dire que, quand le contrôle était fait par la SQ, c'est les policiers qui devaient faire le contrôle. Et, vous y avez fait référence, les policiers...

M. Chevette: Non, non. Aïe! ça se regardait comme des chiens de faïence, je m'en rappelle. Non, non, ce que vous dites, ce n'est pas tout à fait juste.

M. Bordeleau: Quand vous disiez, ce matin, que les policiers disaient: Ce n'est pas notre rôle d'aller en dessous des camions...

M. Chevette: Non, non.

M. Bordeleau: Ce n'est pas ça que vous avez mentionné?

M. Chevette: Oui, mais ce que je vous ai dit ce matin, c'est que ce n'était pas le mariage heureux à l'époque, là. Je peux vous dire que les contrôleurs nous disaient qu'ils se faisaient regarder comme des minus et non pas des policiers, et, vice versa, il y a des policiers qui disaient: Moi, je n'ai pas fait mon cours à Nicolet pour me coucher en dessous d'un truck. Je l'ai entendu moi-même, de mes oreilles, dire de la part de certains policiers. Donc, ce n'était pas le mariage heureux à l'époque, là, et je pense que le coroner a une vision qui aurait gagné à être plus explicite. Puis je pense qu'il voyait une complémentarité entre le policier et le contrôleur pour pouvoir poser des gestes additionnels.

Une voix: Des économies d'échelle.

M. Chevette: Des économies d'échelle. Mais ce n'est vraiment pas le même rôle, ce n'est vraiment pas les mêmes gestes, les mêmes actions, ce n'est pas les mêmes spécialisations qu'on demande. Je pense qu'on peut en arriver à avoir les mêmes économies d'échelle ou qu'il n'en coûte pas plus cher, puis qu'on ait véritablement ce souci constant de la sécurité routière. Moi, en tout cas, je vais le regarder sous tous ses angles, mais je ne demeure pas chaud, loin de là, à retransférer le tout à la Sûreté du Québec.

M. Bordeleau: Ce que je comprends, c'est que vous ne l'avez pas éliminé, vous allez le regarder et vous allez consulter les personnes qui sont impliquées...

M. Chevette: Pas éliminé, mais vous avez besoin de plaider fort pour me convaincre.

M. Bordeleau: Votre camp est déjà pas mal défini, si je comprends bien, malgré les signes d'ouverture qu'on pouvait y voir.

M. Chevette: Sur ça, là, sauf que je vous disais ce matin, M. le député, que ça pouvait être une unité autonome de gestion, que ça pouvait être une vice-présidence avec...

Une voix: Spécifique.

M. Chevette: Spécifique à la SAAQ, puis, pour la dimension contrôle routier, ça pouvait être une société attachée à une autre structure qu'à la SAAQ. Je ne sais pas, je n'ai vraiment pas d'idée déterminée, sauf qu'il faut bien que j'admette candidement que je ne suis pas chaud

pour retransférer les contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec. Et il n'y a pas de cachette, je dis ce que je pense, très honnêtement.

M. Bordeleau: Quand vous dites que vous allez réfléchir, analyser toutes les alternatives, y compris celle du coroner Malouin à sa valeur, vous vous donnez quel échéancier pour le faire, à peu près, là-dessus...

M. Chevrette: Ah, il faut que j'aïlle relativement vite. C'est quoi, c'est l'automne 1999, la date limite que je me suis donnée.

M. Bordeleau: Automne 1999. Est-ce que vous avez l'intention de faire des consultations quelconques...

M. Chevrette: Oui, j'ai l'intention, même, de rencontrer tous les postes, toutes les autorités, régionales comme nationales, en ce qui regarde les contrôleurs routiers, avec les dirigeants de la SAAQ, très prochainement. J'ai l'intention de rencontrer leurs syndicats, parce que leurs syndicats ont été les premiers à s'exprimer. Vous avez remarqué que les deux premiers qui se sont exprimés, c'était la Sûreté du Québec et le syndicat des contrôleurs routiers. C'est le syndicat de la Sûreté du Québec qui s'est commis le premier. Donc, j'ai quand même vu neiger aussi, là; je vais les rencontrer.

Et puis sans doute aussi qu'il faudra rencontrer l'industrie, parce qu'il y a une incidence aussi sur l'industrie. Est-ce que les conditions qui prévalaient en 1990 pour une meilleure intégration, ça vaut toujours, ça? Et est-ce que la complémentarité de l'action, ça vaut toujours? Puis est-ce que le guichet unique pour l'industrie, ça vaut toujours? «C'est-à-dire» préférable? On va reposer les questions de base.

• (15 h 30) •

M. Bordeleau: O.K. Tout à l'heure, vous avez fait référence au fait que vous aviez amélioré les horaires. Parce que, il y avait quand même des choses qui étaient assez surprenantes dans le rapport Malouin, on mentionnait que, durant les week-ends, il n'y avait pas de monde, la nuit, il n'y en avait pas. Alors, quels sont les changements spécifiques? Est-ce que maintenant il y a des contrôleurs qui sont en poste 24 heures par jour, sept jours par semaine? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre ou...

M. Chevrette: «Améliorer les horaires de travail des contrôleurs routiers pour assurer une meilleure présence du soir, de nuit puis la fin de semaine.» C'est qu'on nous disait... Ouais, je vais laisser M. Boisvert vous expliquer les modifications, là, qu'est-ce qu'on a apporté, parce qu'on nous reprochait beaucoup de ne pas avoir de contrôleurs routiers à différentes périodes de la journée, de la semaine. Donc, je vais demander à M. Boisvert de vous faire part des modifications.

M. Boisvert (Raymond): Quand j'ai témoigné devant le coroner Malouin, au mois de décembre, effectivement, la Société lui avait souligné qu'on avait des

lacunes au niveau des répartitions de nos effectifs en fonction des flux routiers, que ce soit soir, nuit, jour et fin de semaine. Alors, au mois de décembre, quand j'ai témoigné devant M. Malouin, si je prends juste la répartition des effectifs pendant la semaine, on avait 85 % de nos effectifs qui étaient le jour, 8 % le soir et 5 % la nuit, alors que le «target», normalement, devait être de 70 % versus 85 %, de 17 % le soir versus 8 % qu'on avait, et de 8 % versus 5 % qu'on avait. O.K.? Et ça, c'est fonction du nombre de camions qui circulent pendant cette période-là.

Et, depuis lors, nous avons amélioré considérablement la situation, de telle sorte que, le jour, on est rendu à 74 % versus un «target» de 70 %. On n'est pas encore rendu à l'objectif. Le soir, c'est 15 % versus 17 %, et la nuit, on est 8 % versus 8 %. La nuit, on serait correct. Alors, on a un bout de fait. Évidemment, pour finir d'assurer cette couverture-là, on l'a déjà dit d'ailleurs, quand j'ai témoigné devant Malouin, je lui avais dit, il y a une partie de cette meilleure couverture là qui passe par plus d'effectif. L'exemple que je donne tout le temps: la marmelade, plus on l'étend, moins elle goûte. Excusez la comparaison, mais c'est ça. Avec le nombre de contrôleurs routiers et d'effectifs qu'on a, il y a une certaine amélioration qu'on peut faire, et on est en bonne voie de corriger cette situation-là.

M. Chevrette: C'est le contraire de la culture: moins on en a, plus on l'étend.

Une voix: Et moins ça goûte.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boisvert (Raymond): Alors, on a amélioré la situation à ce niveau-là.

M. Bordeleau: Pouvez-vous nous rappeler... Actuellement, vous avez combien de contrôleurs en fonction? Et il y en a 125 qui sont demandés en surplus, c'est ça?

M. Chevrette: Oui, allez-y.

M. Boisvert (Raymond): Il y a 190 contrôleurs routiers, là, on parle des contrôleurs routiers, et on demande 50 contrôleurs de plus.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevrette: Il manque 45 inspecteurs en entreprise et 30 inspecteurs en vérification mécanique.

M. Bordeleau: O.K.

M. Boisvert (Raymond): Actuellement, des inspecteurs en entreprise, en vérification mécanique, il y en a 29, et des inspecteurs en vérification mécanique sur route, il y en a 45.

M. Bordeleau: O.K. Parfait. Alors, ça va, sur ce point-là.

Le Président (M. Lachance): Concernant les contrôleurs routiers, M. le ministre, dans les augmentations que vous avez demandées au Conseil du trésor, est-ce que vous prévoyez ajouter des postes de contrôle routier ou bien si c'est augmenter les effectifs dans les postes qui existent déjà sur l'ensemble du territoire du Québec?

M. Chevette: Non, c'est 50 nouveaux contrôleurs routiers, additionnels...

Le Président (M. Lachance): Oui, mais...

M. Chevette: ...puis 45 inspecteurs nouveaux en entreprise et 30 inspecteurs nouveaux en vérification mécanique. On améliore le tout.

Le Président (M. Lachance): Mais vous ne faites pas une nouvelle répartition territoriale ou géographique des postes?

M. Chevette: Ah! Bien, oui! Automatiquement, le 50, il va suivre les proportions établies. On attend d'avoir le chiffre précis, s'ils nous en donnent 45 ou si c'est...

Le Président (M. Lachance): Vous avez déjà des scénarios d'établissements là-dessus?

M. Chevette: Oui, mais on attend de mettre des scénarios définitifs sur la table en fonction des effectifs qu'on obtiendra.

Le Président (M. Lachance): En tout cas, si vous avez des suggestions à recevoir, je peux vous dire que, le long de la frontière, les circonscriptions de Montmagny-L'Islet à Bellechasse et Beauce-Sud, il y aurait de la place pour une amélioration, parce qu'il y a beaucoup de circulation lourde, il y a beaucoup de camionnage dans le coin, et ça m'a été souligné à plusieurs occasions.

M. le député d'Abitibi-Est.

Horaire des postes de pesée pour camions

M. Pelletier (Abitibi-Est): J'aurais une question, M. le ministre, concernant la gestion des balances pour contrôler le poids. Cette gestion-là, si je comprends bien, il y a des balances de contrôle de poids qui sont selon des horaires. Ce n'est pas 24 heures sur 24.

M. Chevette: Vas-y. Allez-y.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Donc, ma question est la suivante...

M. Chevette: M. Boisvert.

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...M. Boisvert. C'est que, lorsqu'une balance, disons, opère de 6 heures à 18 heures, plusieurs camionneurs, on remarque qu'après 18 heures, lorsque la balance est fermée, il y a une affluence de circulation de gros camions. Est-ce que ce n'est pas... Il me semble que c'est évident. Lorsqu'on n'opère pas 24 heures sur 24, tout le monde attend que la balance soit fermée pour passer.

M. Boisvert (Raymond): C'est une excellente question. Et notre façon d'opérer, dans ce domaine-là, est tout à fait différente de l'Ontario, par exemple. Il faut expliquer un peu, il y a des bonnes raisons en arrière de ça. En Ontario, ils ont la 401 qui traverse est-ouest la province. Avec une vingtaine de postes de contrôle, ils contrôlent 65 % des flux routiers dans le lourd dans la province. Au Québec, on a plusieurs autoroutes: la 40, la 20, la 10, la 55...

M. Chevette: La 15 et la 13.

M. Boisvert (Raymond): ...la 15, la 13, etc., et l'ensemble de ces réseaux routiers là, qui sont un peu comme une toile d'araignée, quand on regarde la carte, on contrôle uniquement 55 % du transport, sur des routes qui sont beaucoup plus diffuses. Donc, le contournement est difficile.

Alors, contrairement à l'Ontario, qui ouvre ses postes 24 heures par jour et qui contrôle 65 % de la circulation, nous, on ne peut pas faire ça; on opère de façon différente. Ce qu'on fait, c'est qu'on ouvre de façon sporadique, aléatoire, imprévue, on fait ce qu'on appelle du «rabattage», c'est-à-dire que nos contrôleurs routiers vont se mettre à des places stratégiques pour éviter le contournement. Également, ce qu'on fait de plus en plus, vous avez sans doute remarqué, depuis plusieurs mois, depuis le mois de septembre notamment, on fait beaucoup d'opérations spécifiques, par exemple, que ça soit sur les autobus, que ça soit sur les camions qui ont des problèmes de vérification mécanique, sur l'île de Montréal, pour mieux cibler les délinquants. C'est une approche qui est complètement différente, et, pour nous, en fonction du réseau routier qu'on a, on pense que c'est une opération gagnante de fonctionner comme ça.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je voudrais juste ajouter une question. Dans certains endroits, je prends l'Abitibi-Témiscamingue, on n'a pas la problématique de la toile d'araignée du reste du Québec, on a une route. Donc, lorsque vous faites des opérations qui sont sur des parties de journée, ou des demi-journées, ou encore du lundi matin au vendredi, à moins que les opérations soient complètement non décidées d'avance, non prévues, il me semble qu'on aurait là un endroit très facile à appliquer une méthode pour faire en sorte qu'on ne puisse pas passer à côté de ce qu'on appelle «passer à côté de la balance», parce que ça se fait d'une manière tout à fait ouverte. Aujourd'hui, les camionneurs ont tous des radios, puis ils se parlent tous, puis, lorsqu'il s'agit d'attendre une demi-

journee, ils attendent. Mais, s'il n'y avait pas cette facilité d'attendre une demi-journée, je pense qu'on atteindrait le but visé par le contrôle.

M. Boisvert (Raymond): Et même, encore là, vous voyez, en Abitibi, vous vous rappelez, l'automne passé, on a fait des opérations spécifiques à la frontière, par exemple, ou des opérations spécifiques directement dans les routes en forêt pour mieux intercepter les camions, concernant les charges, si je parle des charges dans ces cas-là. Alors, encore une fois, on a une approche à différents volets. Les opérations spécifiques, que ça soit à la frontière ou dans le bois pour surveiller davantage les charges sur les camions à des moments bien précis, comme par exemple... Bon, là, on a une opération dégel, vous le savez, on est en cours, mais on s'est aperçu de différentes choses. Par exemple, dans les chemins de halage de bois, on s'est aperçu qu'il y avait plus de trafic les deux, trois semaines avant le dégel. Bon, bien, il faut varier, il faut changer nos stratégies, comprenez-vous? Le transport routier, c'est un secteur qui est en constante évolution. Il y a des moyens technologiques de communication quand même assez importants, et on se doit de varier et d'être imprévisible dans nos interventions.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je ne vous demanderai pas ça pour le futur, mais, pour la dernière année, est-ce qu'il serait possible d'obtenir un rapport d'opération de cette balance, parce qu'on en a une et il y a un seul chemin?

M. Chevette: Qu'est-ce que vous voulez connaître? Vous voulez connaître quelles sont les opérations, les jours, les dates qu'on les a faites?

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est parce que je me fais dire des choses et je voudrais le vérifier, dans le sens que la balance n'opère jamais la fin de semaine. Ça fait que tout le monde se promène en fin de semaine avec les camions lourds. Je veux vérifier ces allégations-là.

M. Chevette: Oui, mais... En tout cas, oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): En d'autres mots, tout le monde attend après 18 heures. J'imagine que c'est... Pour le passé, je veux savoir... Ce que vous m'avez expliqué, là, donnez-moi...

M. Boisvert (Raymond): Oui. Également le nombre de camions interceptés, et les choses de même? On peut vous donner ça, les résultats. Ça nous fait plaisir, oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui, parfait, pour la région chez nous, merci.

M. Chevette: Pour l'Abitibi?

• (15 h 40) •

M. Pelletier (Abitibi-Est): Le Témiscamingue.

M. Chevette: Le Témiscamingue.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Le Nord-du-Québec. Bien, ce que je veux vous dire, c'est que...

M. Chevette: Là, vous êtes rendu...

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...non, non, mais ce que je veux vous dire, c'est une facilité, il y a une balance pour toute l'immense, grande région. Il y a juste un chemin pour sortir. Il y a juste un tuyau. Donc, on a juste à apprendre les statistiques du tuyau qui sort.

M. Chevette: J'ai compris.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

M. Bordeleau: Oui. Moi, je voudrais aborder juste un autre sujet: le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun. Dans les documents budgétaires, à la page 254, on fait référence justement au Fonds.

M. Chevette: Quel élément de ça? Vous rappelez-vous?

M. Bordeleau: Ça, c'est dans le même document que j'utilisais ce matin, à la page 254.

M. Chevette: O.K.

M. Bordeleau: Alors, on parle du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun. Ici, on dit que son financement est assumé par une contribution de 30 \$ prélevée auprès des propriétaires de véhicules des agglomérations urbaines du Québec lors du renouvellement de l'immatriculation de leur véhicule. Les revenus, en 1999-2000, sont estimés à près de 60 000 000 \$, redistribués aux organismes publics de transport en commun. Je voulais juste m'assurer... Est-ce que ce montant-là s'ajoute au montant qu'on retrouve à la page 250 du même document, où on parle d'aide à l'acquisition d'immobilisations au transport en commun ou d'aide au fonctionnement de certains services de transport en commun, qui respectivement sont de l'ordre de 186 000 000 \$ et de 35 000 000 \$? Est-ce que ce montant de 60 000 000 \$ est intégré là-dedans ou si c'est un montant qui vient s'ajouter à ces deux montants de 186 000 000 \$ et de 35 000 000 \$?

M. Chevette: C'est un montant qui s'ajoute.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevette: C'est un montant qui s'ajoute.

M. Bordeleau: Qui s'ajoute.

M. Chevette: Ça, le 60 000 000 \$, là, c'est le 30 \$...

M. Bordeleau: C'est ça.

M. Chevette: ...de certaines municipalités qui sont englobées dans une RMR ou dans un arrondissement potentiel, ce qui crée énormément de problèmes, effectivement.

Quand on va dans une municipalité où les citoyens sont assujettis aux 30 \$ puis qui n'ont pas de service de transport en commun... C'est le cas dans plusieurs paroisses du comté de Chauveau, c'est le cas de plusieurs paroisses, presque la totalité de Montmorency, etc. Effectivement, on cherche des moyens plus appropriés de rendre ça équitable, parce que le fait que l'individu ne voie pas de transport en commun et qu'il paye, ça l'agresse. On sent l'agressivité chaque fois qu'on peut nous le démontrer. J'ai demandé à nos fonctionnaires, au sous-ministre en titre, avec l'équipe, de trouver potentiellement d'autres modalités quelconques, mais, pour l'instant, on n'a pas trouvé mieux à date.

M. Bordeleau: Comment est distribué ce 60 000 000 \$ là? Il est réparti de quelle façon exactement?

M. Chevette: Bien, il contribue à payer les pourcentages pour l'achat d'autobus... Le transport en commun, ce n'est pas celui-là?

(Consultation)

M. Chevette: O.K. À Montréal, c'est à l'Agence métropolitaine de transport, directement, que ça va. Et dans les autres...

M. Bordeleau: C'est les gens...

M. Chevette: ...il y a des sociétés de transport, puis il y a des OMIT, puis il y a des CIT, mais eux autres ne reçoivent pas d'argent de ça, non. Donc, ça va aux sociétés de transport ou à l'Agence métropolitaine de transport.

M. Bordeleau: C'est réparti selon le nombre de personnes qui résident dans un secteur donné?

M. Chevette: C'est ça, le nombre de personnes inscrites dans la RMR.

M. Bordeleau: Alors, le nombre de 30 \$ payés retourne à l'organisme en question?

M. Chevette: C'est exact.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Oui, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Sur ce même sujet, M. le ministre, concernant justement la gestion de ce Fonds-là, est-ce qu'il y a des coûts qui sont associés à la gestion de ce Fonds-là?

M. Chevette: À la gestion?

Mme Delisle: Combien du 60 000 000 \$ retourne réellement dans les sociétés de transport?

M. Chevette: Dans les sommes perçues, environ 6 % des revenus... Ce n'est pas ça. C'est assez minime. C'est par la Société de l'assurance automobile du Québec. Est-ce qu'on peut savoir quelle est la partie qui sert à l'administration du Fonds, par rapport à la partie distribuée?

Mme Delisle: Mais, sur 60 000 000 \$, combien il en coûte au gouvernement pour le gérer?

M. Chevette: Tout est retourné, nous dit-on. On ne garde pas un sou.

Mme Delisle: Le 60 000 000 \$ est retourné entièrement? Bravo!

M. Chevette: Oui. On reçoit des chèques, puis on en fait trois, quatre, cinq, six, sept. Je ne sais pas, là.

Une voix: Neuf.

M. Chevette: Neuf.

Mme Delisle: Bon. Et je voulais savoir si, dans ce 60 000 000 \$ là, on retrouvait...

M. Chevette: La totalité de ça.

Mme Delisle: ...est-ce qu'il n'y a pas une taxe sur l'essence dans la région de Montréal?

M. Chevette: Oui.

Mme Delisle: Si je suis hors sujet, vous me le direz.

M. Chevette: Ce n'était pas dans le 60 000 000 \$, ça.

Mme Delisle: Ce n'est pas là-dedans. Vous avez un autre fonds?

M. Chevette: Ça, ça constitue quoi? Combien? 49 000 000 \$, 40 000 000 \$? Aux alentours de... Oui, dans Montréal, la taxe...

Mme Delisle: Sur l'essence.

M. Chevette: ...de l'essence, ça correspond à peu près à 45 000 000 \$, si ma mémoire est fidèle. Ça remplace l'ancienne participation gouvernementale qui existait antérieurement.

Mme Delisle: Bon. Puis est-ce que ces montants-là sont entièrement...

M. Chevette: Et, ça aussi, c'est versé directement à l'Agence.

Mme Delisle: Ils sont complètement versés à l'Agence, qui...

M. Chevette: ...à l'Agence.

Mme Delisle: ...ça rentre dans son budget, ça?

M. Chevette: Exact.

Mme Delisle: Bon. Parfait, ça va, je vous remercie, sur ce sujet-là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

Règles concernant le transport par camion (suite)

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. M. le ministre, cet avant-midi, on a abordé... surtout relatif à la loi n° 430, on a parlé de registre du camionneur, qui a l'obligation de tenir un registre lorsque ça dépasse 160 km.

M. Chevette: ...160. Un rayon de...

M. Côté (La Peltrie): Mais, par contre, est-ce que... Moi, j'ai eu des représentations à l'effet que la place d'affaires du transporteur... Supposons qu'un transporteur qui a trois ou quatre camions, il a un contrat, par exemple, au lac Saint-Jean pour un six mois, puis sa place d'affaires est ici, Québec. Alors, lui, il est obligé de par la loi — c'est ce que je veux vérifier, là — sous toute réserve, il serait obligé de par la loi de compléter son registre, alors que pendant six mois de temps il est dans un rayon peut-être de 100 km pour le travail qu'il a à accomplir. Alors, est-ce qu'on a des... J'aimerais qu'on approfondisse, à cet effet-là, moi, pour ma compréhension.

Une voix: «C'est-u» le bureau-chef?

M. Côté (La Peltrie): Alors, le lieu de travail par rapport au bureau-chef.

(Consultation)

M. Chevette: Ce que vous dites semble vrai, sauf qu'à compter du 1er juillet on doit revoir la réglementation

pour mieux l'adapter. Elle est en prépublication présentement. Donc, si vous avez... Avisez ceux qui font des revendications auprès de vous d'aller suggérer des amendements en conséquence.

M. Côté (La Peltrie): Donc, ça va être pris en considération dans la révision?

M. Chevette: Oui. Mais, ordinairement, quand c'est pour un contrat du genre dans un milieu donné, ils ont quand même un point de référence. Par exemple, ils louent un espace de stationnement, ils louent un endroit, un garage ou un poste de travail. Je pense qu'on peut prendre en considération ce que vous dites, là, mais il va falloir qu'il y ait une procédure pour ne pas que ça devienne un jeu où chacun se loue 2 pi² dans chacune des régions du Québec pour rouler dans le 160 km et ne jamais être assujéti à. On se comprend bien?

M. Côté (La Peltrie): Non, mais je pense que, pour les grands transporteurs, il n'y a pas tellement de problèmes, là. C'est plutôt pour des grands travaux, là, de construction que ça peut s'appliquer peut-être à ce moment-là.

M. Chevette: C'est bon.

M. Côté (La Peltrie): C'est bon? Alors, dans un autre ordre d'idées mais toujours en relation avec la loi n° 430 relative aux véhicules lourds, en ce qui a trait au poids et aussi aux longueurs des véhicules, comparativement aux autres provinces, à l'intérieur du Canada, ou encore avec les États-Unis, comment on se situe par rapport à nos voisins, si vous voulez? Parce qu'il semble... On a différents échos à cet effet-là, les charges permises différentes, le nombre d'essieux, la longueur, les trains routiers, ainsi de suite, là.

● (15 h 50) ●

M. Chevette: Donc, les plus longs, les plus lourds, c'est l'Ontario. Les deuxièmes au Canada, c'est nous. Le reste des provinces ont l'air sur un pied d'égalité, au troisième.

M. Côté (La Peltrie): Par rapport aux États-Unis, parce qu'on entend souvent parler que, lorsque...

M. Chevette: Par rapport aux États-Unis, M. Couture, pourriez-vous donner... Bon, votre prénom, c'est?

M. Couture (Jean): Jean.

M. Chevette: M. Jean Couture.

M. Couture (Jean): Oui, c'est intéressant que vous posiez la question, M. le député, parce qu'il y a une fausse croyance dans l'industrie, au Canada et aux États-Unis, que le Canada est le pays, dont le Québec, qui a les limites de charge les plus élevées. Je dois vous rassurer, il n'y a

rien de plus faux: l'État de New York est un État avec qui on fait beaucoup d'affaires; l'État du Michigan a des limites de charge comparables à celles du Québec et de l'Ontario.

Il y a une raison bien simple à ça, c'est que les limites de charge des camions, c'est un reflet, si vous voulez, de l'économie avec qui on fait des affaires. Si on fait des affaires avec l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, les États limitrophes au Québec, on a des limites de charge qui sont sensiblement comparables. Si vous allez dans l'Ouest, ils ont des limites de charge un peu inférieures. Maintenant, au centre des États-Unis, c'est inférieur à nous. La problématique au Canada, nous, c'est que notre plus grand partenaire économique, c'est l'Ontario, et l'Ontario a les limites de charge les plus élevées en Amérique du Nord. Et, bien sûr, les échanges économiques font qu'on a dû suivre, et on est bon deuxième, et il y a des coûts économiques aussi, qui est l'inverse, là, qui font qu'on se doit d'avoir des charges comparables à nos compétiteurs. On essaie de baisser ces limites de charge là. Le Québec, depuis 1991, a un régime d'amaigrissement: on a eu une réforme des limites de charge en 1991, en 1995, et la dernière en place est entrée en vigueur le 25 novembre 1998, c'est tout récent, où on a baissé des limites de charge.

La prochaine étape, c'est de convaincre l'Ontario de nous rejoindre, et on doit le faire dans un contexte où, par exemple, les gens... Le député qui est juste à côté de vous, là, qui demeure en Abitibi... les gens qui demeurent dans cette région-là, il y a des scieries, il y a des papetières qui doivent compétitionner avec les Ontariens, et le marché, c'est le marché de Toronto. Alors, si nos Québécois n'ont pas des limites de charge comparables au nord de l'Ontario, on va être désavantagé sur le plan de l'exportation. Alors, on a fait un effort; la prochaine étape, c'est que l'Ontario doit faire le sien aussi.

M. Côté (La Peltrie): Alors, dans le même ordre d'idées, au niveau des heures permises en matière de transport, est-ce que... Je sais que ça a déjà été que le dimanche, je crois, les grands transporteurs, on ne les voyait pas sur nos grandes routes. Maintenant, ça a été levé. Est-ce qu'ailleurs, là encore avec nos voisins de l'Ontario ou encore nos voisins américains, c'est une réglementation qui est semblable également?

M. Couture (Jean): Oui, effectivement, le tout a évolué. Je ne sais pas si c'est dans le bon sens ou dans le mauvais sens, mais il y a des libérations. Les heures, si vous voulez, des magasins ont changé. Les heures de transport ont changé également. Maintenant, c'est de plus en plus ouvert. Nos heures d'ouverture, dans le transport, sont comparables aux administrations qui nous entourent.

M. Chevette: Il n'y a que le virage à droite qui n'est pas encore pareil.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce qu'il serait possible de déposer à la commission, peut-être... concernant les charges permises chez nos voisins et aux États-Unis?

M. Chevette: Étant donné qu'on a 11 heures de discussion d'ici la fin des travaux, on déposera cela. Et, entre-temps, je voudrais vous déposer immédiatement une proposition de modification au Code de la sécurité routière, que j'avais annoncé que je donnerais ce matin.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de l'Acadie.

Disposition des surplus accumulés

M. Bordeleau: Oui, juste quelques points encore que j'aimerais toucher rapidement, juste faire le point puis nous rappeler... La disposition des surplus de la SAAQ, bon, ça a été le cheval de bataille de votre ex-collègue et député de Lévis...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: ...pendant plusieurs années quand il était dans l'opposition. Maintenant, qu'est-ce qui se passe à ce niveau-là? Je sais qu'il y avait eu, à un moment donné, une cause qui avait été...

M. Chevette: Ah, il y a plusieurs méthodes de disposer des surplus de la SAAQ. On pourrait décider — puis je dis bien «on pourrait», là, on verra ce qu'on décidera — de rembourser des gens, on pourrait décider d'améliorer les indemnités, on pourrait baisser la tarification annuelle, etc.

M. Bordeleau: Mais il y avait eu une cause qui avait été prise, je ne me souviens pas par qui, mais il me semble que c'était dans la région de Québec, demandant que ces argents-là soient remis aux automobilistes, étant donné...

M. Chevette: C'était le Dr Villeneuve, je crois.

M. Bordeleau: ...oui, je pense que c'est ça. Qu'est-ce qui est arrivé avec cette cause-là? Est-ce que c'est terminé ou si c'est encore...

(Consultation)

M. Chevette: La décision, qui a été jugée en appel, c'était que la partie qui avait été prise par le gouvernement appartenait au gouvernement. Et, en l'occurrence, c'était votre gouvernement qui avait pris de l'argent. Et, nous, on est allés en appel pour vous défendre, d'une certaine façon, ou défendre l'institution, et le juge en Cour d'appel a décidé que la partie prise par le gouvernement appartenait au gouvernement, était un surplus qui pouvait appartenir au gouvernement.

M. Bordeleau: Au cours des dernières années, c'est quoi, les surplus, puis ça va où exactement?

M. Chevrette: Je vais vous... On va prendre en note. Pourriez-vous... On va vous répondre dans quelques minutes. On va chercher les chiffres précis, puis on va vous donner les chiffres précis avant la fin de la présente séance.

M. Bordeleau: O.K. Bon. On peut passer à un autre sujet...

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: ...puis on y reviendra.

M. Chevrette: De combien? Deux ans en arrière, quelque chose du genre?

M. Bordeleau: Oui, oui, les deux, trois dernière années, à peu près. L'ordre de grandeur des surplus, et c'est allé où exactement, ces surplus-là.

M. Chevrette: Bon, bien, on va le donner tout de suite. Allez-y.

M. Couture (Jean): En 1997, c'était 49 000 000 \$, et en 1996, 122 000 000 \$. Et les excédents affectés à la réserve de stabilisation, en 1997, c'était 384 000 000 \$, et en 1996, 334 000 000 \$.

M. Chevrette: Avez-vous 1998?

M. Couture (Jean): En 1998, le rapport annuel va être déposé par vous...

M. Chevrette: Par moi dans quelques semaines.

M. Couture (Jean): ...dans quelques semaines. On va vous laisser le privilège d'annoncer.

M. Bordeleau: Les montants affectés à la stabilisation, est-ce que vous pouvez nous expliquer c'est quoi exactement?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: C'est la garantie pour les assurances, une marge de...

M. Chevrette: C'est la marge. Expliquez la garantie. Oui.

M. Couture (Jean): C'est un actuaire, alors...

M. Breton (Martin): O.K. Martin Breton.

M. Chevrette: Actuaire. Il s'occupe de la réserve actuarielle.

M. Breton (Martin): O.K. La réserve de stabilisation, fin 1997, était de 384 000 000 \$. Il y a une partie de ce montant-là qui sert à éviter des hausses de primes si on a des mauvaises années, si on a des mauvaises expériences. Par exemple, si on avait un mauvais bilan routier une année, si on avait des... n'importe quel malheur qui peut nous arriver, bien, ça nous préserve d'augmenter les primes. Ça fait que c'est une marge de protection. Il y a une partie de ça qui sert à ça. Il y a une partie, à l'occasion, qu'on peut considérer qui est excédentaire, même, à ce besoin-là de stabilisation. En 1997, ce qu'on a décidé de faire, on a jugé qu'il y en avait une portion de 112 000 000 \$ qui était excédentaire à ce besoin de stabilisation là. C'est pourquoi, à ce moment-là, le gouvernement a diminué les contributions d'assurance de 30 \$ pour un an, temporairement, afin de remettre une partie de ces surplus-là en diminuant les primes. Ça fait qu'on en est là, 384 000 000 \$.

M. Bordeleau: Quand vous dites qu'en fin 1991 la réserve de stabilisation était de 380 000 000 \$ et quelques, 396 000 000 \$, je pense, là...

M. Breton (Martin): En 1997, au 31 décembre 1997, la réserve de stabilisation était de 384 000 000 \$.

M. Bordeleau: Ça, c'est une réserve cumulée?

M. Breton (Martin): Oui.

M. Bordeleau: C'est la réserve totale?

M. Breton (Martin): Exact.

M. Bordeleau: À chaque année, vous en mettez combien? Bien, là, l'année que vous avez fait des baisses, vous ne l'avez pas fait, là, mais...

M. Breton (Martin): En fait, les surplus... Durant l'année, si on fait plus de revenus que de dépenses, on fait un surplus, ça va s'accumuler à cette réserve-là de stabilisation. Si on fait un déficit, bien, la réserve de stabilisation est diminuée d'autant.

M. Chevrette: Mais, si on considère que la réserve est suffisamment bonne, on pourrait poser des gestes comme baisser les primes, ou poser d'autres gestes, là, améliorer des indemnités, etc.

M. Bordeleau: Puis le 46 000 000 \$ qui a été transféré en 1996, c'est transféré à qui?

M. Chevrette: C'était 46 000 000 \$ de surplus, en 1996.

M. Bordeleau: C'est transféré au fonds de stabilisation ou...

M. Breton (Martin): Non, non, non. En fait, en 1996, on a eu des excédents de revenus sur les dépenses,

de 49 000 000 \$. On a eu plus de revenus que de dépenses. Ça fait que ce 49 000 000 \$ là, qu'est-ce qu'on fait? On le prend puis on le rajoute à notre réserve de stabilisation, à notre surplus accumulé, si je puis dire.

M. Bordeleau: O.K. Alors, il n'y a rien qui va au gouvernement, au fonds consolidé?

M. Breton (Martin): Non. Non.

M. Chevette: Non, non, il y a juste toi qui en a pris une fois. Il y a juste votre gouvernement qui en avait pris une fois. Excusez. C'est parce que j'ai été vite sur la gâchette...

● (16 heures) ●

Des voix: Ha, ha, ha!

Système d'indemnisation sans égard à la responsabilité

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Ça éclaire, ça, cette question-là. L'autre point que je voulais toucher, c'est la question... On n'en a pas entendu parler récemment, mais le système du «no fault», ça a souvent été, au fond, repris, à différents moments, comme questionnable et...

Une voix: Le «no-fault»?

M. Bordeleau: Le «no-fault», oui. Est-ce que vous avez une position là-dessus?

M. Chevette: Non, là-dessus, il n'est pas question de remettre en question le «no-fault».

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Il y a déjà eu une commission parlementaire, au cours des deux dernières années, je crois, si ma mémoire est fidèle, où des gens nous demandaient de remettre en question le «no-fault» pour pouvoir poursuivre civilement pour des dommages et intérêts accrus, additionnels. Mais je dois vous dire que, au niveau de la population en général, je suis convaincu que 85 % et plus des citoyens ne veulent pas qu'on revienne à l'ancien système des procès où des individus devaient payer les frais d'avocat, attendre trois ans avant de recevoir quelque sou que ce soit pour être indemnisés d'une manière concrète, payer à peu près 40 %, des fois 50 % de ce qu'ils obtenaient en frais juridiques.

Je pense que les citoyens du Québec, autant ils ont contesté au départ, parce que les juristes à l'époque s'étaient agités fortement — je me souviens, j'étais jeune député à l'époque — autant ils sont satisfaits présentement du système. Il va s'en trouver, ici et là à travers le Québec, quelques-uns qui, pour des raisons très personnelles, émotives et compréhensibles, humaines, mais pour autant, moi, en tout cas, ça ne m'influence pas. Il n'est pas question que je remette en question le «no-fault».

Concernant la somme qui avait été prise dans les surplus, c'était 1 500 000 000 \$.

Normes de sécurité relatives aux autobus

M. Bordeleau: Sur les normes de sécurité des autobus, il y a un comité fédéral qui travaille là-dessus pour établir des normes de sécurité à travers le Canada, et apparemment que ça se fait en collaboration avec les gouvernements provinciaux. Est-ce que vous avez des contacts là-dessus? De quelle façon ça fonctionne? Parce que j'ai vu récemment des communiqués du gouvernement fédéral disant qu'il y a des travaux qui se font à ce niveau-là, et j'aimerais savoir effectivement quels sont les sujets en discussion et comment sont les orientations, si le gouvernement du Québec y participe.

M. Chevette: Au niveau canadien, effectivement, il y a un comité; nous en faisons partie. C'est Mme Johanne Saint-Cyr qui représente le Québec sur le comité. C'est une des adjointes de Mme Guimond. Et, de ce temps-ci, on travaille surtout sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus.

M. Bordeleau: C'est surtout le sujet qui est en discussion présentement?

M. Chevette: Puis il y a les heures de conduite, également, qui font l'objet de discussions.

M. Bordeleau: Moi, c'est tout ce que j'ai pour la Société de l'assurance automobile du Québec. Je ne sais pas si mes collègues ont des points qu'ils veulent ajouter?

M. Deslières: Pardon, M. le Président, j'aurais une question technique. Je voulais juste savoir si on progressait vers l'objectif qu'on s'était fixé ce matin.

M. Chevette: Je voudrais remercier, dans ce cas-là, les gens de l'assurance automobile. On peut donc les libérer et leur dire merci de leur contribution, et de fournir les papiers, s'ils ne les ont pas tous fournis jusqu'à date, les papiers que nous avons consenti à donner à la commission. Merci, madame.

Quel organisme voulez-vous entendre présentement?

M. Bordeleau: La Commission des transports.

M. Chevette: La Commission des transports, M. Gravel.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le député de l'Acadie.

Zones exclusives de remorquage et remorquage lourd

M. Bordeleau: Oui. Un sujet que je voudrais aborder, c'est la question du remorquage lourd. Récemment,

dans la grande région de Montréal, il y a eu un appel d'offres qui a été fait, je pense que c'est au mois de mars, concernant les zones exclusives.

Une voix: C'est encore la SAAQ, ça.

M. Bordeleau: C'est la SAAQ, ça?

Une voix: Oui.

M. Bordeleau: Je pensais que ça relevait de la Commission des transports.

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): Un peu plus, M. le député, puis on n'avait pas les gens pour répondre.

M. Bordeleau: Juste peut-être m'assurer: le camionnage en vrac, la loi n° 430, le transport d'explosifs, transport par taxi, c'est la SAAQ ou la Commission des transports?

M. Chevrette: Le taxi, c'est la Commission des transports.

M. Bordeleau: O.K. Le camionnage en vrac, et tout ça?

M. Chevrette: Le camionnage en vrac, ça va me ressembler pas mal.

M. Bordeleau: Bon.

M. Chevrette: Avec le rapport Bernier, là. C'est ça que vous voulez questionner, d'ailleurs?

M. Bordeleau: Non, bien, je veux questionner d'abord la question du remorquage lourd, et c'est pour ça que je voulais m'assurer que les autres sujets impliquaient ou non la SAAQ.

M. Chevrette: On va conseiller à la SAAQ de rester ici jusqu'à 18 heures, au cas où...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: C'est peut-être mieux d'avoir quelqu'un en réserve.

M. Chevrette: Non, mais il y a beaucoup de responsabilités partagées, donc pas de problème.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevrette: Allez-y.

M. Bordeleau: Oui. Je mentionnais qu'il y avait eu un appel d'offres pour les zones exclusives de remorquage

dans la région métropolitaine de Montréal, un appel d'offres qui se terminait, je crois que c'est vers la fin du mois de mars. À venir jusqu'à date, il y avait deux zones exclusives de remorquage, et on semblait étendre, dans la région de Montréal, de 68 km, ce qui correspondait aux deux zones, à 390 km, qui correspondrait maintenant, je pense que c'est à cinq, six ou sept zones de remorquage exclusives. Alors, est-ce que, ça, c'est bien exact, l'accroissement du nombre? Et pourquoi on a jugé utile, à un moment donné, de passer de 68 km à 390 km qui seraient assujettis à des zones exclusives de remorquage?

M. Chevrette: Je vais demander à M. Tourigny, Yvon Tourigny, qui est sous-ministre associé aux politiques, de vous répondre.

M. Tourigny (Yvon): Oui. C'est exact que le ministère a réfléchi à agrandir le nombre d'autoroutes qui sont actuellement sous remorquage exclusif. On se rappelle que cette politique-là avait été instituée dans le but de permettre une meilleure fluidité sur le réseau. Ça avait été demandé par la Sûreté du Québec.

L'industrie du remorquage est une industrie extrêmement compétitive, et cette compétitivité-là fait en sorte que, vous l'avez peut-être vu vous-même, on peut retrouver deux, trois, quatre remorqueurs lors d'un incident. Or, lorsqu'on se trouve sur des routes aussi circulées, véhiculées que l'autoroute métropolitaine, la 20, la 10, la 15 dans le secteur du Grand Montréal — et on reconnaît aujourd'hui la même problématique dans le secteur de Québec — lorsqu'il y a un incident ou lorsqu'il y a un accident, une automobile manque d'essence ou a une crevaison, l'objectif, c'est de libérer le site à l'intérieur de cinq minutes. Alors, si on veut que cet objectif-là soit atteint pour ne pas que les centaines et les milliers d'autres automobilistes attendent, la seule façon, c'est de s'assurer qu'il y a des remorqueurs qui sont prêts, qui sont là, qui sont en attente, et c'est l'objectif, dans cette politique-là du remorquage exclusif.

Alors, le ministère examine actuellement, à la demande de la Sûreté du Québec surtout. Et puis à l'examen, nous-mêmes, de notre capacité de faire circuler correctement les usagers à des heures stratégiques comme les heures de pointe, on regarde l'extension de ça, y compris à Québec.

M. Bordeleau: Mais, quand vous dites que vous regardez l'extension, est-ce qu'il y a eu effectivement des appels d'offres qui ont été faits sur cinq ou sept, là — je ne me souviens pas du montant exact — zones exclusives dans la région de Montréal? C'est pousser plus qu'une réflexion, là, la décision était prise.

M. Tourigny (Yvon): Oui, bien, on parle des mêmes zones qu'il y a deux ans?

M. Bordeleau: Non. L'information que j'ai, c'est qu'il y aurait présentement deux zones dans la région de Montréal...

M. Tourigny (Yvon): Oui.

M. Bordeleau: ...ça couvrirait 68 km.

M. Tourigny (Yvon): Oui.

M. Bordeleau: Et là il y aurait eu un appel d'offres pour sept zones couvrant 390 km, un appel d'offres qui aurait eu lieu au mois de mars. Alors, c'est plus qu'une réflexion, c'est une décision qui était prise, et puis vous étiez rendus en appel d'offres.

M. Chevette: Un appel d'offres de sept? Je sais qu'on en a deux officiels, ça, c'est clair, en 1998.

M. Bordeleau: Oui. Ça, ça existait depuis longtemps.

M. Chevette: Les autoroutes 25 et 40, c'est le remorquage RFA qui l'a eu. Les autoroutes 25 et 40 aussi, un deuxième sur les deux mêmes, remorquage Burstall Conrad qui l'a eu. Et les contrats pour 1999-2000, trois ans, ne sont pas accordés. Ils sont présentement en processus d'appel d'offres public. C'est peut-être ça que vous soulignez, là.

M. Bordeleau: Oui, oui. C'est ça, mais...

M. Chevette: Mais les choix n'ont pas été arrêtés.

M. Bordeleau: Mais l'appel d'offres se terminait, si je me souviens...

M. Chevette: Ah! C'est possible que les appels d'offres étaient terminés, mais les annonces n'ont pas été faites, parce que, au moment où on a préparé mes feuilles pour les présents crédits...

M. Bordeleau: C'est ça, d'accord. Non, ça, les annonces n'ont pas été faites, mais l'appel d'offres aurait été fait...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: ...aurait été terminé depuis la fin du mois de mars, à peu près. O.K.

M. Chevette: Ça, c'est possible, oui. Les appels d'offres sont peut-être fermés au moment où on se parle, effectivement.

• (16 h 10) •

M. Bordeleau: Oui. Vous dites, dans la région de Québec, il n'y en a pas, si je comprends bien, et vous réfléchissez actuellement à mettre des zones exclusives dans la région.

Le point que je voudrais aborder plus particulièrement à l'intérieur de ça, c'est la question du remorquage lourd. J'ai eu beaucoup de représentations qui

m'ont été faites, et d'ailleurs qui ont été faites auprès du ministre des Transports, auprès du premier ministre, concernant une distinction qu'il faudrait qui soit apportée au niveau du remorquage lourd et du remorquage de véhicules. C'est deux réalités totalement différentes. Et quand on parle de remorquer un véhicule qui est en panne, ce n'est pas remorquer une remorque ou une citerne qui est virée à l'envers. C'est deux mondes différents, complètement. J'ai ici une série de photos qui m'ont été apportées pour me démontrer la réalité, on s'aperçoit qu'on n'est pas dans le même commerce.

Quand on parle de remorque ou de citerne, bien, évidemment, il y a toutes sortes de dangers: il y a des dangers de pollution, il y a des dangers de bris de ces équipements-là, encore plus si on n'a pas l'équipement approprié pour relever ces citernes-là ou les remorques. Il y a des problèmes aussi avec les assurances, parce que, quand il arrive un accident puis qu'on est rendu au niveau de se faire rembourser par les assurances, si l'assurance a le moyen de prouver que ça a été mal géré, bien, il peut y avoir des conséquences financières quand même importantes.

Alors, actuellement, dans les zones exclusives qui existent, c'est toujours une question difficile, ça, c'est que les gens qui ont l'exclusivité sur un territoire, par exemple dans la région de Montréal — je vais parler de celle-là parce que c'est celle que je connais le mieux; de toute façon, c'est les seules qui existent — quand il arrive une remorque ou une citerne ou n'importe quel véhicule lourd qui a un accident, les gens qui sont habitués à faire du remorquage de véhicules ne sont pas nécessairement équipés pour aller chercher des remorques puis les remettre sur pied, et avec toutes les conséquences que je vous mentionnais tout à l'heure. Ce qui arrive, c'est que les compagnies de transport, les compagnies qui font du transport, qui ont des remorques, tout ça, ont habituellement des contrats de services avec des firmes spécialisées dans le remorquage lourd. Et quand ils ont un problème à quelque part, n'importe où en province, ils appellent leur compagnie avec qui ils font affaire, et ces gens-là vont sur place récupérer le matériel qui est accidenté, etc.

Dans les zones exclusives, ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible, parce que celui qui doit essayer de sortir ça de là, c'est celui qui a le contrat d'exclusivité, et ce n'est pas nécessairement celui qui a les équipements appropriés. Parce que je connais une compagnie, par exemple, à Montréal qui a à peu près 75 appareils pour remorquer à peu près n'importe quoi, avec des ballons qui peuvent soulever des remorques; en mettant le ballon en dessous, ils gonflent le ballon, la remorque se relève. Il y a toutes sortes d'équipements très très...

J'ai une série de lettres ici. Je vais vous en lire juste quelques extraits pour démontrer un peu... J'en ai peut-être une trentaine, 30, 40, des lettres qui font état de cette réalité-là. Je vais juste mentionner certains extraits pour bien expliquer la situation.

La compagnie Rentway, location de camions, une compagnie qui a un parc, actuellement au Canada, de 10 000 camions, un parc qui totalise 10 000 camions, puis

ils ont une nouvelle acquisition aux États-Unis, en tout cas, 11 000 camions sur les routes. C'est ça, la compagnie. Eux disent: «Le remorquage de véhicules lourds est un domaine très spécialisé. Premièrement, il peut y avoir un danger lorsque la matière transportée est considérée comme dangereuse pour l'environnement. Deuxièmement, lors d'un remorquage de véhicule lourd, la compagnie qui effectue le travail doit, encore une fois, être équipée adéquatement car, si cette dernière ne l'est pas, le temps requis pour déplacer le véhicule peut être beaucoup plus long qu'anticipé et le véhicule peut être endommagé. Troisièmement, en allouant du remorquage exclusif, vous nous forcez à transiger avec des gens qui n'ont pas nécessairement la compétence pour faire le travail, mais de plus vous nous forcez à accepter des prix de remorquage, dans le cas d'accidents, qui sont totalement absurdes et que nous ne pouvons pas contester. Si vous preniez la peine de consulter les intervenants dans le domaine du transport, vous constateriez, preuves à l'appui, des factures de remorquage à prix astronomique, qui n'auraient jamais dû l'être. Vous comprendrez que nous avons des ententes établies avec des compagnies de remorquage spécialisées dans le domaine des véhicules lourds, qui ont été choisies en fonction de leur expérience, de l'équipement à leur disposition et des prix qui nous sont facturés.»

Alors, un peu plus loin, une autre compagnie, Penske, location de camions: «En plus de ne plus permettre à nos véhicules de dépannage de réparer nos véhicules sur les routes, la complexité de nos opérations et la spécialisation de nos équipements requièrent des gens compétents et habitués à nos exigences, tels que nos employés et nos fournisseurs.»

Ici, Transport LFL, d'Anjou: «Je trouve inconcevable que le ministère des Transports vienne s'ingérer dans ma façon d'opérer en choisissant pour moi des gens qui seront mandatés par vous pour effectuer tout le remorquage dans un rayon précis. Par expérience, et ceci récemment, le remorqueur ne possédait pas l'équipement nécessaire pour notre équipement, ce qui a engendré des coûts supplémentaires, des délais, des pertes de revenus. Nous désirons utiliser des spécialistes, car le transport lourd est un domaine unique, nos équipements ayant une valeur élevée qui demande une attention et une manipulation spéciales selon des normes complexes.»

Alors, je pourrais continuer comme ça. Il y en a tout un paquet.

M. Chevette: Pourquoi on ne les aurait pas? On pourrait peut-être échanger nos correspondances.

M. Bordeleau: Je pense que ça vous a été envoyé.

M. Chevette: Non, non, je pense bien, mais, je veux dire, s'il y en avait quelques-unes que je n'avais pas ou qui vous manqueraient de votre côté, nous autres, on va sortir les deux piles puis on va répondre à ces gens-là, parce que c'est important, ce que vous dites.

M. Bordeleau: Oui. Alors, l'autre élément auquel ils font référence, en plus d'expliquer la question des équipements et de la compétence, ils font référence à la durée de blocage des routes quand il y a un accident qui implique un véhicule lourd, et aussi aux coûts. Et, encore à ce niveau-là, ici, j'ai des correspondances qui ont été faites avec Mme Anne Baril, chef de l'exploitation du réseau à Montréal: «Vous serez certainement à même de constater que ces délais sont inutilement longs. Ceci est causé par des équipements non adéquats et du personnel non qualifié, ceci créant des coûts énormes pour des opérations normales. Encore une fois, par ces opérations beaucoup trop longues, ce sont les automobilistes qui sont pris en otage, car les compagnies se voient imposer des gens non spécialisés pour effectuer des remorquages spéciaux.»

Je veux juste vous donner des exemples de coûts. Une compagnie, ici — je ne nommerai pas la compagnie; c'est une des deux compagnies qui a des contrats d'exclusivité actuellement — a chargé, pour un accident qui est survenu sur la 20, je pense, une facture de 13 366 \$, et ils ont bloqué la route, pour effectuer ces travaux-là, durant 10 heures. Ils détaillent un peu leur facture avec le nombre d'heures pour chaque type d'équipement, etc. Alors, ça, on voit: 10 heures pour faire un travail, et ces gens-là n'avaient pas, à ce moment-là, l'équipement approprié.

Un autre cas ici, où on a chargé... c'est le même cas: 13 366 \$, et ils ont demandé ensuite à une compagnie spécialisée à Montréal, la plus grosse compagnie qui existe, de faire une cotation. A posteriori, la compagnie d'assurance a demandé à cette compagnie-là: Faites-nous un estimé de ce que ça aurait coûté si vous étiez allés pour faire le travail. Alors, l'estimé: 1 700 \$.

M. Chevette: Versus 13 000 \$?

M. Bordeleau: Versus 13 000 \$.

M. Chevette: Ça fait 1 366 \$ de l'heure, si j'ai bien compris.

M. Bordeleau: Mais ils l'auraient relevé beaucoup plus vite, ils n'auraient pas passé 10 heures là, eux autres.

M. Chevette: Là-dessus, vous avez raison. J'en ai eu, des cas similaires qui me sont soumis, et j'ai discuté avec quelques compagnies intéressées au remorquage. Pourtant, dans les contrats qu'on signe avec eux, ils sont supposés être équipés pour toutes formes de remorquage, puis ils en signent l'exclusivité, et avec des prix fixes, en plus. Donc, il y a une procédure. Une compagnie du genre qui se voit taxée puis qui croit qu'elle est exploitée avise le ministère des Transports. On fait enquête. S'il s'avère que la compagnie a raison, non seulement ils vont lui remettre, mais on pourrait même jusqu'à annuler un contrat pour violation des clauses du contrat.

Mais il y a de quoi à faire dans le domaine du remorquage en général aussi. Je ne me cacherai pas de vous

dire, avec tout ce que j'ai entendu, en tout cas, j'ai l'intention de voir un peu plus clair, moi.

M. Bordeleau: Je voudrais juste vous donner deux autres exemples avec des coûts parce que je pense que ça illustre quand même de façon claire la situation.

M. Chevrette: Allez-y, oui.

M. Bordeleau: Un autre exemple, ici. La même compagnie qui a l'exclusivité, qui est intervenue, a fait une facture de 3 304 \$. L'estimé d'une compagnie spécialisée qui a, à la demande de la compagnie, fait un estimé par la suite, ce que ça aurait coûté, c'était 700 \$; 3 000 \$, 700 \$.

Un autre, ici: 9 355 \$, et la cotation, encore là, d'une compagnie spécialisée: 5 373 \$. Il y a une cause qui est allée également en cour, puis là, bien, évidemment, il y a les coûts associés à toute une démarche comme ça, d'avocats, et c'est public. Alors, la compagnie Manitoulin Transport versus Remorquage Meteor, c'est une cause; alors, il n'y a rien de... Une facture qui a été faite, de 10 990 \$, et la compagnie prétendait que ce n'était pas justifié. Ils ont fait venir des experts, et la défenderesse a facturé la somme de 12 578 \$ pour le remorquage du camion et la remorque et la récupération des tuyaux transportés par la remorque de la défenderesse qui avaient été répandus sur la chaussée et les terre-pleins adjacents à l'accident.

• (16 h 20) •

La demanderesse prétend aujourd'hui que la facture de la défenderesse était grossièrement exagérée et non conforme au tarif applicable. De l'avis de la cour, les termes du contrat entre la défenderesse et le ministère des Transports sont clairs, et l'accident est survenu dans le secteur d'exclusivité de la défenderesse. Le contrat prévoit en effet, au chapitre des définitions, au terme «secteurs», certaines informations précises. La défenderesse était donc en droit de facturer 4 238 \$, comparativement à 12 000 \$, pour un total de 4 829 \$ incluant les taxes. Pour ces motifs, la cour condamne la défenderesse à payer à la demanderesse la somme de 7 748 \$ en capital avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation, ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au Code civil.

Alors, M. le Président, il y a énormément de cas comme ça. Et je pense que vous êtes conscient un peu de la situation, du problème. C'est parce qu'il y a deux dimensions là-dedans. C'est beau d'avoir des compagnies qui ont des contrats d'exclusivité, mais on a affaire ici à un secteur hyperspécialisé. Et ce n'est pas des gens qui s'équipent pour remorquer des automobiles qui sont équipés pour remorquer des camions et ce genre d'équipements qui sont des équipements complexes. Avec, comme je vous l'ai mentionné, des conséquences au niveau des assurances, au niveau de l'environnement, au niveau des dommages qu'on peut causer à ce matériel-là qui est un matériel extrêmement coûteux. Je me demandais: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de penser à ce qu'on respecte, au fond, la façon de fonctionner des entreprises, trouver une façon de respecter le fait que ces entreprises-là qui font du

transport ont généralement des contrats de services avec des gens spécialisés et que, quand on parle des zones exclusives, qu'on parle des zones exclusives du remorquage automobile? Mais quand on tombe dans des situations comme ça... On a bloqué à plusieurs reprises, là — et il y a beaucoup de données là-dedans — des routes importantes, des fois durant deux, trois fois le temps qu'une compagnie spécialisée l'aurait fait. Et là c'est tous les citoyens qui paient pour ça, qui paient à attendre ou qui n'ont pas des facilités de transport appropriées.

Alors, moi, je pense qu'il faudrait peut-être regarder de façon très sérieuse s'il n'y a pas lieu de distinguer ces choses-là, et surtout si on va dans les zones... Parce que, ça, les problèmes existaient déjà. Actuellement, avec les deux zones exclusives qui existaient dans la région de Montréal pour 68 km, les compagnies qui avaient un accident avec leur camion à l'intérieur des 68 km, elles avaient un problème parce qu'elles ne pouvaient pas envoyer les gens avec qui elles font affaire pour aller récupérer le matériel et les sortir de là avec le moins de dégâts possible, le plus rapidement possible. Alors, le problème existe déjà.

Là, ce qui arrive, c'est qu'on va étendre ça à 390 km dans la région de Montréal. Ça va être encore pire. Et quand il va arriver un accident à l'intérieur des 390 km, si on fonctionne avec des compagnies semblables à celles qui existent présentement, qui sont tout à fait correctes pour faire du dépannage d'automobiles, on va créer encore plus de problèmes, à la fois pour les citoyens de la région de Montréal, on va congestionner les routes encore plus et on va se réveiller avec des frais que les compagnies sont obligées de payer parce que les gens prennent trois fois plus d'heures pour faire le travail parce qu'ils n'ont pas les équipements. Et il y a même des cas où ils sont obligés d'aller en cour pour se défendre et être obligés de payer des coûts raisonnables. Et c'est fréquent, cette situation-là. Alors, c'est ce que je voulais vous exposer comme problématique, et j'aimerais avoir votre point de vue un peu à ce niveau-là.

M. Chevrette: Bien, mon point de vue, il va dans le même sens que le vôtre: ça n'a pas de bon sens. Ça n'a pas d'allure, c'est clair. Ou bien ça va cesser, ou bien ça va changer. C'est aussi simple que ça. On négocie des contrats à des tarifs fixes, puis il y a des obligations. S'il faut amender les contrats pour permettre des coûts raisonnables, avec des sous-contractants directement des compagnies... Il s'agit du temps, par contre. S'il y avait un blocage de route à une période de pointe x, à 15 heures, à 16 heures, puis il faut libérer ça parce qu'on sait ce qui pourrait arriver à 17 heures, à l'heure de pointe, quand tout le monde s'enlignait dans le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, par exemple, il y a des mesures de sécurité d'urgence qu'il faut peut-être prévoir de toute façon.

Mais des coûts astronomiques de cinq fois le coût décréte, c'est inadmissible, ça, puis ça mériterait même des bris de contrat, à mon point de vue. Donc, on ne laissera pas faire ça. On va demander directement au ministère d'enclencher toute une enquête administrative là-dessus,

puis voir même la tarification des automobilistes. Parce que j'en ai entendu plus que vous ne m'en avez dit. Il y a même des automobilistes qui se voient charger trois fois le prix qui est décrété dans les contrats d'exclusivité. Ils vont respecter les contrôles ou bien ils changeront, c'est aussi simple que ça. Puis on va évaluer de façon très très précise la possibilité d'exclure certains types de véhicules, sauf pour les mesures d'extrême urgence dont on parle, parce que, effectivement, il y a des contrats permanents avec certaines entreprises privées spécialisées dans le remorquage de certains types de camions.

Et ce n'est pas une affaire à faire de l'argent à tout prix, ça, au détriment des individus mal pris. Parce que, quand tu te fais remorquer, c'est parce que tu es bien mal pris. Quelqu'un qui abuse d'une situation de quelqu'un bien mal pris, c'est un quelqu'un qui est comparable à un shylock. Donc, moi, je ne l'accepte pas, pas plus que vous.

M. Bordeleau: C'est parce que ce qui est inquiétant actuellement, c'est que les appels d'offres ont été faits en fonction des sept zones...

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: ...et les compagnies auxquelles j'ai fait référence, que je n'ai pas nommées tout à l'heure, c'est des compagnies qui ont actuellement des contrats d'exclusivité dans certaines zones, et c'est ça que ça donne, les résultats, actuellement.

M. Chevrette: C'est ça.

M. Bordeleau: Donc, il ne faudrait pas que, si l'appel d'offres est terminé et c'est fermé, on procède et qu'on donne des contrats à ces gens-là sans s'assurer...

M. Chevrette: Ne vous faites pas de bile, là. Si les contrats ne sont pas octroyés, on va les regarder très très sérieusement. Puis s'il faut spécifier d'autres choses dessus, on va les mettre, les clauses, puis on va le gratter, parce que, moi aussi, j'ai des plaintes. Malheureusement, on arrive, là, nous autres, mais je dois vous dire une chose: je vais le regarder très sérieusement, parce que je suis contre toute exploitation, en particulier quand on profite d'une situation. Je suis allergique à cela, moi, personnellement.

M. Bordeleau: Et l'autre dimension, aussi, qu'il faudrait peut-être regarder en même temps, c'est que, dans le cas du remorquage lourd, si ces gens-là chargent deux fois plus cher pour aller faire le travail mais qu'ils le font cinq fois plus rapidement, je pense qu'il faut faire attention aussi pour ne pas tomber dans un panneau où... Pour les véhicules, je comprends très bien et je suis d'accord avec vous qu'il doit y avoir des tarifs et que ça doit être respecté par tout le monde. Mais, si on parle de remorquage lourd, là on est dans une autre réalité. Il pourrait y avoir des tarifs plus élevés, et les compagnies

seront contentes de payer deux fois plus que celui qui le ferait actuellement au tarif qui a été fixé dans les ententes parce qu'ils vont faire le travail plus rapidement, de façon plus compétente, avec moins de risques de briser le matériel.

Et il y a toute la question environnementale, aussi, qui est évidemment très importante dans tout ça, parce qu'une remorque, imaginez les dégâts qu'on pourrait avoir s'il fallait que ça fende ou, en tirant de travers...

M. Chevrette: Oui, les citernes et les contenants dangereux, ça, c'est évident. Mais, dans ce temps-là, on prend beaucoup plus de précautions, par contre, parce qu'on fait venir immédiatement... Le ministère de l'Environnement intervient presque instantanément dans les circonstances.

Mais il y a certaines complexités, d'autre part, qu'il faut regarder. Un véhicule qui vient de l'Ontario, qui vient d'une autre province ou qui vient d'un État américain et qui tombe en panne sur la route, qu'est-ce qu'on fait? Normalement, il devrait respecter les mêmes tarifications d'exclusivité qu'on donne. Mais je ne suis pas certain qu'on ne devra pas informer davantage nos voisins pour que la réciproque nous soit accordée, par exemple, chez eux. Mais, des clauses de réciprocité, ça se signe, ça, et on va le regarder.

M. Bordeleau: Il serait peut-être bon de consulter les gens qui sont... Je pense à une compagnie que je connais, qui est dans la région de Montréal, ça fait 25 ans qu'ils font seulement ça, du remorquage d'avions, de n'importe quoi. Je vais vous faire circuler tout à l'heure les... Si vous voulez, vous regarderez les photos rapidement, vous allez voir que ça illustre très bien le problème dont on parle, et il serait peut-être bon de rencontrer ces gens-là pour pouvoir discuter et voir...

Le problème que vous soulevez est exact. S'il y a un camion, par exemple, qui est pris en quelque part, de quelle façon le service peut être rendu rapidement, en considérant les entreprises qui sont capables de faire ce travail-là? Je ne suis pas en mesure d'y répondre, mais je pense que, peut-être, en rencontrant les gens du milieu, vous pourriez avoir une meilleure idée. Mais, chose certaine...

M. Chevrette: Bien, moi, je voudrais vous remercier d'avoir attiré notre attention, parce que déjà des gens m'ont demandé des rencontres là-dessus. Et j'attends la fin des crédits, naturellement, parce que la disponibilité est moins grande de ce temps-ci. Mais je vais regarder le dossier. Ça m'intrigue depuis un bon moment, là, et je vais le regarder très sérieusement, ce dossier.

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

M. Bordeleau: C'est le même sujet?

M. Deslières: Oui, oui, c'est le même sujet.

M. Bordeleau: Bon, bien, allez-y, puis on reviendra parce qu'on a d'autres questions.

• (16 h 30) •

M. Deslières: Oui, et c'est rapide. Pour faire suite aux propos du député de l'Acadie, on a, bien sûr, reçu beaucoup de plaintes et de représentations dans nos bureaux, et quand M. Tourigny nous indique que c'est à la demande, si j'ai bien compris, de la SQ, pour les contrats exclusifs et le remorquage unique, est-ce que la SQ a déposé des rapports, fait des plaintes? Est-ce que c'est exclusif pour l'ensemble de l'agrandissement des zones périphériques qu'ils ont demandé de passer de 68 km à 350 km, si je me souviens bien, là? Est-ce que la SQ a déposé des... pour dire: Écoutez, ça ne fait plus notre affaire, la sécurité, il y a des plaintes, il y a du remorquage qui est mal fait? Parce que, moi, je reçois le contraire comme avis, M. le ministre.

M. Chevette: Il y a eu des demandes spécifiques pour agrandir la zone, effectivement. On a du courrier là-dessus.

M. Deslières: Oui. Je suis d'accord. Mais est-ce qu'on a précisé dans l'ensemble des périmètres? Parce que, là, on passe de 68 km à 358 km — vous me préciserez la chose — mais, moi, ce que je reçois dans mon secteur, c'est: Écoutez, nous, la SQ, on est content. Ça va, c'est satisfaisant, c'est bon. Puis là il y a des entreprises là-dedans qui... il y a des emplois que les gens vivent là-dedans, puis qui rendent le service à des coûts corrects, puis avec un bon système, puis là on va les balayer de la carte. En plus de ça, on crée un monopole. Est-ce qu'on est conscient de ça au ministère des Transports?

M. Chevette: Bien, je dois être assez conscient de ça, si je vous dis que je suis prêt à regarder ça à deux mains puis deux yeux. Ha, ha, ha!

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, de nouveau.

M. Chevette: Je suis prêt à les écouter avec mes deux oreilles. Bon.

M. Bordeleau: Sur le même sujet. Dans l'appel d'offres qui a été fait concernant les sept zones exclusives de la région de Montréal, en mars, est-ce que c'est exact que les deux soumissionnaires qui ont actuellement des zones exclusives n'auraient pas eu à répondre à l'appel d'offres, auraient eu leur zone garantie, mais fortement agrandie? Alors, ce qui fait qu'ils se retrouveraient avec des zones exclusives beaucoup plus grandes que celles qu'ils avaient sans qu'il y ait eu d'appel d'offres, dans le cas des deux compagnies qui ont des contrats d'exclusivité, à date.

M. Chevette: On n'a pas la réponse, mais je vais vous la donner. On va aller à la Direction des contrats, et, si tel est le cas, je vais savoir les raisons également.

M. Bordeleau: C'est ça parce que, si on agrandit, je pense qu'on aurait dû aller en appel d'offres, et pas, parce qu'ils sont là, on leur donne. Puis on leur donne un territoire deux fois plus grand, alors qu'il y a peut-être d'autres compagnies qui l'auraient peut-être fait aussi bien sinon mieux.

M. Chevette: Parce que, si on va en appel d'offres, on va respecter le processus d'appel d'offres.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça va bien, concernant les questions en relation avec la Société de l'assurance automobile?

M. Bordeleau: Oui. Pour le remorquage lourd, c'est terminé pour moi là-dessus, oui. Là, on pourrait aller au camionnage en vrac.

Le Président (M. Lachance): Un sujet d'actualité, M. le ministre. Un sujet à l'actualité.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de l'Acadie.

Commission des transports du Québec (CTQ)

Rapport Bernier sur le transport en vrac

M. Bordeleau: Oui. Alors — effectivement, vous dites que c'est un sujet d'actualité — il y a eu un rapport qui a été rendu public hier...

Une voix: Le rapport Bernier.

M. Bordeleau: ... — c'est ça — concernant toute la question des conséquences de la déréglementation et plus particulièrement du problème de la syndicalisation, de façon plus précise. Est-ce que vous pourriez peut-être — étant donné que le rapport est un rapport de 200 pages, on l'a eu hier, je n'ai pas eu le temps, malheureusement, de le feuilleter en détail — nous résumer un peu les conclusions du rapport Bernier?

M. Chevette: Oui, c'étaient trois... Il y a M. Marceau, qui représentait le monde syndical, M. Towner, qui représentait le monde patronal et M. Bernier, professeur à l'Université Laval, qui présidait le comité. Ce qui est arrivé, c'est ceci. Vous vous rappellerez qu'il y avait eu beaucoup de grogne l'automne dernier, au mois d'octobre en particulier, puis que le ministère des Transports et le ministère du Travail, à l'époque, avaient créé un comité d'experts, des trois personnes que je vous ai nommées tantôt, qui a rendu son rapport public, puis,

après avoir entendu à peu près tous les groupes intéressés dans le domaine du transport, autant patronal que syndical, ils ont étudié quatre scénarios.

Un scénario, tout d'abord, du statu quo, et ils le rejettent du revers de la main. Un scénario qui ressemble à une modification à des codes du travail, mais sectoriel, et ça ne marche pas non plus, ils rejettent ce scénario-là. Un scénario qui ressemble un peu à ce qu'on donne aux artistes, le statut de l'artiste; ça a été rejeté également. Pour en arriver à la conclusion qu'il fallait amender le Code du travail, dans le quatrième scénario, afin de permettre une accréditation un peu multipatronale, parce que les artisans travaillent auprès soit des villes, des contracteurs dans les villes au niveau des infrastructures, soit Hydro-Québec, soit le ministère des Transports comme tel ou également pour plusieurs contracteurs forestiers, et ils recommandent donc de statuer sur le statut d'artisan, à l'effet que c'est le propriétaire du camion qui travaille avec son camion.

On sait que, dans l'ANCAI, présentement, il y a des petites entreprises de deux, trois camions, mais que ce ne sont pas tous des artisans propriétaires de leur camion, qui travaillent avec leur camion. La majorité est ça, mais dans les faits ce n'est pas cela. Donc, je l'ai déposé au Conseil des ministres hier, ce rapport-là. Il est bien évident que le gouvernement ne pourra pas régler le cas du statut de l'artisan camionneur, alors qu'il y a l'artisan dans le taxi et l'artisan dans la construction. Si on statue sur l'artisan ou le travailleur autonome, si on se permet l'expression, il va falloir le faire avec une vision très globale et non pas sectorielle. Dès qu'on va régler dans un, on sait très bien que ça va créer le précédent pour les autres artisans ou les autres travailleurs autonomes. De sorte que la ministre du Travail a reçu le rapport, avec moi, la semaine dernière. Je l'ai lu à quelques reprises. Ce matin, j'ai rencontré personnellement les représentants de l'ANCAI et je les rencontre à nouveau demain, et demain soir je serai à leur congrès et je verrai, à court terme, par rapport à toute cette décision à moyen et long terme, qu'est-ce qu'il faudra faire dans les circonstances.

Mais on comprendra que l'ANCAI, en particulier, a très peur de la déréglementation à l'aube du 1er janvier 2000, déréglementation qui est déjà acceptée dans l'ensemble canadien. C'est le fédéral qui a modifié la loi pour en arriver à une déréglementation totale. Cependant, j'ai offert des encadrements, des possibilités, parce qu'à mon point de vue ce qui est important pour le travailleur autonome dans le domaine du camionnage en vrac, c'est d'avoir du travail, et je ne préconiserai personnellement pas des mesures qui auraient pour effet de pouvoir exclure des travailleurs de la possibilité de travail sous prétexte qu'ils veulent voir un statut juridique clarifié. On va bien se comprendre, j'en suis sûr, parce qu'il y a des gens qui vont comprendre à mesure qu'on va leur expliquer les choses.

M. Bordeleau: Vous avez fait référence justement au fait que c'était un problème qui était assez large, qui impliquait, au fond, tout ce qu'on appelle les travailleurs

autonomes, et que ça va se régler à l'intérieur de cet éventail-là, si on veut. Du côté du ministère du Travail, bon, ça impliquerait des modifications au Code du travail, les recommandations, là, qui sont faites dans le rapport Bernier. Au niveau du ministère du Travail, quelle est la réaction? Est-ce qu'on prévoit que c'est possible? Est-ce qu'on a un échéancier par rapport à cette problématique?

M. Chevrette: C'est-à-dire que Mme la ministre du Travail a le mandat de voir globalement quel est le statut du travailleur autonome dans la législation du travail. C'est juste une pièce de plus à son dossier, elle, comme ministre du Travail, tandis que, comme ministre des Transports qui est interpellé au niveau de la table des... Parce qu'il y a des tables qui existent, des tables de l'agrégat, il y a également une table de travail avec l'AMBSQ, au niveau de l'Association des manufacturiers de bois de sciage, il y a du transport... Mais c'est un dossier très complexe.

Je voudrais juste vous montrer un peu quelle est la panoplie des problèmes qu'on peut voir en forêt, par exemple. J'ai été ministre des Ressources naturelles, je connais un petit peu le dossier. J'ai été mêlé à ces problèmes l'automne dernier comme ministre des Ressources naturelles. Mais, en forêt, par exemple, les camionneurs qui appartenaient aux anciennes concessions forestières, avant qu'on ait les contrats d'aménagement et d'approvisionnement, ont une sécurité d'emploi en forêt. Il y a des contracteurs dont les salariés, au niveau de leur camionnage, sont syndiqués. Il y a des entrepreneurs qui ont confié à des sous-contractants le soin de charroyer leur bois, et les sous-contractants ont du personnel syndiqué. Puis il y a les gens de l'ANCAI qui travaillent aussi dans le bois.

Est-ce qu'on peut, demain matin, arriver puis dire: Toi, t'as une permanence, mais, c'est de valeur, c'est l'ANCAI qui en a x pour cent, puis tu dois sortir? Est-ce qu'on pourrait faire ça? Imaginez-vous la situation bordélique qu'on aurait en forêt si on agissait spontanément, sans préparation. Ça prendrait une législation spéciale exclusivement pour remettre de l'ordre dans le portrait du transport en vrac dans le domaine du bois.

• (16 h 40) •

Dans le domaine des agrégats, il y a déjà une habitude qui a été prise depuis 1977 de confier une pointe de tarte de l'ensemble des travaux au camionnage en vrac. Vous vous rappellerez, en 1977, lorsque le parlement fut encerclé pendant quelques jours et quelques nuits, qu'on avait... À l'époque, M. Lucien Lessard était ministre des Transports, et, avec M. Parizeau — et, moi, j'étais adjoint au ministre des Transports — nous avons trouvé, dans une nuit de travail, une clause qu'on appelait 7525, qui devait accorder une portion du travail du camionnage en vrac aux associations du camionnage indépendant, ce qu'on appelle les artisans. Depuis lors, il y a eu... Ça a été accepté dans plusieurs villes, mais il y a plusieurs villes qui ne veulent rien savoir. Il y a des villages, ça leur fait plaisir de donner de l'ouvrage à leurs camionneurs artisans, où est-ce qu'ils en ont un ou deux. Puis on a assez de facilité, avec le général, avec l'Union des municipalités régionales de

comté, de discuter de cette participation au travail, ou cette assiette de travail disponible. Quant à l'UMQ, il faudra revoir, faire des discussions avec eux, ce à quoi je me consacre dans les prochaines heures, parce que j'ai déjà commencé à vouloir aménager des rencontres avec les deux unions, que je devrai sans doute rencontrer séparément.

Ensuite, je vais sans doute rencontrer également l'Association des manufacturiers de bois de sciage — c'est demain matin que je les rencontre — et je vais travailler à trouver des accommodements, parce qu'on sait très bien que, avant de se lancer dans un amendement au Code du travail en ce qui regarde les travailleurs autonomes, imaginez-vous le nombre de consultations qu'il faudra faire, de discussions. C'est un vrai projet de société, ça, là; on va vouloir être consulté à tous les niveaux, les entrepreneurs, les syndicats, ce qui est normal aussi dans les circonstances. Un amendement majeur au Code du travail nécessite obligatoirement des consultations et des discussions passablement longues, alors que l'échéance du 1er janvier vient à grands pas en ce qui regarde la déréglementation.

Je suis persuadé, quand j'aurai la chance d'expliquer cela, calmement mais correctement, à l'ensemble des camionneurs artisans, qu'ils accepteront des accommodements et des arrangements qui permettront une portion de travail intéressante pour leurs membres.

M. Bordeleau: C'est ça, c'est que, ce matin, je regardais les réactions qui sont déjà manifestées suite à la remise du rapport Bernier, et, bon, il y a encore évidemment, là, il ne faut pas se surprendre des dissidences. D'ailleurs, il y avait des dissidences, dans la rédaction du rapport, même, entre les représentants du patronat et les représentants des camionneurs.

Ce matin, on mentionne — et vous y avez fait référence: «Le 1er juin, si des solutions de rechange n'ont pas été trouvées à la déréglementation prochaine du transport en vrac, elle envisage même de paralyser les transports routiers à la grandeur du Québec.» Et on parle ici de l'ANCAI. M. Bélanger, le président de l'ANCAI, dit: «Dans le transport en vrac, nous ne nous laisserons pas faire. Nous tournons en rond depuis un an et demi, mais, le 1er juin, il faudra savoir où on s'en va.» Bon.

Puis je pense que ce que vous nous avez mentionné, étant donné la complexité de ce problème-là et aussi l'aspect global, la dimension globale dans laquelle ça doit être envisagé au niveau des travailleurs autonomes, c'est à peu près évident que, le 1er janvier, le problème ne sera pas réglé. Et, quand vous parlez d'accommodements, est-ce que vous avez des hypothèses actuellement en vue qui pourraient, au fond, satisfaire les parties?

M. Chevrette: Bon. D'abord, en ce qui regarde les camionneurs inquiets, là, l'ANCAI, l'article de ce matin, ça a été mon premier mot en rentrant ce matin, j'ai rencontré deux de leurs procureurs et le président de l'ANCAI et je leur ai dit que la première volonté qui devrait être manifestée par eux comme par nous, ce n'est

pas de bloquer le Québec, mais c'est de le débloquer, le Québec, puis que ce n'est pas par des chantages et des menaces qu'on va commencer à entamer des négociations sérieuses pour trouver des solutions, mais que c'est en s'asseyant de bonne foi de part et d'autre puis en négociant. C'est ça que j'ai dit ce matin puis je le répète ici, sachant que la télévision enregistre nos propos. La voie de la négociation, dans quelque secteur que ce soit, c'est la voie la plus logique quand on veut arriver à trouver des solutions. Mais, quand on consacre nos énergies, notre volonté puis nos forces à trouver plutôt des moyens d'action puis des moyens de pression, on oublie souvent qu'on peut peut-être éviter tous ces plans d'action là par une négociation de bonne foi. Ça, c'est premièrement.

Deuxièmement, c'est clair que, le 1er janvier, il n'y aura pas de loi terminée sur les amendements au Code du travail. J'en suis convaincu tout autant que vous. Parce que, à cause des délais que ça prend pour créer une loi, puis le rapport vient d'arriver, il n'a pas été discuté à fond, etc., je suis persuadé que vous avez raison dans vos estimés de dire qu'en janvier on n'aura pas d'amendement au Code du travail malgré toute la bonne volonté qu'on voudrait de part et d'autre. Cependant, il y a des possibilités d'accorder des portions de travail intéressantes à ces gens-là tant en forêt qu'au niveau des travaux d'infrastructures municipales ou des travaux routiers, mais, pour ce faire, il faut s'asseoir puis mettre toutes les énergies, toute l'imagination au profit de solutions et non pas de moyens de pression.

M. Bordeleau: Dans le rapport — je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'en discuter ou si vous avez une réponse précise là-dessus — quand on définit la notion de «camionneur propriétaire», le comité d'experts estime que le droit de s'associer en vue de négocier leurs conditions de travail devrait être reconnu aux camionneurs propriétaires qui sont des artisans au sens habituel du terme, à savoir ceux qui sont propriétaires de leur camion et qui le conduisent eux-mêmes. On connaît un peu tous comment ça se passe dans ce milieu-là: une personne peut avoir un camion, elle est propriétaire de son camion, elle va travailler dessus huit heures; après ça, elle le passe, je ne sais pas, à son fils ou à un autre, est-ce que... Quand on définit la notion des propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur camion, est-ce que ça implique, ça, que...

M. Chevrette: Bien, moi, il m'apparaît que, sur ce point précis, le rapport Bernier est d'une clarté sans précédent. C'est quoi, un artisan? Ce n'est pas un entrepreneur qui a des salariés, c'est un artisan. Un artisan, ça veut dire que c'est un type qui se bâtit son propre emploi avec son propre instrument. Si tu ne veux pas être un artisan, tu es un entrepreneur général ou tu es un salarié. On ne peut pas courir après le meilleur de deux, trois mondes dans une société, quand on fait notre choix, on fait notre choix. Un entrepreneur artisan, pour moi, c'est un individu qui se crée son emploi à même son outil de travail dans le domaine du camion. Dans le

domaine du taxi, un artisan, c'est quelqu'un qui s'achète un permis de taxi puis qui, lui-même, conduit son auto. Puis, s'il a un salarié, ça devient une entreprise où il est lui-même salarié de son entreprise. Il y a un autre, ça, c'est de l'entreprise. Il va falloir clarifier les concepts.

Dans le camionnage en vrac, présentement, il y a même des entreprises qui ont trois, quatre VR. C'est une petite entreprise de trois, quatre salariés, ça. Si c'était seulement familial, père-fils, je pense que le partage de travail, ça peut exister comme moyen dans notre société, en tout cas, qui est envisageable. Je ne ferme pas les portes. Mais, au niveau de l'entreprise versus l'artisan, je pense qu'il va falloir que quelqu'un, un bon jour, décide qu'un artisan est un artisan, ce n'est pas une entreprise.

M. Bordeleau: O.K. Non, c'est parce qu'on sait que ça existe dans la réalité...

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Bordeleau: ...le père puis le fils. Il achète un camion, puis c'est son fils qui travaille les heures où, lui, il est en repos.

M. Chevrette: Oui, mais c'est parce que les camionneurs en vrac — trente secondes, là — les artisans craignent que, si la petite entreprise de trois, quatre n'est pas dans leur poste de courtage, elle va venir les concurrencer. Bien facile à régler, ça, ça prend une clause. En tout cas, pour avoir négocié pendant quelques années, je ne passerai pas sept nuits à pondre la clause, je l'ai dans la tête, puis ça se règle facilement, ça.

M. Bordeleau: Le cas de deux personnes qui achètent un camion ensemble, bon, pour partager les coûts, ces deux-là seraient considérés comme des camionneurs propriétaires au sens où on l'envisage ici?

M. Chevrette: C'est un permis de VR, vous parlez?

M. Bordeleau: Oui, oui, un camion, mais acheté par deux personnes, puis chacun investit la moitié de la valeur du camion, et puis ils travaillent...

M. Chevrette: Bien, je ne commencerai pas à négocier avec vous ici, là...

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: ...mais je suis capable de regarder ça. On se comprend?

M. Bordeleau: Vous êtes d'une ouverture exemplaire. Non, c'est juste des cas, là, qui me venaient à l'esprit.

M. Chevrette: Non, je comprends. Puis il y a le père-fils, comme vous avez dit, aussi. Ça, c'était déjà

envisagé, en tout cas au niveau de l'analyse. Là où c'est plus embêtant, comme je vous le dis, c'est là où tu as des salariés. Ce n'est plus de l'artisan quand tu as un «payroll» puis que tu as des salariés, il faut bien se comprendre. La crainte était peut-être justifiée de la part des artisans propriétaires de leur camion, mais qui en ont un seul, puis ils disaient: Ils «vont-u» venir dans nos villages nous enlever les portions qu'on pourrait négocier, de 25 %, par exemple? Ça se garde, ça, très calmement.

M. Bordeleau: La déréglementation, qui avait été, bon, déplacée, au Québec, pour entrer en vigueur en 2000, la même chose avait existé aussi en Colombie-Britannique, si j'ai été bien informé.

M. Chevrette: Oui.

• (16 h 50) •

M. Bordeleau: Là aussi, ça va entrer en vigueur en 2000, c'est-à-dire que ça va être complet partout à travers le Canada, tout le monde va être...

M. Chevrette: Oui, mais ce qui est recherché par les artisans, en tout cas tel que j'ai compris ce matin... On était au moins trois, quatre même, présents ici, à la table en avant, ce qu'on a compris ce matin, pour eux autres... Le chauffeur de camion, il me dit: Moi, syndicalisme, pas syndicalisme, ce n'est pas ça qui m'intéresse, c'est de gagner ma croûte. Donc, s'il y a bonne foi puis si on recherche des aménagements, des encadrements, il y a possibilité de répondre à des aspirations, mais dans un contexte, je le rappelle et je le répète, de bonne foi et de négociation, pas de menaces. Non, ça m'indispose.

M. Bordeleau: Au niveau de l'hypothèse de syndicalisation qui est présentée dans le rapport, ça implique un regroupement de l'autre partie, c'est-à-dire des donneurs d'ouvrage, si on veut. De quelle façon ça pourrait se réaliser, ça?

M. Chevrette: Bien, je ne sais pas...

M. Bordeleau: Actuellement, c'est...

M. Chevrette: Je ne sais pas comment ça se concrétiserait, mais manifestement le rapport Bernier vient d'ouvrir la porte à l'accréditation multipatronale, ce qu'on appelait «multipatronal» il y a quelques années dans notre jargon, en tout cas, syndical et patronal. Ça voudrait dire qu'il faudrait qu'il y ait une structure juridique qui regroupe l'ensemble des patrons donneurs d'ouvrage qui négocierait avec l'ensemble des représentants des salariés qui représentent des gens.

Le dilemme là-dedans, là, c'est que la CSD représente un groupe de travailleurs, M. Brulotte a une association qui représente un autre groupe de travailleurs, la FTQ a fait signer un groupe de travailleurs, il y a l'ANCAI qui représente des groupes de travailleurs et puis il y a la CSN également qui regroupe un certain nombre de travailleurs, me dit-on. Donc, si on s'en va vers là

syndicalisation... Et ce n'est pas mon dossier, donc, celui-là, j'éviterai de m'embarquer dans l'échéancier et dans les contenus, mais je vous dirai que c'est un grand débat et que c'est un changement de cap en relations de travail. Ça n'existe pas dans ces secteurs-là, l'accréditation multipatronale, sauf le secteur de la construction, qui jadis avait un décret tenant lieu de convention collective et qui, depuis quelques années, a demandé au gouvernement de se retirer de cela pour laisser les parties en présence négocier, là: l'Association des constructeurs d'habitations, il y a l'Association de la construction de Montréal, il y a l'Association de routes et grands travaux, il y a... Dans notre secteur, il y a le ministère lui-même, des Transports, je deviens donc un employeur. Hydro-Québec est un gros donneur d'ouvrage, les cités et villes et la Société d'assainissement des eaux du Québec. C'est à peu près les quatre ou cinq grands donneurs.

M. Bordeleau: Dans ces cas-là, il y aurait une entité, au fond, qui négocierait avec le syndicat, entre guillemets, des camionneurs, et...

M. Chevette: Si jamais le gouvernement et le Parlement allaient vers un amendement à la législation du travail permettant cette accréditation multipatronale et décrétant aussi qui représente qui. Parce que, si on s'en va vers une forme de syndicalisation, ah! il y a une libre adhésion, une libre allégeance. Combien il y en aura qui représenteront les camionneurs? Je ne sais pas. Ça pourrait dépendre, même, des régions, parce que dans certaines régions on me demande de négocier directement avec moi présentement.

M. Bordeleau: C'est ça, puis il y a l'autre dimension, c'est que, à partir du moment où il y aurait une structure patronale qui négocierait, est-ce que ça obligerait ceux qui ne sont pas membres de cette structure-là de suivre les mêmes ententes, les mêmes tarifs, les mêmes...

M. Chevette: Ça dépend comment le Code du travail ira dans le champ de juridiction. Si le champ de juridiction était limité aux agrégats et aux forêts, ça pourrait être cela. Si le vrac en général, par exemple... Prenez tous ceux qui font du vrac interprovincial ou international, il y a le Code canadien qui joue à un moment donné, ce n'est même plus le Code québécois. Donc, c'est très complexe, ça, et j'espère — puis je lance un appel ici aujourd'hui — qu'on ne s'illusionnera pas sur le temps que ça peut prendre pour régler un dossier aussi complexe.

J'ai décrit la forêt tantôt, mais je pourrais décrire toute la question du Code québécois qui ne joue plus dans l'interprovincial puis qui joue ne plus dans l'international. Quand la CSD syndique des routiers, ce n'est pas nécessairement en vertu de notre Code du travail. Je pense qu'il va falloir qu'on prenne le temps. Et j'incite tous les groupes qui courtisent présentement puis, je le dis bien, qui courtisent présentement les camionneurs artisans, qu'on prenne le temps de bien s'expliquer, pas de partir de faux espoirs

quant au temps où on peut réaliser des choses, mais plutôt consacrer des énergies à trouver des *modus vivendi* à partir des possibilités qu'on peut offrir d'encadrement correct quant à la part du travail qu'on peut aller chercher.

M. Bordeleau: Parfait. Ça va sur ça.

Le Président (M. Lachance): Vous avez toujours la parole, M. le député.

Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds

M. Bordeleau: On va continuer sur un autre sujet, sur la loi n° 430. Ce sera assez rapide, je voulais juste... Bon, la période de temps qui a été allouée pour s'inscrire au registre est terminée depuis le 1er avril, si je ne me trompe pas. Je voulais savoir, en date du 1er avril, il y a combien de personnes, ou de propriétaires, ou d'exploitants de véhicules lourds qui se sont inscrits au registre.

M. Chevette: Oui. Je vais demander à M. Gravel de vous donner tous les derniers chiffres. M. Gravel est président de la Commission des transports.

M. Gravel (Louis): Alors, M. le Président, en réponse à la question...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Gravel (Louis): Mon nom est Louis Gravel, président de la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Gravel (Louis): Alors, en date du 1er avril, il y avait approximativement 48 000 entreprises qui étaient inscrites comme propriétaires et exploitants. Maintenant, aujourd'hui, nous avons 50 059 personnes d'inscrites au registre des propriétaires et exploitants. Il faut dire qu'en vertu des dispositions de la loi nous avons aussi à inscrire les intermédiaires en transport, et, de ce nombre, il faut additionner 400 intermédiaires en transport, approximativement, d'inscrits aujourd'hui, ce qui veut dire quelque chose comme 50 500. Et l'objectif visé était entre 47 000 et 50 000.

M. Chevette: En fait, c'est un succès, ça.

M. Gravel (Louis): Donc, c'est un succès au point de vue de s'assurer que la grande majorité des propriétaires et exploitants qui étaient soit des transporteurs publics, soit des transporteurs privés... Comprenant que les transporteurs publics se trouvaient dans le registre de la Commission et comprenant que les transporteurs privés se trouvaient dans les registres de la Société de l'assurance automobile, c'est par voie d'un envoi massif à l'ensemble de ces personnes identifiées à même les fichiers des

partenaires que sont la Société et la Commission que nous avons rejoint toutes ces personnes et que ces dernières ont complété un formulaire qui fait en sorte qu'on peut les reconnaître comme étant des personnes aptes à donner des services de transport, car, à compter du 1er avril, il fallait être inscrit au registre des propriétaires et exploitants pour pouvoir donner des services de transport.

M. Bordeleau: Vous dites que vous aviez des prévisions, ça les a rencontrées à ce que vous mentionnez, mais est-ce qu'on doit comprendre qu'il pourrait y avoir d'autres personnes qui auraient dû s'inscrire, qui ne l'ont pas fait? Et c'est quoi, l'ordre de grandeur de ceux qu'on pense qui auraient dû se retrouver dans le registre et qui ne sont pas là présentement? Et quelles conséquences ça peut avoir, ça, pour l'avenir, là?

M. Gravel (Louis): C'est difficile à dire d'une façon précise, mais une chose est à peu près certaine selon les statistiques et les relevés, c'est qu'il n'y aurait pas plus que 5 % des personnes qui pourraient manquer, et ces personnes-là, il faut comprendre que ça pourrait être les personnes qui sont peut-être les moins conformes.

Et il y a une entente avec les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi qu'avec les corps policiers pour donner un «soft enforcement», qu'on appelle, pour une période...

M. Chevette: C'est-à-dire que, là-dessus précisément, on a demandé, d'ici le 1er juillet, d'y aller mollo au point de vue de la tolérance, là, de donner des avis, puis s'ils ne s'inscrivent pas... Le 1er juillet, par contre, il n'y a pas un propriétaire de machinerie lourde, s'il ne l'a pas enregistré, qui pourra chialer ou qui pourra se permettre... Parce qu'il y a eu je ne sais pas combien de démarches. Si on comptait combien chaque personne potentielle de s'inscrire a reçu d'avis, de téléphones...

Une voix: ...

● (17 heures) ●

M. Chevette: Au moins deux fois? Puis il y a eu des informations de données dans les régions du Québec. On a appelé 126 277 fois, ça veut dire des personnes peut-être deux, trois fois; on a fait des visites, 2 743; on a eu des rappels téléphoniques. On a fait des efforts. On comprend qu'on taille dans le neuf. C'est nouveau, l'application de la loi n° 430, mais je dois vous dire qu'on va demander, en plus, la tolérance jusqu'au 1er juillet. Mais quelqu'un qui ne sera pas inscrit au 1er juillet et qui n'aura pas donné signe de vie, ce sera des contraventions, tel que prévu dans la loi.

M. Bordeleau: Je n'étais pas personnellement impliqué au moment où la loi n° 430 a été discutée et votée. C'était mon collègue le député de Pontiac. Je voulais juste savoir c'était quoi, les justifications à ce moment-là de bâtir ce registre-là. C'était pour arriver à quelle fin? Qu'est-ce que ça va amener comme amélioration dans le système?

M. Chevette: C'est-à-dire que le registre, comme tel, l'obligation de remplir le registre assure un suivi de la SAAQ sur le statut à la fois de l'entreprise, un dossier administratif, ce qu'elle fait, ce qu'elle réalise, l'entretien et toute la ribambelle des actions à poser pour les fins de sécurité, les heures et tout, et puis de ses chauffeurs également. Quand il arrive une lumière rouge un peu forte, qu'on se rend compte qu'un délinquant est continuellement en infraction, le rapport est transmis à la Commission des transports, et là il va vous dire qu'est-ce qu'il fait.

M. Gravel (Louis): Lorsque la Société, à même un dossier transporteur pour chacune des entreprises, suite à l'inscription à la Commission, évalue l'ensemble des entreprises à peu près de même catégorie, il y aura, dans ces catégories d'entreprises là, certaines catégories qui seront plus vulnérables que les autres, qui auront commis plus d'irrégularités et qui auront été victimes de plus d'avis d'infraction. Alors, ces dossiers sont transmis à la Commission, et la Commission, à partir du dossier ou après avoir requis un responsable du dossier à la Société de l'assurance automobile du Québec, fera son enquête et pourra modifier la cote, qui normalement est satisfaisante, à une cote conditionnelle, si les reproches à cette entreprise ne sont pas fatals, de manière à apporter des mesures correctrices. Ça pourrait être, par exemple, dans la gestion des heures de conduite, comme on a parlé tantôt, que l'entreprise établisse une politique de gestion des heures de conduite, s'assure de bien vérifier chacun de ses conducteurs, et ainsi de suite, ou encore ça pourrait aller à l'ultime, jusqu'au retrait du droit de circuler, par décision de la Commission, et, de ce fait, rendre la cote insatisfaisante. Ça va?

M. Bordeleau: L'information va vous arriver de la SAAQ?

M. Gravel (Louis): Dans la majorité des cas, l'information va provenir de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui détient le dossier du comportement du transporteur, qui s'assure du suivi et qui, même, a des interventions de différentes natures avec les entreprises, leur donne de l'information pour inciter ces dernières à apporter les mesures correctrices de façon volontaire. Mais, dès que ces mesures correctrices là ne sont pas apportées et qu'on voit qu'il n'y a pas collaboration de l'entreprise, à ce moment-là, le dossier serait amené devant la Commission pour prendre des dispositions plus vigoureuses, pour s'assurer que, à la limite, on sort le délinquant de la circulation. Ça pourrait aller jusque d'une façon totale pour une période de cinq ans.

M. Bordeleau: Au moment où le projet a été mis en place et discuté à l'intérieur du projet de loi n° 430, tout ça, il y a toujours des évaluations de coûts-bénéfices. Est-ce qu'on a évalué ou on a une idée de qu'est-ce que ça va représenter comme coût pour gérer ce système de registre?

M. Chevette: C'est évalué par le ministère au moment de la présentation... Est-ce que vous avez les coûts précis? Est-ce que le ministère pourrait avoir les coûts précis? On va vous donner la réponse précise.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Je sais que j'ai vu l'évaluation, mais je ne me souviens pas des chiffres précis. Les coûts pour la gestion par la Commission des transports.

M. Bordeleau: Les coûts de gestion de ce système de registre.

M. Chevette: O.K.

M. Bordeleau: Combien ça va coûter par année pour gérer le registre?

M. Chevette: La SAAQ, à ce moment-là... Il faudrait... On va faire sortir les chiffres de la SAAQ. Quels sont les coûts pour la gestion du registre des entreprises et puis quels sont les coûts à la Commission des transports...

M. Bordeleau: C'est ça.

M. Chevette: ...évalués pour donner les suites à la gestion du registre par la SAAQ?

M. Bordeleau: C'est ça, annuellement, oui.

Le Président (M. Lachance): On pourrait revenir par la suite, M. le député de l'Acadie, mais...

M. Bordeleau: Oui. Ça va.

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

M. Gagnon: Oui. Toujours concernant l'application de la loi n° 430, pourriez-vous m'expliquer pourquoi les agences de voyages, qui font du tourisme, sont assujetties à ces dispositions-là, au registre qui doit être constitué?

M. Gravel (Louis): Parce qu'elles sont des intermédiaires en transport au sens de la loi. C'est, en quelque sorte, des courtiers: elles se situent entre la clientèle, elles agissent comme intermédiaires pour réquisitionner un service de transport, et elles le font contre rémunération.

M. Gagnon: Oui, mais, par contre, elles font du tourisme, elles ne font pas du transport.

M. Chevette: Oui, mais elles louent des transporteurs, et, comme il y a des zones privilégiées en transport... Par exemple, on n'a pas le choix, dans certains cas, parce que les permis d'exclusivité, dans une zone obtenue

par un transporteur, font en sorte qu'il peut y avoir des problèmes, effectivement, assez majeurs d'octroi de contrats.

M. Gravel (Louis): Il faut s'assurer que, sur le document de transport, la personne qui agit comme intermédiaire soit indiquée au niveau de la responsabilité du transport.

M. Chevette: C'est du nolisé que vous parlez?

M. Gagnon: Les agences sont assujetties. Il faut qu'elles s'enregistrent, actuellement. Des représentations sont faites par des agences de voyages qui se questionnent sur l'opportunité ou le bien-fondé de leur appliquer ces dispositions-là, compte tenu qu'on peut se retrouver dans une situation un peu baroque où des agences de voyages de l'extérieur du Québec pourraient noliser un autobus ici pour faire un voyage organisé à l'intérieur du Québec, et cette agence-là de l'extérieur n'est pas assujettie.

M. Gravel (Louis): Alors, ces personnes-là agissent, si vous voulez, dans la chaîne du transport, dans la décision de transport, entre un ensemble de clientèles qu'elles regroupent, et organisent des voyages pour le compte de ces personnes-là contre rémunération. Elles sont donc des intermédiaires dans la chaîne de transport, et, au niveau, si vous voulez, du contrôle, au niveau de l'harmonisation aussi avec les autres juridictions, on les considère comme des intermédiaires et on les inscrit à un registre de transport, un registre d'intermédiaires, pour circonscrire leurs responsabilités.

M. Chevette: Mais ce que vous soulignez m'a été rapporté d'une autre façon par des transporteurs eux-mêmes, en me disant: Vas-tu laisser un transporteur en Ontario venir chercher des touristes ici et les amener à... Ils se trouvent à faire trois voyages, mais ça devient une concurrence. C'est dans ce sens-là, plutôt, que ça m'a été rapporté, ce n'est pas...

M. Gagnon: Oui, mais je trouve ça convergent. En tout cas, moi...

M. Chevette: ...mais, ça, c'est censé...

M. Gagnon: ...je l'amène tout simplement pour indiquer...

M. Chevette: ...ça fait l'objet d'une discussion entre l'Ontario, précisément, cela, et le Québec.

M. Gagnon: ...que, là, c'est un peu surprenant de voir que les gens qui vivent de l'industrie du tourisme se retrouvent aux prises... Comment peux-tu imputer une quelconque responsabilité à une agence de voyages qui fait affaire avec quelqu'un qui a ses autobus? Parce que je ne vois pas d'autre chose qui viendrait justifier un semblable coup de filet.

M. Chevrette: M. Couture.

M. Couture (Jean): Ça peut paraître un peu surprenant, mais c'est la même problématique. Présentement, le problème que nous avons dans le transport en Amérique du Nord, c'est l'exploitation de la chaîne de transport. Le petit camionneur artisan, il vit sous la férule de son donneur d'ouvrage; le donneur d'ouvrage, il vit sous la férule de la chaîne de transport. On part d'en haut puis on descend jusqu'en bas. Présentement, le contrôle routier intervient sur la route. On prend les gens en fin de course. On prend toujours le petit, celui qui a le moins de moyens.

• (17 h 10) •

Le projet de loi n° 430, tout ce qu'il fait, c'est qu'il structure la chaîne de transport puis il remet les responsabilités aux bons endroits. En fait, c'est le registre. On demande aux gens de s'inscrire, d'avoir le petit bulletin du transporteur, du camionneur et également d'intermédiaire de façon à s'assurer que les amendes, les infractions aillent aux bons endroits. À ce moment-là, les plus délinquants ressortent de la masse, et là on cible davantage les délinquants chroniques. L'intermédiaire, c'est un problème présentement dans l'industrie, pour ne pas dire, dans un certain cas, le cancer de l'industrie. C'est qu'on en a dans le domaine des voyagistes, mais on en a aussi particulièrement dans le domaine du camionnage. Les gens font ça dans le sous-sol; un téléphone, ils négocient les meilleurs prix, les donneurs d'ouvrage pour les meilleurs prix du camionnage, ils font un joint. Ce qu'on veut finalement des intermédiaires — ils nous ont offert une seule chose, c'est donner la bonne information — s'ils commandent un transport, s'ils font le lien entre le donneur d'ouvrage et le client, qu'ils aient la bonne information, le bon nombre de clients, la bonne route.

On a vécu récemment des accidents sur le trajet de circuit routier d'autobus. Quand on parle de circuit routier d'autobus, il faut parler des heures de service. Alors, il faut que les gens donnent des bonnes informations sur le kilométrage parcouru, et c'est ces intermédiaires-là qui font ça. Alors, l'intermédiaire au Québec et en Ontario sont inscrits de la même façon. C'est vrai dans le transport du camionnage, c'est vrai dans les autobus. C'est la responsabilité de la chaîne de transport. Est-ce que ça répond à la question?

M. Gagnon: Partiellement. De tout ce que vous dites, je ne vois pas quand même pourquoi une agence de voyages qui vit du tourisme... et elle est, à ce moment-là, avec l'explication que vous venez de nous donner là, parce que les gens doivent forcément se véhiculer quelque part, cette agence-là est prise au passage dans cette...

M. Couture (Jean): L'agence de voyages, c'est elle qui signe le contrat, c'est elle qui cherche les clients, c'est elle qui fixe les prix et c'est elle qui va chercher au meilleur prix le transporteur. Et, si elle ne donne pas de la bonne information au transporteur, tout le système vient de s'écrouler. Le contrôleur routier, lui, donne des infractions

au conducteur d'autobus. Le conducteur d'autobus, il est loin dans la chaîne de transport, il est à la fin. Et on s'est aperçu, pas seulement au Québec mais ailleurs au Canada, qu'une des problématiques, c'est qu'on ne contrôlait pas rien si on ne contrôlait pas l'intermédiaire. Alors, l'intermédiaire, tout ce qu'il doit faire, c'est s'inscrire à la Commission des transports et s'assurer de donner la bonne information au transporteur.

M. Gravel (Louis): Et de bien circonscrire la responsabilité à un endroit, c'est-à-dire la personne qui organise, et qui regroupe, et qui est rémunérée pour ce faire. Sans cela, la responsabilité, elle irait où? Elle irait à l'ensemble des passagers de l'autocar, ou quelque chose du genre.

Une voix: Mais non, mais la responsabilité...

M. Chevrette: Et, s'il y avait poursuite, par exemple. Je vous donne un exemple. Ce que monsieur dit: L'agence de voyages rassemble les personnes par groupes, 30, 40 personnes. Par exemple, il pourrait y avoir une entente pour dire: Bien, prends ton autobus scolaire, modèle 1988, puis charge-moi seulement 4,50 \$ au lieu de 8 \$. Puis ça se sait. Il y a une responsabilité civile, et il faut que la chaîne au complet soit identifiée, c'est ça. C'est un exemple un peu charrié que je vous donne, mais c'est pour démontrer que, du début de la chaîne à la fin, il y a une responsabilité qui doit au moins être identifiée.

M. Gravel (Louis): Québec, dans ce sens-là, agit de la même façon que les autres juridictions.

M. Chevrette: Les autres juridictions ailleurs. M. le Président, j'aurais une suggestion à faire au député de l'Acadie. S'il n'y a pas d'autres questions pour la Commission des transports, je suggérerais la Société des traversiers.

M. Bordeleau: Oui. J'aurais encore deux questions.

M. Chevrette: Ah! allez-y, monsieur. Vous avez...

M. Bordeleau: Mais je pense qu'on va avoir le temps de faire la Société des traversiers avant aussi, je pense bien. En tout cas, j'en tiens compte.

M. Chevrette: ...d'accord. C'est beau.

M. Bordeleau: Toujours dans le même dossier, sur la loi n° 430. Il y a eu des représentations qui vous ont été faites et dont j'ai eu copie. J'aimerais savoir qu'est-ce qui se passe à ce niveau-là? C'est une représentation qui vient de la Fédération de l'UPA-Estrie où on dit: «Les membres du conseil exécutif de l'UPA-Estrie désirent vous faire part de leurs préoccupations concernant l'inscription au registre des propriétaires et des exploitants des véhicules lourds. Plusieurs de nos producteurs sont propriétaires de véhicules de plus de 3 000 kg, et l'usage qu'ils font de leurs

véhicules est strictement pour fins agricoles. Nous tenons à vous rappeler qu'en décembre 1998 les délégués au congrès général de l'UPA ont adopté une résolution qui vous demande d'intervenir afin que les producteurs agricoles soient exclus de l'obligation d'enregistrer leurs camions au registre. Comme vous le savez, durant la période de l'été, les producteurs vivent des situations de nature exceptionnelle, et il serait presque impossible de respecter les obligations découlant de l'inscription au registre.»

Alors, qu'est-ce qui s'est passé par rapport à cette représentation-là?

M. Chevrette: Je vais demander au ministre délégué de répondre.

M. Baril (Arthabaska): Oui. M. le Président, avec mon directeur de cabinet et les représentants du ministère des Transports, nous avons rencontré l'UPA de Valleyfield, de Saint-Jean-de-Valleyfield, à deux reprises. Nous avons discuté avec eux. Leur demande était tout à fait légitime, dans le contexte où les agriculteurs utilisent, justement, certains véhicules lourds pour leur production. Et, suite aux rencontres que nous avons eues avec eux, nous avons réglé leur problème à leur convenance.

M. Bordeleau: De quelle façon?

M. Baril (Arthabaska): C'est la même revendication que l'Estrie a faite.

M. Bordeleau: Ils sont exclus, c'est ça?

M. Baril (Arthabaska): Bien, on a amendé, on a eu des aménagements. On a fait des aménagements justement pour répondre à leurs demandes, à leurs besoins. Ils ne sont pas exclus. On a fait des aménagements au règlement.

M. Bordeleau: O.K. Puis ça satisfait complètement?

M. Baril (Arthabaska): Ils sont entièrement satisfaits.

M. Bordeleau: O.K.

M. Baril (Arthabaska): Ils m'ont même, paraît-il, félicité à leur congrès, à leur assemblée générale des producteurs de grandes cultures. Je n'étais pas là, remarquez bien. C'est ce que j'ai entendu dire. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Espérons que dans quatre ans ils vous féliciteront encore, M. le ministre. Ha, ha, ha!

Politique sur le transport par taxi

L'autre point que je voudrais aborder, c'est la question du transport par taxi. Du temps de votre

prédécesseur, il avait été question, selon des représentations qui m'ont été faites par des gens du taxi à Montréal, qu'il devait y avoir une consultation. On avait parlé d'un livre qui serait déposé et sur lequel il y aurait eu une large consultation des gens du milieu, pour en venir éventuellement peut-être à amender la Loi sur le taxi ou à apporter des modifications pour mieux répondre aux réalités actuelles. Alors, ces gens-là souhaitaient pouvoir intervenir. À plusieurs reprises, ils ont pris contact avec moi pour savoir où ça en était. Moi, j'ai communiqué à ce moment-là avec le ministère à plusieurs reprises, aussi, avant votre arrivée, et, bon, il semblerait que c'était toujours dans les plans. Mais le fameux document de consultation n'a pas été préparé, n'a pas abouti.

Et j'aimerais savoir, de ce côté-là, parce qu'on en parle depuis pratiquement un an, un an et demi, à ma connaissance, qu'est-ce qui se passe de ce côté-là. Est-ce qu'il va y avoir une consultation? Est-ce qu'il va y avoir un document? Est-ce que les gens du milieu vont pouvoir faire des interventions et pouvoir faire valoir leur point de vue?

M. Chevrette: O.K. D'abord, oui, il y a l'élaboration d'un projet de politique qui pourra être soumis à la consultation. J'ai même eu l'opportunité de lire le premier jet de ce projet-là. Nous le retravaillons encore pour ajouter des scénarios potentiels. Nous avons eu même, cette semaine, une séance de travail spécifique là-dessus, pour la politique générale du taxi.

Mais il y a deux dossiers dans votre question. Dans votre question, vous dites qu'il est supposé y avoir une loi. La loi dont on a parlé antérieurement à l'élaboration de ce projet de politique, c'est une loi pour certaines catégories de chauffeurs de taxi, de chauffeurs locataires. Ce dossier-là ne relève pas du ministère des Transports, il relève du ministère du Travail, et sans doute que la ministre du Travail a des pièces maîtresses sur la table en ce qui regarde cette partie-là. Pour nous, c'est plus le fonctionnement général de l'industrie du taxi, le nombre de taxis, l'accréditation, le permis de taxi, est-ce qu'il y a de la décentralisation? est-ce qu'on doit se préoccuper des types de taxis? de la sorte, si vous me permettez l'expression, la nature même, c'est quoi, l'entreprise d'un artisan par rapport à un propriétaire de taxis multiples, les territoires régis, les zones, les ligues de taxis.

Nous, on va permettre une expression d'opinions sur l'ensemble des sujets que j'ai donnés et peut-être plus que ça, là. Il y a véritablement... C'est un service à la population, cela. On doit se soucier de la qualité même du véhicule. Entre vous et moi, ça ne relève pas le niveau d'une métropole de voir rouler certains véhicules dans les rues montréalaises. Donc, on va se préoccuper aussi de la qualité du transporteur. On va parler de taximètre, à l'intérieur de cette consultation sur notre nouvelle politique. C'est assez global.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez un échéancier pour établir cette consultation-là?

● (17 h 20) ●

M. Chevette: Bien, l'échéancier, nous autres, c'est, dès que le projet de consultation est terminé, on le passe au comité ministériel, parce qu'on doit obtenir l'aval du Conseil des ministres. Mais, en mai, juin, on devrait être en mesure d'aller au Conseil des ministres pour obtenir l'autorisation d'aller consulter.

M. Bordeleau: Ça veut dire que la consultation se ferait à l'automne aussi?

M. Chevette: Bien, là, il va falloir que je fasse attention à moi, parce que je ne sais plus si j'aurai quelques heures pour...

M. Bordeleau: Vous êtes en train de vous organiser un programme!

M. Chevette: ...parce que, consultation, on en a désisté une ce matin, une autre cet après-midi.

M. Bordeleau: Mais ça ne peut pas être avant ça?

M. Chevette: Oui. Je viserais l'automne, effectivement.

M. Bordeleau: O.K. Un autre point sur le même dossier, le dossier du taxi. Est-ce qu'il est exact que les gens qui veulent aujourd'hui avoir un permis pour faire du taxi doivent suivre un cours de formation, pour avoir ce qu'ils appellent le «pocket number», là, pour pouvoir fonctionner? Ça serait récent, ça. Ça serait peut-être depuis quelques années que ça existe, cette obligation-là. Est-ce que c'est exact, ça? Dans la région de Montréal, en tout cas, je pense, ça m'a été mentionné.

(Consultation)

M. Chevette: À Montréal, on me dit que ça prend un cours, effectivement.

M. Bordeleau: Ça relève du ministère, de la loi, ça, ou si c'est une...

M. Chevette: Ça relève de la Communauté urbaine de Montréal. Dans le cas du taxi à Montréal, ça relève de la CUM.

M. Bordeleau: ...est-ce que c'est un pouvoir délégué par le ministère ou...

M. Chevette: C'est un pouvoir délégué par le ministère. Ça a été offert à l'ensemble des municipalités des régions, mais je crois qu'il y a seulement la CUM qui s'est appropriée ce pouvoir. C'est le Bureau du taxi de Montréal, hein? BTM.

M. Bordeleau: Oui, c'est ça, oui, c'est le Bureau du taxi. Le problème qui m'a été soumis, c'est qu'il semblerait que les écoles de formation qui donnent cette

formation-là sont très peu nombreuses — je pense qu'on parle de deux — et que les coûts sont relativement, disons, élevés. On parle de 1 000 \$ pour suivre un cours et...

M. Chevette: Pour le «pocket number» à Montréal?

M. Bordeleau: ...bon, je suppose que c'est un cours d'orientation dans la région de Montréal, et tout ça, pour connaître un peu plus la géographie, en partie, en tout cas. Mais j'ai un cas qui m'a été rapporté où une personne a fait du taxi durant plus de 20 ans à Montréal, a été malade un certain nombre d'années, bon, a arrêté de faire du taxi, veut revenir dans le domaine du taxi. Parce que c'est une personne actuellement qui est quand même en difficulté, qui est sur l'aide sociale. Évidemment, étant sur l'aide sociale, elle n'a pas 1 000 \$ pour... Puis est-ce que c'est justifié de demander à une personne qui a fait 20 ans de taxi dans la région de Montréal d'aller suivre un cours qui coûte 1 000 \$ pour pouvoir éventuellement retravailler, gagner sa vie comme tout le monde, alors qu'actuellement elle vit de l'aide sociale?

M. Chevette: Je prends l'engagement de regarder ça puis de vous revenir, parce que cette partie-là du 1 000 \$, là, je n'étais pas au courant, moi, personnellement.

M. Bordeleau: O.K. Alors, vous allez...

M. Chevette: Je savais que le BTM s'occupait de la partie Montréal, formation comme telle, mais je ne savais pas que c'était 1 000 \$. Mais le «pocket number», d'après ce que j'ai compris, il y a beaucoup d'étudiants qui l'ont, il y a beaucoup de personnes qui l'ont gardé, au cours des ans, si bien qu'on se ramasse avec un nombre assez astronomique de conducteurs potentiels qui l'ont gardé au cas où ils reviendraient au travail de chauffeur de taxi, de sorte qu'on va regarder ça, dans la politique. C'est un des aspects que je veux revoir dans la politique du taxi également. On aura donc l'occasion de revoir en même temps la question de la formation et des coûts de formation.

M. Bordeleau: ...si vous avez de l'information, disons, avant ça, j'apprécierais l'avoir, là, pour savoir exactement...

M. Chevette: Je vous la donnerai avant, oui. Ça me fera plaisir. On va essayer de l'avoir avant la fin de la commission sur les crédits.

Transport de matières dangereuses

M. Bordeleau: ...parfait. Alors, ça, ça va, pour... Le dernier dossier concernant la Commission des transports, ça va être aussi rapide, c'est la question du transport d'explosifs.

M. Chevette: Des?

M. Bordeleau: Du transport d'explosifs.

M. Chevette: Explosifs.

M. Bordeleau: Oui. Il y a eu un accident en 1998, au mois d'août, en Ontario, et il y a eu une enquête de la part du gouvernement fédéral. On sait que la législation relativement au transport d'explosifs est comme un peu, ce qu'on a mentionné tout à l'heure, là, faite conjointement par le gouvernement fédéral, et aussi les gouvernements provinciaux qui sont impliqués à ce niveau-là.

Alors, dans les documents qui ont été émis par le gouvernement fédéral en date du 30 mars 1999 — c'est tout récent — on fait référence au rapport de l'accident de Walden, où il y a eu quand même des dommages assez considérables. On dit que «entre 32 et 37 minutes après l'accident, le camion et son contenu a explosé et des débris ont été projetés jusqu'à 2 400 mètres du lieu de l'accident». Alors, évidemment, les explosifs, c'est aussi quelque chose, là, d'assez sérieux, et je voudrais savoir: Au niveau du Québec — je suppose que c'est la législation fédérale qui réglemente ça — est-ce qu'il y a des lois particulières qui encadrent cette dimension-là, du transport des explosifs, et quelle a été la participation du gouvernement provincial dans la consultation qui a eu lieu concernant les suites à donner à l'accident de Walden?

M. Chevette: M. Couture.

M. Couture (Jean): Je ne peux pas vous répondre dans le cas de cet accident-là, mais je peux simplement vous expliquer que, au Québec comme dans l'ensemble des provinces canadiennes, le gouvernement fédéral a une législation, une réglementation. En ce qui concerne les provinces, on a une réglementation. C'est-à-dire que le fédéral réglemente les modes de transport: aérien, maritime, ferroviaire, et les provinces réglementent la partie routière, en matières dangereuses. Alors, le Québec a une réglementation sur les matières dangereuses, qui inclut les explosifs dont vous parlez, et les réglementations sont nettement compatibles; essentiellement, c'est sensiblement la même réglementation.

Alors, les véhicules doivent être utilisés, on réglemente le contenant, le type de contenant transportant les matières dangereuses, le conducteur doit être formé, avoir ses cartes de compétence en conséquence et, également, le véhicule doit être muni de placards pour identifier le type de matières dangereuses transportées et permettant aux organisations de secours, en cas d'urgence, de renversement, d'explosion, de bien informer les policiers, les pompiers, les mesures d'urgence du type de produit dans le véhicule et des mesures de sécurité appropriées.

M. Bordeleau: À ma connaissance, on n'a pas eu de problème, heureusement, sérieux au cours des dernières années à ce niveau-là. Est-ce qu'on a l'impression, au ministère, avec l'encadrement qui est en place, qu'on est

bien équipé ou qu'on ne se réveillera pas un jour avec quelque chose qui va nous sauter en pleine face, et puis qu'on va se dire: On aurait dû y penser à l'avance?

M. Couture (Jean): Oui, on ne peut jamais présumer de l'avenir. On a tous vu l'accident dans le tunnel, en Europe, récemment. Ça peut arriver au Québec, ça peut arriver un peu partout. Tout ce que je peux vous assurer, c'est qu'il y a des accidents impliquant des véhicules transportant des matières dangereuses au Québec. Ce qu'il y a de différent, dans le cas des matières dangereuses au Québec et au Canada, c'est que vous verrez que le type de citerne transportant ce type de produit là, le type de contenant est surdimensionné de manière à ce que, lorsqu'on a même un renversement, vous verrez très peu d'écoulement. Des fois, on voit des pertes de liquide, mais généralement pas d'explosion, généralement pas d'accident de cette nature-là. Et c'est des véhicules qui sont généralement moins impliqués dans les accidents, compte tenu du risque que ça représente, compte tenu également des assurances. Et les assureurs sont très exigeants sur, entre autres, la formation et la conformité de ces véhicules-là. Et nous avons, bien sûr, le contrôle routier qui inspecte ces véhicules-là sur la route. Il y a également des entreprises spécialisées. Ces entreprises-là sont accréditées par Transports Canada, ces entreprises-là valident la fabrication des types de véhicules.

M. Bordeleau: Je m'excuse, valident quoi?

M. Couture (Jean): La fabrication des véhicules.

M. Bordeleau: Ah, O.K.

M. Couture (Jean): Les soudures, les valves de sécurité, etc.

M. Bordeleau: Oui, oui. C'est ça, je pense que c'est à ce niveau-là qu'il y a une consultation qui est en cours et qui va se faire avec les différents organismes provinciaux que le gouvernement fédéral mentionnait.

M. Couture (Jean): Oui.

M. Bordeleau: Parce que, dans le cas, je pense, de l'accident de Walden, ce que j'ai cru comprendre, c'était une structure d'aluminium, mais ça a déchiré complètement.

M. Chevette: Ça a déchiré.

M. Couture (Jean): Oui, effectivement. Et, en termes de consultation, il existe un comité fédéral-provincial auquel le ministère participe.

M. Bordeleau: O.K.

M. Couture (Jean): C'est des gens de mon équipe qui sont sur ce groupe de travail là.

M. Bordeleau: Vous êtes impliqués...

M. Couture (Jean): Il y a un équivalent dans chacune des provinces canadiennes et le fédéral est également représenté, et les Américains sont partie prenante également du processus.

M. Bordeleau: ...parfait. Alors, ça termine, pour moi.

M. Chevette: On pourrait passer à...

Société des traversiers du Québec (STQ)

Le Président (M. Lachance): Société des traversiers.

M. Chevette: ...Société des traversiers.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: ...avec le ministre délégué, M. Liguori Hinse.

M. Hinse (Liguori): Oui.

M. Chevette: Là, je l'ai dit correct.

Le Président (M. Lachance): C'est le bon prénom, M. le ministre, là, vous l'avez.

• (17 h 30) •

M. Chevette: J'ai appris, depuis ce matin, que le chant grégorien, c'est un autre...

Variations dans l'achalandage

M. Bordeleau: Oui, j'avais quelques questions, on va avoir le temps sûrement de pouvoir terminer avant 18 heures.

Je regardais dans le dernier rapport annuel d'activité de la Société des traversiers du Québec, ce qui m'a surpris un petit peu... et j'aimerais peut-être avoir des explications sur l'achalandage. On mentionne, dans votre rapport, que les statistiques démontrent, pour le transport des personnes et des véhicules, une baisse de 4,1 % pour les passagers et de 2,6 % pour les véhicules. Par contre, le transport des camions et des camions-remorques a connu une hausse significative de 14,3 %, c'est quand même très important. Comment vous expliquez cette situation-là, une hausse aussi marquée dans le domaine des camions-remorques et une baisse quand même, bon, moins importante au niveau des véhicules et des passagers?

J'aimerais peut-être aussi, en même temps, que vous nous disiez... Ça, c'est le rapport de la dernière année, mais, au cours des dernières années, est-ce qu'il y a des tendances qui sont continues, d'augmentation ou de diminution au niveau de ces différentes catégories?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, M. le député, on m'informe qu'en 1997-1998 ce qui a fait diminuer l'usage des traversiers au niveau des personnes, c'est qu'il y a eu quelques grèves qui ont diminué le nombre d'usagers, bien entendu. Donc, ça, ça a eu un effet. Et pour ce qui est du transport lourd, il y a une croissance — puis on s'en aperçoit également sur les routes du Québec — au niveau du transport routier, du transport lourd. Donc, ça a une influence également sur les traversiers.

M. Bordeleau: Ce qu'on a remarqué au cours des dernières années, augmentation des camions-remorques et diminution, est-ce que c'est une tendance qui se produit depuis un certain nombre d'années, ça, ou si c'est la première fois que vous observez ça?

M. Baril (Arthabaska): C'est une tendance de fond qui se maintient encore cette année. Ça va dépendamment du développement économique du Québec, sans doute.

M. Bordeleau: O.K. Alors, c'est quelque chose qu'on observe au niveau de la baisse, aussi, des véhicules et des passagers.

M. Baril (Arthabaska): Vous allez prendre, entre autres, la tendance. Elle est marquée parce que, si on regarde, si on compare, à la traverse de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, dès ce printemps, au mois de mars, le ministère a dû augmenter le nombre d'heures pour le traversier. On sait qu'il y a un traversier qui est là 24 heures par jour, mais à cause du retard ou de la durée d'attente j'ai annoncé au début du mois de mars qu'un deuxième navire ferait la navette de 9 heures à 21 heures. Justement, c'était pour répondre à l'attente, entre autres, des camions lourds. Donc, c'est une tendance marquée, et qui progresse.

M. Bordeleau: O.K.

M. Baril (Arthabaska): Pour les passagers, il y a une augmentation, entre 1997-1998 et 1998-1999, de 7,7 % des passagers; les véhicules lourds, toujours dans la même période, une augmentation de 7 %.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire qu'entre ce rapport-là et les statistiques que vous avez il y a une augmentation des véhicules, des passagers et aussi des camions-remorques?

M. Baril (Arthabaska): Oui. Oui, oui. Effectivement.

M. Bordeleau: O.K. Les trois.

M. Baril (Arthabaska): 7,7 % pour les passagers puis 7 % pour les véhicules lourds. En 1998, ça a été une année record.

M. Bordeleau: Je voyais dans votre rapport, vous faites référence à des passagers gratuits puis des passagers

payants, la même chose pour les véhicules. Juste parce que je ne connais pas le secteur, mais qui est un passager gratuit et qui est un passager payant? Puis la même chose pour les véhicules.

M. Baril (Arthabaska): Les traverses gratuites, d'abord, c'est les traverses où il n'y a pas de route puis il faut continuer, entre autres Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Vous avez à l'Isle-Verte aussi, je crois. L'Île-aux-Coudres. À l'Île-aux-Coudres, justement. Puis l'Île-aux-Grues et Montmagny. Donc, c'est ça, les traverses qui sont gratuites, à cause du fait qu'il n'y a pas de route et on doit donner un service aux résidents. En tout cas, à Baie-Sainte-Catherine, c'est la 138, on est obligé de la continuer avec un traversier.

M. Bordeleau: O.K. C'est les endroits qui deviennent gratuits, et ce n'est pas attaché aux individus ou à certains véhicules. C'est l'endroit qui est gratuit compte tenu que ça doit être considéré comme la continuation d'une route.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça.

Niveau des revenus et des dépenses

M. Bordeleau: O.K. Ensuite, il y avait... Ah! oui. Durant l'exercice 1997-1998, on dit que les dépenses ont augmenté de 17 % et les revenus totaux de 3,6 %. Est-ce que vous pourriez nous expliquer qu'est-ce qui justifie le fait que les dépenses augmentent de 17,9 %, près de 18 %, et les revenus, eux, augmentent de 3 %?

M. Baril (Arthabaska): Je vais demander à Mme Paradis. Si vous voulez vous identifier d'abord.

Mme Paradis (Danielle): Danielle Paradis. Ce qui fait l'augmentation de dépenses, c'est le service de la dette. Vous savez qu'on a le navire Félix-Antoine-Savard, qui est un navire polyvalent. Il nous coûte 3 451 935 \$ de financement, et au début on n'avait pas deux versements — c'est deux versements par année — parce qu'il était en période de construction. Ce navire-là, il a été livré en octobre, on a le service de la dette pour l'année au complet.

Et c'est sûr que les revenus ne peuvent pas augmenter autant que les dépenses. On a à peu près 11 000 000 \$ de revenus, puis on a à peu près 40 000 000 \$ de dépenses, ça fait que l'augmentation des dépenses sera toujours plus haute que les revenus. Parce que, même si on augmente les revenus de 2 %, 3 %, c'est seulement sur 10 000 000 \$, alors que les dépenses, c'est 40 000 000 \$. Mais c'est l'augmentation du service de la dette qui fait qu'on est rendu à 10 059 000 \$ de service de la dette, qui fait qu'on a une augmentation des dépenses. Aussi, on a allongé le quai de Baie-Sainte-Catherine et les navires de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine l'année passée. Donc, c'est ce qui fait que notre service de la dette a augmenté.

Le Président (M. Lachance): Mme Paradis, est-ce que vous pourriez préciser votre fonction, s'il vous plaît?

Mme Paradis (Danielle): Vice-présidente à l'administration et aux finances.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Chevette: N'essayez pas de lui en passer une.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Vous semblez bien la connaître, M. le ministre.

M. Chevette: On a assisté à une réunion, puis «a» jasel

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): J'ai l'idée qu'elle s'occupe des finances de la Société comme je suis certain qu'elle s'occupe de ses finances personnelles.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Ça en prend, des personnes comme ça. M. le député de Saguenay, vous avez demandé à intervenir et on... député de l'Acadie.

Variations dans l'achalandage (suite)

M. Gagnon: Oui, c'était à la question qui avait été posée concernant l'augmentation du trafic lourd. Est-ce qu'on peut déterminer la proportion qui est attribuable à la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac et celle qui est attribuable à Baie-Comeau—Godbout—Matane?

M. Baril (Arthabaska): Ah! je ne sais pas si on a ces statistiques-là. On a tout ça. On a ça par mois, même.

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Celle de Tadoussac, il y a une augmentation de 4,5 %.

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Matane—Baie-Comeau, c'est 10,3 % d'augmentation.

M. Gagnon: C'est 10,3 %.

M. Baril (Arthabaska): C'est plus important là, à Matane—Baie-Comeau, l'augmentation est plus importante qu'à Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. C'est ce qu'on disait tout à l'heure. Pour la Côte-Nord, il y a une tendance très forte, probablement due au développement économique de la Côte-Nord qui s'en va en s'accélégrant.

Je ne sais pas si c'est la faute du député, là, mais, en tous les cas, il doit avoir quelque chose à dire là-dedans.

M. Gagnon: On fait le nécessaire.

M. Baril (Arthabaska): Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Pour ce qui est des usagers autres que le trafic lourd, pour ces mêmes traverses là, est-ce que c'est la même tendance qui est observée ailleurs? Est-ce que ça régresse comme ailleurs ou si ça augmente?

M. Baril (Arthabaska): Je vais laisser répondre M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Liguori Hinse, président-directeur de la Société. Alors, la tendance, par exemple, à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine au niveau des véhicules a été de 4,5 % dans son ensemble. La proportion du camion à cette même traverse là est supérieure de quelques pour cent.

Traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, une forte augmentation du camion, légère diminution du véhicule automobile. Le pourquoi? C'est parce qu'il y a eu l'introduction d'un nouveau service entre Rimouski et Forestville. Alors, cette introduction du nouveau service a fait que l'achalandage s'est redistribué à travers d'autres traverses. À la fois Rivière-du-Loup et Saint-Siméon et Matane—Baie-Comeau—Godbout ont connu un ralentissement au niveau de l'achalandage automobile au profit de ce nouveau joueur qui est entré sur le marché.

Alors, c'était une première année d'expérience. Est-ce que ça se confirmera l'an prochain? On verra, cet été, à l'observation qu'on fera là-dessus.

• (17 h 40) •

M. Gagnon: Quand je posais ces questions-là, ce que j'avais aussi à l'idée, c'était en lien avec les récentes augmentations pour le tarif Baie-Comeau—Godbout—Matane. Le trafic augmente et on augmente aussi les tarifs. Oui?

M. Hinse (Liguori): À Matane—Baie-Comeau—Godbout, effectivement, on augmente les tarifs au niveau des usagers. C'est des augmentations, quand même, qui sont légères. Par exemple, pour l'utilisateur de 12 à 64 ans, c'est une augmentation de 1,60 \$ à 1,75 \$. Là où on a fait une augmentation importante, c'est au niveau du camion. Alors, au niveau du camion, on l'a augmenté de 7,5 % à Matane—Baie-Comeau—Godbout, mais on accorde un escompte au volume de 5 %. Alors, ça, c'est un message très clair que les entreprises du secteur du coin nous avaient dit: On vous donne des affaires en grand volume puis vous ne nous accordez pas d'escompte au volume comme on rencontre généralement dans les entreprises.

Alors, pour rencontrer nos objectifs budgétaires, on a fait cette augmentation de 7,5 %. Par contre, on récompense celui qui nous donne beaucoup d'affaires avec un escompte au volume de 5 %. Alors, l'utilisateur régulier de la traverse avec un compte de 5 000 \$ par mois se verra donc accorder une ristourne de 5 % à chaque mois.

Ça, c'est un message auquel on a, je pense, répondu positivement à Matane—Baie-Comeau—Godbout.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

Niveau des revenus et des dépenses (suite)

M. Bordeleau: Juste une information. Au niveau des budgets annuels de la Société, ça a été quoi, les budgets des dernières années en termes de budget de dépenses et de revenus, si on regarde les trois, quatre dernières années?

M. Hinse (Liguori): Si on compare, par exemple, cette année avec l'an passé, on a un budget cette année, une contribution du ministère de 33 100 000 \$, alors qu'elle était de 32 400 000 \$ l'an passé, c'est-à-dire une croissance de 2 %. Donc, une croissance de la contribution du gouvernement de 2 %, une croissance des revenus, au niveau de l'ensemble des traverses, de 2,2 %. Donc, un équilibre assez bien entre les deux croissances.

Pour ce qui est des années précédentes, on avait, en 1997, 29 000 000 \$, 26 000 000 \$, 29 000 000 \$. Et ce qui a fait beaucoup jouer cette croissance-là, c'est le service de la dette, c'est l'entrée en service d'un nouveau navire, c'est l'allongement de deux navires à Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Alors, ça a créé une augmentation du service de la dette de façon importante.

Niveau de l'effectif

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Dans votre rapport annuel, aussi, vous mentionnez que la masse salariale — on parle toujours de 1997-1998 — augmente de pas beaucoup, de 0,05 %, soit de 84 000 \$, mais c'est qu'en même temps les effectifs diminuent de 10 %, pratiquement. Alors, disons que la masse salariale demeure à peu près stable, et il y a eu une diminution des effectifs de 10 %. Comment vous expliquez?

Le Président (M. Lachance): Allez-y, monsieur.

M. Hinse (Liguori): Alors, 1997-1998 a été une année d'ajustements importants des services pour répondre à l'objectif budgétaire gouvernemental. Il y a donc eu un ajustement de services dans la plupart des endroits. Il y a eu effectivement, cette année-là, des paiements d'indemnités de départ à cause du Programme de départs volontaires. Donc, il y a eu indemnités de départ et réduction de personnel importantes, alors que la masse salariale a eu une réduction non équivalente à cause de ce paiement d'indemnités de départ.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on doit s'attendre à ce qu'il y ait une diminution, à ce moment-là, l'an prochain?

M. Hinse (Liguori): On a effectivement dû, dans certains endroits, compte tenu de la croissance de la pression très forte, ajuster le niveau de services. Je pense,

par exemple, à Sorel, où il y avait eu des coupures, où on a dû ajuster le service. Je pense à l'île aux Coudres, où on a dû également ajuster le service parce que la demande était très importante. À Tadoussac, la pression est extrêmement forte, à Tadoussac. M. le ministre annonçait tantôt qu'il a dû ajuster le service récemment à Tadoussac à cause de la croissance, particulièrement des camions.

M. Bordeleau: L'ajustement des services, est-ce que ça signifie une augmentation du personnel ou si c'est un changement au niveau des heures?

M. Hinse (Liguori): C'est une augmentation au niveau du personnel, en termes d'heures travaillées, parce que c'est souvent l'introduction du deuxième navire et c'est souvent l'allongement des heures du deuxième navire. Alors, à Tadoussac, c'est le cas, par exemple. Le deuxième navire a été mis en service plus tôt dans l'année. Alors, au lieu d'être en service à partir du 21 avril, il a été mis en service à partir du 8 mars, et ses heures de service, au lieu d'être huit heures par jour, ont été de 12 heures par jour, à savoir de 9 heures jusqu'à 21 heures.

M. Bordeleau: On doit s'attendre, dans la prochaine année, au fond, à une augmentation du personnel?

M. Hinse (Liguori): Pas vraiment. Je pense qu'on a un assez bon équilibre actuellement. J'ai l'impression qu'on est capable de vivre avec ça au cours de l'année, certainement, quoique j'escompte qu'à Tadoussac, à l'automne, si la croissance des camions se continue... Parce qu'on a atteint un chiffre record en février; on croyait que c'était le record, à quelque 600 camions, mais, déjà au mois de mars, on était rendu près du 700 camions par jour. Alors, si cette tendance de développement de la Côte-Nord se poursuit, nécessairement qu'à l'automne je crois qu'on devra faire certains ajustements.

M. Bordeleau: O.K. Comme je disais, on doit s'attendre, l'année prochaine, au... Je pense que vous faites référence à 1999-2000; moi, je pensais plus à 1998-1999. On devrait voir dans votre rapport annuel qu'il y a une augmentation...

M. Hinse (Liguori): Oui, vous avez...

M. Bordeleau: ...parce que vous en avez eu durant l'année.

M. Hinse (Liguori): Vous avez raison.

Transfert d'immobilisations du ministère à la Société

M. Bordeleau: O.K. L'autre point que je voulais juste comprendre, c'est dans votre rapport, toujours, à la page 18, et je vais vous lire l'extrait: «L'avoir déficitaire de la Société continue d'augmenter et a atteint 6 885 227 \$ en raison de la transaction du 31 mars 1993, où la Société

a acquis pour la somme de 25 500 000 \$ — et un peu plus — payables sur demande, les quais et bâtiments du ministère des Transports du Québec relatifs aux traverses sous sa responsabilité.»

Quelle a été la raison, au fond, de faire ce transfert du ministère des Transports à la Société? Et là on parle d'une acquisition de l'ordre de 25 000 000 \$ qui a été faite par la Société des traversiers.

M. Baril (Arthabaska): Mme Paradis va répondre à la question.

Mme Paradis (Danielle): Bien, là, vous voulez savoir la raison...

M. Bordeleau: Oui.

Mme Paradis (Danielle): ...pourquoi le transfert? Bien, je pense que c'était pour donner plus d'autonomie à la Société, parce qu'on ne possédait pas nos gares et on ne possédait pas les quais. On gérait les traverses, et les quais et les gares étaient gérés par le ministère des Transports. Donc, on a dit: Ça fait partie de notre mission. Ça fait qu'ils nous ont transféré les gares et les quais, donc on paie les taxes municipales. De toute façon, comme occupant, on payait déjà les taxes municipales et scolaires. Donc, c'est pour que nos états financiers, aussi, représentent nos dépenses, parce que ces quais-là étaient assumés par le ministère et ils n'apparaissaient pas dans nos coûts. Mais c'était pour augmenter l'autonomie de la Société des traversiers.

M. Bordeleau: Avoir en main tous les outils, tout ce qui vous concerne pour votre fonctionnement.

M. Hinse (Liguori): Exact.

Dette accumulée

M. Bordeleau: On parle ici d'une dépense de 25 000 000 \$ qui a été faite, et tout à l'heure vous avez fait référence un peu à la dette de la Société. Quelle est la dette accumulée actuellement, à la Société, totale? C'est quoi, toutes les dettes que vous avez à payer?

Mme Paradis (Danielle): Vous avez ça au bilan, vous allez voir qu'on a une dette à long terme. Mais le 25 000 000 \$ pour les quais dont on parle, ça, c'est une dette qui est due au ministère des Finances, et elle est là, mais on ne la paie pas. Donc, ils peuvent nous réclamer l'argent, mais on ne la paie pas. Et pour les autres dettes, c'est des dettes sur les navires. Attendez que je vous trouve la page, là.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est à la page 30?

Mme Paradis (Danielle): Page 30?

M. Bordeleau: Dette à long terme, la...

Mme Paradis (Danielle): Exactement. Dette à long terme, on a 98 000 000 \$, plus le versement sur la dette à long terme, qu'on paie dans l'année, donc ça fait 102 000 000 \$, qui comprend le 25 000 000 \$ au ministère des Finances. Donc, ça, c'est les dettes sur nos navires: allongement de navire de Tadoussac, le Félix-Antoine-Savard, le Joseph-Savard de l'île aux Coudres et le Catherine-Le Gardeur de Sorel. C'est les dettes sur les quatre navires.

M. Bordeleau: Et les quais? Les transactions des 25 000 000 \$ étaient incluses là-dedans?

Mme Paradis (Danielle): Oui, le 25 000 000 \$ est dans le 102 000 000 \$, mais, lui, on ne le paie pas.

M. Bordeleau: Non, non, ça va.

Mme Paradis (Danielle): Mais il est là-dedans, oui.

M. Bordeleau: Quand vous allez faire de l'argent, ils vont vous le faire payer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Ha, ha, ha!

Mme Paradis (Danielle): Oui, mais ça risque d'être long. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Alors, moi, ça va, M. le Président...

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

M. Bordeleau: ...j'ai terminé là-dessus. Je ne sais pas si mes collègues ont des...

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Lachance): Oui. M. le député de La Peltrie, et ensuite M. le député de Saguenay.

Partenariat avec la Société de chemin de fer du Québec

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. M. Hinse a mentionné tout à l'heure qu'il y avait des augmentations de trafic au niveau du traversier de Matane-Godbout-Baie-Comeau, une augmentation qui semble assez constante. J'ai vu dernièrement dans un hebdo de la région du Bas-Saint-Laurent que la Société des traversiers était en négociation avec COGEMA pour établir un genre de partenariat — parce que COGEMA a un traversier-rail — en vue de pouvoir en même temps effectuer des transports aussi des camions. Est-ce que c'est un projet qui est à l'étude, qui est en voie de se concrétiser? Et aussi, est-ce que toute cette augmentation-là de trafic, est-ce qu'il y a eu des analyses à l'effet que c'est local — quand je dis

«local», Bas-Saint-Laurent et aussi Côte-Nord — ou, sinon, ça va entraîner une augmentation du trafic sur la 132 et la 20 vers l'ouest?

M. Baril (Arthabaska): La Société des traversiers a vendu ses parts qu'elle avait dans COGEMA à la Société des chemins de fer du Québec pour justement laisser à l'entreprise privée de développer ce traversier-rail. On sait que la Société des chemins de fer du Québec détient de plus en plus de chemins de fer sur la rive sud. Ils acquièrent les tronçons avec le programme des CFIL, et on a confiance que cette société-là développe davantage ce service-là.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que ça va être aussi pour les camions lourds? Parce qu'il me semble, si je me rappelle bien, dans l'article, on parlait qu'il y aurait des aménagements de faits au transporteur, au bateau, pour permettre l'accès à des véhicules lourds.

M. Baril (Arthabaska): M. Hinse va compléter la réponse.

M. Hinse (Liguori): La difficulté pour COGEMA actuellement, c'est que leur traversier, c'est un traversier-rail où les rails sont surélevés au niveau du plancher du pont du navire. Donc, ils ont de la difficulté à embarquer rapidement des camions dans le navire. Alors, vous avez parlé tout à l'heure: Est-ce que c'est un besoin local du transport lourd? Effectivement, il y a Alliance-Mitis qui est un très gros demandeur dans le secteur et qui utilise les services de la Société actuellement avec des camions. Maintenant, COGEMA, une nouvelle société administrée par les chemins de fer du Québec, est en relation actuellement avec Alliance-Mitis pour voir s'il n'y aurait pas possibilité de transférer leurs billots sur des wagons de chemin de fer et ainsi les desservir jusqu'à leur usine de Mitis, et à long terme essayer de voir s'il n'y aurait pas possibilité d'adapter le bateau pour éventuellement prendre des camions.

Alors, on veut développer ce genre de partenariat là avec la Société de chemin de fer du Québec. C'est de rentabiliser les investissements qui sont dans le secteur, parce que le traversier-rail a du potentiel pour faire des traversées supplémentaires. Donc, il ne s'agirait pas d'acheter un nouveau bateau pour cette demande-là alors qu'il y a de la disponibilité sur un bateau.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

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

M. Gagnon: Juste avant de passer à la question, le commentaire fait par M. Hinse concernant Alliance-Mitis et la transformation de billots sur la rive sud, on pourrait régler le problème en assurant une meilleure répartition avec nos scieurs indépendants qu'on a chez nous.

M. Chevette: Mais je ne suis plus ministre des Ressources naturelles.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Mais vous voyez une des conséquences, là.

M. Chevette: Je vois qu'il y a des billots qui se promènent.

Conditions de traverse de la rivière Saguenay

M. Gagnon: Au sujet de la fluidité pour la circulation puis des prévisions pour les prochaines années, il faut quand même constater aussi qu'avec Sacopan qui s'implante à Sacré-Coeur il va y avoir encore un accroissement de la circulation lourde, entre autres. Il y a le projet de Forex qui va s'implanter dans la région — on nous indique: assez rapidement, selon les projets de Forex — ça fait qu'il faut s'attendre à ce qu'il y ait une augmentation constante du trafic lourd. La préoccupation, elle touche autant la Société que le ministère, parce que, comme... Les autres usagers, ce qui est constaté avec le type de traversée de la rivière comme on la connaît actuellement, il se crée des bouchons. Quand tu as, du côté de Baie-Sainte-Catherine, 15, 20 camions qui attendent, embarquent sur le traversier, traversent, ils se suivent, c'est quasiment à la queue leu leu. C'est des convois que tu croises sur la route, sur un réseau qui est assez sinueux. Mais c'est toujours la difficulté d'assurer une meilleure fluidité de la circulation.

Là, on a augmenté aux 20 minutes les traverses. C'est une amélioration sensible qu'on constate, mais on voit aussi, avec l'augmentation du trafic qu'on anticipe avec les développements qui se font, qu'on va se retrouver à plus ou moins brève échéance encore avec le même problème. Est-ce qu'il y a d'autres avenues qui sont envisagées pour assurer une meilleure traversée de la rivière Saguenay?

M. Baril (Arthabaska): Bien, vous savez, M. le député de Saguenay, vous êtes, je dirais, même plus au courant que moi d'une étude actuellement qui est en préparation, en élaboration, qui nous sera déposée au mois de juin et qui va nous suggérer, proposer différents scénarios. Est-ce que ce sera la construction d'un pont? Est-ce que ce sera l'ajout de traversiers? En tout cas, je ne sais pas tous les scénarios qu'ils vont nous présenter, mais, lorsque cette étude nous sera remise, nous en prendrons compte. Soyez assurés que vous serez les premiers informés, et après le ministère des Transports verra de quelle façon on peut répondre aux solutions qui nous seront suggérées pour améliorer, justement, la fluidité du trafic.

M. Gagnon: Le fait d'interrompre ou que les camions attendent à Baie-Sainte-Catherine ou à Tadoussac, juste pour votre information, je parlais avec un industriel forestier il y a quelque temps qui m'indiquait que pour son

entreprise le temps d'attente, annuellement, ça lui coûte autour de 1 500 000 \$, le fait de devoir attendre à Tadoussac. Ça, c'est pour un, là. Je pense qu'il estimait un coût autour de 4 \$ à 5 \$ du 1 000 pieds de mesure de planche; c'était le ratio qu'il avait établi. Ça, je prends un scieur. On en a plusieurs. Ça fait que, quand je regarde tous les coûts que ça occasionne, nos entreprises, de cette façon-là, sont moins compétitives parce que c'est pris sur leur marge bénéficiaire, ces coûts-là, et ça ajoute aux difficultés de développement de notre région. Moi, j'ajoute ce commentaire-là pour qu'on soit le plus sensible à toute la question de la fluidité du trafic.

M. Baril (Arthabaska): Mais, vous savez, on a déjà quand même essayé de corriger ça par l'ajout d'un deuxième bateau, et il opère lui-même jusqu'à 21 heures. C'est parce qu'on me dit que c'est surtout vers 17 heures que le trafic lourd congestionne davantage.

Mais également, c'est plus à long terme, mais j'ai demandé au ministère des Transports que l'on regarde, dans les mois qui viennent, une façon d'envisager, en tout cas de se donner une vraie politique de transport maritime ou de transport navigable. Et depuis des générations, je dirais, le ministère des Transports s'est plutôt occupé du transport routier, je pense. Et actuellement, avec le délestage du gouvernement fédéral au niveau de ses quais, il va falloir se donner vraiment une politique et voir qu'est-ce qu'on fait avec les quais et quels quais le ministère des Transports se doit d'acquérir. Il ne peut tous les acquérir, mais lequel, stratégiquement, dans chacune des régions, il est important d'acquérir.

Également, c'est important pour moi, une politique maritime, parce que, quand on regarde un peu, puis ça fait un bout de temps que je suis ça, toute la problématique du fleuve Saint-Laurent, ce n'est pas tout de dire: Il est beau, il est grand puis on le regarde, mais comment on pourrait mieux utiliser cette autoroute qui entre jusqu'en plein milieu du continent.

● (18 heures) ●

Également, quand on regarde, à cause du réchauffement de la planète, à chaque année, le niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent diminue aussi. Et ce n'est pas tout de gratter le fond puis de faire du dragage. Si l'eau continue à diminuer, on ne pourra pas descendre aux enfers, comme on dit. Bon. Donc, il faut regarder qu'est-ce que c'est qu'on peut faire pour continuer à profiter puis à utiliser davantage le Saint-Laurent. Et on va se donner, le ministère des Transports va se donner une politique pour voir jusqu'où les transatlantiques peuvent aller, où ils pourront aller, dans cinq ou 10 ans, avec la diminution du niveau d'eau. Donc, il y a toute une problématique à analyser là-dessus.

Et si on pouvait se donner un moyen de transport sur le fleuve, peut-être qu'on déchargerait la 138 aussi. Peut-être que vos camionneurs, vos compagnies, c'est-à-dire, qui coûtent 20 000 000 \$ d'attente, peut-être que ça serait avantageux, eux autres aussi, d'utiliser une forme de transport qui utiliserait le fleuve de chez vous, de la Côte-Nord à aller jusqu'à Montréal ou Québec, je ne sais pas

où. Donc, en se donnant vraiment une politique navigable, je pense que le ministère des Transports va être capable de répondre davantage à l'économie de la Côte-Nord et à l'économie de l'ensemble du Québec, pour prévoir également...

Moi, je me dis: il faut faire vite, parce que j'aimerais ça qu'on ne se fasse pas damer le pion par Halifax. Parce que le jour où les transporteurs, les transatlantiques pourront aller de moins en moins loin, avancer de moins en moins loin dans le fleuve, bien, peut-être qu'ils feront un lieu de transbordement à Halifax, puis, nous autres, on perdra ça, au Québec puis sur la Côte-Nord, un peu partout.

Donc, c'est important de se donner une vraie politique navigable, dans l'avantage de tout le monde. Parce qu'on sait que la 138, le ministère y investit quand même de l'argent considérablement depuis les dernières années. Il y en a encore beaucoup à investir, et on pourrait peut-être regarder où on pourrait investir de différentes façons, en tout cas. Donc, c'est ça qu'on va regarder dans le temps, dans les mois qui viennent.

M. Chevette: Merci, tout le monde. Merci à la Société des traversiers, à la Commission des transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci beaucoup. Et, si la tendance se maintient, on sera de retour le mardi 27.

Alors, la commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 2)