ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 14 avril 2000 — N° 48

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
2000-09-08

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 vendredi 14 avril 2000

Table des matières

Discussion générale (suite) 1
- Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick 1
- Installation de murs d'insonorisation le long de certaines artères de Montréal 2
- Réparation d'un mur d'insonorisation le long de l'autoroute 20, à Pointe-Claire 4
- Ajout d'un lien routier entre Montréal et la rive sud 5
- Critères de sélection des travaux d'amélioration du réseau routier local 5
- Réaménagement de la route 117 à Val-d'Or (suite) 7
- Firmes de génie-conseil retenues par le ministère pour des travaux en région 8
- Prolongement de la ligne du métro de Longueuil jusqu'au cégep Édouard-Montpetit 9
- Responsabilité du ministère en matière de transport en commun 10
- Budget alloué pour l'entretien des chaussées 13
- Entretien des routes dans les petites municipalités 14
- Attribution des contrats de sous-traitance en région 14
- Octroi des contrats de pavage dans certaines régions 15
- Réfection des routes 389 et 138 sur la Côte-Nord 15
- Étude sur la traversée de la rivière Saguenay 17
- Élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial 17

Commission des transports du Québec 18
- Regroupement des camionneurs en vrac dans des postes de courtage 18
- Suites du rapport de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds 20
- Syndicalisation des camionneurs propriétaires 21
- Tarification du transport bénévole 22

Société des traversiers du Québec (STQ) 23
- Élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial (suite) 23
- Étude sur la traversée de la rivière Saguenay (suite) 24
- Transport maritime des personnes et des marchandises sur la Basse-Côte-Nord 26
- Participation du secteur privé au financement des traversiers 29
- Effectif requis aux traverses 30
- Entretien ménager du traversier de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac 31

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevrette
M. Jacques Baril
M. Yvan Bordeleau
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. André Pelletier
M. Benoît Laprise
M. Michel Côté

* M. Liguori Hinse, STQ

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le vendredi 14 avril 2000

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 2000-2001.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Laprise (Roberval) remplace M. Boucher (Johnson).

Le Président (M. Lachance): Merci. Je rappelle que l'enveloppe de temps qui était prévue pour l'étude des crédits du ministère des Transports est de 11 heures. Jusqu'à maintenant, nous avons utilisé 5 h 39 min. Il reste donc 5 h 21 min à l'étude des crédits du ministère, et nous accusons un retard d'un peu plus de 20 minutes par rapport à l'horaire qui était prévu. Jusqu'à maintenant, dans la discussion d'ordre général sur les crédits du ministère, les députés de l'opposition ont utilisé 3 h 45 min et les députés ministériels ont utilisé 1 h 16 min.

Discussion générale (suite)

Alors, bienvenue à tous les membres de la commission. Je cède immédiatement la parole au député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle et vice-président de la commission des transports et de l'environnement.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord vérifier une chose. Je vois que le ministre des Transports comme tel... Ah! il vient d'arriver. Parfait. C'est parce que j'avais encore ce matin à aborder la question du plan de transport de Montréal. Alors, je voyais que le ministre délégué était là, mais je ne vous avais pas vu.

Le Président (M. Lachance): Il est bel et bien là.

M. Bordeleau: Je suis content.

M. Chevrette: Si petit et si discret que...

M. Bordeleau: Mais vous prenez beaucoup de place. Petit, mais beaucoup de place.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Je suis tout menu.

Réfection de la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick

M. Bordeleau: Écoutez, je voudrais continuer un peu sur la discussion sur laquelle on a terminé hier, c'est-à-dire des cas régionaux, et me faire le porte-parole de mon collègue et député de Kamouraska-Témiscouata qui est actuellement en commission parlementaire aussi pour les crédits de l'Éducation. Il m'a demandé de vérifier l'état actuel d'un dossier concernant la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick. Selon ce qu'on me rapporte, au fond, les intervenants dans Témiscouata s'interrogent passablement sur la réalisation des travaux qui étaient prévus de ce côté-là et ont l'impression qu'il y a eu peu de travaux de réalisés l'an dernier. Il faut rappeler ici que, dans le plan stratégique d'intervention de la route 185 entre Dégelis et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup, on avait prévu l'an dernier un montant de 7,7 millions, où les appels d'offres ont été faits à l'automne, travaux qui devaient se faire en 2000-2001, c'est-à-dire l'aménagement d'un carrefour dénivelé et d'un chemin de desserte à l'intersection de la 185 et de la route de l'Église. Il y avait également un montant de 625 000 $, avec comme échéancier 2000, construction d'un terre-plein central dans le secteur des rues Héroux et Lizotte, et il y avait 55 000 $ qui devaient être également avec échéancier de 2000, construction d'une voie de dépassement. Alors, c'est sur la route 185.

Est-ce que vous pourriez nous dire exactement quels sont les travaux qui ont été réalisés? Qu'est-ce qui va être réalisé cette année? Est-ce qu'il y a des retards? Est-ce qu'il y a des changements par rapport au plan original et aux échéanciers originaux qui avaient été fixés?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, oui, il y a eu quelques petits retards parce qu'on a eu, je vais appeler ça des problèmes avec l'expropriation, entre autres, au niveau de certaines municipalités. Ça, c'est pareil comme dans tous les projets que le ministère des Transports fait de construction, d'amélioration du réseau, quand on passe dans une ville ou dans un village, certains veulent qu'on contourne le village, qu'on contourne la ville, d'autres ne veulent pas. Surtout les commerces ne veulent pas que le trafic soit dévié à l'extérieur de la ville. Donc, partout où le ministère a à faire des travaux semblables, bien, il y a des discussions, des échanges qu'on ne peut pas toujours contrôler, si on veut, d'autant plus si on veut respecter le choix des élus d'abord et des citoyens. Donc, oui, effectivement, il y a eu des retards à ce niveau-là et également il y a eu quelques problèmes environnementaux. Mais, pour le projet ou l'ensemble du projet ou de l'annonce que mon prédécesseur avait faite, M. Brassard, nous allons faire tout notre possible pour respecter les échéanciers.

Je peux vous dire ici que, de toute façon, ce sera confirmé. Les travaux qui seront effectués cet été et dans les années qui viennent, ce sera confirmé dans la programmation qu'on va annoncer. Les députés ont eu d'ailleurs une ébauche de la programmation. Comme on l'a expliqué hier, moi et M. Chevrette, on va, pas nécessairement revoir la programmation, mais on va voir comment on peut la bonifier dans l'ensemble des comtés parce qu'on est conscients qu'il y a, comme on l'a exprimé hier, de la déception au niveau de certains députés. Cet après-midi, moi, je regarde ce qui concerne ma partie, au début de l'après-midi, et, à la fin de l'après-midi, le ministre des Transports va regarder, lui, l'Ouest du Québec et sa partie pour voir comment on peut réaménager le tout. Mais l'intention première de revoir la 185, de reconstruire la 185 sur des interventions majeures n'est absolument pas mise de côté, on va respecter le plus possible notre échéancier.

• *(9 h 40)* •

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y aura possibilité de récupérer les retards auxquels vous avez fait référence? Est-ce que ce sera récupérable dans l'échéancier qui avait été prévu ou si ça veut dire que la fin sera reportée?

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, là, on va essayer de les récupérer, mais il y a des fois des retards — comment je dirais? — à cause de l'année, à cause du temps dans l'année. Des constructions en plein hiver, vous savez qu'il ne s'en fait pas beaucoup. Donc, on va essayer de récupérer. Mais, je le répète, c'est hors de notre contrôle, le retard qu'on a subi, qui n'est quand même pas un retard majeur non plus. Il ne faut pas paniquer avec ça. Ce n'est pas un retard d'une couple d'années qu'on a eu, c'est un retard de quelques mois. Mais des fois un retard de quelques mois compromet un projet pour la réalisation durant l'année même où il avait été annoncé.

M. Bordeleau: Par rapport à la planification générale qui avait été présentée dans le plan stratégique, qui comprenait aussi la 185 mais d'autres projets, qui était une planification de l'ordre de 55 635 000 $, est-ce qu'il y a d'autres sections de ce plan-là qui sont également retardées ou si les gens peuvent s'attendre... Il y en a une partie qui devait être terminée en 1999 — je suppose que ça l'a été — et il y avait d'autres projets pour 2001-2002, 2003-2004. Est-ce que ces travaux-là sont...

M. Baril (Arthabaska): Non, non, les autres projets ne sont pas retardés. Je vous ai dit: Il y a quelques projets qui sont retardés pour les raisons que je vous ai dites, mais, dans l'ensemble, les projets ne sont pas tous décalés. Ceux qu'on peut réaliser, certains qui ont été annoncés, on n'en modifie pas la planification.

M. Bordeleau: Parfait. Ça va pour moi.

M. Chevrette: D'ailleurs, on va s'organiser pour que les gens du milieu aient toute l'information parce qu'il y a des interrogations bien souvent puis que ça ne sort pas nécessairement dans les médias pour renseigner la population et dire: Voici les raisons fondamentales. Donc, on va avoir un plan de communication très précis, puis M. le ministre délégué va aller dans ce coin-là à un moment donné — à part ça, avant d'aller à la Côte-Nord, là — et puis on va donner toutes les informations possibles. Ha, ha, ha!

Installation de murs d'insonorisation le long de certaines artères de Montréal

M. Bordeleau: Je reviens sur le plan de Montréal. Je vous ai écrit, M. le ministre, à quelques occasions concernant des écrans acoustiques et j'aimerais qu'on fasse le point là-dessus, juste pour rappeler qu'on a parlé d'un écran acoustique le long de l'autoroute 15, puis j'avais fait parvenir un document qui expliquait un peu les problèmes qui sont arrivés. Il y a des accidents qui sont arrivés dans un secteur où les résidences sont situées très près de l'autoroute comme telle. Alors, il y a un problème de sécurité d'abord, c'est-à-dire qu'il y a des autos qui ont terminé leur course dans la cour des résidences qui sont là. Donc, s'il y avait eu des enfants dans la cour, ç'aurait été dangereux.

Il y a aussi toute la question des niveaux sonores. Il faut se rappeler que ce dont je parle, ça se situe au sud d'Henri-Bourassa, et, à partir d'Henri-Bourassa à aller jusqu'au pont sur la 15, vous vous souvenez qu'il y a quelques années le mur a été fait là. Alors, au fond, la circulation qui passe au nord d'Henri-Bourassa sur l'autoroute 15 est à peu près la même que celle qui passe au sud d'Henri-Bourassa, donc, en termes de niveaux sonores, c'est à toutes fins pratiques la même chose, on a constaté que ça dépassait les niveaux acceptables, au nord d'Henri-Bourassa. On a fait un écran il y a quelques années d'ailleurs qui avait été fait au moment où le Parti libéral était au gouvernement, et le même problème existe au sud. Et, je pense, au nord de Côte-Vertu, entre Côte-Vertu et Henri-Bourassa, il y a des développements récents qui sont là, et c'est dans ce secteur-là que c'est très problématique. Alors, je voulais savoir un peu si, dans la planification...

D'ailleurs, il y a celui-là et je vais vous mentionner l'autre cas aussi, vous pourrez peut-être l'aborder globalement. L'autre cas, c'est sur le boulevard Métropolitain, entre la rue de l'Esplanade et l'avenue du Parc, le long du Métropolitain. Remarquez bien que ça existe depuis très longtemps, cette situation-là, le Métropolitain est fait, et les résidences qui sont là, c'est des résidences qui datent des années cinquante. Mais les gens qui vivent là actuellement ont quand même des problèmes avec la densité de la circulation qui passe sur le boulevard Métropolitain. On vous a écrit également à ce niveau-là pour savoir s'il y avait possibilité de voir à établir des écrans acoustiques de façon à améliorer la qualité de vie des gens qui vivent dans le secteur. C'est un secteur qui est situé entre la Cité de la mode, sur la rue Chabanel, et le Métropolitain. Alors, comme je vous dis, c'est un secteur qui s'est développé dans les années cinquante.

Au début, c'était peut-être moins problématique parce qu'il y avait moins de circulation, mais là ça devient de plus en plus problématique. Sur la voie de service comme telle, les premières constructions sont des commerces, mais, tout de suite en arrière de ça, ce sont des résidences. Alors, j'aimerais peut-être que vous abordiez un peu toute la question, en tout cas, de ces deux problématiques-là en particulier et peut-être la problématique plus générale des écrans acoustiques si vous avez d'autres zones problématiques. Dans le cadre du plan de transport que vous avez présenté, est-ce qu'il y a quelque chose de précis qui est prévu à ce niveau-là?

M. Chevrette: Règle générale, c'est toujours des dossiers que l'on traite à partir d'une demande d'un conseil municipal, d'une ville. Quand je parle de certains murs antibruit qu'on a à bâtir, vous avez un exemple au nord d'Henri-Bourassa qui a été fait, effectivement, puis je pense que ça a été des travaux effectués 50-50, ordinairement.

Pour ce qui est du Métropolitain, prenons le Métropolitain concrètement, on va en tenir compte dans la réfection majeure qu'on amène au Métropolitain. D'ailleurs, ça, ça nous est soulevé de plus en plus fréquemment, comme vous dites, à cause de la densité. Il passe plus de 180 000 véhicules-jour sur le Métropolitain. Donc, c'est plus que... Sur un pont traditionnel à six voies, je pense, il en passe maximum 80 000 ou à peu près, grosso modo. Imaginez-vous, c'est 180 000. Donc, on peut s'imaginer que le malaise, il est constant, lancinant et permanent. Donc, au niveau de la réfection majeure du plan de transport sur le Métropolitain, on va en tenir compte.

Pour ce qui est d'au sud d'Henri-Bourassa, on serait réceptifs à une proposition de la ville. Je pense que vous avez raison. Ce coin-là, je le connais très bien, puis c'est super achalandé, maintenant, en plus. Et le SLR n'est pas une solution, m'a-t-on dit, au niveau des coûts-bénéfices, il y a trop d'arrêts.

M. Bordeleau: Sur Henri-Bourassa, vous parlez?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Non, mais sur les...

M. Chevrette: Ah, vous parlez de la 15, vous.

M. Bordeleau: Oui, oui, l'autoroute 15.

M. Chevrette: L'autoroute 15. O.K.

M. Bordeleau: L'autoroute 15. Au nord de Côte-Vertu, il y a un secteur qui est en développement actuellement, et ces constructions-là, évidemment... C'est là qu'il y a eu un accident et que l'auto s'est ramassée dans la cour.

M. Chevrette: Je vais vous envoyer copie de la politique que nous avons sur tous les murs d'insonorisation.

M. Bordeleau: Mais c'est dans ce cas-là que vous me dites que vous seriez réceptif à regarder cette question-là?

M. Chevrette: Cette proposition-là, à la regarder? Oui.

M. Bordeleau: Avec la ville?

M. Chevrette: On va vous envoyer, en plus, la politique, et, si vous voulez intervenir avec les élus municipaux, vous aurez la politique. On la remettra aux membres de la commission. Parce que c'est vrai qu'on n'en parle pas souvent, de ça. Mais regardez, à Montréal, à plusieurs endroits — je pense dans le comté de Rosemont aussi — il y a des demandes de murs antibruit de Mme Blanchet, la députée, il y a à Repentigny, le long de la 40, puis il y a la 15 que vous soulevez. On va vous l'envoyer. Ça vaut la peine, je pense, qu'on vous envoie la politique puis qu'on regarde quelle est la façon dont le ministère intervient et de quelle manière on peut faire des propositions concrètes.

M. Bordeleau: Mais ce que vous nous dites, c'est que, dans le cas de la réfection du Métropolitain, ça va être pris en compte, toute la question des écrans acoustiques, et, dans le cas de l'autoroute 15, vous seriez disposé à regarder avec la ville...

M. Chevrette: À le regarder, oui.

• *(9 h 50)* •

M. Bordeleau: Maintenant, dans le cas de la 15, justement suite aux représentations que j'avais faites en date du mois de décembre, au mois de mars vous m'avez répondu: «Dans ce contexte, le ministère a convenu, en accord avec la ville de Montréal, de rencontrer les résidents du secteur afin d'identifier les sources de pollution sonore et de préciser leurs attentes. Cette rencontre aura lieu au mois de mars prochain, lors de rencontres de quartiers pilotées par la ville de Montréal. Je suis confiant que les échanges entre les citoyens, les représentants de la ville et ceux du ministère sauront porter fruit et que la collaboration de tous permettra d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur.» Alors, on parle ici du Métropolitain. Est-ce que cette rencontre-là a eu lieu? Et quelles sont les conclusions auxquelles vous êtes arrivé?

M. Chevrette: Je vais vérifier avec la ville de Montréal, parce que c'est conduit sous l'autorité de la ville, mais on n'a pas eu de rapport très précis sur le sujet. Pour amener à vous répondre cela, c'est que la ville de Montréal nous avait dit: Nous allons rencontrer les gens du quartier très prochainement, mais on n'a pas eu le rapport final.

M. Bordeleau: Mais vous deviez, à ce moment-là, assister...

M. Chevrette: Il y a sans doute de nos fonctionnaires qui y ont assisté avec les représentants de la ville, mais je n'ai pas eu le rapport.

M. Bordeleau: Alors, vous allez faire le point là-dessus et m'en informer?

M. Chevrette: Je vais m'enquérir de cela.

Réparation d'un mur d'insonorisation le long de l'autoroute 20, à Pointe-Claire

M. Bordeleau: O.K. Un autre point sur la question des écrans acoustiques aussi, et là je me fais le porte-parole de mon collègue le député de Jacques-Cartier concernant un problème qui existe depuis de très nombreuses années, 10 ans, sur un écran acoustique. Je vais juste vous lire quelques extraits de la correspondance...

M. Chevrette: C'est M. Kelley, ça?

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: C'est M. Kelley?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Oui. Il y a une question de peinture aussi, hein?

M. Bordeleau: Oui, bien, c'est ça. Je vais vous faire le point peut-être juste pour situer un peu les...

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Je vais lire quelques extraits de la correspondance là-dessus. D'abord, on parle d'un écran acoustique en métal qui a été installé dans les années quatre-vingt-dix. En 1994, dans une lettre adressée au ministère des Transports, signée du directeur de l'ingénierie de Pointe-Claire, on dit: «Suite à notre conversation téléphonique, je vous fais parvenir ci-joint des photos montrant la détérioration alarmante du mur antibruit construit dans notre municipalité. Je propose une rencontre sur les lieux à votre convenance pour constater les dégâts. Comme ce mur est sous garantie pour une période de 10 ans par la compagnie qui l'a érigé, j'aimerais connaître ses intentions.»

Alors, au mois de juin 1994, le ministère envoie une lettre, sous la signature de M. Hamel, au directeur de l'ingénierie de la ville de Pointe-Claire: «Nous avons constaté comme vous que l'écran acoustique construit en bordure de l'autoroute 20 se détériore de façon anormale. Ce problème a été porté à l'attention de l'entrepreneur, mais celui-ci refuse d'accepter une responsabilité dans la dégradation des travaux. Devant cette réponse, nous avons demandé un avis juridique à notre Service du contentieux dans le but d'entreprendre les démarches requises pour établir les responsabilités de l'entrepreneur dans ce dossier.»

En 1997, une lettre adressée à M. Dugas, de l'île de Montréal, par le maire Knox: «Vous trouverez en annexe la résolution du conseil par laquelle la ville de Pointe-Claire demande au ministère des Transports d'effectuer les réparations du mur antibruit adjacent à l'autoroute 20 entre le boulevard Saint-Jean et l'avenue Cartier. Cette situation existe depuis plusieurs années, et les fonctionnaires de notre municipalité et du ministère ont discuté cette question à maintes reprises. À ce jour, aucune réponse satisfaisante n'a été obtenue à ce sujet. Donc, notre conseil veut formuler une demande concrète à cet effet afin que ce problème soit finalement résolu.» Et il y avait une résolution qui était attachée à la lettre.

Le 5 octobre 1999, une lettre adressée par la ville de Pointe-Claire, le maire, M. McMurchie, à M. Dugas: «Dans votre correspondance du 2 février 1999, vous aviez indiqué que l'évaluation de la corrosion de ce mur et des différentes options pour corriger ce problème avait été complétée et qu'une solution avait été retenue. De plus, vous souhaitiez que ce projet soit inscrit dans les travaux du ministère qui seraient réalisés en 1999, mais, les fonds n'étant pas disponibles, vous étiez forcé de reporter ce projet. Et, selon votre échéancier des projets actuels, ce projet pourrait être proposé pour réalisation au cours de l'année 2000.»

Vous voyez, M. le ministre, ça dure depuis 10 ans. Les gens là-bas, bien évidemment, passent là régulièrement, et il semble — j'ai vu des photos — que la situation se soit assez dégradée. Alors, j'aimerais savoir quelles sont les intentions exactement et où en est ce dossier-là.

M. Chevrette: On en est rendus, M. le député de l'Acadie, à se poser la question très clairement: Faut-il réparer ou tout simplement remplacer? Il va falloir prendre une décision à très court terme là-dessus, parce que injecter des sommes... Si ça a pour effet de dépenser de l'argent, 200 000 $, 300 000 $ ou plus que ça, à court terme, pour faire de la peinture avec quelques correctifs, ne vaut-il pas mieux le remplacer avec une technologie qui est peut-être supérieure pour le son, l'antibruit, mais qui ne comporte pas les dangers de détériorer? C'est en acier, ça, présentement.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: C'est de la peinture, puis ça lève, puis c'est laid. Ils ont raison, le député puis le maire. Ça ne fait pas très, très joli, puis il n'est pas très efficace, me dit-on, en plus. Je pense qu'on va prendre tout simplement la décision à très brève échéance — et on vous la communiquera — de le remplacer, avec l'échéancier qu'on lui accolera.

M. Bordeleau: On parlait d'un échéancier de 2000 sur la dernière lettre de la direction de Montréal. Est-ce que c'est quelque chose qui peut être retenu?

M. Chevrette: C'est réaliste qu'on commence, là.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: C'est réaliste de penser qu'on peut commencer les travaux, oui.

Ajout d'un lien routier entre Montréal et la rive sud

M. Bordeleau: Parfait. Je veux aborder un autre point aussi. Hier, quand on parlait des différents projets d'accès à la ville de Montréal venant de la rive sud, vous avez fait référence rapidement à un projet qui n'a pas été retenu, si je comprends bien, qui aurait impliqué le pont de la Concorde. Je sais que ça n'a pas été retenu, mais de quoi il s'agissait exactement?

M. Chevrette: C'était un pont, dans l'axe du pont de la Concorde, qui pouvait assurer des déplacements d'à peu près 40 000 véhicules-jour.

M. Bordeleau: Le pont de la Concorde aurait été allongé, si on veut, pour aller sur la rive sud.

M. Chevrette: Exact. Puis ça aurait représenté une possibilité de 40 000 véhicules-jour. Tant qu'à en faire un, lien, aussi bien le faire à 100 000 véhicules-jour minimum, sinon... C'est surtout du déplacement, les premières années, de véhicules, de l'allégement des autres qu'on recherche. Je ne peux pas déclarer avec une certitude totale que ce sera un pont de 100 000 véhicules-jour, mais il m'apparaît, en tout cas selon les ingénieurs consultés à gauche et à droite, que, un lien routier, tant qu'à faire un lien routier rive sud-Montréal, on est aussi bien de le faire pour qu'il soit vraiment de portée intéressante et dont les effets pourront être tangibles pour 20, 25 ans, sinon ça ne donne pas grand-chose de le faire. Et, dans ce sens-là, mes ingénieurs, mes professionnels me disent que ce serait insuffisant.

M. Bordeleau: La limite que vous avez constatée au niveau du trafic comme tel, du 40 000 véhicules possible, est-ce que c'est dû à la localisation du pont? Par exemple, est-ce que c'est le fait qu'il soit relativement près du pont Champlain qui fait que ce serait seulement 40 000?

M. Chevrette: Non, c'est plutôt... Bien, d'abord, il y a la possibilité de recevoir, dans les propositions qui sont faites... Celui de la Concorde, il rentre plus vers Champlain, puis on a déjà de la difficulté, on est obligés de mettre des SLR pour augmenter le transport en commun. Donc, on se dit: Est-ce que c'est vraiment là qu'il faut le mettre, alors qu'il y a déjà une surcharge, ou si le lien routier doit plutôt... C'est pour ça que je vous ai dit hier qu'il faut absolument arriver avec un choix de corridor. Pourquoi? Parce qu'il y en a qui disent: Même entre le tunnel et Hippolyte, il peut y avoir un danger d'incapacité ou d'encombrement, en tout cas, très fort.

Puis il y a une proposition qui rentre dans le tunnel Ville-Marie puis là qui peut répartir, après ça, à plusieurs sorties ceux qui emprunteraient le tunnel Ville-Marie dans l'est. Il y en a qui disent: Bien, ce sera plutôt non pas entre le tunnel Hippolyte-LaFontaine et Jacques-Cartier, mais encore plus dans l'est de Montréal. Bien, on regardera. C'est pour ça je n'ai pas de... Je ne suis pas un spécialiste, mais une chose qui est certaine, c'est que, le corridor qu'on retiendra, il ne faudrait pas qu'il vienne congestionner davantage un secteur qui l'est déjà beaucoup. C'est dans ce sens-là que je dis: On est peut-être mieux nous-mêmes de définir le corridor, de faire faire nos études d'impact puis, après ça, d'amener les groupes de professionnels à soumissionner sur un corridor. Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas s'inspirer des propositions qui ont été faites, parce que je dois vous avouer qu'il y a des choses bien pensées dans les propositions faites puis que c'est intéressant de les regarder. Moi, quand on me dit qu'un pont peut arriver directement dans un tunnel, que le trafic, à ce moment-là, se distribue tout au cours d'une route, ça peut être intéressant en mosus comme approche.

• *(10 heures)* •

Puis, en plus de ça, il ne faut pas regarder exclusivement où est-ce que ça arrive, c'est d'où ça part. Il faut que ça s'intègre à un réseau routier existant de l'autre côté aussi. Donc, il faut regarder les deux rives puis choisir le meilleur endroit où on peut capter un nombre très important de véhicules pour alléger l'ensemble. Il faut le mettre dans un endroit aussi où les gens n'auront pas sept miles pour prendre le pont. Il y a tout ça qu'il faut penser. Moi, je pense très sincèrement qu'il y a des propositions qui peuvent être intéressantes ou qu'on peut modifier peut-être un peu les propositions faites avec l'aide de nos spécialistes et de nos ingénieurs pour faire en sorte que la construction d'un lien routier privé vienne carrément alléger l'ensemble des structures à partir au moins du tunnel Hippolyte jusqu'à Victoria, sinon ça ne nous donne rien de bâtir quelque chose.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que c'est toujours sur le même sujet, M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: Bien, c'est toujours sur le plan de Montréal.

Le Président (M. Lachance): Oui? Parce que, là, on pourrait revenir.

M. Bordeleau: Oui.

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

Critères de sélection des travaux d'amélioration du réseau routier local

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Je voudrais faire le lien avec des propos qui ont été tenus hier lorsque

vous avez parlé du fonds de 90 millions, quand vous en avez causé en complément avec la programmation qui vient d'être diffusée auprès des députés. Je voulais comprendre, je veux m'assurer que c'est bien en complément que vous l'abordez. Également, quels sont les critères qui vont guider la sélection des projets? Qu'est-ce qui va vous conduire à retenir certains projets? Est-ce que c'est dans la foulée des projets qui peuvent déjà être retenus, mettons comme dans le cadre du volet du Programme d'amélioration du réseau routier local, ou si d'autres demandes spécifiques de municipalités pourraient être prises en compte? Je donne comme exemple que, dans la programmation, il y a des travaux qui sont prévus pour Chute-aux-Outardes, du pavage. Si la municipalité avait comme projet de refaire correctement l'ensemble de l'infrastructure, est-ce que ces travaux-là pourraient être pris en compte? Quel est le partenariat que vous envisagez avec les municipalités? J'aimerais en connaître davantage sur les critères et sur la suite des événements là-dessus.

M. Chevrette: D'abord, ça m'est difficile de vous répondre de façon ex cathedra parce que c'est le ministère des Finances qui est responsable, à la suite du discours du budget, de nous donner les paramètres de ce que sera la structure. Donc, c'est une société qui va constituer le réceptacle pour recevoir le 90 millions. Si c'est un conseil d'administration, en ce qui nous concerne, c'est différent des Affaires municipales, de ce que je comprends. Il y en a trois désignées par le ministère des Transports et quatre autres personnes, dont une du transport en commun, une du transport routier, une du ministère...

Une voix: Deux du transport en commun, deux du routier.

M. Chevrette: C'est deux du routier, deux du commun, plus trois du ministère, nommées par le ministre des Transports, contrairement aux Affaires municipales où, je pense, c'est sept élus municipaux.

Deuxième chose, ils ont trois mois pour nous présenter leur plan d'affaires, comment ils vont distribuer ce 90 millions. Si j'ai bien compris, ils ont trois mois. Pardon?

Le Président (M. Lachance): Trois mois, M. le ministre?

M. Chevrette: Je vous dis qu'est-ce qui est écrit là.

Le Président (M. Lachance): Oui, oui, oui, je comprends, mais...

M. Chevrette: Pour faire leur plan d'affaires, ils ont trois mois. Je comprends qu'il y a de l'impatience dans l'air, hein? Je comprends ça. Mais, moi aussi, j'ai eu les yeux grands. J'ai dit: C'est quoi, ça? Puis là je m'explique. On va essayer de soutirer le maximum de cela, mais les projets structurants, ça va être des projets structurants de type municipal, si je comprends bien. C'est ça qu'il faut... Le critère de base, c'est un projet structurant qui relève du municipal.

Je vais vous donner les deux objectifs: soutenir le financement du développement de la construction, de l'amélioration, de la réfection des infrastructures et autres équipements de transport municipaux au Québec, plus particulièrement des interventions dans les domaines des infrastructures routières locales ou supralocales du transport en commun, et soutenir la réalisation et le financement de projets en partenariat. Il pourrait y avoir un partenariat, à part ça, avec d'autres intervenants du secteur privé pour le développement et l'amélioration d'infrastructures routières ou de transport en commun. Donc, c'est très large, puis ils ont 90 millions à distribuer. Quelle sera la proposition qu'ils vont me faire? C'est moi qui suis le ministre responsable de cette société, mais vous comprendrez que c'est tellement récent que, quand bien même je vous dirais comment ça va fonctionner dans le détail... J'aimerais ça être capable de vous le dire, mais je ne le sais pas plus que vous autres.

M. Gagnon: Je comprends ce que vous nous mentionnez là, mais je vais quand même vous exprimer, je ne dirais pas des inquiétudes, mais, en tout cas, j'aimerais qu'on puisse, avec un fonds semblable, appuyer nos localités qui ont besoin de refaire certaines infrastructures pour lesquelles on a été dans le passé incapable de trouver une source de financement adéquate, compte tenu également, dans certains cas, de la richesse de chaque municipalité. On a des municipalités qui sont, sur le plan de la richesse foncière, dépourvues ou moins bien nanties, et il faudrait, il me semble, en tenir compte, ne pas arriver avec une règle qui ferait en sorte que seules les municipalités les mieux nanties pourraient profiter de ce programme-là.

En même temps, là, je comprends que les règles sont un peu, à ce moment-ci, je ne veux pas dire floues, à tout le moins imprécises. Quand vous parlez des routes, je comprends donc que ça exclut des projets de municipalités qui... Je pense à Baie-Comeau qui vous a déjà présenté un projet pour une voie ferrée. Ça fait que, là, les routes ferroviaires ne seraient pas dedans, avec ce que vous avez exprimé.

M. Chevrette: Je ne suis même pas sûr. Je ne le sais pas, comment ils vont le circonscrire dans leur plan d'affaires. Mais c'est une infrastructure de transport municipal parce que c'est vraiment un bout municipal. Est-ce qu'ils pourraient l'exclure? Je ne sais pas.

M. Gagnon: Parce que vous venez de parler qu'il faut accompagner des projets structurants pour la région. La voie ferrée qui fait le lien entre le parc industriel que la municipalité aménage et le port de mer, c'est un équipement essentiel à une plus grande viabilité. Je trouverais que ça répondrait à cette préoccupation-là. Parce que, dans l'autre programme que vous avez abordé hier dans votre propos introductif, les CFI, malgré les réponses

que vous m'avez données l'an dernier, la municipalité n'a pas pu faire avec les gens du ministère le montage financier approprié pour faire débloquer ce projet-là. Ça fait qu'on est toujours en attente.

Mais ce que je vous indiquais, c'est que, à l'intérieur du programme, de ce fonds-là, il y a des municipalités qui peuvent avoir des ressources pour aller de l'avant avec des projets, mais on en a d'autres qui, étant moins bien nanties, n'ont pas... puis dont les besoins sont tout aussi élevés, là. Je pense qu'il faudrait en tenir compte.

M. Chevrette: Remarquez bien que je vais tout acheminer ça au conseil d'administration dès qu'ils vont tous être nommés. On va leur acheminer les voeux des députés aussi. Moi, comme ministre responsable, je ne demande pas mieux que de dire: Voici ce que les parlementaires pensent. Je comprends que c'est toujours un risque quand tu crées une société. Quand tu donnes de l'autonomie, ça constitue toujours un risque, on l'a vu avec des grandes sociétés d'État au Québec.

M. Gagnon: Oui, je comprends ce que vous me dites là, sauf...

M. Chevrette: Mais vous comprenez que, moi, je n'ai pas à trouver farfelu ce que vous dites, parce que vous cherchez par des moyens du bord... Par exemple, je comprends que le 12 millions sur les chemins de fer pendant trois, quatre ans, ça ne fait pas beaucoup d'argent. Ça, vous avez raison. Et vous cherchez d'autres moyens d'aller chercher du financement d'infrastructures de transport. Si c'est infrastructure de transport, vous avez raison de dire que le ferroviaire est admissible. Est-ce qu'ils vont circonscrire jusqu'au routier? En tout cas, je vais leur envoyer les galées de cette commission.

M. Gagnon: Aussi, une autre chose que je veux vous mentionner, c'est que je trouve ça toujours un peu inconfortable, la situation dans laquelle on va se retrouver, étant donné que les représentations du milieu, elles sont faites auprès du député et qu'on a pris l'habitude de vous les relayer puis de les défendre, de les justifier du mieux possible, mais là, dans le présent cas, on va se trouver à faire affaire avec des gens qui ne sont nullement imputables. Moi, je trouve ça un peu inquiétant puis je voulais vous le manifester.

• *(10 h 10)* •

M. Chevrette: Ah! vous faites bien. Vous savez, avec toutes les observances de règles que nous sommes obligés de suivre, le Vérificateur général qui fait des recommandations précises, à force de mettre des carcans et des carcans, on éloigne de plus en plus le pouvoir politique du pouvoir de décision. Ce n'est pas moi que vous allez convaincre du contraire. Après 23 ans de vie politique, j'ai eu bien de la misère à m'habituer à ça, puis je le répète ce matin même si je sais que c'est enregistré. J'ai le courage de mes opinions. Donc, j'ai tendance à vous donner raison.

M. Gagnon: Merci.

Le Président (M. Lachance): Je vais céder la parole au député d'Abitibi-Est, étant donné que du côté ministériel il n'y a pas beaucoup de temps qui a été pris jusqu'à maintenant, puis je reviendrai à M. le député de l'Acadie. Ce n'est pas strictement la question de l'alternance. Lors de l'étude des crédits, il y a une latitude qui est laissée, assez vaste, à la présidence. Alors, M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bordeleau: M. le Président.

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

M. Bordeleau: Juste une remarque. Je comprends, je ne veux pas faire de problème avec la façon dont vous voulez fonctionner tout de suite, mais ce que je me dis, c'est que ce n'est peut-être pas nécessairement... Je comprends que le président peut avoir une certaine latitude, je pense qu'on fonctionne de façon flexible et je vais laisser la parole à mon collègue, mais je m'inquiète un peu de votre raisonnement parce que, à la limite, je pourrais partir durant une heure, une heure et demie puis revenir après pour continuer la discussion. Si le principe, c'est de donner du temps aux députés ministériels tant que l'équilibre ne sera pas rétabli, je pense... En tout cas, je fais juste vous noter ce point de vue là et je vais laisser la parole à mon collègue, pas de problème.

Le Président (M. Lachance): Je prends bonne note de vos remarques, M. le vice-président de la commission, mais je n'ai absolument aucun problème avec le fonctionnement, il y a de la jurisprudence là-dessus. Même en donnant la parole au député d'Abitibi-Est, il restera encore un écart très important en faveur de l'opposition — puis c'est normal aussi, je pense — pour pouvoir aborder le plus grand nombre possible de sujets que vous voulez aborder. M. le député d'Abitibi-Est.

Réaménagement de la route 117 à Val-d'Or (suite)

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. M. le ministre, en fin de séance hier, j'avais posé des questions concernant la route 117. Est-ce que je dois m'attendre à avoir des réponses ce matin?

M. Chevrette: Elles viennent de rentrer. On va les regarder puis on va vous répondre.

(Consultation)

M. Chevrette: Route 117, Louvicourt—Val-d'Or: l'été 2000, aucuns travaux sur ce tronçon routier. L'été 2001, restructuration du pont sur la rivière Bourlamaque, route 117. Présentement, nous sommes à faire des études pour la préparation des plans et devis. Sur un horizon de cinq ans, nous prévoyons des travaux de couche d'usure

sur le tronçon routier Louvicourt—Val-d'Or, route 117, de même que, d'ici 2005, nous prévoyons paver les accotements jusqu'à Val-d'Or à partir de la limite sud de la région, et ce, dans le cadre du Programme de la route verte. Contournement de Val-d'Or, boulevard Tétrault. À l'été 2000, l'installation de panneaux «Préparez-vous à arrêter» à l'intersection des 117 et 397 sera exécutée, d'ici fin juin, pour des raisons de sécurité. L'intersection des routes 117 et 111 à Sullivan: exécution de travaux mineurs pour permettre la traverse sécuritaire des cyclistes à cet endroit — toujours une notion de sécurité.

Dépôt en juin du rapport final préparé par le groupe Cartier concernant l'étude globale sur le réaménagement des trois intersections du boulevard Tétrault. Cette étude permettra d'identifier les travaux à faire ultérieurement sur ce tronçon routier.

À prévoir à court et à moyen terme: modification du tracé de la route 117 près de la mine Sigma, minière McWatters, pour tenir compte de l'expansion de la mine. Cette modification dépend du résultat des discussions entre le MTQ, la minière, le MRN et la ville de Val-d'Or. Il y a un comité quadripartite. Correspondance concernant la minière McWatters, Mines Sigma. À ce jour, nous n'avons pas eu de correspondance nécessairement. Il y a eu quelques contacts informels, parce que, moi-même, j'en ai eu. Par ailleurs, trois rencontres ont eu lieu entre les représentants du MTQ puis de la minière, du MRN et de la ville de Val-d'Or pour établir un nouveau tracé de la route 117 et élaborer un protocole d'entente entre le MTQ et le MRN, la minière et la ville de Val-d'Or pour établir les responsabilités de chacun.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci. Je pourrais avoir une copie du document?

M. Chevrette: Oui, oui, oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Vous venez de mentionner une étude d'une firme de professionnels.

M. Chevrette: Le groupe Cartier?

Firmes de génie-conseil retenues par le ministère pour des travaux en région

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. Ça m'amène à amener une question plus générale concernant la rétention des firmes de professionnels, spécialement dans le cas de génie, parce que, au niveau des transports, c'est majoritairement des études de cas de génie. Je vais me limiter à ma région parce que je connais bien le dossier. Les firmes retenues, ce n'est jamais des firmes de la région, c'est à 100 % des firmes d'ailleurs, comme la firme qu'on vient de mentionner. Je sais qu'il y a certaines règles qui font qu'on y va par des pointages pour l'ancienneté, puis l'expertise, ainsi de suite, mais, lorsque les firmes de génie de la région travaillent pour les villes, lorsque nos firmes de génie travaillent pour les villes de notre région, elles font des travaux de voirie assez importants. Assez souvent, même, c'est des protocoles avec les municipalités du ministère, et, quand c'est la municipalité qui est maître d'oeuvre, c'est toujours à 100 % des firmes de chez nous qui sont retenues, mais, lorsque c'est le ministère des Transports qui engage, on ne vient même pas à bout de faire de l'inspection de travaux en sous-traitance, c'est des firmes de Montréal et de Québec. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de changer ça un jour?

M. Chevrette: Non seulement il y a moyen, mais on y travaille depuis six, sept mois. Il y a des rapports préliminaires qui sont présentés à M. Baril puis à moi-même. On a regardé cela encore la semaine dernière puis on a regardé les critères. Par exemple, pour une firme qui a telle expérience, le chargé de projet, il a tant de points. S'il y a un chargé de projet qui est du coin... Puis il y a beaucoup de firmes qui ont un numéro de téléphone, par exemple, à Val-d'Or, mais ça switche automatiquement à Montréal. Excusez l'expression «ça switche», mais vous savez ce que je veux dire; le mot ne me venait pas en français. Mais on est en train très sérieusement de regarder cela. D'ailleurs, j'ai l'intention de tester auprès des députés les nouvelles règles, les nouveaux critères qu'on pourrait mettre, parce que même, par exemple, ils vont nous dire: Il y a le problème des firmes locales qui est écarté puis il y a le problème dans une grande région comme Montréal, là, Laval-Montérégie-Montréal, puis, pour venir à bout de faire des points, ils sont obligés d'ouvrir des bureaux en Montérégie, à Laval puis à Montréal.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est ça.

M. Chevrette: Donc, en fin de compte, ça vient charger des coûts aux firmes pour essayer de cumuler des points pour avoir les contrats. Je suis en train de regarder ça très sérieusement. J'espère qu'on va être capables d'annoncer cela... Pas annoncer, dans un premier temps. Je voudrais tester avec vous autres pour voir ce que vous en pensez avant de lancer ça dans le public puis peut-être de faire erreur nous autres mêmes. Mais on a un projet qui est passablement intéressant, je pense, en tout cas, puis que je veux vous soumettre.

On pourrait faire un travail... Vous avez le droit à des mandats d'initiative une couple d'heures, là? On pourrait se réunir une couple d'heures puis regarder ensemble qu'est-ce que vous en pensez, quelles suggestions vous avez à nous faire, puis, après ça, là on pourra aller dans le public, puis ça vous permet, vous autres mêmes, de le tester. Je pense qu'on est sur une bonne piste, par exemple. Mais c'est assez délicat, ces affaires-là. Il ne faut pas s'embarquer non plus, changer puis créer un autre malaise qu'on n'aurait pas vu. On va le faire à plusieurs.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Merci.

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

M. Chevrette: Pour l'Abitibi, on me dit qu'il y a très peu de firmes locales d'enregistrées au fichier central. Il faudrait d'abord qu'elles s'inscrivent au fichier au plus vite si elles ne le sont pas. Ça, c'est le premier conseil que vous pouvez leur donner, surtout si on change les critères. Il faut quand même les inscrire au fichier.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Au fichier central du Québec, pas au ministère des Transports.

M. Chevrette: Non, non, le fichier du Trésor.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. J'ai une firme de 50 employés, une trentaine d'ingénieurs. Ils sont sûrement inscrits.

M. Chevrette: Bien, ils sont sûrement... J'espère. On va regarder.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ils font des travaux de plusieurs millions pour les villes, puis, quand ça arrive au ministère des Transports, ils ont zéro.

M. Chevrette: Ils n'étaient pas inscrits. Selon nos renseignements, ils n'étaient pas inscrits, si c'est ce qu'on pense. On le leur a dit. Le problème au fichier du Trésor, c'est que tu peux t'inscrire, par exemple, pour les structures de ponts — pour donner un exemple théorique — puis il y en a d'autres qui vont s'inscrire pour un autre type de structure, puis ceux qui sont un peu plus gros, ils s'inscrivent à tous les genres de cases dans le fichier. C'est peut-être ça aussi. Je pense que c'est plutôt ça, le problème. En tout cas, on le regardera très correctement.

Si vous retenez, des deux côtés de la table, qu'on puisse se réunir, à un moment donné, un bon deux, trois heures pour faire le tour du dossier, on doit être capables de travailler là-dessus. Ça pourrait être intéressant, le geste qu'on pourra poser par la suite, puis ça va être assez rapide, après Pâques, assez rapidement.

• *(10 h 20)* •

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

Prolongement de la ligne du métro de Longueuil jusqu'au cégep Édouard-Montpetit

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je reviens toujours, M. le ministre, sur le plan de transport et je veux parler du métro de Longueuil. J'ai vu que, dans votre programmation, vous avez inscrit le métro de Longueuil. Vous allez consacrer, selon les chiffres qui sont là, un montant de 333 millions, à la ligne 4 du métro, à Longueuil. J'ai été surpris de voir hier certaines réactions à propos de ça et j'aimerais qu'on ait l'occasion de clarifier ça. Je fais référence à une déclaration du maire de Longueuil évidemment qui est directement impliqué, qui s'est dit, hier, selon l'article que j'ai vu, agréablement surpris. Évidemment, on comprend qu'il soit d'accord. Mais ce qui m'inquiète... Et je cite ce que M. Gladu lui-même a dit: «Je ne m'attendais pas à une annonce aussi rapide, car les études sont loin d'être complétées. Nous en sommes à l'étape préliminaire.»

Il y a cette réaction-là, et il y a aussi la réaction de M. Jacques Dignard, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, qui dit, selon ce qui est rapporté dans l'article ici, un article en anglais dans le journal la *Gazette*... «He said he has serious reservations about the other plan metro extension on the South Shore: "We are not certain of the economic impact and we are not sure there is sufficient critical mass."»

J'avoue que j'ai de la misère, en tout cas à partir de ces réactions-là, à comprendre. Vous annoncez un métro. 333 millions, évidemment, c'est un montant important. On nous dit que les études ne sont pas terminées. Même les gens qui sont directement impliqués, qui évidemment ne diront pas qu'ils sont contre l'extension du métro, disent qu'on en est à l'étape préliminaire des études, et le président de la Chambre de commerce dit qu'il y a des doutes sérieux, à savoir: Est-ce que la masse critique existe? Alors, est-ce que vous pouvez nous clarifier peut-être un peu cette question-là?

M. Chevrette: Tout d'abord, l'AMT a fait une étude sur le SLR, et la conclusion de l'étude sur le SLR amène à dire que le rapport coûts-bénéfices n'est pas là pour un SLR et qu'elle recommande en alternative le métro. Ça, c'est l'étude qui m'a été transmise par l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, et l'étude justifie le métro parce que c'est la continuité d'une ligne. Et plus on prolonge une ligne pour capter des gens sur un réseau déjà efficace, plus on a un rapport coûts-bénéfices extrêmement intéressant. C'est la conclusion à laquelle en arrive l'AMT en disant: Dans les circonstances, on vous recommande le métro jusqu'au cégep Édouard-Montpetit, et, en le proposant, on ira capter...

Il y aura le SLR sur l'estacade. En allant au cégep Édouard-Montpetit, on permet de capter une population passablement dense et on améliore ainsi cette rame de métro, ou cette ligne de métro, qui se rend dans un bassin où il y a beaucoup d'étudiants, en plus.

M. Bordeleau: Le SLR auquel vous faites référence et qui, vous dites, n'avait pas été retenu par le... On ne parle pas du SLR de l'estacade, là.

M. Chevrette: Non, non.

M. Bordeleau: On parle d'un autre système.

M. Chevrette: C'est le SLR du parc jusqu'à Roland-Therrien. Vous vous rappelez dans les sujets à l'étude, là?

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevrette: C'est ça.

M. Bordeleau: Mais est-ce que c'est exact qu'on en est à l'étape préliminaire des études? Je comprends qu'on peut regarder ça puis dire: Bien, logiquement, ça nous

semble... mais est-ce que c'est exact qu'on en est à l'étape préliminaire des études là-dessus?

M. Chevrette: Bien, on suit les étapes normales. Nous, la conclusion de l'AMT, c'est non au SLR en ce qui regarde cégep Édouard-Montpetit—métro de Longueuil, et elle recommande très clairement la prolongation du métro, disant, à part ça, que ça rentabiliserait davantage la ligne parce qu'il y aurait du captage. Puis il y a des possibilités de synchroniser le transport en commun de l'extérieur pour rentabiliser davantage la ligne de métro. Donc, moi, je dis: Pas d'objection, au contraire. Si le rapport coûts-bénéfices est plus avantageux au niveau du métro, allons-y au niveau du métro plutôt que du SLR. Parce que l'étude qu'a faite l'AMT, nous conduisant à la décision de prolonger le métro, c'est une étude de faisabilité d'un SLR. Ça nous a coûté quand même plusieurs millions, cette étude-là, pour se faire dire que le métro était plus avantageux que le SLR.

M. Bordeleau: Alors, le maire Gladu et le président de la Chambre de commerce et d'industrie n'ont pas raison de prétendre que les études n'ont pas été faites.

M. Chevrette: Bien, les études, moi, je les ai reçues, l'AMT m'a amené un paquet de briques. Écoutez, on ne bâtit pas non plus pour l'année prochaine nécessairement. Dans le cas de Longueuil, entre vous puis moi, puis dans le cas de la Rive-Sud, par contre, les périodes de pointe, ce n'est plus de sept à neuf, il y en a qui partent de chez eux à 6 heures. Qu'il y ait des réticences, c'est possible, mais, moi, je n'ai pas raison de croire que l'AMT se trompe. Vous savez comment l'AMT adore le SLR. Pour nous dire qu'ils ne veulent pas de SLR mais que ce serait mieux le métro, ils doivent s'être arraché le coeur pour écrire ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Le maire Gladu, je l'ai rencontré personnellement avec des personnes puis le directeur général de la STRSM, et, quand on leur a expliqué l'alternative au SLR... Parce qu'ils étaient pour le SLR, eux autres aussi, au départ. On leur a dit que le rapport coûts-bénéfices n'était pas concluant, qu'il valait mieux adopter plutôt une technologie différente, un moyen différent, et que celui qui nous apparaissait le plus rentable, c'était le métro. Donc, on est passé au métro puis le sourire était accroché. Je ne sais pas, il est peut-être décroché un petit peu, mais...

M. Bordeleau: L'étude de rentabilité qui a été faite par l'AMT portait sur le SLR. Ça, vous l'avez mentionné. Est-ce qu'il y a eu une étude de rentabilité sur le métro comme tel, sur la prolongation de la ligne?

M. Chevrette: C'est-à-dire que, en constatant que le rapport coûts-bénéfices du SLR n'était pas bon, ils ont fait les extrapolations pour le métro et ils ont dit: Le rapport coûts-bénéfices du métro est beaucoup plus intéressant, et on vous recommande donc de prolonger le métro.

Responsabilité du ministère en matière de transport en commun

M. Bordeleau: O.K. On parle, M. le ministre, justement de travaux de l'AMT, et tout ça. J'aimerais peut-être revenir sur un sujet, en tout cas, qui me préoccupe, puis je pense que c'est un sujet qui vous a préoccupé ou qui vous préoccupe sûrement aussi, la question des structures. Juste vous rappeler, en février 1999, un article qui était intitulé *Chevrette ménage des structures dans le transport*, et je lis un extrait: «Il a invité certaines structures, sans les nommer, à oublier le prestige attaché à leur... "Les citoyens doivent bénéficier du fruit de notre action et non de notre power trip." Quand on lui souligne qu'il n'est pas le premier ministre des Transports à promettre de faire le ménage dans les structures, il rétorque: "Je ne suis pas le premier, mais j'espère en faire un bout. Partout où je suis passé antérieurement, quand j'ai pris des engagements, je les ai respectés."»

Juste peut-être pour resituer un peu toute cette question-là, le transport en commun, disons, était sous la responsabilité du ministère des Transports, à venir jusqu'à quand même assez récemment. C'est au début de votre gouvernement — je ne sais pas si c'est en 1994 ou en 1995 — qu'on a créé l'AMT, à peu près en même temps qu'on créait le ministère de la Métropole. On a confié, à ce moment-là, l'AMT, au moment de sa création même, au ministère de la Métropole, avec un mandat de planification du transport en commun dans la grande région de Montréal. Alors, à ce moment-là, le ministère des Transports a vu passer une partie de ses responsabilités vers ce qui était le ministère de la Métropole.

On connaît l'histoire, le ministère de la Métropole est disparu comme ministère et est devenu relié au ministère des Affaires municipales et de la Métropole, aujourd'hui, et l'AMT, en termes de planification des études, de planification, de cohérence, au fond, de l'ensemble des moyens de transport c'est sous la responsabilité du ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

• *(10 h 30)* •

Je pense que tout le monde a été à même de voir certaines de vos réactions à un moment donné où on a dit: Bon, bien, l'AMT veut faire telle, telle chose. Vous avez répondu: Ils peuvent planifier ce qu'ils veulent, mais c'est moi qui vais payer au bout de la ligne. Alors, on est dans une situation qui est un peu, en tout cas, ambiguë au niveau des structures comme telles, et je pense que vous l'avez déploré vous-même. En tout cas, moi, c'est ce que j'ai compris, ce que les citoyens ont compris quand je faisais référence à l'article qui était publié dans *La Presse* le 2 février 1999.

Ça ne s'est pas amélioré, et ma crainte, c'est que je ne suis pas certain que ça va se clarifier dans l'avenir non plus. Je fais référence au fait qu'on a un projet

actuellement qui s'appelle la Communauté métropolitaine de Montréal, mais il y a aussi, dans toute cette démarche-là, du côté des Affaires municipales, la question des communautés. On parle de la Communauté métropolitaine de Montréal, mais on sait qu'il y en a une à Québec, qu'il y en a une dans l'Outaouais, et on donne dans le mandat des communautés métropolitaines la planification du transport en commun. En tout cas, on dit «le transport en commun». Alors, ça veut dire que dans trois centres urbains, l'Outaouais, Québec et Montréal, la planification du transport en commun se fera sous la responsabilité de ces structures éventuelles qu'on appelle les «communautés métropolitaines», et le ministère du Transport, au fond, au niveau du transport en commun, va devenir tout simplement celui qui va faire les chèques à ce niveau-là.

Ça fait beaucoup de planifications de transport en commun qui vont échapper carrément au ministère des Transports. Il va rester quoi? Il va rester le transport en commun dans les différentes régions, mais en excluant les principaux centres où le transport en commun a un rôle important, Montréal, Québec, l'Outaouais. Alors, je ne pense pas qu'on ait 1 milliard. La clarté des structures...

Bon, je sais que vous faisiez référence aussi, quand vous avez fait votre déclaration, par exemple, dans la région de Montréal, à la Société des transports de Laval, à la Société des transports de Montréal, à la Société des transports de la Rive-Sud, mais il reste qu'au niveau gouvernemental ces transferts-là qui ont été faits sont loin de rendre le rôle du ministère des Transports évident, et je dois vous dire que ce qui m'inquiète aussi, en plus, et je pense que c'est peut-être, en tout cas, nécessaire de le mentionner, c'est que j'ai eu l'occasion de rencontrer à un moment donné un élu de la région de Montréal qui me faisait la remarque qu'eux étaient d'accord avec évidemment la planification du transport dans ce qui sera éventuellement une communauté métropolitaine de Montréal, et il me disait même — et c'est là que je veux ajouter un élément: Les routes devraient peut-être éventuellement être sous la responsabilité des communautés métropolitaines aussi pour que la planification, la cohésion, la cohérence du transport en commun, des routes se fasse à l'intérieur de ces nouvelles structures. Alors, je pense que, si on s'en va là, M. le ministre, je ne sais pas exactement ce qui va rester au ministère des Transports.

Puis, on voit des glissements. Il y a déjà le glissement important du transport en commun où, à ce moment-là, avant la création de l'AMT, ça se faisait, disons, par un organisme qui avait les responsabilités, toutes les responsabilités de s'assurer des cohérences, et on n'avait pas à assister peut-être à des tensions comme celles qu'on a pu voir au niveau du cabinet entre des ministres à partir des nouvelles structures qui ont été mises en place. Alors, moi, M. le ministre, je vous rappelle ce que vous nous aviez dit il y a un an, que vous étiez pour faire du ménage là-dedans, mais je n'ai pas l'impression que le ménage se fait dans le sens où vous le souhaitiez, j'ai l'impression qu'il se fait dans un autre sens, et je me demande exactement quels sont actuellement, dans l'éventualité où on va mettre en place les trois communautés métropolitaines, le rôle et les responsabilités du ministère des Transports. Si on continue à glisser un peu dans l'autre direction et qu'à un moment donné on dit: Bien, pourquoi pas les routes aussi? ça a du sens, c'est une structure métropolitaine, donc ils auraient la responsabilité de planifier le transport en commun...

Je ne pense pas que le ministère des Transports, dans le passé, ait été un ministère tout simplement qui payait les chèques pour faire faire les travaux. Alors, j'aimerais que vous nous clarifiiez, que vous nous donniez exactement votre opinion sur ce qui se passe à ce niveau-là, compte tenu de ce que vous disiez en février 1999.

M. Chevrette: Ce que j'ai dit en février 1999 et que j'ai répété lors du lancement du plan de transport, c'est la même chose, je ne me suis pas contredit. Puis, au contraire, je considère que le plan de transport vient précisément confirmer davantage le rôle du ministère des Transports, et je vais m'expliquer.

Quand je dis que ça n'a pas grand bon sens d'avoir une agence métropolitaine de transport, 15 OMIT, 111 municipalités, trois sociétés de transport, six MRC, la Communauté urbaine, la Société des ponts, Transports Canada puis Transports Québec, je ne trouve pas que c'est très facile d'avoir une cohérence puis d'avoir une efficacité dans la gestion des déplacements des personnes et des marchandises. Je l'ai dit très clairement devant tout le monde, je ne m'en suis pas gêné et je le réitère ce matin. Je peux-tu vous dire que ce n'est pas un cadeau? Le défi a été d'autant plus grand qu'on est allé chercher à peu près l'unanimité sur le plan de transport malgré cette avalanche de structures. Et j'ai dit devant eux autres, là: Voici comment il se situe, le plan de transport, il se situe dans tout ça. Il est évident que la meilleure façon de fonctionner, c'est d'avoir un gouvernement qui a une responsabilité claire, en vertu de sa loi, et des élus municipaux dans une structure unique aussi qui vont dialoguer avec le gouvernement dans une seule structure.

Quand on me dit que le Conseil métropolitain pourrait avoir la responsabilité du transport en commun, moi, j'applaudis parce que, si le Conseil métropolitain est le seul interlocuteur qui est vis-à-vis moi, je n'ai pas trop de problèmes. Mais, si une société dit non, si l'autre dit oui, je peux-tu vous dire que c'est achalant? J'étais heureux de voir cette semaine la STRL, par exemple, et la STCUM annoncer qu'elles étaient d'accord toutes les deux pour le métro de Laval. C'est une bonne nouvelle, il y a eu un cheminement très intéressant. Mais, si on n'est pas capable d'en arriver à canaliser les décisions en une seule chose, c'est plus dur, c'est beaucoup plus dur, moi, je dois vous dire, et il y a un risque d'incohérence dans les actions. Mais, fondamentalement, tout ce paquet de structures là, tant et aussi longtemps que le ministère des Transports demeure l'agent-payeur majoritaire, c'est lui qui a le pouvoir. L'AMT peut faire des études, elle peut faire des recommandations, mais on vient de faire la preuve que c'est le ministère des Transports qui dispose. On a disposé, par un plan d'aménagement et de développement,

des marchandises et des personnes. C'est nous qui annonçons ce que ce sera.

Je sais que, s'il avait fallu que l'AMT se tire contre le plan de transport — un ministère du gouvernement et une agence gouvernementale — je ne l'aurais pas trouvé trop drôle. Mais ils ont dit qu'ils étaient bien heureux. Donc, merci beaucoup, je suis très content. Mais il va falloir régler ça à moyen terme, et, à moyen terme, ce n'est pas moi qui ai l'outil législatif dans les mains pour régler le futur. C'est la proposition qui va être sur la table très prochainement. Mais, dans la propre loi de l'AMT, il est dit qu'en décembre 1999 on devait commencer à revoir, à réanalyser comme tels sa raison d'être ou bien son rattachement. Ce que j'ai toujours dit — puis je ne le dis pas avec agressivité — c'est: Je pense que c'est au moins au niveau gouvernemental qu'il devrait y avoir une seule autorité. Je le réitère, moi, je ne suis pas trop gêné pour faire ça, là, puis je ne le dis parce que j'en ai contre une structure, c'est que c'est inconcevable qu'un ministère-payeur n'ait pas la supervision politique de cela. Je l'ai dit puis je ne me gêne pas de le dire, ma position est très publique. S'il y en a qui ne le savent pas, ils sont en retard dans les nouvelles en jésus!

Donc, à mon sens à moi, l'organisme qui fait de la planification stratégique en matière de transport en commun, il peut exister en autant qu'il relève de l'autorité unique, de l'agent-payeur. Ça, c'est ma conviction profonde. La preuve, en plus de ça, c'est qu'ils font une planification stratégique mais que c'est moi qui paie les autobus, c'est moi qui paie à 100 % le métro. Quand je dis «moi», là, c'est une façon de s'exprimer, c'est le ministère. On paie 100 % de métro, on corrige les routes, puis ce seraient d'autres qui décideraient puis qui diraient: Toi, bien, fais-moi le chèque? Ça ne marche pas, ça. Ça ne peut pas marcher dans une structure cohérente, c'est impossible. C'est impossible que les machines ne se braquent pas, surtout si on a des compétences. On a 6 000 employés, en comptant les partiels, au ministre des Transports. On a quelques bols dans ça. Ce n'est pas tous des caves, là.

• *(10 h 40)* •

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Donc, on doit être capable aussi de réfléchir. On a des ingénieurs de métier qui connaissent un peu les technologies. Ce n'est pas parce que tu n'as pas l'étiquette exclusivement de transport en commun que tu es décodé, que tu es déclassé. Tu n'es pas moins ingénieur parce que tu n'as pas travaillé spécifiquement sur le transport en commun. Pour définir un tracé de transport en commun ou un tracé de route, il s'agit d'avoir un peu de méninges, puis un peu de métier, puis un peu d'intelligence, puis un peu de gros bon sens, puis un peu de technique.

Moi, je vous avoue, j'ai assisté, j'ai vécu tout ça très difficilement parce que je n'aime pas être placé dans une situation, comme ministre, où je suis incapable de faire des arbitrages. Comme ministre des Transports, par exemple, j'ai la SAAQ puis j'ai la Commission des transports. Quand on a passé la loi n° 430 puis que je sentais qu'il y avait du sable dans l'engrenage, j'ai convoqué M. Gagnon, de la SAAQ — le prédécesseur de Mme Poupart, comment il s'appelait? — ...

Une voix: Louis Gravel.

M. Chevrette: ...M. Gravel puis M. Trudeau puis j'ai dit: Dans une semaine, je veux avoir la grande harmonie. Une semaine après, ça se souriait puis ça se tapait dans les mains.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Je veux dire, à un moment donné, là, ça prend quelqu'un pour mettre de l'ordre dans la maison — c'est ça — puis amener les gens de part et d'autre, au lieu de se braquer, à chercher le compromis. C'est ce que je voulais vous donner comme exemple. C'est ce qui, il me semble, devrait exister au niveau du transport, même si c'est Montréal. C'est une grande métropole, il y a une grande couronne, puis il y a du monde qui a le droit à une qualité de vie dans la couronne autant que sur l'île, puis il doit y avoir de la cohérence dans notre façon de fonctionner.

Moi, j'ai appris une chose de mon père, c'était: il y a une question de gros bon sens. Quand tu n'as pas d'argent pour pomper l'eau, vas-tu chercher l'eau en haut? Elle descend toute seule. Il m'a expliqué ça. Aujourd'hui, on s'ingénie à vouloir remonter l'eau. Ça coûte plus cher.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Bordeleau: Oui. Juste faire remarquer, M. le ministre — je pense que je suis content de voir que vous exprimez clairement votre point de vue sur cette question-là — que la création de l'AMT, ça a été fait, au fond, par votre gouvernement et que le transfert de l'AMT du ministère de la Métropole aux Affaires municipales éventuellement, ça a été fait aussi par votre gouvernement.

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Et, quand vous nous avez décrit, au tout début de votre réponse, les multiples organismes impliqués dans le transport en commun dans la région de Montréal, vous étiez tout à fait d'accord. Mais je pense que, avec ce que vous avez fait avec l'AMT, vous n'avez pas amélioré nécessairement toute cette situation-là, vous en avez rajouté une puis vous l'avez changée de place, de sorte qu'on se réveille avec des problèmes que vous avez mentionnés, c'est-à-dire qu'il y a un payeur puis un décideur, c'est-à-dire que le payeur est toujours le décideur final. S'il dit: Je ne paie pas, évidemment, ça dérange un peu les planificateurs, mais il reste que le travail se fait actuellement à deux places différentes. Je vous rappelle

que le transfert a été fait, et ça pose les problèmes que ça a posé, et il faut réaliser que ça va en poser plus parce que, quand les communautés métropolitaines seront créées, elles auront la responsabilité du transport en commun, en tout cas dans l'ébauche qui nous a été présentée. Ça veut dire que le transport en commun dans l'Outaouais, ce sera l'AMT Outaouais, là, et ce sera la même chose à Québec aussi.

M. Chevrette: C'est-à-dire que je ne sais pas comment ça sortira ultimement, mais ce n'est pas à moi à en dévoiler le contenu. Mais ce que je comprends, moi, de ce qui serait l'idéal, c'est d'avoir un vis-à-vis responsable. Si on veut faire du transport en commun sur l'île et en périphérie, il faudrait avoir un interlocuteur au niveau des décisions, là. Au niveau des structures de gestion, après, ça, il y a toujours possibilité d'accommoder des choses, mais les décisions, quand t'as un vis-à-vis, tu peux ne pas t'entendre mais tu sais que, si tu fais un compromis avec lui, c'est réglé, après. Ce n'est pas un tiers qui vient s'introduire, puis des tiers qui se mettent à poursuivre, puis des tiers qui demandent des injonctions, puis... Vous savez ce que c'est. Ça, moi, je pense qu'il faut absolument, à partir du gros, gros bon sens, que les élus municipaux et le gouvernement trouvent un terrain d'entente pour avoir des structures efficientes et efficaces, puis l'efficience et l'efficacité ne se retrouvent pas nécessairement dans l'anarchie structurelle, elles se retrouvent dans la définition claire des canaux de décision.

Quant au faire-faire, bien, ça, il y a mille et une façons. Mais, au niveau des canaux de décision, les principes qui me sont restés entre les deux oreilles à ma sortie de l'université, c'était: Identifie le pouvoir de décision, puis après ça c'est uniquement des moyens de réalisation. Mais, si tu fais véritablement un canal de décision, identifie-les, tes sources. Ça te permet, à ce moment-là, de voir où il y a des entraves.

Là, tu ne le sais plus, où est-ce qu'elle est, l'entrave, vous le savez. Moi, j'ai vécu ça difficilement, je ne m'en cache pas. C'est difficile, ce que j'ai vécu, parce que, quand tu prends à coeur un dossier, puis que tu y travailles comme un fou, là, puis que tu te rends compte que ça bogue mais que tu ne sais pas où ça bogue, que tu changes un fil puis qu'il y en a trois autres qui sautent, tu dis: Wo! Qu'est-ce qu'il y a, qu'est-ce qui se passe? Tu n'es pas maître de ta boîte électrique, là. Je peux-tu vous dire que j'en ai pris, des chocs?

M. Bordeleau: Ce que je comprends, M. le ministre, de votre réponse et de ce que vous nous avez dit sur toute cette question-là, c'est que vous parlez de l'évaluation qui devait être faite en 1999. D'ailleurs, il y a un rapport qui a été déposé, un bilan, là, qui avait été prévu dans la loi constitutive même de l'AMT, qui a été déposé, et vous faites référence qu'à la fin, à ce moment-là, c'est-à-dire au moment du dépôt, il y a une analyse qui est faite des années précédentes d'existence, des cinq années d'existence de l'AMT, et que, à ce moment-là, vous revoyez une discussion possible au niveau du rattachement de l'AMT. Et ce que je comprends aussi, c'est que vous souhaiteriez que ce soit rattaché au ministère des Transports.

M. Chevrette: En tout cas, qu'on identifie: ou bien c'est une structure qui relève du Conseil métropolitain mais on le sait, ou bien ça relève de moi. Je pense que, sur le plan fonctionnel, on ne peut plus continuer à oeuvrer comme on oeuvre là. Sur le plan fonctionnel, si ces compétences-là, dont je ne doute pas... Moi, ce n'est pas des employés que je parle, là, ce n'est pas des personnes, c'est du rattachement d'autorité à quelqu'un. Puis peut-être que ça simplifierait beaucoup les choses, au lieu de braquer les machines, au lieu de se regarder comme chien et chat, si on définissait le corridor bien précis des responsabilités. Puis, quand c'est rattaché à une seule autorité, ça te permet, à ce moment-là, de créer une harmonie parce qu'ils savent très bien que le ministre responsable n'acceptera pas qu'à l'intérieur de ses responsabilités il y en ait un qui tire à gauche puis l'autre à droite. Il va dire: Bien, si vous formez un team, comme les anciens chevaux, il faut que vous tiriez ensemble pour que ça décolle, sinon, s'il y en a un qui se met à vouloir reculer puis que l'autre avance, ça ne va pas. La charge, elle, reste sur place. J'ai connu ça quand mon père avait des chevaux.

Je pense qu'il faut, à partir du gros bon sens, réaménager, pas nécessairement changer des structures au bout, identifier des chapeaux d'autorité très précis, identifier les corridors de responsabilité puis, après ça, faire travailler le monde en complémentarité et non pas en opposition.

M. Bordeleau: Je vous souhaite, M. le ministre, le plus de cohérence possible dans vos désirs.

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

Budget alloué pour l'entretien des chaussées

M. Laprise: Merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, on est bien heureux de constater qu'il y a quand même des budgets d'immobilisation assez importants dans les régions, dans différents secteurs. Maintenant, on semble vouloir diminuer un peu les budgets d'entretien au niveau des couches d'usure dans certains secteurs. Est-ce que les budgets d'entretien vont continuer quand même à avoir un montant assez élevé pour permettre un entretien assez régulier de nos routes régionales et de nos routes secondaires également? Deux questions.

• *(10 h 50)* •

M. Chevrette: Au global, on a 1 % de plus d'argent au ministère des Transports par rapport à l'an dernier. Au niveau de certains secteurs, effectivement, il y a des baisses, puis, au niveau d'autres, il y a une augmentation, dépendant des urgences annuelles. Une année, vous pouvez avoir plus de couches d'usure, l'autre

année, un peu moins parce qu'on a plus de travaux de réparation, je ne sais pas, de ponts, par exemple, ou d'amélioration de chaussées, etc. C'est vrai que ça peut sauter aux yeux dans les colonnes de chiffres, mais, au global pour le ministère des Transports, je vous rappelle que c'est un plus. Mais, si vous en avez moins cette année, vous en aurez plus l'année prochaine. Il y a un certain balancier. Puis, sachant que vous êtes un bon député, vous allez être capable d'expliquer ça au public.

Entretien des routes dans les petites municipalités

M. Laprise: O.K. Dans le cadre des propos de mon collègue tout à l'heure concernant les petites municipalités qui ont un pouvoir financier limité et qui reçoivent quand même un transport lourd assez important, dû à la sortie de richesses naturelles de leur secteur, l'année dernière, on avait parlé qu'on corrigerait cette situation-là, puis il y a des municipalités qui ont très peu de population. Par contre, la forêt sort par ces secteurs-là, les gravières passent par ces secteurs-là, et on écrase les chemins, et cette responsabilité-là fait partie de leurs responsabilités, mais ils n'ont pas les argents pour les assumer pleinement. Alors, est-ce que dans le 90 millions on sera en mesure de présenter des projets qui pourraient être acceptés dans cet ordre-là?

M. Chevrette: Ce sera sans doute possible...

M. Laprise: Ce sera sans doute possible?

M. Chevrette: ...sauf que je voudrais reprendre la responsabilité des routes qui ont été rétrocédées soit en 1993 ou bien plus récemment. C'est vrai que, pour certaines municipalités, c'est très lourd, surtout quand les routes sont fortement endommagées, où ça demande une réfection assez forte. Je ne sais pas qu'est-ce qui se produira, je ne suis pas devin. Je commence à en avoir une idée, par contre, mais j'ai l'impression que ça prendra toujours une péréquation. C'est ce qui va arriver sans doute, on va devoir se réinterroger très sérieusement sur qu'est-ce qu'on fait globalement avec un réseau routier dans une région X. Il faut regarder la richesse collective aussi dans la région, il faut regarder les capacités de se donner une infrastructure minimale. Ça veut dire qu'il faut étudier minimalement une péréquation, si jamais il y avait des déplacements de pouvoirs ou d'autres choses. Mais, actuellement, je suis bien au fait que certaines municipalités...

Prenons les ponts. Prenons un exemple très concret, les ponts. Ça me trottait dans la tête, 14 millions par année pour les ponts du Québec. J'avais vu tout le rapport, le gros rapport sur l'état des ponts au Québec. J'ai dit: Décemment, comment un petit village peut avoir une infrastructure de 4 millions, ou 3 millions, ou 5 millions et faire des réparations majeures là-dessus? Ils sont 300 ou 400 dans la municipalité. Quand même qu'on mettrait ça au niveau de la région, au niveau d'une MRC, comme on voulait le faire un bout de temps, même la MRC ne voudra pas payer pour un pont qui dessert un village de 300 ou 400. Par contre, ces citoyens-là qu'on a laissés établir là, ce n'est pas des illégaux, ça, ce n'est pas des squatteurs. Donc, ils ont droit minimalement de sortir de chez eux dans des conditions décentes.

Je suis en train de revoir toute la politique des ponts. En tout cas, on me dira ce qu'on voudra, pour l'instant, je travaille en toute honnêteté à faire en sorte que les citoyens d'une municipalité qui sont dépendants d'un pont puissent voir se réparer un pont sans avoir à s'endetter. D'abord, de toute façon, il ne se ferait pas. C'est jusque-là que ça va aller. Tu arrives avec un pont...

Je prends le pont Le Gardeur — 18 millions de dollars — qui a été confié à la ville de Repentigny. Je peux-tu vous dire que ce serait la débandade? Il n'y a plus un gouvernement... En tout cas, le ministre des Transports n'irait pas à Le Gardeur si on n'avait pas repris le pont. Je peux-tu dire ça? Je serais resté chez nous, à Joliette, puis je me serais arrangé pour passer par Rawdon.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: C'est impossible d'arriver dans une municipalité puis de dire: Ça te coûte 18 millions demain matin. Voyons! c'est le bon sens qui parle. Moi, je me laisse beaucoup guider par le GBS.

Attribution des contrats de sous-traitance en région

M. Laprise: Une dernière question. On a parlé tout à l'heure des professionnels, mais, au niveau des contrats donnés, par exemple, pour la réparation des ponts ou la réfection de routes dans les régions, assez souvent c'est des firmes de l'extérieur. Remarquez bien, je n'ai rien contre ça, probablement que c'est les plus bas soumissionnaires. Mais est-ce qu'il n'y aurait pas une façon de présenter nos appels d'offres pour donner nos contrats, protéger quand même nos sous-traitants, nos petites entreprises chez nous qui sous-traitent pour ces grandes entreprises là? Moi, j'en ai un, cas, entre autres, chez nous. L'entreprise a coupé à deux reprises un sous-contractant à 30 %, et il y avait eu entente pour les travaux immédiatement. Mais ils ne sont pas protégés du tout, selon la forme de contrats qu'on donne actuellement.

M. Chevrette: Bien, moi, je vais vous suggérer quelque chose, faites-vous donc un comité de députés, là. Penchez-vous donc là-dessus puis faites-nous donc des recommandations, parce qu'on travaille, là... J'ai confié au ministre délégué le mandat des professionnels. On achève, là, on va vous soumettre quelque chose. Mais, si les députés arrivaient avec quelque chose de constructif, puis d'éclairé, puis d'éclairant, moi, je n'aurais rien contre ça. Parce que, si je suis ministre, c'est parce que vous êtes député. J'ai compris ça, moi.

M. Laprise: Merci beaucoup.

Octroi des contrats de pavage dans certaines régions

Le Président (M. Lachance): Avant de céder la parole au député de Saguenay, M. le ministre, je voudrais vous faire part également d'une observation que j'ai faite, avec l'expérience de quelques années. Dans certains contrats, des appels d'offres qui sont présentés au ministère des Transports, il existe des choses qui nous apparaissent faciliter ou favoriser une firme, et je m'explique. Quand il est question de pavage, et que le contrat comprend le pavage au complet, et que, comme par hasard, la firme de pavage est à proximité, comment voulez-vous qu'une entreprise qui fait des travaux généraux — excavation, infrastructures — puisse être capable de compétitionner la firme de pavage lorsqu'il y a plusieurs 1 000 tonnes de pavage dans le décor? Je pourrais — je ne voudrais pas le faire publiquement ici — vous donner un endroit où ça se produit en Chaudière-Appalaches présentement. Je veux bien que tout le monde vive, là, mais il faudrait donner une chance égale à tout le monde.

M. Chevrette: On s'est penchés là-dessus. Depuis une dizaine de mois qu'on travaille là-dessus, on est arrivés à une position. Je dois rencontrer prochainement les représentants du bitume au Québec. Il y a des endroits où il y a une seule compagnie dans des régions complètes. Et vous regarderez le prix du bitume quand on l'observe dans ces régions-là où il n'y a aucune concurrence. Ça, ça a été mon premier souci comme ministre, regarder, s'il n'y a pas de concurrence, ça mène où. Parce qu'il y en a qui avaient suffisamment d'argent pour s'acheter des portatifs. Ils s'en allaient couper tout l'autre. Le petit ou le moyen qui fait x milliers de tonnes par année, il ne vit plus; donc, il n'a plus rien qu'une chose à faire, il se vend. Il se vend, et, graduellement, la concurrence disparaît dans plusieurs régions du Québec. Donc, il faut absolument qu'on trouve une solution à ça aussi.

Et je dois vous dire que les nouveaux critères qu'on a établis, entre nous, présentement, font l'objet de consultations particulières mais que très prochainement ça va vous être remis aussi. Et je suis content de la question, parce qu'on n'en aurait probablement pas parlé, là, parce qu'on n'y pensait pas. Mais on travaille là-dessus sérieusement: ça, les professionnels, le bitume, les professionnels et le type de contrat.

Il y a une question de sécurité pour les contrats. Je ne sais pas si c'est vous qui... Oui, c'est vous qui venez d'en parler, la responsabilité civile. Quand on fait une réfection sur une route, j'ai bien compris que la CSST recommande qu'il y ait un seul maître d'oeuvre pour fins de sécurité routière, et ça crée des problèmes, effectivement, parce que, je me rappelle, au pont de Saint-Cuthbert, dans le comté de M. Gilles Baril, à Berthier, il y a eu un problème. La CSST s'est ramassée sur les lieux. Ils ont dit: Ça prend un seul maître d'oeuvre qui a la responsabilité de la sécurité et de l'aménagement sécuritaire. Parce que, dans mon coin, justement, dans ce cas précis de Berthier, on avait mis le bitume dans le même contrat pour éviter qu'il y ait... Mais ça a fait le résultat dont vous parlez. La conclusion de ça, c'est que celui qui aurait pu avoir le 300 000 $, 400 000 $ — parce que c'était 400 000 $ et moins, négocié et non pas soumissionné...

En ajoutant la calvette avec l'asphalte, ça faisait 500 000 $. Ils sont allés en soumissions publiques. Puis, quand un gros veut faire mourir un petit dans une région, il a seulement à monter ses prix dans les endroits où il a le monopole puis à couper ses prix à mort dans les endroits où il y a une concurrence, puis tu viens de faire craquer dans l'espace d'un an ou deux ce petit-là.

C'est ça que je veux faire, c'est ça que je veux sauver, puis ça, ça va être avec l'appui des députés parce que les lobbys sont forts, là. Moi, je revois les mêmes bettes parce que je suis appelé à faire des petits speechs dans des — comment on appelle ça? — cocktails de financement, là. Il y a des bettes que je reconnais à chaque place. Il y en a qui ont les moyens de se déplacer vite.

Des voix: Ha, ha, ha!

• *(11 heures)* •

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

Réfection des routes 389 et 138 sur la Côte-Nord

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Hier, à une réponse sur un sujet qui concernait la région de Montréal, vous avez indiqué que vous vous vouliez faire, ou que vous faites, des interventions auprès de votre homologue fédéral, M. Collenette, afin de pouvoir signer des ententes spécifiques projet par projet. En 1997, votre prédécesseur, M. Brassard, avait fait une intervention auprès de son homologue fédéral à l'époque pour lui demander, d'abord, de reconduire le programme PSAR, le Programme stratégique d'amélioration routière, et d'y inclure la route 389.

Vous savez, les gens du Labrador terre-neuvien, les gens de la Côte-Nord se sont déjà concertés et ont convenu de la nécessité que des investissements majeurs soient faits sur la 389 et, je vous dirais, également la 138, parce que, si on regarde ça dans la perspective canadienne, la route 138, la route 389, ça fait partie du réseau routier supérieur, c'est un lien interprovincial, et on sait que, quand on regarde l'état de la 138 et l'état de la 389, à de nombreux endroits ce réseau-là est sous-performant parce qu'il est même sous-standard par rapport aux standards habituels du ministère des Transports.

Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre: Quelles sont les démarches que vous faites afin de nous assurer que les travaux qui sont anticipés... Parce que le milieu nord-côtier appelle de tous ses voeux la réalisation de ce réseau-là. Quelles sont les démarches que vous faites auprès de votre homologue fédéral afin d'avoir du financement de sa part et quelles actions vous entendez poser pour que dans l'immédiat on puisse procéder à des rénovations majeures?

Encore cette semaine, je recevais, même si ce n'est pas dans mon comté, une résolution de la municipalité de Fermont qui dans l'immédiat réclame aussi des travaux sur la 389, en haut de Manic 5. Il y a là une situation qui, à mon point de vue, réclame une intervention, je dirais, d'urgence et prioritaire de la part de votre ministère, puis je vous réitère que les gens du Labrador terre-neuvien — je le sais pour avoir participé à une rencontre avec eux en novembre 1998, avec des officiers du ministère des Transports — ils désirent, eux aussi, que cette route-là soit améliorée.

Vous savez, juste pour vous rappeler, au printemps 1997, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec le gouvernement terre-neuvien, accordant une somme à une hauteur d'environ 340 millions pour faire refaire en diverses phases l'autoroute 500 qui est du côté du Labrador, et, si vous me passez l'expression, cette autoroute-là, quand elle arrive du côté du Québec, elle tombe dans une swamp, dans le marécage. Ça n'a pas de bon sens, et nos gens ont besoin que ces travaux-là soient faits. Également, c'est la pénétration dans l'arrière-pays, toutes les richesses qu'on y trouve. On devrait être capable de faire participer davantage le milieu nord-côtier à la prospérité économique du Québec, et il faudrait se donner les outils qu'il nous faut pour que ces liens-là soient mis en place correctement. Ça, c'est ma première. J'en ai d'autres, après.

M. Chevrette: Bon, voici. En tout cas, je vais essayer de vous répondre en partie. Tout d'abord, ce que j'ai pris comme décision, c'était l'élaboration de plans de transport dans chaque région, et j'ai bien avisé M. Collenette qu'après chaque plan de transport il y aurait des projets spécifiques, comme vous avez dit. Ça, c'est la première chose.

La deuxième chose, sur la 389 plus spécifiquement, la 389 comme telle, moi aussi, j'ai eu des rencontres avec un député terre-neuvien, au moment où j'y suis allé même avec M. Bouchard pour ce qui est de Lower Churchill. J'étais ministre des Ressources naturelles. Le dossier m'avait été présenté aussi pour faire la route 389 de Terre-Neuve, à toutes fins pratiques, au Québec. On sait que c'est une route qui fait pitié, comme vous l'avez décrit, mais c'est évident qu'à cause des coûts astronomiques le ministère des Transports ne sera jamais capable seul de faire cette route-là, c'est impossible. Est-ce que ça pourrait être le fédéral? Je pense que oui, avec nous. Mais je pense qu'il devrait y avoir un troisième joueur, un troisième joueur qui va, lui aussi, bénéficier de cette route-là éventuellement, et c'est Hydro-Québec, ou la corporation Hydro Terre-Neuve. C'est dans ce cadre-là qu'on a une meilleure perspective de réaliser quelque chose sur la 389. Si c'est laissé à la seule capacité financière du ministère des Transports, on ne réussira pas, nous autres.

M. Gagnon: Je comprends ce que vous me dites là, mais, dans ce genre de dossier, ce qu'on constate, c'est que, quand on regarde ce qui s'est passé dans le passé, vouloir faire intervenir un tiers, je ne voudrais pas qu'on se remette sur une avenue qui ferait en sorte qu'on retarde la prise de décision. Moi, je vous rappelle que la 138, la 389, ça fait partie — c'est pour ça que je l'avais exprimé de cette façon-là — dans la perspective canadienne du réseau routier supérieur. Moi, quand je regarde les investissements que le fédéral a faits en Colombie-Britannique, en Alberta, quand je regarde la qualité de ces routes-là et que je regarde les nôtres, je trouve ça indignant et je me demande qu'est-ce que mon ministre, qu'est-ce que le ministre du gouvernement du Québec va faire pour nous assurer qu'on va prendre les moyens afin de nous assurer qu'on soit traités avec la même équité que ce qui a été donné ailleurs au Canada.

M. Chevrette: Je comprends, mais prenez les grands axes routiers, par exemple, de la Baie-James. Ça a été longtemps travaillé par Hydro-Québec. Le ministère des Transports a été longtemps même mis à l'écart de l'entretien, et des règles, et des normes, puis, même encore, ce n'est pas tout à fait terminé, ils veulent nous repasser le crachoir, comme on dit en bon québécois, pour l'entretien de la... Je ne me rappelle plus comment elle s'appelle, la route. Le numéro, je ne le sais pas.

Mais la 389 comme lien économique entre le Labrador et le Québec, c'est évident que c'est une perspective intéressante sur le plan économique à long terme. J'ai donné les éléments qui permettent de devancer le projet; c'est sûrement le projet Lower Churchill qui est un élément déclencheur beaucoup plus rapide. D'ailleurs, ça a été clair, là-bas, à Terre-Neuve, on veut profiter, autant le gouvernement de Terre-Neuve... Ils ne sont pas plus fous que nous autres. S'ils ont le lien, il va bénéficier autant à Terre-Neuve qu'au Québec. Ils veulent que ce soit le déclencheur, donc, confié probablement aux deux intéressés qui feront partie d'une seule structure, à ce moment-là, parce que l'avantage du projet hydroélectrique, c'est que ça jumelle, pour la gestion, deux entités des deux gouvernements. Donc, on y gagne au change de les mettre dans le coup, puis d'arriver à le réaliser, et d'exiger notre quote-part. Mais ça, exiger notre quote-part, je vais vous dire, ils sont restés surpris que je donne seulement trois projets à Montréal. J'aurais pu en donner 10. Mais chaque plan de transport, je peux vous dire, va être négocié, puis vous allez... Je suppose que la Côte-Nord — je suppose, ou je présume, plutôt — que ça va faire partie de votre plan de transport.

M. Gagnon: Je comprends la réponse, là.

Le Président (M. Lachance): En conclusion, M. le député.

M. Gagnon: Oui. Je comprends la réponse concernant le plan intégré de transport, mais je ne voudrais pas, là aussi, qu'on se donne des motifs pour retarder éventuellement des prises de décision. Vous savez, dans le plan intégré de transport, on n'a pas besoin d'être grand prophète pour être convaincu dès le départ que cette

artère-là, ça va faire partie des priorités de la région. On n'attendra pas la réalisation, enfin je ne pense pas qu'il faille attendre la conclusion finale du plan intégré de transport pour agir entre-temps. Il me semble qu'il y a des interventions qui doivent se faire, puis c'est pour ça que je vous le mentionne.

Étude sur la traversée de la rivière Saguenay

Quand vous me parlez du plan intégré de transport — c'était une autre question que je voulais poser — quel est l'échéancier, à partir du moment où l'étude de Naturam-Génivar a été rendue publique? Mais, même à ça, les gens s'attendaient à ce qu'on amorce aussi le plan intégré. Quel est l'échéancier que vous avez arrêté pour que les consultations, la première consultation se fasse sur, à tout le moins, le diagnostic qui a déjà été posé par le ministère? Je ne voudrais pas qu'on attende à l'automne prochain, là. Tout le monde attendait impatiemment le dépôt de l'étude sur la traversée de la rivière Saguenay; ça a été fait. C'est une étude qui est loin de faire l'unanimité chez nous. En tout cas, si elle la fait, c'est dans une conclusion contraire à celle qui est là. Mais maintenant il faut aller de l'avant puis il faut procéder avec ce plan-là. C'est quoi, l'échéancier que vous avez là-dessus?

• *(11 h 10)* •

M. Baril (Arthabaska): Bien, comme vous l'avez dit, la consultation, nous étions prêts l'automne passé à la faire, ou l'été passé, et le milieu nous a demandé de retarder la consultation en attendant l'étude sur la possibilité de construire un pont sur le Saguenay. Après que l'étude eut été rendue publique, moi, j'ai tout de suite demandé au ministère d'entreprendre les démarches pour consulter le milieu, pareil comme on a fait dans toutes les régions, et, lorsque le milieu sera consulté, bien, on va suivre la procédure normale. Donc, ça ne devrait pas retarder.

M. Gagnon: Moi, ce que je vous demandais, c'est l'échéancier, parce que, ça, dans des échanges antérieurs, vous m'avez déjà dit ça, on l'a mentionné aux gens de chez nous...

M. Chevrette: Bon, bien, si j'ai bien compris, la consultation sur tout le diagnostic, ça va se faire cet été. Ça va se faire, hein?

M. Baril (Arthabaska): C'est ça.

M. Chevrette: Après ça, bien, dès que la consultation est finie, c'est l'élaboration du plan compte tenu des remarques, les évaluations, les projets retenus.

M. Baril (Arthabaska): On compile les données.

Élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial

M. Gagnon: Je voudrais profiter du fait qu'on parle du plan intégré de transport pour peut-être déborder un peu du côté de l'éventuelle politique maritime que vous êtes à élaborer. Juste vous rappeler que c'est quelque chose qui est attendu depuis quelques décennies en Côte-Nord. Juste vous rappeler — je pense que c'est à la fin des années soixante-dix, en 1979 — qu'il y avait des gens de chez nous qui avaient abordé ce sujet-là, et le député de Charlevoix à l'époque qui siégeait à la Chambre des communes, qui faisait partie du cabinet de M. Trudeau, avait un peu, je dirais, ridiculisé cette orientation-là en disant qu'on voulait revenir au cabotage. Je pense qu'il faut s'attendre, enfin on attend du ministère une proposition qui permettra d'offrir à nos industriels, pour favoriser davantage le développement de chez nous, l'utilisation de ce moyen-là. Il faut que ça fasse partie, je dirais, de la panoplie pour que nos industries se développent davantage.

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, là-dessus, depuis l'automne passé, avec la Société des traversiers, le ministère des Transports, le ministère des Richesses naturelles, il y a une étude qui est en cours. L'étude devrait m'être remise vers la mi-mai au plus tard sur comment répondre aux besoins grandissants du transport routier sur la Côte-Nord. L'étude est en marche, l'étude est en cours, ça va bien, et c'est justement pour répondre aux besoins. Je sais qu'il y a des inquiétudes sur la Côte-Nord, parce que ç'aurait été interprété — parce que je lis les journaux puis que j'ai de la correspondance aussi — à l'effet qu'on obligerait tous les... Je vais me reprendre. On défendrait le transport lourd sur la 138. Ça n'a jamais été mon intention d'empêcher le trafic lourd sur la 138. L'objectif, c'est de dire aux industries d'utiliser le transport fluvial, qui est un transport beaucoup plus économique, beaucoup moins polluant et beaucoup plus sécuritaire. C'est dans cette optique-là que l'étude va m'être remise vers la mi-mai, et on prendra une décision, puis on l'annoncera aussitôt qu'on pourra le faire, pour inciter les gens, les utilisateurs de la Côte-Nord, les manufacturiers, les transformateurs à utiliser ce mode de transport là.

Vous avez dit: Ça fait plusieurs décennies qu'on attend cette politique-là. Mais, si on regarde, le gouvernement fédéral, la seule politique de transport maritime qu'il a rendue publique en 1994, ça a été une politique de délestage des quais, de délestage des ports, de délestage du dragage, de délestage du déglaçage, puis de la garde côtière, puis du pilotage. Ça fait que je vous dis qu'il ne reste plus grand-chose. Ça, c'est une politique de développement vraiment du gouvernement fédéral, hein?

M. Gagnon: Oui, je comprends très bien ce que vous dites, je partage ça, parce que ça, cette politique de dévolution des infrastructures portuaires, comme l'appelle Transports Canada, elle est, à mon sens, extrêmement préjudiciable à toutes les communautés qui longent le fleuve Saint-Laurent. Chez nous, quand on regarde les coûts des infrastructures aussi, je regarde le port de Baie-Comeau, le seul investissement qui a été fait, il y a un 25 millions qui avait été mis à l'époque où M. Mulroney

était premier ministre du Canada, et c'est une demande qui était sur la table depuis 1974, au moins 1974, et il n'y a pas eu autre chose qui a été fait. Mais, à partir du moment où nos milieux, nos communautés locales auraient la gestion, ou la propriété — je ne le sais pas, là — de ces infrastructures-là alors qu'elles ont d'autres besoins beaucoup plus criants, on se retrouve avec le bébé sur les bras, puis il va falloir le nourrir, après, puis il faut s'assurer qu'on ait les ressources pour que ça puisse grandir correctement. Ça fait que, moi, je m'attends qu'on arrive avec une proposition qui soit articulée, qui nous permette de répondre à des besoins immédiats.

Parce que toutes les choses qu'on a entendues, ce sont des thèmes qui sont abordés depuis quelques décennies. Je me méfie un peu de ça puis je me dis: J'ai hâte qu'on atterrisse correctement avec ça. Même dans des études qu'on a vues récemment il y a déjà des orientations qui avaient été préconisées par le ministère des Transports à la fin des années soixante-dix, et on en est toujours au stade des discussions préliminaires. On discourt sur certains intérêts, mais je trouve qu'on n'avance pas. Ça fait que je m'attends, autant à l'intérieur du plan intégré de transport, autant avec la politique, qu'on arrive avec des éléments qui vont nous permettre de faire aboutir des projets.

Juste vous rappeler un sujet sur la question maritime.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, vous pourrez revenir après, parce que, là, on a un problème de gestion de temps, étant donné la quantité de sujets qu'on veut aborder.

Commission des transports du Québec

Nous aborderions la Commission des transports, et vous pourrez revenir sur la question maritime. Je comprends votre impatience de quelques décennies, mais vous pourrez l'exprimer de nouveau, si vous voulez, un peu plus tard. Alors, monsieur...

M. Baril (Arthabaska): Mais qu'on reparle de la Société des transports ou autre, la Société des transports du Québec, j'aimerais ça qu'on revienne avec la question pour permettre de répondre à cette interrogation-là ou à cette inquiétude-là.

Le Président (M. Lachance): Alors, le député de Saguenay, certainement qu'il va retenir votre ouverture là-dessus. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Juste, M. le Président, pour clarifier, c'est qu'on avait convenu avec le ministre, qui doit quitter, de faire la CTQ, et on va revenir ensuite, comme on l'avait mentionné, à la Société des traversiers, et puis, à ce moment-là, bien, toute la question que le député de Saguenay vient de soulever pourrait être réabordée.

Regroupement des camionneurs en vrac dans des postes de courtage

Concernant la Commission des transports du Québec, M. le Président, j'aimerais juste vérifier. On se souvient qu'on a adopté, à la fin de la dernière session, le projet de loi n° 89 dont un des éléments majeurs était de permettre une certaine compétitivité, si on veut, au niveau des postes de courtage dans les différentes régions. Ça a été adopté à l'intérieur de la loi, avec des règles de 35 % de regroupements, qu'il y a possibilité d'avoir... En fait, ça permettait d'avoir la possibilité, dans les régions, d'avoir deux postes de courtage. C'était ça essentiellement que permettaient les modifications qui ont été apportées à la loi. Alors, il y avait une période, appelons ça de maraudage qui existait en début d'année, jusqu'au mois de mars, qui permettait aux camionneurs en vrac de se regrouper dans des postes de courtage, et les demandes devaient être formulées à la Commission des transports, je pense, pour la fin du mois de mars. Alors, il y a effectivement dans une vingtaine de régions, je crois, des regroupements qui se sont faits et où on pourrait éventuellement avoir deux postes de courtage. Dans une vingtaine de régions.

À la suite de ça, M. le Président, on a vu cette semaine dans le journal, le 12 avril plus précisément, que l'Association nationale des camionneurs artisans avait logé des plaintes face à cette nouvelle réalité là de compétitivité dans certaines régions entre deux postes de courtage, avait porté des plaintes au niveau du Bureau fédéral de la concurrence. On dit que la plainte a été déposée, et on dit aussi qu'ils demanderaient, le 25 mai, à la Cour supérieure de stopper le processus qui est engagé actuellement pour l'émission des permis de poste de courtage. Alors, j'aimerais, au fond, que le ministre nous dise un peu où est-ce qu'on en est rendu là-dedans et fasse le point.

M. Chevrette: Le ministre, il est à l'étroit pour vous en parler, c'est devant les tribunaux. Je ne voudrais quand même pas nuire aux prétentions juridiques de l'ANCAI ni à l'action que pose sur le terrain l'ACGRTQ. • *(11 h 20)* •

D'abord, je vais vous présenter Mme Nicole Poupart, qui est présidente de la Commission des transports, et M. Léonce Girard, qui est secrétaire de ladite commission. J'ai devant moi la requête de l'ANCAI, une requête assez volumineuse, de 58 pages, qui sera entendue le 25 mai prochain, effectivement. J'en ai parlé avec les deux groupes. J'ai eu la chance de parler à des représentants des deux groupes mais de façon informelle. C'est une guerre juridique, ça n'a pas l'air d'être une aire de négociations, effectivement. Je pourrai peut-être faire au moins des recommandations sur la façon de procéder. Il me semble que, s'il y a une avalanche de causes, on pourrait s'entendre pour au moins, minimalement, en entendre un type puis faire en sorte que ça se clarifie à partir d'une cause type qui va se ressembler nécessairement dans toutes les autres après. Ça pourrait être une façon de faire, ça pourrait être une façon de procéder.

Si encore c'était un objet qu'on pourrait négocier, on pourrait peut-être offrir ce qu'on a toujours le droit en dehors des poursuites juridiques formelles, s'asseoir entre deux parties puis peut-être essayer de régler le problème concret. Mais je ne connais pas suffisamment, au moment où je vous parle, la situation dans chacune des régions. On me dit que c'est sept, huit minimum, des régions qui pourraient être plus touchées que d'autres. Voyez-vous, il y a 10 régions, il y a 89 zones. Des demandes de permis de courtage, à date, il y en a 95; des demandes de renouvellement, 81. Vous voyez qu'il y a 101 oppositions, puis il y a 55 interventions qui sont demandées. Donc, aux demandes juste des agrégats, il y a 60 zones, puis je ne sais pas qui relève...

M. Bordeleau: Ce qu'on m'a mentionné, M. le ministre, ce que j'ai comme information, c'est qu'il y aurait des demandes d'émission de permis pour des postes de courtage en double, si on veut, dans une vingtaine de... Plus précisément, tout à l'heure, je parlais de régions, mais dans une vingtaine de zones.

M. Chevrette: Oui. Dans une zone, on en a quatre. On en a quatre, demandes de permis, dans une zone.

M. Bordeleau: Vous avez quatre demandes de permis dans une zone?

M. Chevrette: Dans la même zone.

M. Bordeleau: Bien, écoutez, il doit y avoir quelque chose qui ne marche pas, parce que...

M. Chevrette: Il y a un malaise, oui, pour ne pas dire un malaise dans le problème.

M. Bordeleau: Il y a un malaise dans le problème, comme vous disiez, parce que ça prend 35 %...

M. Chevrette: Il y a trois demandes par renouvellement. Vous voyez?

M. Bordeleau: Vous vous souvenez quand on a fait la loi n° 89? Ça demande 35 % d'adhésions des... pour pouvoir avoir la possibilité.

M. Chevrette: C'est exact. Vous avez raison.

M. Bordeleau: Alors, 35 % plus 35 %, ça fait 70 %. Il n'en reste pas 35 % pour le troisième.

M. Chevrette: Non, il y en a au moins deux dans ça qui ont des problèmes, minimalement.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça. Évidemment, je suis conscient que c'est quelque chose qui est sub judice, mais je ne veux pas non plus qu'on... Je comprends très bien qu'on ne peut pas se prononcer sur le fond, mais les conséquences que ça a au niveau de l'émission comme telle des permis...

Les demandes devaient être formulées pour fin mars. Ça veut dire quoi concrètement? Est-ce que ça bloque actuellement l'émission des permis? On continue comme on était entre janvier 2000 et fin mars? Qu'est-ce qui se passe concrètement de ce côté-là?

M. Chevrette: Non, non, on va décider, on va prendre une décision, puis, à la lumière de notre décision... On ne peut pas enlever le pouvoir aux parties de recourir aux tribunaux, mais, nous, la semaine prochaine, on a une rencontre de prévue. On n'a pas l'habitude de laisser flotter les choses très, très longtemps. On va prendre une décision formelle, puis elle sera contestée ou elle sera acceptée. Je pense que notre décision, d'autre part, va en éliminer, va éliminer des choses concrètement. Parce que, là, tout le monde se lance. Quatre dans la même zone, il y en a qui ne savent pas compter.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça.

M. Chevrette: Ou bien il y en a qui ont signé à trois places. Ils vont être démasqués assez vite. On a au moins ce moyen-là d'avoir la signature. S'il y en a un qui a signé quatre fois, il va falloir qu'il arrête de jouer à l'alouette branle-fessier puis qu'il se branche. Tu ne peux pas être dans quatre postes. Ce n'est pas vrai, ça.

M. Bordeleau: Mais, théoriquement, ça avait été conçu comme ça, au moment où on parlé du projet de loi n° 89, que ce ne soit pas possible d'en avoir plus que deux.

M. Chevrette: À court terme, c'est vrai qu'il peut avoir signé... C'est-à-dire qu'ils peuvent avoir... Théoriquement encore, il peut y en avoir 30 % qui ont opté pour un troisième. Mais comment ça se fait qu'ils ont une demande de permis? Surtout s'ils sont quatre, là, il y en a sûrement qui...

M. Bordeleau: Mais, 30 %, ça ne le permet pas, selon la loi. C'est 35 % qui avait été fixé.

M. Chevrette: C'est sûr qu'il y en a minimalement deux qui n'ont pas 35 %. Ça, c'est clair.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça, mathématiquement.

M. Chevrette: Puis, après contrôle, ça pourrait être un seul, puis il peut n'y en avoir aucun.

M. Bordeleau: Actuellement, disons...

M. Chevrette: Mais, moi, ce dont j'ai peur, c'est que ça perturbe certains chantiers, alors qu'on l'a fait exactement dans l'esprit inverse. Vous vous rappelez? On avait dit: Bien, écoute, 35 %, ça commence à être suffisamment représentatif pour peut-être avoir un outil de

représentation. C'est un peu ça qu'on recherchait, les parlementaires.

On va prendre une décision. Je vais vous faire part de la décision qu'on prendra la semaine prochaine. Et puis, moi, je pense qu'on pourrait suggérer aux parties d'ailleurs de s'entendre sur une cause type puis de la régler, puis ça pourrait faire l'objet d'une décision pour l'ensemble. On verra. Mais, dans ces matières-là, chaque portrait peut être nuancé ou différent. C'est dangereux.

M. Bordeleau: Le fait, M. le ministre, qu'on ait porté plainte au Bureau fédéral de la concurrence... Vous vous souvenez, on a eu une discussion là-dessus quand même assez longue dans le contexte de la déréglementation. On sait que ça entrait en vigueur selon des engagements que le gouvernement du Québec avait pris, à la fois notre gouvernement et votre gouvernement, d'aller vers la déréglementation. Quelle conséquence vous entrevoyez que ça peut avoir, une plainte au Bureau fédéral de la concurrence? Parce que, là, on tombe dans toute la dimension de la déréglementation effective. Est-ce que vous avez eu, à date, des échos de ça?

M. Chevrette: Non, c'est une analyse personnelle que je fais, moi. Je vous avoue que le Bureau de la concurrence ne peut pas faire autrement que d'analyser la plainte en fonction des lois existantes. Donc, c'est un beau cas d'avocats. Même si c'est bien clair dans certains cas, il y a des avocats qui disent que ce n'est pas clair. Donc, on va les laisser s'amuser. Mais, pour moi, on ne peut pas faire autrement que d'analyser la cause en fonction des lois existantes. Puis, quand on parle d'un bureau... La Commission des transports n'a pas le loisir de ne pas appliquer les lois. Quand on dit: C'est tel processus, bien, c'est tel processus.

Nous, ce qu'on a négocié avec l'ANCAI... Pour bien resituer la loi et le rôle de la CTQ, ce n'est pas en contravention des lois existantes qu'on a bâti cette loi-là, parce qu'on aurait été à l'encontre de la loi sur le commerce interprovincial, etc. Donc, on a trouvé un moyen de partager le travail, mais dans le cadre du respect des lois existantes. C'est de même qu'on l'a fait. Rappelez-vous tout le débat, puis c'étaient des nuances importantes qu'il fallait faire. Mais on les a faites. Je pense, au niveau en tout cas législatif québécois, qu'on savait ce qu'on faisait quand on a posé tel geste. On a dit: Il y a une déréglementation qui existe, sauf que, comme donneurs d'ouvrage, le ministère et les forestières, en l'occurrence l'AMBSQ, on se liait à faire partager le boulot qui était, lui, régulier à un pourcentage x avec des camionneurs artisans. Mais ça n'a pas pour effet de réglementer à nouveau le camionnage, c'est plutôt de confier à un groupe une somme de travail x, et ça, je pense que tout le monde en était conscient. En tout cas, s'ils n'étaient pas conscients, moi, je l'étais, puis je sais comment j'ai été sévère envers une partie, même. Vous vous rappelez? Je cherchais à aller vers la clause 50-50, moi. Je n'ai pas changé trop, trop d'idée, moi.

M. Bordeleau: Ça n'a pas été votre choix suite au 25 janvier, qui était la date limite de...

M. Chevrette: C'est à cause du refus de la négociation.

M. Bordeleau: Vous auriez pu trancher au 50-50 aussi. Vous avez décidé de trancher 75-25.

M. Chevrette: Oui, j'aurais peut-être pu trancher, mais j'aurais eu les deux groupes à dos, un groupe qui ne m'avait pas regardé avant puis l'autre qui me regardait. J'ai dit: Écoute bien, au moins, on va en garder un derrière moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: C'est une question de gros bon sens.

M. Bordeleau: Actuellement, les contrats qui sont attribués de la part du ministère des Transports depuis le 1er janvier 2000, ils sont faits de quelle façon? Je pense aux contrats de vrac, qui impliquent du vrac. Comment c'est géré, ça, depuis le 1er janvier, durant la période... Quand le ministère des Transports accorde des contrats actuellement qui sont impliqués au niveau du camionnage en vrac, c'est attribué de quelle façon depuis le 1er janvier?

• *(11 h 30)* •

M. Chevrette: Ce ne sera pas long.

(Consultation)

M. Chevrette: Donc, voici les éléments de réponse. Depuis le 24 février, me dit-on, il y a un nouvel addendum qui fixe les nouvelles règles de partage qu'on a négociées et introduites en annexe des lois, et on me dit qu'on fait affaire avec les postes existants, postes qui peuvent être contestés, mais on n'a pas d'autre alternative que d'agir avec les postes existants tant et aussi longtemps que ou bien ils ont été déclarés illégaux, ou bien ils ont été renouvelés, ou bien ils ont été rejetés. Là, on changera à ce moment-là, selon les décisions de la Commission sage des transports.

Suites du rapport de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

M. Bordeleau: Il y a un autre point que je voulais aborder, c'est toute la question de la table de travail. On a eu la Table de concertation qui a fait un rapport, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. On a eu toute une série de recommandations précises qui ont été apportées. Ça, on sait que ça fait suite un peu au conflit qui avait été observé l'automne dernier. À la suite de ça, j'aimerais savoir quelles sont les suites qui ont été données, où on s'en va avec toute la question du camionnage routier. On a entendu

parler à un moment donné de l'hypothèse d'un contrat type. Je pense qu'il existe encore une table actuellement qui travaille sur la question du camionnage. Est-ce que vous pourriez faire le point là-dessus?

M. Chevrette: Oui. La Table avait 14 résolutions à mettre en application, si ma mémoire est fidèle. C'est 14?

Une voix: Oui.

M. Bordeleau: Oui, 14.

M. Chevrette: La Table de concertation avec l'industrie et le ministère.

M. Bordeleau: Quatorze résolutions.

M. Chevrette: C'étaient les 14. C'est ça?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Donc, ils se sont réunis, à date, à deux ou trois reprises. Le coprésident est ici, c'est M. Tourigny, et l'autre coprésident, c'est M. Pigeon, de l'ACQ. Ils se sont rencontrés, à date, à quelques reprises, mais les actions futures sont les suivantes.

D'abord, ils sont en train de faire une étude, qui sera disponible à la fin de l'année 2000, pour... les entreprises à être plus sécuritaires. Il y a l'expertise sur les causes d'accidents. Il y a une étude demandée par le MTQ et la SAAQ, plus une modification aux rapports d'accidents. C'est en septembre 2002 que c'est prévu, ça. Il y a un groupe de spécialistes sur les accidents. Il y a une proposition préliminaire attendue au mois de septembre 2000. Sensibilisation aux obligations de la 430, il y a une structure d'information et il y a une tournée qui est envisagée. La campagne d'information sur le partage de la route: de mars 2000 à 2004. Il y a une signalisation routière adaptée. Il y a une étude préliminaire qui est disponible puis qui est attendue pour l'automne. Voici ce sur quoi ils ont travaillé à court terme.

M. Bordeleau: O.K. Alors, il n'y a pas eu de recommandations comme telles qui ont été mises en application depuis le dépôt du...

M. Chevrette: Oui, il y a une unité autonome de service.

M. Bordeleau: C'était en juin 1999. Ça va faire un an pratiquement dans quelques mois que le rapport a été déposé.

M. Chevrette: Ah! mais il y a des choses de faites. La campagne de sensibilisation, ça a commencé en mars.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevrette: Ce qu'on appelle la campagne... Attendez un peu. La sensibilisation aux obligations de la 430, ça, ça se fait présentement. Il y a une campagne d'information sur le partage de la route. *La route on partage*, tu vois déjà des affiches un peu partout sur la route. Il y a quelques études additionnelles qui ont été demandées, oui, ça, c'est vrai, mais qui se font présentement, et la loi n° 430 elle-même, elle est en application. Puis il y a une collaboration avec la SAAQ. Vous avez remarqué qu'il y a eu des razzias dans certaines régions, il y a des entreprises qui ont perdu leur permis — j'en avais une dans ma propre circonscription électorale, une bétonnière, je crois — et il y en a eu au niveau des autobus. Il y a eu 31 décisions de rendues à date: cote inchangée, cote niveau conditionnel attribué, cote insatisfaisante attribuée. Au total, il y en a 14 qui sont demeurées satisfaisantes, 10 où il y a eu des conditions, six, tout à fait insatisfaisantes — elles sont sorties de la circulation — et une entreprise qui n'est plus en affaires. Ils ont quitté, ils ont pris la voie d'évitement eux-mêmes.

M. Bordeleau: En fait, ça, c'est l'application de la loi n° 430 comme telle.

M. Chevrette: Oui, oui. Exact.

M. Bordeleau: La loi n° 430 existait avant la création de la Table de concertation dont on parle.

M. Chevrette: Ah! mais quasiment en même temps.

M. Bordeleau: Oui, oui, je veux dire, en même temps, mais la Table de concertation a siégé après l'adoption de la loi n° 430 qui est...

M. Chevrette: Il y a 144 dossiers à l'étude.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevrette: D'origine interne, il y en a 25; en provenance de la SAAQ, il y en a 31. C'est ça, 144.

Syndicalisation des camionneurs propriétaires

M. Bordeleau: Un autre sujet. Suite aux grèves dans le routier à l'automne dernier, il y avait toute la question de la syndicalisation et il y a eu... Bon, tout ça s'est terminé, disons, par la formation d'une table où les gens ont eu l'occasion de discuter avec vous autres pour trouver des solutions. Est venu se greffer à ça un peu plus tard le problème de l'essence auquel vous avez apporté certaines solutions pour ce qui impliquait le gouvernement comme tel. Mais, sur les travaux qui ont été faits par la suite au niveau du comité qui avait été formé, où est-ce qu'on en est là-dessus, sur l'idée de syndicalisation? Et c'est dans ce contexte-là, je pense, que vous aviez avancé l'idée du contrat type. Alors, on s'en va où avec ça?

M. Chevrette: On s'en va que j'attends le rapport final dans quelques jours de la part des deux sous-ministres, M. Gauthier, du ministère du Travail, et M. Trudeau, du ministère des Transports, qui ont rencontré les parties. Ils ont eu des réunions jusqu'à tout récemment et ils sont à rédiger un rapport final et à nous faire des recommandations, recommandations qui vont se transformer en un projet de loi que j'entends déposer dans les meilleurs délais par la suite, notamment en ce qui regarde le contrat type, effectivement. C'est pour couvrir, dans les faits... Il y a 6 000 camionneurs qui ont été recensés, 6 000 camionneurs qui dépendent pour un grand nombre d'une seule entreprise, c'est-à-dire dont le travail dépend d'une seule entreprise, qui sont liés soit par des contrats verbaux, les trois quarts, mais il y en a aussi qui ont des contrats individuels. Pour d'autres, ils sont dépendants de deux ou de trois compagnies. Il y en a dans ça qui ont plusieurs camions. La majorité en ont seulement un, d'autre part.

Oui, ce Forum-là a permis de dégager des pistes de solution. J'espère, et je le souhaite de tout coeur, qu'on n'essaie pas de faire de ce cas type là un pattern inutile dans les circonstances, parce que, en même temps et simultanément, Mme Lemieux est en train de voir toutes les modifications à être apportées au Code du travail. Nous, ce qu'on a voulu faire par le Forum qu'on a créé avec les deux sous-ministres, c'est de trouver des pistes de solution qui permettent à ces individus-là d'avoir une représentativité dans le style un peu de la structure construction en ce qui regarde la partie syndicale. Ce serait l'association ou le regroupement majoritaire qui pourrait représenter les gens. Ça se retrouverait dans un projet de loi avec possiblement en annexe un contrat type sur lequel il pourrait y avoir des discussions. C'est un peu ça, effectivement. On travaille là-dessus.

M. Bordeleau: Le projet de loi dont vous parlez, qui sera déposé...

M. Chevrette: ...à l'Assemblée nationale sans doute dans les prochaines semaines...

M. Bordeleau: ...ça va porter essentiellement sur le contrat type.

M. Chevrette: Ça va porter aussi sur la capacité ou les modes de représentativité.

M. Bordeleau: Ce sera la réponse au rapport qui a été déposé — je ne me souviens plus, le nom m'échappe — du professeur...

M. Chevrette: M. Bernier?

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: Le rapport Bernier?

M. Bordeleau: Le rapport Bernier. Ce serait la réponse du gouvernement?

M. Chevrette: Ce ne sera pas une réponse au rapport Bernier, ce sera une réponse aux camionneurs qui nous demandaient de l'aide.

M. Bordeleau: Est-ce que ça semble répondre actuellement aux besoins des camionneurs?

M. Chevrette: Les centrales syndicales, les groupes patronaux qui ont collaboré de bonne foi à ce Forum, je pense qu'ils retrouveront là les éléments leur permettant de vivre en harmonie.

Tarification du transport bénévole

M. Bordeleau: O.K. Une dernière question concernant la CTQ, pour ma part. On a eu, au moment de la consultation sur le taxi, beaucoup de discussions sur le transport bénévole et le transport par taxi. Je reviendrai éventuellement sur la question du taxi comme telle. Je me demandais, les tarifs comme tels qui avaient été acceptés pour le transport bénévole, est-ce qu'il y a eu des changements là-dessus? Est-ce qu'il y a des demandes?

• *(11 h 40)* •

M. Chevrette: Au niveau des orientations, je n'ai pas de modifications. Le bénévolat ne doit pas être tarifé, dans ma tête. Je l'ai dit, je n'ai de surprise ni pour madame ni pour monsieur. C'est une volonté politique d'en arriver à faire en sorte que le bénévolat demeure du bénévolat et non pas un emploi tarifé comme c'est le cas présentement. J'ai l'intention de donner suite à ma volonté expresse dans ce domaine. J'ai eu la chance de parler beaucoup avec les gens. Vous vous rappelez la fédération qui est venue nous dire qu'elle était contre la tarification, et il y avait le groupe du secteur Jolimont, dans la MRC de Matawinie, qui était venu nous dire: Nous, on est contre la tarification du bénévolat, et ils m'ont convaincu. Ils m'ont convaincu que le bénévolat... C'est bien sûr que la Commission des transports, tant et aussi longtemps que la loi ne sera pas amendée, elle va être obligée de jouer son rôle, mais, moi, je veux alléger son rôle pour le camper beaucoup plus à la sécurité routière puis peut-être au camionnage.

M. Bordeleau: Alors, il n'y a pas eu de modifications depuis qu'on s'est parlé en consultation.

M. Chevrette: Non, il faut que j'arrive...

M. Bordeleau: Et il n'y en a pas d'envisagées tant que...

M. Chevrette: J'aurai deux alternatives, parce que, toute la structure de représentativité du taxi, je ne l'ai pas terminée. Donc, vous vous rappelez ce que les ligues demandaient par rapport au bureau. C'est bien évident qu'il y a rien que Montréal qui va avoir un bureau de taxi. Il n'y a personne qui en veut ailleurs. Quand bien même je créerais l'obligation dans la loi, il n'y a pas preneur. Donc, là j'ai le choix entre peut-être arriver avec une série

d'amendements qui ne serait pas globale ou bien attendre quelques mois puis arriver plus global. Je ne sais pas qu'est-ce que je ferai.

M. Bordeleau: De toute façon, sur le taxi, M. le ministre, je compte revenir la semaine prochaine là-dessus.

M. Chevrette: Oui, on y reviendra. C'est beau.

M. Bordeleau: Alors, moi, ça termine pour la CTQ.

M. Chevrette: Merci.

Société des traversiers du Québec (STQ)

M. Bordeleau: Je serais prêt à passer à la Société des traversiers du Québec.

Le Président (M. Lachance): Alors, très bien. Immédiatement, je cède la parole au député de Saguenay pour revenir à la suite de ce que vous aviez discuté précédemment.

Élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial (suite)

M. Gagnon: L'angle que je prenais tantôt, c'était concernant la politique maritime. Est-ce qu'on aborde tout de suite la question de la Société des traversiers ou si...

M. Bordeleau: On peut y aller, le ministre est là. Alors, on peut avoir la réponse...

Le Président (M. Lachance): Ça fera la transition, M. le député.

M. Gagnon: O.K. Ça fait que je comprends que la porte vous est ouverte pour faire le pont entre les deux.

Une voix: Oui.

M. Gagnon: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Bon, d'abord, il y a deux choses. C'est pour vous dire quand même le sérieux de la volonté du gouvernement du Québec, du ministère des Transports de se donner une vraie politique de transport maritime et fluvial. Dans un premier temps, je vous ai parlé brièvement tout à l'heure d'essayer de voir le plus rapidement possible comment on peut solutionner la problématique du transport lourd sur la Côte-Nord, qu'on vit présentement. Il y a une progression quand même d'à peu près 7 % par année des camions-remorques. Donc, c'est sur cet aspect-là qu'il y a un comité qui est formé actuellement, qui étudie. Il va me faire un rapport à la mi-mai pour voir comment on pourrait désengorger la 138 en ramenant le trafic lourd sur le fleuve. Donc, ça, c'est un dossier pour lequel à très court terme on va avoir des solutions.

Le deuxième volet, c'est dans le cadre de la politique maritime et fluviale. Dû, entre autres, au délestage du gouvernement fédéral sur l'ensemble des ports, qui, lui, s'est gardé les cinq plus gros ports au Québec, les plus profitables, les plus rentables... Mais il y a une multitude d'autres ports régionaux qui sont importants pour le développement économique de chacune des régions. On sait que le gouvernement fédéral, vous l'avez mentionné tout à l'heure, n'a pas beaucoup entretenu, n'a pas investi tellement sur le maintien des conditions, d'abord, sécuritaires de ces ports-là, donc il y a beaucoup d'argent à investir. Également, depuis quelques années, au niveau du déglaçage, au niveau du dragage, comme je disais, c'est des coûts partagés avec les utilisateurs. Le fédéral voulait se désengager à 100 %, mais, suite à des pressions, là il s'est désengagé juste à 50 %, puis les gens étaient heureux. Ils ont dit: Ouf! on l'a échappé... Mais ils paient 50 % pareil. Voyez-vous, hein? Donc, dans le transfert des quais de traverse, nous avons conclu une entente qui sera annoncée dans les jours qui suivent.

Maintenant, pour ce qui est des ports, avant de les acquérir, le gouvernement du Québec, il veut savoir les impacts financiers que ça occasionnera également. La première chose, que ce soit une municipalité qui les prenne ou que ce soit une corporation privée, le gouvernement du Québec ou la corporation privée aura des taxes municipales à payer, ce que le fédéral ne fait pas ou ne fait pratiquement pas présentement. Donc, c'est des coûts supplémentaires qui vont rendre plus difficile aussi la rentabilité de certains ports. Donc, c'est tout ça qu'il faut voir en même temps.

Mais, dans l'élaboration de cette politique, depuis l'automne passé, il y a un comité au ministère qui est très actif, qui d'ici le mois de juin, j'espère... D'ici le mois de juin, je vais consulter, dans une première étape, le milieu maritime, tous ceux qui de près ou de loin touchent au transport pour voir, l'orientation qu'on prend, est-ce que c'est la bonne, est-ce qu'on va dans la bonne direction, parce qu'on s'aperçoit que, depuis un certain nombre d'années, l'achalandage du fleuve est moindre qu'il l'était avant. Donc, il faut voir pourquoi les gens l'utilisent, puis surtout sur le transport international, entre autres. Si on compare le Saint-Laurent à d'autres fleuves dans d'autres pays, il est vraiment sous-utilisé. Si on compare seulement avec le Mississippi, qui est loin d'être une voie d'eau comme le Saint-Laurent, il est utilisé à son mérite, pendant que le fleuve Saint-Laurent, ici, ne l'est pas.

Je veux juste donner des chiffres. Il y a une étude qui est sortie dernièrement par le cégep François-Xavier-Garneau. Avec cinq litres d'essence par tonne de marchandises transportées, avec un avion, on fait 6 km, avec un camion, on fait 100 km, avec un train, on fait 333 km et, en bateau, on fait 500 km. Donc, c'est juste pour vous donner l'impact quand même que ça peut avoir si on ramène du trafic sur le fleuve, l'impact économique, je veux dire, et compétitif pour les entreprises, entre autres, de la Côte-Nord et d'ailleurs. Donc, c'est deux projets qu'on mène de front. Je souhaite grandement qu'on

puisse arriver à l'automne vraiment en déposant la première politique maritime et fluviale du Québec.

M. Gagnon: Je suis heureux d'entendre ça. Vous savez, quand on voit comment, ailleurs dans le monde, en Europe, des voitures d'eau ont permis de développer certains pays... Puis je partage ce que vous dites. Quand on regarde le fleuve Saint-Laurent qui nous permet d'avoir accès à un marché de 100 millions d'habitants et qui est sous-utilisé... C'est vrai, quand vous faites le parallèle avec le Mississippi, il y a moins de glaces sur le Mississippi qu'il y en a sur le Saint-Laurent, ce qui fait que ça peut peut-être expliquer certaines choses. Mais, malgré ça, il y a des actions qui devraient être posées.

Mais, moi, quand j'aborde ce sujet-là, des fois je deviens un peu impatient quand je sais que facilement depuis un quart de siècle il y a des projets qui ont été préconisés puis pour l'utilisation du fleuve. Il avait été question à un moment donné d'un projet — je pense que c'était de Baie-Comeau jusqu'à l'Anse-aux-Foulons — avec une barge qui aurait pu emmener des produits de la Côte et de la production qui est faite là pour prendre le réseau ferroviaire par la suite pour être diffusés ailleurs, distribués aux endroits où les usines ont leur clientèle. J'aime vous entendre dire que vous allez arriver avec une proposition. Je veux juste vous souligner qu'elle est attendue depuis longtemps.

M. Baril (Arthabaska): Si vous me permettez, juste pour compléter, une des difficultés que nous avons également, c'est que, dans la politique de délestage du gouvernement fédéral des quais puis de tout ce que je vous ai dit tout à l'heure, du dragage, puis du déglaçage, puis de la garde côtière, tout en ayant cette politique de délestage, lui, il se garde le pouvoir législatif et réglementaire, et là ça, ça ne peut pas marcher. Nous autres, si on se donne vraiment une politique de transport, il faut voir le tout. Si on ne contrôle pas la réglementation, si on ne contrôle pas la tarification que le fédéral établit pour accoster au niveau d'un port autre que les cinq maintenant qui ont une administration indépendante, on n'est pas plus avancés, et ça, il faut voir aussi avec le gouvernement fédéral, il faut s'entendre. Donc, dans tout le cadre de la politique maritime, également il faut voir ça.

• *(11 h 50)* •

M. Gagnon: Je souscris entièrement à ce que vous dites. Je veux juste donner un exemple qui concourt à votre réflexion là-dessus. Vous savez, je fais le parallèle avec ce qui s'est passé du côté des infrastructures aéroportuaires. Le milieu de Baie-Comeau et les gens de la MRC de Manicouagan décident, font une expérience-pilote pour la gestion de l'aéroport. Après que ce transfert-là s'est organisé, on voit que le fédéral vient maintenant, par le biais de certains règlements, augmenter certaines normes qui vont faire en sorte que les coûts d'exploitation vont devenir tellement exorbitants que le milieu ne pourra pas se payer ça. Je trouve ça un peu hypocrite de la part du fédéral, ce qui a été fait dans cette démarche-là, et je comprends votre prudence dans la démarche pour le développement d'une politique maritime.

Mais en même temps là-dessus je voudrais faire un autre parallèle, cette fois-ci sur le type d'assistance qui devrait être apportée pour les routes maritimes. Je regarde ce qui avait été fait, à une époque, du côté des routes ferroviaires, comment le fédéral avait soutenu financièrement substantiellement le transport dans l'Ouest. Je fais référence à ce qu'ils appelaient à l'époque la «question du Nid-de-Corbeau», avec tout ce que ça a eu d'implications chez nous. Je pense qu'il faut être vigilant face à ça, mais en même temps il faut s'assurer que nos milieux soient capables d'exploiter correctement ces infrastructures-là pour que ça puisse servir à notre développement.

M. Baril (Arthabaska): C'est évident, ce que vous mentionnez. J'ai eu à le dénoncer, dans les années quatre-vingt, justement quand le gouvernement fédéral a décidé de construire une deuxième voie de chemin de fer qui transporterait les céréales de l'Ouest. Les ports du Québec maintenant souffrent considérablement de la sortie des céréales vers l'Ouest par train, pendant que, avant ça, la route normale, historique, était la voie maritime. Et, durant qu'on construisait une deuxième voie de chemin de fer dans l'Ouest, dont on payait 25 % comme Canadiens, bien, à Montréal, on détruisait des silos puis on disait aux gens: Bien, c'est parce que vous allez avoir une plus belle vue sur le fleuve. Ah! ça, c'est beau, ça, puis c'est rentable en batêche! Comprenez-vous? Mais c'est comme ça qu'on vend le beau et grand Canada, vous savez, hein?

Le Président (M. Lachance): Ça me rappelle le Nid-de-Corbeau, ça, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Bien, c'est exactement ça. C'étaient les discours des années quatre-vingt, hein, dont on vit les conséquences aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Avec notre ex-collègue le député de Beauce-Sud, M. Hermann Mathieu.

M. Baril (Arthabaska): Oui, effectivement.

Étude sur la traversée de la rivière Saguenay (suite)

M. Gagnon: Si on abordait la Société des traversiers? Quand j'ai regardé le rapport qui nous a été diffusé, celui-là que M. Hinse a déposé récemment, que vous nous avez transmis, les coûts d'exploitation pour l'exercice 1998-1999 à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine sont de 10,1 millions. Avec les annonces que vous avez faites suite à la divulgation du rapport de l'étude Naturam-Génivar concernant la traversée de la rivière Saguenay, vous avez indiqué que des mesures étaient envisagées pour favoriser le désengorgement de la traverse. Avez-vous quantifié les coûts que représente l'ajout de services que vous projetez, que vous avez annoncé?

M. Baril (Arthabaska): Le total de ce que l'on a annoncé au niveau de la diminution du temps d'attente et de l'augmentation du temps horaire, c'est 360 000 $ que ça va coûter. C'est ça que vous voulez savoir?

M. Gagnon: C'est ça que je voulais savoir parce que, vous allez comprendre, ça fait partie de la réflexion qu'on se fait en région sur toute la question de la traversée de la rivière Saguenay eu égard à d'autres infrastructures qui pourraient éventuellement être mises en place.

Je veux juste faire un petit calcul rapide. Si vous me dites «360 000 $», ça nous conduirait à peu près, enfin, à 10,5 millions de coûts d'exploitation. Je regarde le modèle que le fédéral a préconisé avec le privé pour aménager le pont pour joindre l'Île-du-Prince-Édouard, sur 35 ans. Dans leurs calculs, ils ont pris les coûts d'exploitation qu'il y avait de la traverse à ce moment-là et ils ont transféré ces sommes-là à la société qui a construit, qui opère et qui gère ce pont-là. Je me disais qu'il pouvait y avoir un parallèle intéressant à faire. 10,5 millions, 35 ans, on arrive à peu près autour de 370 millions de dollars. 370 millions de dollars, c'est le coût que vos experts ont déterminé pour la traversée de la rivière Saguenay avec un pont. Je me dis qu'on a là un projet qui s'autofinance quasiment au départ, de lui-même, sur 35 ans. Ce n'est pas un projet qui va siphonner les argents pour les autres projets de la région. Je me dis qu'il y a là une piste qui devrait être scrutée davantage.

Puis en même temps, bien, je veux vous signifier que j'ai trouvé un peu déplorable, dans cette étude-là, la perspective éteignoir en ce qui concerne le développement économique de la Côte. Il y a des aspects qui n'ont pas été, à mon idée, suffisamment élaborés. J'apprécierais que dans votre réflexion ce soit pris en compte.

Tantôt, vous vous avez fait référence à la hausse du trafic, vous disiez, de 7 % de la circulation. J'aimerais, à ce moment-là, que vous consultiez correctement aussi les chiffres qui ont été mis dans l'étude de Naturam-Génivar où on nous a dit que la hausse de la circulation dans les dernières années était de 2 %, et on a ignoré les deux dernières années où la hausse était plus accrue. Ça fait que j'apprécie que vous nous indiquiez ce matin que c'est 7 %. Mais il faudrait, à ce moment-là, en tenir compte dans les projections qui sont faites pour se mettre au travail afin d'étudier rapidement et sérieusement la question de l'aménagement d'un ouvrage d'art semblable.

M. Baril (Arthabaska): D'abord, je sais que vous faites souvent référence à l'oeuvre d'art de l'Île-du-Prince-Édouard. C'est vrai, ce que vous dites, que le fédéral a consenti, a continué à verser ce qu'il versait habituellement au niveau de la traverse pour payer le déficit de la traverse. Mais ce que vous — puis je dis «vous», c'est un constat, je ne fais pas d'accusation — n'évaluez pas, c'est qu'à la traverse de l'Île-du-Prince-Édouard les gens payaient déjà, tandis que, chez vous, à Tadoussac, elle est gratuite. Il n'y a personne qui paie. Donc, là il y a une différence, puis il y a une différence importante. C'est une différence importante juste quand on compare le pont de l'Île-du-Prince-Édouard avec le futur pont qui peut-être un jour sera construit sur le Saguenay. Bon.

L'autre chose aussi dont il faut tenir compte — puis cet aspect-là est quand même aussi bien important — c'est que les coûts, je vais dire, les vrais coûts d'opération de la traverse, ce n'est pas 10 millions et quelque chose, c'est 5,8 millions par année. Mettons 6 millions, parce que le reste, c'est le service de la dette qui va s'éteindre un jour; donc, ça, on ne peut pas l'additionner à chaque année ad vitam aeternam. Donc, les vrais coûts d'opération de la traverse à Tadoussac, c'est 5,8 millions par année.

M. Gagnon: Je veux bien que vous me répondiez ça. Cependant, moi, je n'oublie pas non plus que, pour un ouvrage semblable, c'est exclusivement quand on regarde la participation du Québec. Mais je suis convaincu que, pour un ouvrage semblable, les impôts que, vous et moi, on verse au fédéral devraient quelque part nous revenir pour nous aider dans nos infrastructures. Tantôt, j'ai rappelé qu'il faut regarder le réseau routier supérieur également dans la perspective canadienne. Il faut s'assurer qu'on soit capables d'avoir notre juste part à ce niveau-là. J'aimerais vous entendre là-dessus.

• *(12 heures)* •

M. Baril (Arthabaska): Ça, M. le député de Saguenay, du fait que vous êtes de la même formation politique que la mienne, vous devez savoir que tous les gouvernements du Québec... Combien ça fait d'années qu'ils se battent avec le gouvernement fédéral pour justement avoir leur juste part? Et je pense qu'on peut toujours continuer à espérer. Mais je pense que nos enfants et nos petits-enfants, dans le contexte qu'ils sont là, vont faire la même chose que nous autres et ils vont continuer à espérer. C'est pour ça que je le répète. Vous êtes de la même formation politique que moi, et, si on réussissait à récupérer toutes nos taxes et tous nos impôts, peut-être qu'on serait capables de les dépenser où on veut, où on a intérêt à les dépenser. J'ai déjà vu des chiffres du gouvernement fédéral. Juste en taxes qu'il perçoit au Québec, je dis bien, sur l'essence, entre autres, il va chercher tout près de 1 milliard de dollars. Avec ce qu'il rembourse, on me dit que c'est à peu près, en moyenne, 60 millions par année au niveau de ce qui touche le transport. Donc, là il y a une marge, comprenez-vous, importante à récupérer. Mes chiffres ne sont peut-être pas exacts, mais, en proportion, c'est pas mal ça qui arrive, actuellement.

Donc, on a du travail à faire, bien entendu, bien évidemment, et on va continuer — on l'a toujours fait — à défendre les intérêts du Québec, mais ce n'est pas tout de le dire. À un moment donné, il va falloir que l'ensemble de la population comprenne ce que l'on défend, vous et moi, aussi.

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

M. Bordeleau: Oui. Juste peut-être un commentaire sur ce que le ministre vient de mentionner. Ce serait

peut-être intéressant qu'on voie aussi, au niveau des taxes qui sont récoltées sur l'essence au Québec, combien il y en a qui retournent au transport, au Québec.

M. Baril (Arthabaska): Vous avez raison.

M. Bordeleau: Alors, je veux continuer.

M. Baril (Arthabaska): Mais il en retourne toujours plus, au Québec, que ce que le fédéral, lui, perçoit, par exemple.

M. Bordeleau: Non, mais ce que je dis, c'est que l'essence est payée par des gens qui utilisent les routes, et il faudrait voir ce que ça rapporte au gouvernement et ce qui retourne, de ce montant-là, au niveau des transports.

Transport maritime des personnes et des marchandises sur la Basse-Côte-Nord

Je veux revenir tout simplement — c'était un aparté — avec la Société. Il y a un article qui est paru récemment, le 11 avril, concernant des préoccupations sur la 138. On parlait de la détérioration de la route, à ce moment-là, et on parlait du cabotage. J'aimerais savoir: Est-ce qu'il n'y a pas eu une étude, au début de l'été 1999, concernant la desserte au niveau du cabotage sur la Côte-Nord? Est-ce que c'est exact?

M. Baril (Arthabaska): Vous parliez en 1997, vous?

M. Bordeleau: En 1999.

M. Baril (Arthabaska): En 1999, Ah! excusez. Oui, oui. O.K.

M. Bordeleau: Mai-juin 1999, au début de l'été.

M. Baril (Arthabaska): O.K. Ça, c'est correct. J'avais compris «1997», c'est pour ça que...

M. Bordeleau: Non, non, 1999.

M. Baril (Arthabaska): Bien, en 1999, oui, effectivement, j'ai donné un mandat à un comité, et j'ai les grandes lignes ici sur le mandat. C'est justement de voir comment on peut améliorer la 138, soit par une traverse nord-sud soit est-ouest, par quel moyen, de regarder quelle population ça peut desservir, d'analyser le flux des marchandises destinées et en provenance des entreprises de la Côte-Nord à partir des données qu'on connaît déjà, d'analyser le flux d'approvisionnement des marchandises généré par l'implantation d'une future usine — on parle de Louisiana Pacific qui s'établira sur la Côte-Nord, des produits qu'elle va expédier — d'analyser l'impact créé par le volume de trafic sur les réseaux routiers par l'ensemble des véhicules, soit les camions, les autos, si on cumule tout ça ensemble, d'analyser l'impact que ça aura sur la traverse actuelle et de définir différents scénarios alternatifs à la route 138.

M. Bordeleau: Quand vous dites l'impact que ça aurait sur la traverse actuelle, vous faites référence à quelle traverse?

M. Baril (Arthabaska): Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

M. Bordeleau: Tadoussac? Ah! O.K. Est-ce que dans cette étude-là vous tenez compte aussi des bateaux qui font du cabotage le long du fleuve jusqu'en haut, jusqu'à Natashquan? Est-ce que ça a été pris en considération là-dedans, le transport de marchandises par bateau?

M. Baril (Arthabaska): C'est surtout axé sur les problèmes de la 138. Ce dont vous parlez actuellement, c'est la desserte de la Basse-Côte-Nord, qui n'est pas...

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais il n'y a pas de route, là. On ne peut pas analyser... Ce n'est pas la même problématique, la desserte de la Basse-Côte-Nord pour la marchandise puis les personnes, que la problématique du trafic lourd sur la 138, puisque la 138, elle finit actuellement à Natashquan.

M. Bordeleau: O.K. La desserte de la Basse-Côte-Nord par le fleuve comme tel, est-ce qu'il y a eu une étude qui a été faite là-dessus au printemps 1999 ou à l'été 1999?

M. Baril (Arthabaska): Pas à ce que je connaisse. C'est une consultation que le ministère a faite avant de renégocier le contrat avec la compagnie Relais Nordik. On est allés rencontrer tous les résidents de chacun des villages pour connaître leur volonté, comment on peut améliorer la desserte de la Basse-Côte-Nord. Je ne sais pas si c'est à ça que vous référez, là, mais on n'a pas fait d'étude spécifique, c'est une consultation que le ministère a faite.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a un rapport qui a été rédigé des conclusions de la consultation?

M. Baril (Arthabaska): Bien, le résultat, je ne sais pas, ça a dû être rédigé sans doute, là, mais la consultation... Les gens de la Basse-Côte-Nord ce qu'ils voulaient, entre autres — je vous le donne de mémoire — eux autres, ils voulaient garder deux choix d'approvisionnement, soit sur la rive sud et sur la rive nord. Ils voulaient également que le bateau, pour ce qui concerne les passagers, soit amélioré, parce que actuellement c'est des cabines quadruples et que les services sanitaires sont un peu communs, il n'y a pas un service dans chacune des cabines.

Également, ils voulaient de l'espace disponible sur le bateau pour transporter leurs autos parce que, même s'ils n'ont pas de route, eux autres là, ils ont des autos pareil, hein, et, quand ils sortent puis qu'ils viennent nous visiter, ou ailleurs, ils veulent apporter leurs autos, et il y avait un délai d'attente. Il fallait qu'ils prennent, je vais dire, rendez-vous sur le bateau pour leurs autos. Ça prenait deux, trois semaines avant qu'ils aient une place. Donc, c'était une de leurs volontés d'avoir plus de place pour sortir avec leurs autos. Et une autre demande qu'ils nous faisaient, c'était de voir la possibilité de les desservir deux fois par semaine, que le bateau passe deux fois par semaine. Puis, dans une cinquième, eux autres, ils voulaient également soit partir de Montréal ou de Québec, que la tête de pont, qu'ils appellent, soit Québec ou Montréal.

Sur ça, avec la renégociation de l'entente sur le partage des coûts du transport, la décision du ministère a été à l'effet... D'abord, j'ai répondu à trois de leurs demandes, soit: Oui, on va améliorer la situation, la condition des usagers, on va garder leurs deux choix d'approvisionnement, mais, par contre, pour également répondre à un voeu des gens de la Côte-Nord, surtout de Sept-Îles, on ne participera plus au transport à l'ouest de Havre-Saint-Pierre, ce qui veut dire que les gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord qui veulent continuer à aller acheter de la marchandise ou à aller prendre le bateau pour se faire desservir par Rimouski, ils vont payer un peu plus cher parce que les paiements vont être selon la distance. Donc, de cette façon-là, moi, je suis convaincu qu'on rétablit un équilibre au niveau de la concurrence entre deux régions, puisque quelqu'un qui veut aller à Rimouski va payer plus cher, puis quelqu'un qui veut aller acheter à Sept-Îles va payer un peu moins cher, puis quelqu'un qui veut aller acheter à Havre-Saint-Pierre va payer encore un peu moins cher, et, tout ce qui est en bas de Havre-Saint-Pierre, pour leurs marchandises, l'ensemble des gens vont payer moins cher. Donc, je réponds également à ce souhait-là.

Les cabines seront améliorées puis il y aura également plus de place sur le bateau pour transporter leurs voitures, mais ça, ce sera juste pour la saison prochaine parce que le transporteur fera les modifications lors de la saison morte l'hiver prochain. Je n'ai pas pu évidemment répondre à deux voyages par semaine parce que, quand tu veux avoir deux choix pour aller à Rimouski, tu n'es pas capable de faire deux voyages par semaine.

M. Bordeleau: On parle de la desserte de la Basse-Côte-Nord. Le bateau, si je comprends bien, ce bateau-là part de Rimouski, va à Sept-Îles puis, ensuite, monte...

M. Baril (Arthabaska): À Port-Menier. Après ça, il fait Havre-Saint-Pierre, Natashquan. Je ne les connais pas tous par coeur.

M. Bordeleau: Les besoins comme tels... C'est quoi, l'importance du segment Rimouski, de l'autre bord?

M. Baril (Arthabaska): C'est à peu près 50-50. Les gens achètent à peu près 50 % à Rimouski puis 50 % à Sept-Îles. Ça peut varier d'une année à l'autre, mais, en gros, c'est à peu près moitié-moitié pour l'achat des marchandises. C'est ça que vous demandez?

M. Bordeleau: Oui, bien, c'est ça. Et puis le contrat a été renégocié, vous dites, avec le groupe Nordik. C'est ça, là?

M. Baril (Arthabaska): Oui, Relais Nordik.

M. Bordeleau: Qui appartient à qui, Relais Nordik?

M. Baril (Arthabaska): C'est le groupe qui fait partie du Groupe Desgagnés.

M. Bordeleau: Ça, c'est fait par soumissions publiques?

M. Baril (Arthabaska): Non.

M. Bordeleau: Comment ça se fait, ça, habituellement?

• *(12 h 10)* •

M. Baril (Arthabaska): Ça s'est fait de gré à gré. Ce n'est pas un contrat, d'abord, parce que c'est une... Le ministère des Transports participe au financement d'une partie du transport pour permettre aux gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord de s'alimenter, je vais dire, à des prix équivalents à ceux de l'ensemble des Québécois et des Québécoises. C'est ça, l'objectif de l'aide financière. Puisqu'ils n'ont pas de route, bien, le ministère participe au transport. Parce qu'il y aurait un transport pareil si on ne participait pas, il y en aurait pareil, mais c'est parce qu'ils paieraient je ne sais pas quel prix, moi, hein? Ils paieraient quand même d'une façon assez importante, parce que l'entente qu'on a renégociée, c'est 24 millions sur cinq ans. Donc, ce serait ça que les gens de la Basse-Côte-Nord paieraient en plus, là. Donc, ils en viendraient à des coûts qui seraient absolument disproportionnés à ce que vous et moi payons, et d'autres, le reste de la population.

M. Bordeleau: Le port d'attache principal, c'est à Rimouski. C'est ça?

M. Baril (Arthabaska): Le port d'attache? Il y a Havre-Saint-Pierre, il y a Sept-Îles et Rimouski. Ce n'est pas plus l'un que l'autre. C'est les gens qui choisissent eux-mêmes où ils vont faire livrer leurs marchandises. Si les gens de la Basse-Côte-Nord décident demain matin de ne plus acheter à Rimouski ou à Sept-Îles, puis de tout acheter à Havre-Saint-Pierre, puis de dire aux fournisseurs: Vous allez me mettre ça sur le quai, déposer ça sur le quai à Havre-Saint-Pierre, le bateau va prendre qu'est-ce qu'il y a sur le quai.

M. Bordeleau: O.K. Juste une information. Je ne retrouve pas la page, mais, dans votre rapport annuel, au niveau du conseil d'administration, je vois M. Yvan Desgagnés. Est-ce que c'est le même qui est impliqué dans

le groupe ou si c'est d'autres Desgagnés? Je sais qu'il y en a beaucoup.

M. Baril (Arthabaska): Non, il n'est pas impliqué du tout.

M. Bordeleau: Il n'est pas impliqué du tout là-dedans.

M. Baril (Arthabaska): D'ailleurs, il faut mentionner, là, que c'est une entente qui n'est pas signée avec la Société des traversiers, c'est signé directement avec le ministère des Transports, la desserte de la Basse-Côte-Nord. Ça n'a aucun rapport avec la Société des traversiers.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

Le Président (M. Lachance): Concernant la Société des traversiers, M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Concernant le sujet plus spécifique de la desserte, parce que je sais que ça n'a pas rapport avec la STQ, comment vous expliquez, M. le ministre, la hausse de la subvention qui est faite au groupe de Relais Nordik? Tantôt, j'écoutais vos commentaires, puis vous disiez que vous satisfaites à trois demandes des gens du milieu. Par contre, le même milieu, pour utiliser un terme plus poli, est mécontent de l'annonce qui a été faite, là. Je concilie mal l'affirmation que vous faites et la réception qui en est faite dans le milieu. Je ne sais pas si vous avez entendu les propos du président de la Chambre de commerce de Sept-Îles. M. Jouis a été dévastateur dans son commentaire.

M. Baril (Arthabaska): Ça dépend de quel milieu on parle. Moi, je l'ai déjà dit publiquement puis je vais le redire ici, mon intérêt, ce n'était pas de desservir les commerçants de Rimouski ni de Sept-Îles; ma première préoccupation, c'était de bien desservir les clients de la traverse où la subvention est allouée, soit les résidents de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. C'était ça, mon premier objectif, et je pense que, avec ce que j'ai proposé, je réponds à ce premier objectif là.

Deuxième objectif: les gens de Sept-Îles. C'est ça qu'il faut regarder. C'est: Qui s'oppose? C'est qui, les mécontents? Les gens de Sept-Îles, ils s'opposent parce que, eux autres, ils auraient voulu que le bateau parte de Sept-Îles, qu'il n'aille plus à Rimouski. Moi, à tort ou à raison, je le répète, mon objectif, c'était ceux à qui ça rend service, et, eux, ils voulaient garder deux choix d'approvisionnement parce qu'ils ne voulaient pas être captifs d'un port ou d'un lieu d'approvisionnement.

Et l'autre aspect auquel j'étais sensible, c'est que, quand les gens de Sept-Îles — la Chambre de commerce, entre autres, je l'avais rencontrée — ils me disaient: Le gouvernement participe à avoir une inéquité concurrentielle entre deux régions, ils avaient un peu raison, je vais vous dire. Malgré que le ministère des Transports ait payé un peu moins cher la partie du transport pour aller à Rimouski, on payait quand même un peu. On payait plus pour aller à Sept-Îles, mais on payait moins pour aller à Rimouski. Mais on payait un peu.

Quand les gens... Puis là je vais partir de Rimouski ou de Sept-Îles. Admettons que, eux autres, là, ils s'approvisionnaient à partir de Montréal. Entre Montréal et Rimouski puis Montréal et Sept-Îles, il y a plus de 200 km de différence. Donc, les gens de Sept-Îles, eux autres, avaient 200 km de transport de route à payer de plus que ceux de Rimouski. Voyez-vous? Donc, je trouvais qu'il y avait une sorte d'inéquité que le gouvernement participait à maintenir. C'est pour ça que, dans le renouvellement de l'entente, j'ai dit: À partir de l'ouest de Havre-Saint-Pierre, le ministère ne participera plus au financement. Donc, ça va coûter un peu plus cher aller à Rimouski et un peu moins cher aller à Sept-Îles, et là la concurrence, elle se fera vraiment entre les commerçants. Le gouvernement ne participera plus à avoir une concurrence inégale, je vais dire. Donc, c'est les clients qui vont choisir où ils achètent. Puisqu'ils veulent garder deux choix, moi, je me dis, quand tu veux un choix, tu paies pour ton choix. Donc, s'ils veulent continuer d'aller à Rimouski, parce qu'on me dit qu'ils ont des meilleures conditions de paiement, que les gens sont plus, à Rimouski — ce n'est pas moi qui dis ça, là — ouverts que sur la Côte-Nord sur les modes de paiement, sur différentes facilités, bien, c'est ça, de la concurrence, puis c'est ça, du commerce.

Donc, moi, je me dis que, les gens de Sept-Îles, parce que c'est eux, à Sept-Îles, qui, pour prendre votre expression de tout à l'heure, sont les plus mécontents, ce sera à eux autres de se retrousser les manches — puis je sais qu'ils sont capables de le faire — puis d'aller sur la Basse-Côte-Nord, puis de dire: Nous autres, on est capables de vous offrir les mêmes avantages que Rimouski, aux mêmes conditions, etc. C'est ça, le commerce, c'est ça, la concurrence au Québec.

M. Gagnon: L'explication que vous venez de me donner là, il me semble que...

M. Baril (Arthabaska): Puis, si vous me permettez, là, juste à cause de l'augmentation de l'aide financière, c'était ça...

M. Gagnon: C'est ça.

M. Baril (Arthabaska): Bon, bien, O.K., là. J'avais oublié.

M. Gagnon: Parce que, je me demandais, avec ce que vous venez de me donner là, le rationnel n'est pas évident.

M. Baril (Arthabaska): Non, non. Excusez, je l'avais oublié. D'abord, c'est 800 000 $ de plus sur cinq ans que l'on paie. En réalité, ça va être 200 000 $ par année environ, les quatre dernières années, parce que ce

montant-là, il sert à différentes choses. D'abord, t'as l'augmentation du coût de la vie, t'as des entrepôts frigorifiques qui appartiennent au gouvernement fédéral et que le gouvernement fédéral loue plus cher — lui aussi, il marche à contrat avec la compagnie, il loue plus cher — donc, nous autres, on compense pour ça. Après ça, dans le 800 000 $ de plus, il y a les coûts d'une partie d'immobilisation pour l'aménagement qu'il fait sur son bateau qu'on compense. C'est de là que vient l'augmentation.

M. Gagnon: Les entrepôts sont situés où déjà?

M. Baril (Arthabaska): Bien là je ne le sais pas par coeur. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un ici... Il y en a à Rimouski, entre autres, puis il y en a en Basse-Côte-Nord, mais je ne connais pas les endroits.

M. Gagnon: Bien, vous voyez, ce que vous venez de me donner comme éléments d'explications, je pense que ça participe aussi à l'insatisfaction dans la réception de l'annonce qui a été faite.

M. Baril (Arthabaska): Pourquoi?

M. Gagnon: Parce que tu finances, tu augmentes ta subvention pour continuer de payer des équipements qui sont situés en dehors aussi de la région. Ça fait que, la règle que vous déterminez, ou que vous voulez déterminer, sur l'approche commerciale, vous la nivelez en injectant une subvention dessus. Puis juste vous rappeler qu'il me semble qu'il y avait eu une étude qui avait indiqué que le lien entre la Côte-Nord et Rimouski, ça coûtait... Il y avait 1,2 million qui était attribué à ça, là.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Ça, cette étude-là, ça fait plusieurs fois que j'entends parler de ça, on me parle même de 1,2 million.

M. Gagnon: C'est ça que j'ai entendu aussi.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. Ça fait quelques fois que je dis: Donnez-moi les détails. Où vous prenez ça, 1,2 million? Je n'ai pas de réponse, moi non plus, hein? Bon.

Il faut savoir que, même si le bateau partait de Sept-Îles, le coût d'opération du bateau serait le même parce que ça te prendrait le même équipage, ça te prendrait toute l'immobilisation sur le bateau. Ce que l'on économiserait, ce serait la distance, le coût de l'essence entre Rimouski puis Sept-Îles, et ça, ça m'étonnerait fort que ça coûte 1,2 million par année. C'est la seule économie possible, qui serait de toute façon utilisée pour permettre au Relais Nordik de faire deux fois le voyage par semaine. Mais, même à deux fois par semaine, il ne serait même pas capable, la deuxième fois, d'aller à Sept-Îles, il faudrait qu'il arrête à Havre-Saint-Pierre. Il ne pourrait pas retourner tout de suite parce qu'il n'aurait pas le temps de faire deux trajets dans la même semaine s'il partait de Sept-Îles.

M. Gagnon: Ça fait qu'il nous reste à souhaiter que votre politique maritime nous permette de résoudre aussi ces problèmes-là.

M. Baril (Arthabaska): Je le souhaite grandement.

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

M. Bordeleau: Oui. Juste pour clore ce dossier-là, est-ce qu'il est possible d'avoir une copie du contrat qui a été signé avec le Relais Nordik?

M. Baril (Arthabaska): Il n'est pas signé encore, je dois vous dire. On a une entente de principe. Et là il reste des choses sur lesquelles il faut s'entendre.

M. Bordeleau: O.K. Bon, est-ce qu'il sera possible d'avoir une copie du contrat quand il sera signé, avec le détail des coûts, comment on en arrive, disons, au montant global?

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. C'est une grille qui est établie d'avance parce que, elle — je dis «elle», la compagnie Relais Nordik — il faut qu'elle fasse connaître ses coûts à ses clients d'avance. Donc, c'est une grille. Je vais vous la fournir, mais je vous souhaite bonne chance pour la défricher. Mais je vais vous la fournir, soyez assuré de ça.

M. Bordeleau: Vous nous enverrez ça avec copie du contrat.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, aussitôt que ce sera fait.

M. Bordeleau: Parfait.

Le Président (M. Lachance): M. le député La Peltrie, est-ce que votre question porte sur la Société des traversiers?

• *(12 h 20)* •

M. Côté (La Peltrie): Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, allez-y, s'il vous plaît, rapidement parce que je voudrais ensuite retourner au député de l'Acadie.

Participation du secteur privé au financement des traversiers

M. Côté (La Peltrie): Oui. Merci, M. le Président. Alors, la Société, elle a cinq traverses qu'elle exploite elle-même à 100 %, et il y en a d'autres où c'est en collaboration avec le privé, entre autres Isle-aux-Grues—Montmagny, Rivière-du-Loup et Saint-Siméon puis l'Île-d'Entrée—Cap-aux-Meules. C'est les autres traverses. Alors, cette collaboration-là avec le privé, de quelle manière ça s'établit, ça, la participation financière? Comment ça se

négocie, et tout ça? Est-ce que c'est à chaque année? Est-ce que c'est une entente de plusieurs années?

M. Baril (Arthabaska): Bon, à l'Île-d'Entrée, c'est un contrat qui a été renégocié, où on a été en appel d'offres. À l'Isle-aux-Grues...

Une voix: C'est pour cinq ans.

M. Baril (Arthabaska): C'est fait pour cinq ans? Ça a été par appels d'offres aussi?

Une voix: Non.

M. Baril (Arthabaska): Ah non, à l'Isle-aux-Grues, ça, c'est une coopérative, je pense. Ça prend un bateau un peu spécial, puis il faut qu'il marche avec les marées. C'est compliqué, vous savez. Moi, j'en ai appris beaucoup. Il y a plusieurs traverses au Québec qui ont chacune leurs particularités. C'est pour ça que la Société des traversiers n'a pas à remplir les fonctions elle-même, elle fait affaire avec le privé. L'autre, c'était...

M. Côté (La Peltrie): Rivière-du-Loup—Saint-Siméon.

M. Baril (Arthabaska): Ah, le contrat est à renouveler l'an prochain. Il finit l'année qui vient.

M. Côté (La Peltrie): Ça, est-ce que ça va avec l'achalandage? S'il y a une augmentation de l'achalandage, est-ce que ça peut diminuer la participation de la Société?

M. Baril (Arthabaska): M. Liguori Hinse va répondre.

Le Président (M. Lachance): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Bonjour. Actuellement, la traverse de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, c'est à équilibre budgétaire, c'est-à-dire que c'est les dépenses encourues par l'opération de la traverse moins les revenus qu'ils font, et la Société comble la différence.

M. Côté (La Peltrie): La différence. Bon. Pour ce qui est des autres traverses, il y en a une aussi à Trois-Pistoles à l'été, il y en a une maintenant pour Rimouski-Forestville. Est-ce qu'il y a des participations quelconques pour ces traverses-là également?

M. Baril (Arthabaska): C'est complètement privé.

M. Côté (La Peltrie): C'est complètement privé.

M. Baril (Arthabaska): Ce n'est pas subventionné, d'aucune façon.

M. Côté (La Peltrie): Il n'y a pas eu une demande de la part de Rimouski-Forestville récemment?

M. Baril (Arthabaska): C'est certain que j'ai rencontré à quelques reprises le propriétaire de cette traverse-là. Il ne nous demande pas nécessairement de l'aide financière. C'est lui qui a établi cette traverse-là, qui va très bien, en passant. Aucun problème sur ça. Mais, c'est certain, comme tout utilisateur, il voudrait que la Société des traversiers le compense d'une certaine façon pour être capable de rentabiliser davantage — ça doit être rentable, puisqu'il continue — de faire des profits davantage.

M. Côté (La Peltrie): Ça opère durant les mois d'été, bien sûr, cette traverse-là. Est-ce que ça a un impact sur la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout? Donc, si ça a un impact, ça doit être un impact négatif, probablement. Si ça diminue l'achalandage à la traverse de Matane—Baie-Comeau—Godbout, donc ça augmente les coûts pour l'autre traverse.

M. Baril (Arthabaska): Oui, effectivement, ça a un impact certain sur la traverse Matane-Godbout. D'un autre côté, ça participe à diminuer les files d'attente en période estivale, entre autres. Mais ça a un impact négatif pour la Société parce qu'il faut compenser d'une plus grande partie.

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

M. Côté (La Peltrie): J'avais une autre question.

Le Président (M. Lachance): Bon, je m'excuse, là, mais, à un moment donné, il faut que je favorise aussi la diversité des sujets abordés. Alors, M. le député.

M. Bordeleau: M. le Président, moi, je suis bien prêt à consentir à sa question, à condition qu'on dépasse puis que je puisse poser... J'ai une dernière question à poser. Si vous êtes d'accord pour dépasser de quelques minutes, que je puisse poser ma question aussi, je n'ai pas d'objection à laisser du temps au député de La Peltrie.

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

Effectif requis aux traverses

M. Côté (La Peltrie): Ce ne sera pas très long. Je regarde le nombre d'employés au niveau des ouvriers, que ce soit à Sorel, à Québec, à l'Île-aux-Coudres, à Tadoussac ou à Matane, puis je vois qu'à Québec — je suis bien heureux — il y a 87 employés ouvriers alors qu'à Tadoussac il y en a 55. Lorsqu'on regarde le trafic qui passe sur les traversiers de Tadoussac par rapport aux traversiers d'ici, de Québec-Lévis, qu'est-ce qui justifie cette différence-là?

M. Baril (Arthabaska): Ce sont des normes qui sont établies par la Garde côtière. On doit avoir le nombre

d'ouvriers sur le bateau dépendamment de la grosseur du navire, dépendamment des distances qu'il y a à parcourir, dépendamment de la profondeur de l'eau, je ne sais pas quoi. C'est des normes qui sont définies par la Garde côtière. Je ne sais pas, les chiffres que vous aviez, où vous les aviez pris, mais...

Une voix: C'est dans les réponses que le ministre a fournies.

M. Côté (La Peltrie): Oui. J'ai ça ici, moi, là. Puis ce n'est pas paginé. C'est suite à 15.1, quelque chose comme ça. Bien, si je regarde, il y a une différence dans le rapport annuel de la Société également. Ce n'est pas tout à fait les mêmes chiffres, mais c'est l'année 1998-1999, le rapport annuel. Mais là c'est 1999-2000, ce que j'ai ici, probablement. De toute manière, il y a une différence assez marquée, puis, moi, je me demandais un peu: Qu'est-ce qui justifie ce... Parce que, dans le rapport annuel de la Société, à Tadoussac, il y en a 62, puis il y en a 96 à Québec. Moi, je me disais: Par rapport au trafic...

M. Baril (Arthabaska): C'est à cause qu'à Québec il y a des employés pour les postes de péage. À Québec, on paie, ça fait qu'il y a des gens de chaque côté du fleuve pour percevoir les sommes d'argent. On reconnaît qu'à certaines périodes de la journée ça coûte plus cher de payer les gens pour recevoir le billet que de passagers qu'il y a. Donc, là, on va regarder ça pour améliorer la situation, de toute façon.

C'est pour ça que je tenais beaucoup — je ne veux pas changer de sujet, mais ça va vraiment ensemble — à ce que la traverse Québec-Lévis soit vraiment intégrée au transport en commun interrives, pour améliorer la situation de la traverse, puis que les gens la prennent plus, et qu'on soit capables d'être plus performants. Aujourd'hui, il y a toutes sortes de méthodes. Quand on prend Matane-Godbout, on paie sur le bateau.

M. Côté (La Peltrie): Saint-Siméon—Rivière-du-Loup aussi.

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Côté (La Peltrie): Saint-Siméon—Rivière-du-Loup également.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. Donc, c'est dans les projets. D'ailleurs, pour la Société, je vais profiter de l'occasion pour dire que, cette année, ça a été une année quand même importante parce qu'elle s'est donné un plan de développement stratégique au niveau opérationnel, et a fait un relevé de l'ensemble de ses bateaux avec également la durée de vie de chacun, puis a commencé à prévoir le remplacement de certains. Donc, c'est un document intéressant. En plus, elle a fait faire une étude sur la satisfaction de sa clientèle pour l'ensemble de ses traversiers. C'est intéressant de prendre connaissance de cette étude-là, à savoir, entre autres: Est-ce que les indications pour la traverse, c'est assez affiché, c'est assez connu? Est-ce que les employés de la Société sont gentils, pas gentils, moins gentils?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): C'est mes mots à moi, remarquez. Ils sont tous gentils. Bien oui. L'étude le prouve, d'ailleurs. Mais, voyez-vous, l'étude, elle relève vraiment tous les aspects des traverses au Québec, et c'est assez intéressant, avec les prix aussi. Est-ce que les gens trouvent ça trop cher, pas assez cher? Ça, ça ne doit pas être fort à ce niveau-là, hein? Mais c'est un relevé quand même qui est important puis qui est intéressant à lire.

Donc, la Société des traversiers, cette année, elle a produit des études, des analyses qui nous permettent vraiment de voir où on va s'en aller, et, avec l'acquisition des 10 quais de traverse qui seront également gérés ou administrés par la Société, ça fera une responsabilité encore plus grande qu'elle aura à accomplir dans les années à venir.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

• *(12 h 30)* •

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, pour les dernières minutes de notre travail de ce matin.

Entretien ménager du traversier de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac

M. Bordeleau: Oui. Ce sera assez rapide. Au fond, c'est une question spécifique que je veux poser. Dans le cas de l'entretien ménager des bureaux puis de la salle d'attente du traversier de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, il y a un contrat qui a été donné, qui entrait en vigueur le 1er avril 2000 pour une durée de trois ans, un contrat qui aurait été donné à une entreprise dont le nom est Entretien ménager KTS. Alors, je voulais savoir si c'est bien exact et qui est le propriétaire de cette compagnie-là.

M. Baril (Arthabaska): M. Hinse, vous voulez répondre?

M. Hinse (Liguori): Alors, effectivement, on est allés sur invitation pour le service ménager, et la compagnie KTS, c'est un employé qui est à la retraite de la Société qui a décidé de se partir son entreprise, et il a coté pour l'entretien ménager à un prix nettement inférieur au deuxième soumissionnaire, et ça lui a été accordé.

M. Bordeleau: Vous dites que c'est un employé qui est à la retraite, qui n'est plus un employé actuellement de...

M. Hinse (Liguori): Ce n'est plus un employé de la Société, il est officiellement à sa retraite.

M. Bordeleau: Il est à sa retraite depuis quand?

M. Hinse (Liguori): Depuis un mois.

M. Bordeleau: Depuis un mois. Au moment où il a soumissionné sur ça, est-ce qu'il était encore à l'emploi?

M. Hinse (Liguori): Je ne saurais vous dire, c'est à la limite que ça s'est passé. Je ne saurais vous dire, il faudrait que je fasse des vérifications. Mais effectivement, vous avez raison, c'est à la limite.

M. Bordeleau: Bon. C'est parce que je pense que... En tout cas.

M. Hinse (Liguori): Je suis sûr qu'à la signature du contrat l'employé était à sa retraite. Mais est-ce que, quand il a soumissionné, il l'était? Je ne sais pas, parce que c'est une question de semaines, ou de mois, ou...

M. Bordeleau: O.K. Alors, est-ce que vous pouvez vérifier ça puis nous informer des faits exacts en fonction de cette problématique-là?

M. Hinse (Liguori): D'accord.

M. Bordeleau: Je comprends que la personne... En tout cas, on verra si, au moment où il a soumissionné, il était employé ou s'il ne l'était pas.

M. Hinse (Liguori): D'accord.

M. Bordeleau: Ce que je comprends, c'est que vous me dites: Au moment où la signature a été faite, il n'était plus employé.

M. Hinse (Liguori): Il était à la retraite.

M. Bordeleau: Et il n'est pas employé actuellement, il est retraité de la Société des traversiers.

M. Hinse (Liguori): Exact.

M. Bordeleau: Alors, ce qu'il reste à éclaircir, c'est: Au moment où il a soumissionné, est-ce qu'il était employé ou non de la Société des traversiers?

M. Hinse (Liguori): Très bien.

M. Bordeleau: Et aussi peut-être clarifier le choix parmi les deux soumissionnaires. La décision de retenir la soumission d'Entretien ménager KTS a été prise à quelle date par la Société des traversiers du Québec?

M. Hinse (Liguori): D'accord.

Le Président (M. Lachance): Alors, si vous voulez bien transmettre ces informations dès que disponibles au Secrétariat des commissions, et le Secrétariat fera le relais avec les membres de la commission parlementaire.

M. Baril (Arthabaska): M. le Président.

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

M. Baril (Arthabaska): Si vous me permettez juste une minute, je voudrais profiter de l'occasion pour remercier M. Hinse qui est président-directeur général par intérim, maintenant, puisque également il est sous-ministre adjoint pour l'Ouest, à Montréal. Je voudrais remercier quand même M. Hinse pour l'élan nouveau qu'il a donné à la Société des traversiers, pour le temps qu'il a été président-directeur général. Ça a été intéressant de travailler avec lui. On va travailler encore, mais à un autre niveau. Mais, au niveau de la Société, je pense qu'il a su enligner la Société vers l'avenir, et ce sera également à l'avantage de tous ceux et celles qui continueront à travailler au sein de la Société. C'est une petite équipe qui est quand même dynamique, et je pense que, depuis que M. Hinse est là, j'oserais même dire qu'ils sont sortis un peu de l'ombre et qu'ils vont arriver au soleil de plus en plus. Donc, je veux remercier M. Hinse et toute son équipe.

Le Président (M. Lachance): Le message est passé. Le député de Saguenay me fait signe qu'il aurait une très brève remarque.

M. Gagnon: Oui. Merci, M. le Président. Très brièvement, vous avez fait référence à une étude de perception qui a été faite concernant la Société des traversiers. Serait-il possible d'en avoir une copie, s'il vous plaît?

M. Baril (Arthabaska): Oui.

M. Bordeleau: Si vous pouvez la déposer à la commission pour que ce soit distribué aussi. Est-ce que c'était l'étude de 1998 ou si c'est une étude plus récente encore?

M. Baril (Arthabaska): 1995, janvier 1999.

M. Bordeleau: O.K.

M. Gagnon: Merci.

M. Bordeleau: Alors, si vous pouvez la faire parvenir à la commission, s'il vous plaît.

Le Président (M. Lachance): Alors, là-dessus... Oui, M. le député de Roberval.

M. Laprise: Une intervention très brève. M. le ministre, je souhaite que vous administriez vos surplus vous autres mêmes et non par un comité qui n'a aucune imputabilité.

Le Président (M. Lachance): Le ministre le souhaite également, je pense bien. Alors, là-dessus, j'indique que la commission ajourne ses travaux à lundi,

le 17 avril 2000, à 14 heures, dans cette salle-ci, mais pour exercer un mandat d'étudier les crédits du ministère de l'Environnement. Alors, j'ajourne les travaux à lundi, 17 avril, mais ce sera un mandat pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement. Bonne fin de semaine!

(Fin de la séance à 12 h 35)