



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 19 avril 2000 — N° 50

Étude des crédits du ministère des Transports (3)



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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 19 avril 2000

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Niveau des crédits affectés au transport adapté	1
Adaptation des stations de métro pour les handicapés	3
Réfection des routes 389 et 138 sur la Côte-Nord (suite)	6
Élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial (suite)	6
Transfert du gouvernement fédéral de certains quais de traverse	7
Remorquage le long des autoroutes	10
Processus d'attribution des contrats d'exclusivité	10
Vérification des entreprises mandataires	11
Procédure dans le cas des véhicules lourds	12
Primes d'assurance pour certains types de motocyclettes	13
Cession d'infrastructures lourdes par le gouvernement fédéral	14
Transfert par avion de personnes de la Côte-Nord sur civière	14
Transport aérien dans les régions éloignées	15
Règles d'arrimage du chargement des camions-remorques	18
Charge maximale permise pour les camions de déneigement	19
Recommandations d'un groupe de travail sur les relations entre la SAAQ et la clientèle accidentée	20
Réorganisation de l'industrie du taxi	21
Résultat de la consultation sur la sécurité routière	21
Consultation sur le régime d'assurance automobile	22
Projets d'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire	23
Transfert de l'aéroport Jean-Lesage à une société locale	24
Adoption de l'ensemble des crédits	25

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Jacques Baril

M. Yvan Bordeleau

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. André Pelletier

M. Serge Deslières

M. Claude Boucher

M. Michel Côté

* M. André Trudeau, ministère des Transports

* M. Jacques Gagnon, idem

* M. Jean Couture, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée et en après-midi pour l'étude des crédits du ministre responsable de la Faune et des Parcs. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mercredi 19 avril 2000

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures une minute)

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 conclure l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 2000-2001 et de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministre responsable de la Faune et des Parcs pour l'année financière 2000-2001.

Y a-t-il des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il y en a pas aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Je demande à toutes les personnes qui auraient encore un cellulaire ouvert de bien vouloir le fermer pour éviter d'être dérangés pendant nos discussions.

Discussion générale (suite)

Je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission ainsi qu'au personnel qui accompagne les ministres, et je serais prêt maintenant à entendre le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. La semaine dernière, quand on a terminé nos travaux, on en était sur une question que j'avais posée sur la Société des traversiers concernant un contrat, le contrat d'entretien de la traverse de Tadoussac, entretien ménager. Alors, j'avais eu une réponse. Il y a des vérifications qui doivent être faites. Bon, je suppose qu'elles seront déposées éventuellement par M. Hinse.

Maintenant, je voulais juste compléter et demander, au fond, de déposer également la description du travail à faire, les offres de service qui ont été déposées — il y a deux offres de service qui ont été déposées — l'évaluation de ces offres-là et le contrat qui a été signé, une copie du contrat signé par la suite. Alors, ce sera à déposer éventuellement ici, à la commission.

Une voix: Ça le sera...

Niveau des crédits affectés au transport adapté

M. Bordeleau: Parfait. Merci. Je veux aborder peut-être immédiatement, avant d'aborder les questions plus reliées à la SAAQ, certains dossiers, notamment celui sur le transport adapté. On a eu une discussion au mois de septembre 1999 avec le sous-ministre à ce moment-là, M. Trudeau, concernant le transport adapté, et je pense que le sous-ministre a reconnu qu'il y avait quand même des besoins immenses. Et, à ce moment-là, vous veniez d'annoncer, M. le ministre, qu'il y aurait un

ajout de 3 millions qui serait fait pour terminer l'année. Alors, vous vous souvenez qu'on était dans un contexte où il y avait des coupures anticipées au niveau du service de transport adapté dans différentes régions, et vous aviez ajouté un 3 millions...

M. Chevrette: On en a mis 4, cette année.

M. Bordeleau: Quatre? Bon. Alors, disons...

M. Chevrette: C'est-à-dire, 1 de plus, parce que le 3 était récurrent. On a ajouté 1 million, cette année.

M. Bordeleau: Bon. Alors, c'est ça. Je voulais juste clarifier ce point-là au départ. Le 3 millions qui a été ajouté l'an dernier, au fond, ce que les gens nous en ont dit, c'est que ça a empêché de faire des coupures qui auraient dû être faites parce que les gens n'arrivaient pas. Alors, ça n'a pas permis d'ajouter de services. Ça a permis de donner à peu près les mêmes services qu'ils donnaient habituellement, mais ça n'a pas ajouté de services, alors que, dans la discussion qu'on avait eue aussi puis de façon générale, je pense qu'on est bien conscient que les besoins au niveau du transport adapté augmentent. On l'a vu d'ailleurs quand on a parlé de la consultation sur le taxi.

M. Chevrette: Je pourrais vous donner des chiffres.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: Je pourrais vous donner quelques chiffres.

M. Bordeleau: Oui? Alors, c'est ça. J'aimerais ça savoir, par rapport à l'an dernier, qu'est-ce qu'on ajoute de plus cette année au niveau du transport adapté.

M. Chevrette: C'est 1 million de plus.

M. Bordeleau: Un million seulement.

M. Chevrette: Donc, ça fait 4 millions par rapport à 1999, parce qu'on l'a donné après les Fêtes l'an passé, puis on en ajoute 1 au niveau de la récurrence cette année. Le 3 est récurrent, et il y a 1 million de plus. Mais, dans 20 ans, c'est passé de 4 300 bénéficiaires... En 1998, c'était 50 000, et un des problèmes que l'on vit présentement, ce ne serait pas d'assurer le service à ceux qui étaient là, par exemple, en 1998, c'est que c'est encore de nouveaux bénéficiaires. Et, après avoir jasé avec beaucoup de villes en particulier, elles le disent très, très clairement, que le nombre de bénéficiaires a augmenté encore assez rapidement. Je prends, par exemple, Montréal, Laval, les métros n'ont pas d'ascenseur; donc, le transport adapté se promène tout puis tout le temps. Il va falloir prendre une décision majeure lorsqu'on fera des métros ou des prolongements

de lignes de métro. Si on fait une ligne pour handicapés, il faudrait au moins que le poste Berri-de-Montigny, au centre-ville de Montréal, soit nanti d'une... Rien que d'un coup, faire ça, ce serait une fortune. Vous vous imaginez un peu, là? Mais on a des problèmes anticipés très majeurs.

M. Bordeleau: Je veux revenir sur la question de l'adaptation du métro comme telle, mais juste sur le budget. Ce que vous nous dites, au fond, c'est que vous ajoutez 1 million pour 2000-2001, alors que, si on regarde de toute façon depuis 20 ans l'augmentation du budget consacré au transport adapté, la proportion d'augmentation est loin d'être comparable à l'augmentation de la clientèle, puis cette clientèle-là a été accélérée aussi par le virage ambulatoire, l'idée de maintenir les gens le plus longtemps possible autonomes. Alors, je ne pense pas que le 1 million que vous ajoutez va régler le problème. Le problème, fondamentalement, est beaucoup plus important que ça.

Je veux juste, M. le ministre, vous mentionner certaines représentations que j'ai eues récemment, qui démontrent, là encore, le caractère quand même urgent des besoins de ce côté-là. Alors, je veux juste signaler des organismes qui ont pris contact avec...

M. Chevrette: Oui, j'aimerais ça que vous me les donniez, parce que je vais peut-être vous donner des chiffres, moi, après.

M. Bordeleau: O.K. Alors, j'ai eu des représentations du CLSC Seigneurie de Beauharnois, Salaberry-Soulanges, du Regroupement des usagers en transport adapté du Saguenay, Chicoutimi, du Regroupement des personnes handicapées visuelles de Québec. Il y a eu également L'ARUTAQ, qui est L'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec inc., à Montréal, l'ALTA, qui est l'Association lavalloise des usagers du transport adapté...

M. Chevrette: Lavallois?

M. Bordeleau: ... — lavalloise, oui — le RUTAR — c'est le Regroupements des usagers du transport adapté du Haut-Richelieu. Alors, il y a quand même un certain nombre de représentations qui ont été faites, où on se plaint, au fond, de difficultés majeures à ce niveau-là.

Dans une lettre, juste donner quelques extraits pour situer le problème: «L'année dernière, votre ministère a injecté de l'argent pour combler certains déficits des transporteurs mais n'a pas injecté de l'argent neuf pour satisfaire les nouvelles demandes prévisibles ni pour créer de nouveaux services, ce qui a provoqué une insatisfaction générale, engendrant de nombreuses plaintes — c'était dans une lettre qui vous était adressée le 30 mars 2000. L'argent injecté l'année dernière avait permis d'éliminer les listes d'attente. Aujourd'hui, le transporteur, ne pouvant répondre aux nouvelles demandes, aurait créé une nouvelle liste d'attente. Le transport adapté est le seul moyen de déplacement pour plusieurs dizaines de milliers de personnes au Québec. C'est un service essentiel pour ces personnes. Devant les insatisfactions générales des usagers du transport adapté

face aux coupures et au manque de développement, face à leurs craintes vis-à-vis des hausses de prix du carburant, entre autres, nous nous faisons l'interprète de tous les usagers du Québec, qu'ils aient accès ou non à un service de transport, pour revendiquer une injection massive d'argent dans le transport adapté pour combler toutes les demandes et effacer les inéquités.»

Il y a des pétitions qui ont été envoyées. Je pense que vous en êtes bien conscient, on en a discuté longuement au niveau de la consultation sur l'industrie du taxi quand on a eu des représentations, on a affaire à des personnes qui dépendent, qui sont réellement dépendantes de ces services-là de transport adapté, et dans certains cas c'est dramatique. Au fond, c'est leur qualité de vie, c'est leur vie qui est attachée à ces services-là.

J'ai ici l'extrait d'une pétition qui a été passée, où les gens mettaient des motifs, écrivaient des motifs — je ne nommerai pas la personne: «Je suis une personne âgée et malade. J'ai appelé pour réserver un transport adapté pour dimanche, je vais voir ma fille qui a besoin de soins. Elle a eu un cancer et une péritonite. Je lui donne ses massages. Je n'ai pas pu y aller, je n'ai pas les moyens de payer 10 \$ de taxi», etc.

• (9 h 10) •

Un autre extrait: «Ma fille est en famille d'accueil à Saint-François, elle vient la fin de semaine chez nous. Dimanche, elle n'avait pas de retour parce qu'il n'y avait pas de véhicule disponible à cause des coupures. Elle n'a pas pu participer à ses activités lundi. Je ne peux la voir que les fins de semaine. Est-ce que je vais pouvoir continuer à voir ma fille», bon, etc.?

«Je n'ai pas pu aller voir mes parents en fin de semaine, n'ayant pas de retour pour dimanche suite aux coupures du transport adapté à Laval. Je suis déçu. Mon père est très âgé et ne peut me ramener à la maison, sa conduite n'est plus sécuritaire. J'ai besoin du transport adapté.»

Alors, il y en a comme ça, toutes sortes de représentations. Vous en avez eu, vous aussi. Alors, effectivement, il y a des besoins énormes de ce côté-là. En tout cas, je pense bien que vous êtes conscient que ce n'est pas le 1 million que vous ajoutez qui va régler ce problème-là.

M. Chevrette: Mais ce n'est pas le 4 millions non plus. Mais ce n'est pas une coupure.

M. Bordeleau: Non, non.

M. Chevrette: C'est vraiment une mise de fonds additionnelle. Mais, malgré cela, j'en suis conscient. Mais je voudrais vous donner des chiffres: il y avait, en 1998, 30 municipalités, en fait, ou services de transport adapté qui payaient 20 % et plus, il y en a 31 qui sont entre 15 % et 20 %, il y en a 30 qui sont entre 10 % et 15 % seulement, il y en a 10 qui sont entre 5 % et 10 % puis il y en a un qui est en bas de 5 %. Mais ce ne sont pas des petits centres, là. On va se parler des places. STCUQ, c'est Québec, ça: ils sont à 15 %. CIT des Forges, Trois-Rivières, c'est un gros bassin, ça: 13 %. STRSM, la Rive-Sud de Montréal: 11 %. CITRSQ — c'est quoi, ça? — ...

Une voix: C'est Sherbrooke, le trans-Sud.

M. Chevette: De Sherbrooke?

Une voix: Le trans-Sud à Québec.

M. Chevette: ...9 %. STL, à Laval, 8 %. Puis vous avez vu les menaces, vous avez vu les coupures? 8 %. Qui paie le reste?

On va se parler un petit peu. L'île d'Orléans, 9 %; Saint-Bruno, 9 %; Saint-Hyacinthe, 7 %; Saint-Gabriel-de-Brandon, 6 %; CFT Deux-Montagnes, 5 %; Sainte-Croix, ici, pas loin, 9,83 %; Chambly, 8,92 %; Pabos Mills, 6,43 %; Rimouski, 0,36 %. Écoutez une minute, on peut parler, là, mais regardez l'accroissement des sommes d'argent versées par le gouvernement, puis on va vous envoyer tout ça, ces informations-là. Il y a eu ajout de sept nouveaux services de transport adapté, il y a eu l'ajout d'une centaine de nouvelles municipalités au transport adapté, il y a eu un accroissement du nombre de personnes handicapées de 15 %. Ça, c'est la demande depuis 1995. Il y a eu un accroissement de l'achalandage de plus de 15 % également, il y a un pourcentage de la population totale au transport adapté qui est passé de 0,68 % à 0,77 %. Le pourcentage des personnes handicapées transportées se déplaçant en fauteuil roulant est passé de 20,9 % à 21,3 %. Ça ne paraît pas, mais ça devient lourd, chaque dixième devient lourd dans ça.

L'achalandage augmente de plus de 15 %, alors que la contribution du MTQ à ce programme n'a augmenté effectivement que de 7,2 %. Mais les municipalités ne suivent pas dans bien des cas. Compte tenu du contexte économique difficile, donc de l'augmentation de l'enveloppe du ministère... C'est vrai qu'elle a été modeste, alors que la contribution des municipalités, elle, elle a soit été gelée ou bien diminuée. On peut bien attaquer le gouvernement, mais qu'on commence par se regarder dans un certain miroir et certaines glaces. Donc, moi, je veux bien continuer à chercher au sein du ministère pour améliorer, mais je vais conditionner l'aide. Si on veut être équitable envers l'ensemble des citoyens — je suis convaincu que je recevrai l'appui de l'opposition officielle — c'est qu'on donnera l'argent là où la quote-part de la municipalité suivra. Je ne suis pas pour subventionner...

Je vais vous donner un exemple. Pourquoi je subventionnerais ville de Laval additionnel alors que je ne subventionnerais pas la STCUM qui, elle, est à 21 % puis que l'autre est à 9 %? Je suis convaincu que vous adhérez à mon point de vue, et j'aimerais vous l'entendre dire.

M. Bordeleau: Je ne nie pas, M. le ministre, qu'il y a eu accroissement des budgets qui ont été consacrés au niveau du gouvernement du Québec, et, que les municipalités doivent faire leur part, je suis d'accord aussi, excepté que le problème, au fond, fondamental, c'est que les budgets n'augmentent pas en proportion de l'augmentation des transports. Vous avez mentionné tout à l'heure que ça a passé de 4 000...

M. Chevette: C'est 15 % versus 7 %.

M. Bordeleau: ...à 50 000, et, dans les chiffres que vous venez de mentionner aussi, 15 % versus 7 % d'augmentation. Alors, évidemment le problème est là,

et je pense que c'est sûrement une préoccupation que vous devez avoir pour faire en sorte que toutes... Parce que ces gens-là sont dépendants, hein, on l'a vu. On l'a vu concrètement quand des handicapés, par exemple, ou des groupes de handicapés sont venus faire des représentations à la consultation récemment sur le taxi, entre autres, je pense, parce qu'on a examiné toute la problématique, l'interface entre le taxi adapté, le transport adapté et le transport bénévole. Alors, on a vu ce que ça pouvait représenter pour ces gens-là, et je pense qu'effectivement on doit, comme société, se préoccuper de ces personnes qui n'ont pas d'autre alternative, elles sont complètement dépendantes des services de transport adapté. Alors, c'est un peu le point que je voulais soulever avec vous, et je pense qu'il y a des relations à avoir avec les municipalités et à travailler en collaboration avec ces groupes-là pour faire en sorte que les personnes handicapées aient du transport adapté disponible.

Il y a aussi, disons, du côté du ministère peut-être un effort à faire pour essayer de combler l'écart entre l'accroissement des investissements et l'accroissement de la demande parce que, au fond, l'accroissement de la demande est occasionné aussi par des décisions qu'on a prises comme gouvernement depuis quand même plusieurs années de faire en sorte que les personnes puissent demeurer autonomes le plus longtemps possible. Ça implique, à ce moment-là, qu'il faut mettre les ressources puis qu'il faut mettre les moyens nécessaires pour leur permettre de l'être, autonomes. Alors, on ne peut pas en même temps leur demander d'assumer leur autonomie et ne pas donner les moyens nécessaires parce que, généralement, ces personnes-là sont des personnes qui ont des revenus modestes, très modestes dans certains cas, donc elles n'ont pas le choix de prendre d'autres moyens. Et, dans certains cas, ce n'est même pas une question d'argent, ça prend de l'équipement nécessaire.

Adaptation des stations de métro pour les handicapés

Alors, l'autre dimension que vous avez mentionnée, rapidement, je veux revenir sur celle-là, la question de l'adaptation des stations de métro. Mon collègue le député de Nelligan a communiqué avec vous à quelques reprises à ce niveau-là, puis, dans les correspondances que j'ai vues, que vous avez eues avec lui, évidemment, je pense que vous êtes conscient des besoins. Il y a une question de coûts évidemment pour ajuster tout ça, mais je pense résumer un peu peut-être votre position, à moins de...

Dans une intervention du 4 novembre 1999, vous disiez: «Je pense que, dans toute construction nouvelle, c'est possible d'imaginer qu'on peut régler facilement. Il y a des études d'opportunité qui sont conduites, et, dès que ce sera terminé, on en fera part à vos organismes et aux parlementaires.» Alors, il faut commencer quelque part. C'est clair que, pour rénover l'ensemble des stations de métro pour les rendre accessibles, il y a des coûts. Maintenant, là on va en ajouter, des stations de métro. Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on va les adapter, celles-là? Si on ne commence pas quelque part, on... Et, d'un autre côté, si on adapte

ces stations-là mais que ce n'est pas relié à d'autres stations, pas nécessairement toutes les stations mais d'autres stations qui permettront une utilisation quand même raisonnable du métro... Alors, j'aimerais savoir quelle est votre position un peu par rapport à tout ça, et surtout dans le contexte où on voit dans le plan de transport la possibilité, au cours des prochaines années, de voir l'ajout de stations de métro.

M. Chevrette: Il y a plus que ça, il y a plus qu'adapter les nouvelles stations. D'abord, quand bien même je mettrais les 12 stations additionnelles annoncées avec des monte-charges ou des ascenseurs adaptés, tout le reste du réseau ne l'est pas. On pourrait toujours penser qu'au moins le centre-ville pourrait l'être — la Berri-de-Montigny, par exemple — mais il va falloir faire une analyse coûts-bénéfices.

● (9 h 20) ●

Mais, avant ça, il y a d'autres choses à régler. Quand il va sortir, je ne sais pas, moi, du métro Berri-de-Montigny — prenons un exemple — ce sera le transport adapté de Montréal, ce ne sera plus celui de Laval. Vous comprendrez qu'il va falloir qu'on s'interroge sur la structure même ou la complémentarité entre les différents services. Puis là il faut regarder si, coûts-bénéfices, ce n'est pas mieux d'améliorer le transport adapté plutôt que d'investir de la grosse argent dans un seul système qui est le métro. Moi, je ne suis pas encore certain de ça, même si c'est facile, effectivement, d'adapter les nouvelles stations. Est-ce que véritablement il en vaut la peine ou s'il ne vaut pas mieux mettre de l'argent dans le transport adapté puis faire en sorte que les transports adaptés n'ont pas d'autre alternative que d'être complémen-taires?

Là, sur le territoire de Laval, tu peux te promener, il y a un service de transport adapté. Probablement que tu peux partir de Laval puis venir à Sacré-Coeur, puis on va venir te rechercher. Mais supposons qu'on prenne le métro, qu'on prenne à Laval le métro et qu'on arrive à Berri-de-Montigny. Là, tu peux sortir des cages parce que tu as aménagé la gare centrale. Mais tu fais quoi en sortant de là? Tu ne prends pas le trafic, là. C'est-u le transport adapté de Montréal? Ou bien, si c'est le transport adapté de Laval, il va partir, il va dire: Je vais aller à ta rencontre à Berri-de-Montigny? Ça ne vaut pas la peine, à ce moment-là. On est aussi bien de faire le trajet.

Ce n'est pas clair encore dans notre tête, pour être très honnête. Ce n'est pas clair. Il y a une chose qui est certaine, c'est que les besoins sont immenses, vous avez raison. D'ailleurs, je vais tout vous envoyer les chiffres qu'on a parce que ça peut être intéressant pour tous les parlementaires. On les déposera à la commission, puis vous préparerez un kit de... Mais je pense que le service porte à porte comme on a présentement est très important. Vous êtes écouté comme c'est pas possible, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Donc, moi, je ne sais pas, je vous dis tout de suite qu'il y aura un groupe de travail très spécifique parce que seulement l'opportunité quand on fait un métro, ça ne nous donnera pas l'idée de comment le service lui-même total... puis dans des

bassins comme Montréal en particulier. C'est clair qu'en milieu semi-rural, semi-urbain le porte-à-porte est un service beaucoup supérieur à tout ce qui pourrait arriver. À Montréal, la complexité, c'est la diversité des structures. Si on se ramasse avec six ou sept services de transport adapté... Puis, quand les gens parlent de mobilité, quand ils veulent sortir de Laval, c'est pour aller soit à Montréal, soit aller au théâtre, soit aller... On parle d'intégration des personnes handicapées, donc...

Moi, je vous avoue que j'ai fait le portrait l'autre jour de ce à quoi je devais avoir à faire face quand je parle de transport en commun à Montréal, et de transport adapté par la même occasion si on veut intégrer les deux. On a 111 municipalités, on a six MRC, on a une AMT, on a une STCUM, on a une STRSM, on a une STL, on a 17 OMIT, on a le ministère des Transports du Canada, on a la Société des ponts, on a le ministère des Transports du Québec, faites vos jeux, alouette, puis j'en oublie. Donc, vous comprendrez qu'on ne pourra pas continuer à perpète, là, comme disent les Français, à avoir cette avalanche de structures puis penser être capables de donner une intégration complète des systèmes puis une mobilité assurée — on peut quasiment parler de fluidité, dans ce cas-là aussi — c'est impossible. Il faut absolument que le monde se parle puis qu'il se décide.

On va essayer de contribuer, nous autres, au ministère des Transports. Le ministère de la Métropole s'occupe d'un bout, le ministère des Transports s'occupe de l'autre bout, l'AMT a une planification stratégique, moi, j'ai la planification tout court. C'est moi qui suis l'agent-payeur, comme ministère des Transports. Vous savez qu'est-ce que je vous ai dit l'autre jour à la salle Louis-H.-LaFontaine?

M. Bordeleau: Je me souviens très bien, M. le ministre.

M. Chevrette: J'aurais le goût de vous le refaire aux cinq minutes, mon discours.

M. Bordeleau: On va relire les galées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Mais vous dites: Le service porte à porte est... Théoriquement, oui, c'est le meilleur service, c'est évident, excepté que, le problème, vous le connaissez comme moi, c'est qu'on n'est pas capable de répondre à la demande avec les ressources qui y sont consacrées actuellement. Donc, en théorie, ça va bien de dire: Quand on compare l'utilisation du métro, le service porte à porte, c'est encore le meilleur, oui, mais, quand les gens sont obligés de placer un appel deux jours d'avance pour avoir une activité puis qu'ils se font annuler à la dernière minute... Alors, le problème est là. Le métro, lui, il marche tout le temps, alors il fonctionne selon des heures qui sont...

Maintenant, vous parlez d'un groupe de travail. Disons que je suis...

M. Chevrette: Bien, quand je dis «un groupe de travail», là, il faut me faire l'analyse. Je ne prétends pas avoir la science infuse pour être capable de dire: Le

meilleur système, ce serait celui-là, puis la meilleure structure, en passant, ce serait celle-là. Tant qu'à asseoir du monde, on va l'asseoir sur et l'argent et la structure, surtout pour le Grand Montréal.

M. Bordeleau: Le 4 novembre, vous nous disiez, à ce moment-là, qu'il y avait des études, et je cite: «Il y a des études d'opportunité qui sont conduites, et, dès que ce sera terminé, on en fera part à vos organismes et aux parlementaires.» Est-ce que ces études-là d'opportunité sont terminées?

M. Chevette: Ils s'en sont tenus à évaluer ce qu'on fait. Il faut voir ça dans un tout intégré. Je ne ferai pas faire ça par une société de transport, je vais le faire faire par des gens qui ont une vision plus large que leur propre milieu.

M. Bordeleau: Ça, c'est des études qui avaient été faites par l'AMT?

M. Chevette: Non, non. C'est quand ils ont fait des analyses de coûts, qu'ils avaient à évaluer le coût d'un métro. Ils disaient: Bon, bien, si on est obligés, en plus, d'ajouter des cages d'ascenseur, ça remonte les coûts de tant et de tant. Mais ce n'est pas concluant sur l'intégration du transport adapté au système de métro. Je pense qu'on va le faire faire plus global. Et on va faire faire, à part ça, un rapport de coûts-bénéfices pour chaque type, puis on va le faire faire pour la question de la complémentarité des structures existantes. Comment on fait? Si on a de la misère à en avoir un à la porte, comme vous dites, là, imaginez-vous comment on va avoir de la misère pour attendre celui qui est au deuxième, le deuxième relais. Moi, je pense qu'au niveau du transport en commun c'est regrettable, mais il va falloir qu'on regarde le bassin, puis qu'on regarde le bassin en termes de structure unique, à un moment donné, puis qu'on regarde le bassin en fonction de la complémentarité des services. On ne peut pas agir comme on agit là.

M. Bordeleau: Dans la région de Montréal — en fait, c'est la seule région — est-ce que vous avez fait des études de déplacements des personnes handicapées? Si on pense au métro, vous parliez tout à l'heure de Berri-de-Montigny. S'il y avait un ascenseur à Berri-de-Montigny, il y a combien de personnes qui sortiraient là pour avoir accès directement au territoire comme tel? Alors, si on connaissait exactement les déplacements, peut-être qu'on pourrait s'apercevoir qu'il y a un certain nombre de stations qui sont plus utilisées et que c'est là qu'on devrait éventuellement adapter ces stations-là. Et là je ne parle pas nécessairement de rejoindre ça avec un autre transport en commun. Il y a peut-être des gens qui sortiraient puis qui seraient... Je pense que les gens qui veulent aller au centre-ville, qui sont en chaise roulante...

M. Chevette: Prenons un exemple. Quelqu'un qui veut partir de chez lui, s'il est sur la rive sud, il faudrait un transport adapté pour l'emmener au métro.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Et c'est là qu'est toute la dynamique dans le cas du transport adapté. Quelqu'un

qui n'est pas handicapé va s'en aller dans le stationnement incitatif puis il va prendre le métro. Quelqu'un qui est handicapé, il va faire venir quelqu'un du transport adapté puis il va prendre le métro possiblement pour aller, par exemple, au centre-ville. On n'a pas de chiffres précis, ça, c'est clair. Les seules statistiques officielles que l'on a, c'est le nombre de déplacements. Les destinations aussi, on les a. Puis on pourrait sans doute découvrir combien il y en a qui convergent vers Montréal. Mais, quand ils débarquent à Montréal, s'il y en a qui s'en vont à Sacré-Coeur, d'autres qui s'en vont à l'institut de réhabilitation, d'autres qui s'en vont, je ne sais pas, tout simplement dans le centre-ville, ça, c'est plus embêtant.

● (9 h 30) ●

Il faudra regarder toutes les destinations des registres de chacun des services de transport adapté, où est-ce que tu pars puis où tu vas dans une année, et là on pourrait découvrir effectivement les concentrations, comme on a fait au niveau des marchandises ou comme on a fait au niveau du transport en commun aussi au niveau des emplois. Je ne dis pas que ça ne se fait pas, mais on n'a pas les chiffres précis de ça. On en fait, des chiffres, présentement. Mais, encore là, si tu pars de Longueuil, si tu pars de chez toi par transport adapté, si tu prends le métro qu'on aurait réaménagé, si tu débarques à Berri-de-Montigny réaménagé, un transport adapté pour aller ailleurs, ça fait quand même trois manipulations en question. Je suis loin d'être certain. Plus j'y pense, même — mais ça vaut la peine quand même de faire l'étude — plus je crois qu'il faut améliorer la qualité du transport adapté. L'individu, là, il part de chez lui, il va où il veut aller. C'est les mosus de questions de frontières, présentement. Si l'individu pouvait prendre son service à Laval — il s'en vient à Montréal, il fait ce qu'il a à faire, il reprend le service qui est unifié de Montréal pour s'en aller à Laval — on sauverait temps, argent, j'en suis convaincu. Mais ça, il faut mettre de l'argent non seulement sur le transport adapté traditionnel, mais je pense qu'au niveau du taxi... Vous en avez parlé tantôt. On est à négocier avec les Finances, présentement, sur une période d'années, comment on pourrait aménager des autos adaptées, et ça, ça pourrait devenir intéressant, à ce moment-là, cette partie-là.

M. Bordeleau: Le groupe de travail dont vous parlez, est-ce qu'il y aura des personnes du milieu, des personnes handicapées qui seront membres de ce groupe de travail là pour essayer de l'alimenter d'une façon très concrète avec les besoins du milieu?

M. Chevette: Oui, parce qu'on a davantage à ce qu'il y en ait qui siègent pour pouvoir expliquer très clairement quels sont les objectifs du ministère, parce que ça peut devenir un gouffre sans fin. On a commencé à 1 million, on est rendus à 42,3 millions et on a remis, en plus, 4 millions additionnels récurrents. Donc, cette année, ça va monter à 43 et quelque chose, en 2000, 43 millions, et c'est clair qu'il nous en manque, je ne le nie pas.

En plus de ça, on maintient des structures, un bon paquet, puis on a des frontières, un bon paquet,

puis on pourrait potentiellement... Il faut faire l'étude, là, comment ça coûterait au moins aux extrémités des rames par rapport au centre. Vous dire qu'on est capables de réaliser d'un seul coup l'ensemble de la réfection, je suis convaincu que c'est impossible, ça coûterait des centaines et des centaines de millions. Mais ces centaines de millions là pourraient peut-être contribuer davantage à améliorer le transport adapté. Mais on fera l'étude, on fera...

M. Bordeleau: Le groupe de travail, il va être mis en place quand?

M. Chevrette: Il va être mis en place d'ici un mois, un mois et demi, maximum.

M. Bordeleau: Et il y aura des représentants du milieu des personnes handicapées?

M. Chevrette: Oui, puis on va choisir des porte-parole qui s'y connaissent. Il y en a même un au niveau des handicapés eux-mêmes, comme vous dites, par exemple, qui roule... J'ai soupé avec lui lundi soir, il est intéressé de participer, le jeune handicapé. Il voudrait voir améliorer le système et, lui, il hésite aussi. Il est un peu comme moi, il me disait: Le métro, c'est bien beau, mais, si tu viens me chercher chez nous, si tu m'embarques dans le métro, si je débarque, il faut que je rembarque dans un transport adapté. Mais il dit: J'aimerais ça participer à un groupe de travail. Je lui ai dit oui, puis il connaît le transport. En plus de ça, il est pour la promotion du tourisme pour ceux qui sont handicapés, donc...

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez une idée du délai que vous allez donner à ce comité de travail là pour produire un rapport?

M. Chevrette: Bien, j'espère que d'ici cet automne ils vont être capables de nous donner un rapport. Ça nous donne quatre, cinq mois, là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, est-ce que vous en avez encore pour longtemps sur ce thème-là?

M. Bordeleau: Non, ça va, j'ai terminé, justement.

Le Président (M. Lachance): Je ne veux pas vous interrompre, mais c'est seulement pour m'assurer aussi que, du côté ministériel...

M. Bordeleau: Non, non, j'ai terminé sur ce sujet-là.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, je vous indique qu'au début de nos travaux nous avons 2 h 20 min encore à faire pour compléter l'étude des crédits du ministère. À ce moment-là, après la discussion d'ordre général sur les crédits du ministère, les députés de l'opposition avaient utilisé 5 h 18 min et les députés ministériels, 2 h 35 min. C'était simplement un point d'information. M. le député de Saguenay.

Réfection des routes 389 et 138 sur la Côte-Nord (suite)

M. Gagnon (Saguenay): Merci, M. le Président. M. le ministre, je voulais revenir sur deux sujets qui ont été abordés la semaine dernière, mais le temps nous a manqué pour entendre le complément de réponse que vous deviez nous fournir là-dessus, principalement quand je vous ai parlé de la 389 ou des projets majeurs en Côte-Nord qui font que notre réseau routier devrait être considéré parmi le réseau routier supérieur canadien parce qu'il a un lien interprovincial route 138-389. Ce que je vous demandais, ce que je voulais vérifier auprès de vous, c'est qu'en 1997 votre prédécesseur s'est adressé à votre homologue du côté fédéral pour lui demander de reconduire le Programme stratégique d'amélioration routière. Il a dit: Inclure la 389. Enfin, moi, ce que je recherche de votre part, c'est quelle est votre orientation, quelles sont les mesures que vous entendez prendre pour aller chercher du côté du fédéral une participation substantielle pour ces projets majeurs pour la Côte-Nord. Est-ce que vous êtes intéressé ou projetez-vous signer des ententes spécifiques avec M. Collenette sur ces projets-là?

M. Chevrette: Oui, je peux signer des ententes spécifiques, et j'ai l'impression que le fédéral va préférer cela, compte tenu du fait qu'il n'a pas d'argent dans le Programme d'infrastructures de façon globale. On s'attendait — je pense que je l'ai dit, mais je le répète — à peu près à 2 milliards, nous, sur cinq ans, et il a obtenu 600 millions. Donc, 2 milliards pour le Québec, ça voulait dire 8 milliards pour l'ensemble canadien, puis il est à 600 millions. On est loin du compte, là. Donc, c'est pour ça que j'ai procédé par projets spécifiques, et j'ai l'intention... Puis c'est décidé d'ailleurs pour la 389 parce que, avant d'entreprendre des pourparlers directement avec Terre-Neuve, le Labrador, sans la participation du fédéral, je ne vois pas qu'est-ce qu'on ferait là. Je pense que vous êtes conscient de ça et je vais m'inscrire dans la même foulée que mon prédécesseur, M. Brassard.

M. Gagnon (Saguenay): Ça va pour cet aspect-là. Je comprends ce que vous me dites, c'est que, selon l'angle sous lequel vous le prenez, vous aussi, vous dites: La route 138, la 389, dans la perspective canadienne, ça fait partie du réseau routier supérieur, et il faut, à ce moment-là, y mettre les investissements nécessaires pour que cette route-là soit à tout le moins selon les normes minimales habituelles du ministère des Transports.

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

L'autre chose que je voulais aborder avec vous, c'est lorsque vous avez traité de la question de la politique maritime. J'aimerais savoir de façon plus précise: Quand pensez-vous que cette politique-là sera déposée? Elle est attendue, je l'exprimais, en Côte-Nord, mais il faut s'assurer également que cette politique-là soit structurante pour l'économie nord-côtière et également s'assurer que les centres de décision qui concernent

la politique maritime, lorsque les infrastructures sont chez nous, soient également dans nos chefs-lieux, là, pour se prémunir contre le fait que des têtes de port soient ailleurs ou autrement. Parce que, dans le fond, je regarde ce qui se passe actuellement, prenons juste SOPOR, la Société du port ferroviaire Baie-Comeau—Hauterive, qui est le lien avec Matane, avec COGEMA, et même la Société des traversiers, le chef-lieu, ce n'est pas sur la Côte-Nord, mais c'est nous qui en avons besoin. Je pense que ce serait normal qu'on bénéficie également de ces retombées-là. Moi, je m'attends que la politique maritime puisse couvrir correctement ces angles. Je voulais vous entendre, là aussi, là-dessus.

M. Baril (Arthabaska): Au niveau de la politique maritime, j'ai toujours dit qu'on la bâtirait avec le milieu maritime. Nous sommes en train de faire un travail de base, de relever le diagnostic de la situation du transport maritime et fluvial, et, au début du mois de juin, j'ai la ferme intention de rencontrer par petits groupes tous les intervenants du milieu maritime pour connaître leurs opinions sur l'orientation que l'on prend, et, suite à cette consultation-là, on compilera ces informations-là, et, durant l'été, on va compiler les informations qu'on va obtenir, et, au début de l'automne, on fera plus une consultation générale ou une information générale. Et, suite à cette dernière consultation là au niveau national, c'est là qu'après on déposera la politique de transport maritime et fluvial au Québec. Mais, entre ça, je vous ai expliqué également la semaine passée que, actuellement, on est à faire une étude sur l'utilisation du fleuve comme un lien soit Nord-Sud ou Est-Ouest pour le transport lourd, et, cette étude-là sur les possibilités d'amener du transport lourd sur le fleuve, cette orientation devrait m'être déposée à la mi-mai. Donc, suite à ça, on analysera la proposition.

● (9 h 40) ●

Et, la semaine passée, je ne me rappelle pas mais je crois vous avoir dit que le trafic maritime a quand même beaucoup d'avantages tant au niveau économique qu'au niveau environnemental et au niveau sécuritaire. De mémoire, on évalue que, pour cinq litres d'essence par tonne de marchandise transportée, par avion on fait seulement 6 km; par route, par camion, on fait 100 km; par train, on fait 333 km; et, par bateau, on fait au-dessus de 500 km. Donc, juste là, on peut voir que ceux qui doutent encore que le bateau n'est pas économique... Avec ces seuls chiffres, on s'aperçoit facilement qu'il y a une économie à aller chercher et que le transport fluvial, je ne dis pas peut compétitionner, parce que ce n'est pas une compétition qu'on veut faire, mais peut facilement concurrencer les autres modes de transport. Il peut être en complémentarité avec les autres modes de transport.

Donc, il y a deux choses, il y a la politique du transport maritime et fluvial que nous sommes à élaborer — on le fera avec le milieu et en tenant compte, bien entendu, des besoins du milieu — mais également il y a à plus brève échéance l'autre étude qui me sera remise à la mi-mai pour voir comment on peut ramener du trafic sur le fleuve.

Transfert du gouvernement fédéral de certains quais de traverse

M. Gagnon (Saguenay): J'aimerais aussi entendre les orientations ministérielles en ce qui concerne nos infrastructures portuaires que l'on a le long du fleuve Saint-Laurent. On l'a abordé brièvement la semaine dernière, et on apprenait par la suite que le gouvernement du Québec s'apprête, ou s'apprêterait — puis c'est ça que je voudrais valider auprès de vous — à signer une entente avec votre homologue fédéral, M. Collenette, qui comporte un montant autour d'une trentaine de millions de dollars et qui inclut la dévolution de certaines infrastructures portuaires. J'aimerais avoir plus de détails là-dessus parce que c'est toujours un peu inquiétant pour nos milieux, savoir quelle est la suite des événements, quelles sont les infrastructures qui sont concernées, d'abord, et après ça comment ça s'inscrit, ça, dans la politique du ministère.

M. Baril (Arthabaska): D'abord, l'entente qui a été conclue dernièrement avec le gouvernement fédéral, c'est sur le transfert des quais de traverse. C'est 10 quais de traverse qui ont été transférés et qui seront gérés à l'avenir par la Société des traversiers du Québec, et pour un montant de 36,4 millions — peut-être 36,3 ou 36,4 millions — et ça, l'entente est conclue.

M. Chevette: Ça va être annoncé ce matin, à 10 heures, 10 h 30.

M. Baril (Arthabaska): Ce sera rendu public.

M. Chevette: On gardait un petit dessert pour le député de l'Acadie, quoi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Saguenay): Mais de quels quais s'agit-il?

M. Chevette: Il s'agit des 10 traverses qu'on a. Expliquez-lui le 10; moi, je vais revenir sur les quais ailleurs.

M. Gagnon (Saguenay): Oui? O.K.

M. Baril (Arthabaska): Bon, les terminaux, il y a Baie-Comeau, Matane, Saint-Siméon, Rivière-du-Loup, Montmagny, Sainte-Anne-de-l'Isle-aux-Grues, L'Île-aux-Coudres, Saint-Joseph-de-la-Rive, Saint-Ignace-de-Loyola et Sorel. Ce sont les 10 quais qui nous ont été transférés.

M. Chevette: Et on a fait une évaluation comment ça nous coûtait pour les réparer puis les mettre en état acceptable, comment il fallait financer ça, et tout, et toute cette évaluation-là a fait en sorte que, pour les 25 premières années, grosso modo, ce que l'on va dépenser par rapport aux 36,3... Par exemple, Rivière-du-Loup, c'est quasiment fini, vous le savez, c'est quasiment à refaire au complet. Il y a quelques millions à mettre sur chacun des autres. Donc, pour 25 ans, le Québec n'aurait pas à déboursier. Ce serait «break even»,

comme disent les grands comptables, c'est-à-dire que, ce qu'on retire du fédéral, on le met sur les 10 quais en question. Pour le reste, notre lit n'est pas fait.

M. Gagnon (Saguenay): Excusez, juste sur la question des quais de traverse, quand vous dites «Baie-Comeau», ce n'est pas l'ensemble du port, c'est le quai où la Société opère le traversier?

M. Chevette: Exact.

M. Gagnon (Saguenay): Mais, dans votre liste, je n'ai pas entendu «Escoumins». Qu'est-ce qui se passe pour Les Escoumins? Parce que le quai, pour prendre l'expression latine, il est scrap, là.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais ça reste...

M. Chevette: C'est latine ou anglaise, ça?

M. Gagnon (Saguenay): C'est du Bas-Empire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ça, c'est du vieux français, la langue d'oïl ou d'oc, je ne sais pas.

M. Baril (Arthabaska): Le quai des Escoumins, il ne faisait pas partie de l'entente du transfert des quais du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec, donc il reste la propriété du fédéral, jusqu'à date.

M. Chevette: Les Escoumins, c'est quai privé.

M. Baril (Arthabaska): Ah, c'est privé. C'est un quai privé, excusez.

M. Chevette: L'ensemble des quais, là, il y en a un joyeux paquet. On sait que le fédéral nous a toujours parlé qu'il voulait garder les deux, trois grands.

Une voix: Les cinq grands ports.

M. Chevette: Cinq grands? Cinq grands ports: Trois-Rivières, Montréal, Québec, Sept-Îles... Puis l'autre?

Une voix: Chicoutimi. Pas Chicoutimi...

Une voix: La Baie.

M. Chevette: La Baie. Gros-Cacouna?

Une voix: Non, ça, c'est l'autre bord.

M. Chevette: La Baie.

Une voix: C'est La Baie.

M. Chevette: O.K. Donc, ça, ils s'entendraient assez pour les garder. Les autres, ils nous les offrent tous comme un peu ils nous ont offert les aéroports. Mais, avant de les prendre, on va voir dans quel état c'est, quelles sont les évaluations à faire. Est-ce que ça peut être confié à des municipalités, par exemple? C'est extrêmement dangereux.

Il y a beaucoup de municipalités qui aimeraient être propriétaires de leur port. Bien oui, elles vont se retourner de bord, elles vont dire: Québec, paie. On a fini de faire les dindons de la farce là-dedans. D'ailleurs, on va évaluer ça en même temps qu'on va bâtir la politique sur le maritime puis on va arriver avec des propositions concrètes.

Mais il y a des quais qui n'auront pas preneur. Les petits quais tout petits, là, exclusivement pour accrocher la chaloupe de pêche, ça pourrait coûter des fortunes à une municipalité si une municipalité était preneuse. Il faut avoir une politique claire, il faut savoir à quoi on s'engage, il faut être capable d'évaluer si on est capable de soutenir une telle infrastructure. On vous donnera les chiffres. Je vais vous faire parvenir tous les chiffres précis, combien il y a de petits quais de pêche, combien il y a de quais privés, combien il y a de quais gouvernementaux. On a tout ça, on va vous faire envoyer à tous les membres de la commission.

Une voix: Il y a en a 360...

M. Chevette: Je pense que c'est 360.

Une voix: ...dans l'ensemble du Canada.

M. Chevette: Oui, mais, nous autres, au Québec, on en a un joyeux paquet.

M. Baril (Arthabaska): Ce à quoi il faut faire attention aussi, là...

M. Gagnon (Saguenay): Mais, quand j'entends ça... Excusez, M. le ministre, c'est parce que, depuis plusieurs années, à quelques occasions, lors de cette commission-ci ou en d'autres occasions, on est intervenus puis on a posé des questions là-dessus, la politique est toujours sur le point d'aboutir, d'être...

M. Chevette: Ça fait 14 mois qu'on est là, nous autres.

M. Gagnon (Saguenay): Mais avant?

M. Baril (Arthabaska): Il n'y en a jamais eu, de politique québécoise.

M. Gagnon (Saguenay): Je le sais, qu'il n'y en a pas eu là-dessus.

M. Baril (Arthabaska): C'est la première fois qu'on en élabore une, là.

M. Gagnon (Saguenay): C'est parce que je me souviens quand on avait abordé ça. Je prends le cas spécifique de Baie-Comeau, moi, je me souviens, en octobre 1994, j'avais participé à une rencontre qui avait été organisée par Transports Canada sur la question de la dévolution des infrastructures portuaires où il cherchait à mettre en place un comité local qui allait prendre en charge cette infrastructure-là. Les gens ont fait diverses études et se sont rendu compte qu'avec l'environnement juridique actuel, si c'était une corporation qui ramassait ça, ils seraient aux prises avec une facture que le gestionnaire actuel n'a pas, de telle sorte

que le dossier a achoppé depuis le début, et on s'attendait et on attend de voir quelle est l'orientation que le gouvernement du Québec entend prendre dans ce dossier-là. C'est attendu. On comprend bien qu'on ne veut pas se retrouver avec une infrastructure puis, par la suite, être pris pour déboursier, mais quelles sont les indications que vous avez du côté fédéral qu'il va y avoir une participation financière intéressante ou substantielle pour éviter que le milieu soit aux prises avec une infrastructure qu'il n'est pas capable de supporter?

M. Baril (Arthabaska): Bien, vous avez raison. D'ailleurs, la politique du gouvernement fédéral de déstagement de ses quais, elle date de 1994, si ma mémoire est bonne, et il n'en a pas de remis dans l'ensemble du Canada. Les ports, je parle, là, ils n'en ont pas. Au Québec, ils en ont retenu ou ils en ont gardé sous leur juridiction avec des corporations, un conseil d'administration autonome ou privé. Il y en a cinq, là. Il y a Montréal, Trois-Rivières, Québec, Sept-Îles, puis l'autre, c'est...

Une voix: Port Saguenay.

M. Baril (Arthabaska): ...port Saguenay. Bon. Ces cinq-là, ils les ont gardés sous leur juridiction. Ils ont créé des corporations pour gérer et administrer ces ports-là.

● (9 h 50) ●

L'autre partie — c'est ça notre prudence, comprenez-vous — avant de négocier avec eux pour obtenir la propriété, si je peux dire, ou le transfert de ces ports-là, bien, nous voulons nous assurer, d'abord, de quels pouvoirs on va avoir, parce que, si le fédéral se garde tous les pouvoirs législatifs... Actuellement, si j'exclus les cinq ports que je viens de vous nommer, le fédéral a quand même augmenté de 5 % les frais de quaiage pour tous les autres ports, là, hein? Bon. Et son optique, c'était d'essayer de rentabiliser ces ports-là pour être plus en mesure de les transférer. Durant que le fédéral augmente les frais de quaiage de 5 %, les cinq autres ports qui ont un conseil d'administration, eux, ils ont baissé leurs frais de quaiage pour essayer de se rentabiliser. Donc, vous voyez, là, c'est complètement à l'inverse, le conseil d'administration de chacun des cinq ports, lui, pour essayer de le rentabiliser, baisse ses frais parce qu'il considère que supposément il est trop haut, il veut avoir plus d'achalandage. Durant ce temps-là, c'est le fédéral qui réglemente, qui régit les frais de quaiage.

Donc, ce n'est pas tout de dire: Nous autres, le Québec, on va se rendre responsables d'un nombre x de ports. Puis il n'est pas question de tout acquérir ces ports-là. On va définir d'abord ceux vraiment qui ont un intérêt vraiment économique pour les différentes régions, mais, les petits ports, comme mon collègue disait tout à l'heure, là, où il y a juste une chaloupe de temps en temps qui vient accoster, ça, je ne pense pas qu'on ait intérêt, le gouvernement du Québec, à acquérir ces ports-là. Donc, dans l'élaboration de la politique puis le mémoire qu'on présentera au Conseil des ministres, on saura vraiment qu'est-ce qui arrivera avec ces ports-là, puis probablement qu'on demandera des responsabilités, des pouvoirs qui actuellement sont détenus par le fédéral, qu'il nous transfère également...

Ce n'est pas tout d'avoir les inconvénients, il faut avoir les avantages aussi.

M. Gagnon (Saguenay): Je comprends ça, mais il faut également être en mesure de répondre aux demandes qui nous sont exprimées dans le milieu. Je vais prendre un autre exemple, Forestville. Forestville désire que soient redéployées les infrastructures qui sont là afin de s'assurer que l'utilisation du quai soit profitable pour l'ensemble de la région. Il y a une traverse qui a été mise en place avec le privé, qui fait le lien avec...

M. Chevette: Vous parlez de Baie-Comeau?

M. Gagnon (Saguenay): Non, là, je change. Je parle de Forestville parce que j'essaie de voir, dans la politique qui s'en vient, comment des projets de la Haute-Côte-Nord pourraient éventuellement s'appuyer sur cette politique-là, parce que, dans le fond, c'est un outil de développement pour la région, et qu'est-ce que, comme gouvernement, on est prêt à mettre en place pour aider notre milieu. C'est ça que j'essaie de savoir de votre part.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais je ne peux pas vous donner le résultat de la politique maritime, elle est en élaboration, la politique maritime. Donc, vous ne pouvez pas nous reprocher d'être en retard. Ça fait un an et quelques mois qu'on est là, moi puis mon collègue, et vraiment on a mis tout en oeuvre pour s'en donner, une première politique de transport maritime au Québec. Donc, d'ici ce temps-là, moi, je ne peux pas vous dire... Je l'ai dit, je ne la ferai pas tout seul, je ne la ferai pas moi-même. On ne pas fera ça tout seuls, on va le faire avec le milieu. Si aujourd'hui je vous dis: Bien, tiens, c'est ça qu'on va faire, ça va me donner quoi de consulter les gens après? On va la faire avec eux autres. Mais que la consultation soit finie, terminée... Je vous dis, au mois de juin, on va avoir des premières rencontres, et je vous demande d'être patient au moins jusqu'à l'automne.

M. Chevette: Il y a déjà un canevas, hein? On a passé un avant-midi à étudier un avant-projet qu'on va soumettre à la discussion du milieu.

M. Gagnon (Saguenay): Je comprends bien cette réponse-là, mais...

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

M. Gagnon (Saguenay): ...vous aurez compris également qu'en exprimant immédiatement ces préoccupations-là je m'attends de trouver des réponses dans la politique que vous allez mettre en place.

M. Baril (Arthabaska): Ah, je sais que vous soulevez bien des préoccupations de votre coin, M. le député.

Le Président (M. Lachance): Qui vivra verra. M. le...

M. Chevrette: Moi, je voudrais peut-être compléter la réponse. Il y a cinq administrations indépendantes des cinq grands ports dont on parlait. Il y a neuf ports qu'on pourrait qualifier de vocation industrielle et commerciale ou mixte. Je pense à Baie-Comeau, à Chandler, à Gaspé, à Gros-Cacouna, à Havre-Saint-Pierre, à Matane, à Pointe-au-Pic, à Rimouski, à Sorel. C'est quand même des ports où il y a beaucoup de transactions industrielles et commerciales. Après ça, bien, vous avez les fameux petits ports. Il y en a 200 qui ne sont pas tous de même grosseur et de même catégorie non plus, donc il faut absolument...

Entre vous et moi, une des grandes difficultés, ça va être d'évaluer comment ça coûte, d'abord, pour les mettre en état correct pour 25, 30 ans, mais il y a un autre problème, c'est qu'un port qui devient désassujéti du Canada, qui tombe dans les mains d'une municipalité, par exemple, ou d'un privé qui l'achèterait, qui aurait un intérêt, est assujéti aux taxes municipales. Vous êtes-vous imaginé une valeur de 25, 30 millions qui tombe, je ne sais pas, moi, dans les mains d'un particulier, au niveau de la taxation, je ne sais pas, moi, à 2 \$ le 100 \$ d'évaluation? La rentabilité est morte exclusivement à cause des taxes. Donc, il va falloir qu'on prenne des mesures. C'est pour ça qu'on ne peut pas se prononcer vite là-dessus. On travaille ça très sérieusement puis on est bien conscients que ça devient un frein épouvantable à l'intérêt même d'un promoteur, c'est évident. Si on ne trouve pas un moyen d'atténuer la fiscalité municipale, je ne sais pas comment on pourrait être intéressés d'avoir des promoteurs sérieux, surtout pour des valeurs. On sait ce que ça représente, certains quais. Ça ne prend pas de temps, ça, à dépenser une couple de millions sur un quai, c'est caché par l'eau.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Remorquage le long des autoroutes

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. J'aimerais aborder un autre sujet qui est celui des remorquages.

M. Chevrette: Le remorquage?

Processus d'attribution des contrats d'exclusivité

M. Bordeleau: Oui. Alors, sur cette question-là, je vais aborder dans un premier temps la question du remorquage exclusif, là, les zones qui ont été données en exclusivité récemment. Bon, j'ai eu l'occasion de faire des représentations au ministre avant que les zones soient accordées, et, en fait, on en a déjà discuté aussi à une autre occasion en commission parlementaire. J'ai écrit au ministre concernant certains cas qui avaient été portés à mon attention: concernant le processus comme tel des appels d'offres et de l'attribution des contrats. Alors, le premier point que je veux soulever, c'est le fait que, au moment où le gouvernement a décidé d'élargir les zones exclusives, dans la région de Montréal, à un périmètre beaucoup plus large, c'est qu'on prenait la

décision, à ce moment-là, de confier à une personne, à un entrepreneur, l'exclusivité des routes autour de Montréal, alors que, avant ça, ça faisait vivre quand même plusieurs petites entreprises de remorquage qui étaient dans les environs. Je comprends que le ministre va faire référence à un certain nombre de problèmes, mais ces gens-là, avant ça, pouvaient vivre parce qu'ils étaient appelés, je ne sais pas, moi, sur la 10 à faire du remorquage, et là ils se trouvent à être éliminés.

Alors, le premier impact que ça a eu, effectivement, c'est que ces entreprises-là n'ont plus le droit d'aller sur certaines routes, donc il y a une perte de chiffre d'affaires. Il y a des emplois de trop, des mises à pied, et il y a plusieurs petits entrepreneurs, à ce moment-là, qui ont plus de misère à arriver à vivre, au fond, de leur commerce qu'avant. En faisant le choix de le donner à une personne, évidemment, on défavorise un grand nombre de petits entrepreneurs qui vivaient de ça et qui avaient monté des entreprises. Alors, je veux juste faire référence à certains cas qui ont été portés à mon attention. Pour une entreprise que je ne nommerai pas ici, actuellement l'entrepreneur, avec les équipements qu'il avait avant et les personnes qu'il avait à son emploi avant, perd 2 000 \$ par semaine, compte tenu du fait qu'il ne peut plus aller dans les zones exclusives. Donc, pour lui, effectivement, il va devoir considérer des mises à pied à cause de ce choix-là. Et il y a un autre cas où on nous dit: Maintenant, vu que ces contrats sont en force, les entreprises qui desservaient déjà seront obligées de supprimer des emplois, de vendre des remorqueuses et même de fermer leur entreprise. Pour certaines entreprises, les autoroutes sont 80 % du chiffre d'affaires. Alors, il y a des conséquences énormes qui se répercutent dans plusieurs régions et chez un grand nombre d'entrepreneurs.

Donc, il y a ce premier problème là que je voulais soulever avec le ministre, et je lui en avais parlé avant même que la décision soit prise. Alors, j'aimerais savoir un peu comment... Et je pense qu'il y a même des représentations qui sont faites actuellement auprès de son cabinet pour des rencontres ou des gens qui veulent le rencontrer pour en discuter. Mais il y a effectivement des conséquences. Et dans une lettre on disait: Bon, une mégaentreprise, mais, la libre entreprise, à ce moment-là, bien, évidemment, il y a des problèmes de ce côté-là au niveau des conséquences.

● (10 heures) ●

M. Chevrette: Vous avez raison de soulever le cas, et c'est un cas qu'on pensait réglé, que je croyais réglé, que je croyais qu'il ne constituait plus de problème, puis j'ai rencontré — c'est lundi soir, je crois — un groupe, et il y a des problèmes. Moi, on m'a dit quand j'ai pris la décision: La police est tannée de voir des gens se chicaner autour d'un accidenté. Ils se déchirent le char, comme si certaines ambulances se déchiraient le corps quasiment il y a quelques années sur les lieux des accidents, et ça, ça m'avait influencé royalement parce que, quand il y a un accident, tu veux te comporter de façon humaine, de façon correcte, de façon rapide. Ça, c'est une chose, un accident, mais un arrêt sur le bord de la route, c'est une autre chose.

Puis, sur l'exclusivité, par exemple, donnée, on me rapporte que, sur la 40, juste un exemple très précis, ils n'ont même pas l'équipement pour sortir le lourd de

la route, celui qui a eu le contrat. Si c'est vrai, ça n'a pas d'allure. On a manqué, c'est clair. Moi, je ne me cacherais pas derrière un papier signé, là. Si telle est la réalité, on va la corriger sur un maudit temps, à part ça.

Deuxièmement, les entreprises locales, effectivement, sur la 40 en particulier, nous disent qu'elles ne sont même pas capables d'aller chercher leur véhicule qui est en panne, qui est arrêté, qui s'est collé même en bordure de la route, elles ne sont même pas capables d'aller chercher le véhicule de leur client régulier parce qu'on a donné l'exclusivité au remorqueur qui, lui, le sort de la route, laisse la femme puis son bébé là, puis salut, Luc, débrouille-toi, alors qu'on sait très bien... Puis il y a un aspect humain là-dedans aussi. Moi, je vais le regarder, en tout cas. J'ai promis de les rencontrer. Oui, je vais les rencontrer, je vais les écouter. Durant la dernière tempête sur la 40, c'était Montréal qui venait chercher l'«overflow» de ceux qui avaient pris le champ parce que le dépanneur exclusif, lui, n'avait plus assez de remorqueuses pour assurer le service; il faisait venir des gens de Montréal, alors que ceux de Repentigny étaient à côté, là, et ne pouvaient pas y aller. Il y a de l'imbécillité dans le système, puis on va le corriger. Correct?

M. Bordeleau: Effectivement, je voulais vous rapporter ces deux cas-là. Je vois que vous en êtes bien informé. Dans le cas d'une femme qui était en panne, on l'a sortie de l'autoroute, on l'a mise sur le bord de la route, à la sortie, puis trouve-toi un autre remorqueur pour te rendre au garage, durant une tempête de neige.

M. Chevette: Exact. Le remorqueur, il doit avoir une clause de fin de contrat en quelque part.

M. Bordeleau: Et l'autre cas auquel vous avez fait référence, c'est effectivement le cas de Repentigny où il y a un surplus, et les gens qui vivaient des remorqueuses sur les autoroutes qui sont à côté voient des gens de Montréal venir chercher... Et les gens de Montréal, c'est des gens qui ont des zones exclusives aussi dans Montréal...

M. Chevette: Oui, puis ce n'est pas sûr qu'ils n'ont pas les mêmes intérêts.

M. Bordeleau: ...puis qui vont sur la 40 ramasser les gens, alors que, les gens qui vivent dans le milieu comme tel, eux ne sont même pas demandés par celui qui a l'exclusivité de la région. Bon, je pense que ces deux cas-là... Effectivement, je vois que vous avez l'intention...

Vérification des entreprises mandataires

Maintenant, je veux juste vous signaler, M. le ministre, qu'il y a un problème que je vous ai soumis. D'ailleurs, le 30 septembre 1999, je vous ai envoyé une lettre à laquelle vous m'avez répondu le 22 mars. Je vais juste vous lire quelques extraits dans la lettre que je vous ai envoyée le 30 mars: «J'aimerais attirer votre attention sur certains points plus particuliers qui ont été soulevés, à savoir, entre autres, la vérification plus

approfondie des informations fournies dans les offres de service. L'évaluation semble être actuellement basée uniquement sur des documents remplis par les entreprises, et aucune vérification ou enquête n'a été faite afin de s'assurer de l'exactitude des renseignements fournis.»

Un autre point que je vous signalais: «Visite des lieux et équipements. Aucune visite des lieux et des équipements n'est prévue afin de pouvoir évaluer adéquatement la base d'opération et la machinerie devant servir à la réalisation du contrat.» Je vous ai signalé ça le 30 septembre 1999, vous m'avez fait parvenir réponse le 22 mars 2000. Alors...

M. Chevette: On a pris pas mal de temps. Ce n'est pas notre habitude.

M. Bordeleau: Plusieurs mois après. Et, dans cette lettre-là, vous me dites: «Quant au deuxième point soulevé, la procédure d'étude des soumissions pour les offres de service ne prévoit pas de vérification systématique des informations fournies par les firmes soumissionnaires ni de visite de lieux ou d'entrevue.» Bien, je pense que, si, effectivement... Bon, vous le confirmez.

M. Chevette: Non, mais il y a des obligations contractuelles de fournir tel type d'équipement de telle espèce.

M. Bordeleau: Je comprends, mais...

M. Chevette: S'ils ne s'y conforment pas, ça devient un élément de bris de contrat. C'est comme dans les vérifications mécaniques de la SAAQ, là. Si vous me donnez l'occasion d'en parler tantôt, là vous allez voir que, la même sortie que je viens de faire au niveau des remorqueurs, je vais la faire au niveau des mandataires. Quelqu'un qui se fait enlever son permis, qui part sous le nom, avec son employé, d'un autre numéro de compagnie, ça ne marche pas, ça. Il va falloir faire quelque chose là-dedans aussi, puis on va les contrôler, je peux vous dire ça, puis on a déjà un comité sur pied. C'est fini, ça, le tataouinage de se passer les contrats entre eux autres. Ça devient quasi des éléments que j'ai déjà étudiés sur une certaine commission. J'ai pesé mes mots, là.

M. Bordeleau: Alors, effectivement, M. le ministre, je pense que... En tout cas, j'avais souligné peut-être le besoin de faire des vérifications. Je comprends qu'il y a un contrat, mais on se réveille aujourd'hui avec un problème que vous pensiez réglé, comme vous dites, mais qui n'est pas réglé et qui fait en sorte que ceux qui paient, c'est ceux qui vivaient honnêtement autour de cette industrie-là, qui voient perdre leur commerce pour des plus gros qui souvent n'ont même pas les équipements nécessaires pour remplir leurs contrats.

M. Chevette: Il y a un gros qui perd son contrat parce qu'il ne fait pas bien ça. Il prend son employé, il se forme une compagnie à numéro, puis ils prennent les mêmes locaux, en plus. Puis il y en a qui

essaient de justifier ça. À mes yeux, ce n'est pas le gars qui s'essaie qui est à blâmer, c'est celui qui essaie de justifier.

M. Bordeleau: Vous dites que vous êtes conscient du problème. Vous dites que vous allez le régler. C'est quoi que vous prévoyez comme étape par rapport à ce problème-là? Qu'est-ce que vous voulez faire exactement?

M. Chevette: Je vais rencontrer d'abord les gens en question, personnellement, en plus, avec les gens du ministère, puis, s'il faut avoir des amendements, je vais y aller sur le plan législatif. S'il le faut, ça ne me dérange pas, le réglementaire, je n'hésiterai pas 30 secondes. On va mettre de la rigueur dans la gestion de ces dossiers, c'est clair, y compris au niveau des mandataires au niveau du remorquage. On dirait qu'il y a une tendance. Rappelez-vous l'histoire de l'environnement avec les dépotoirs. Il y a toujours une petite mafia qui se développe en quelque part puis qui essaie de contrôler tous les secteurs, puis, moi, je suis antimafia.

M. Bordeleau: Mais, pour les contrats qui sont déjà signés, est-ce que vous allez être prêt à les annuler si les gens ne sont pas en mesure de respecter les engagements qu'ils ont pris dans ces contrats-là?

M. Chevette: Exact. Oui, monsieur.

Procédure dans le cas des véhicules lourds

M. Bordeleau: Parfait. L'autre point que je veux aborder aussi, qui est relié aussi à celui-là, toujours sur le remorquage, est: la question du remorquage lourd. Avant que les zones exclusives soient données, on a eu l'occasion d'échanger là-dessus d'ailleurs en commission. Je pense qu'il y a exactement un an, le 15 avril, on était en commission sur les crédits, on avait discuté de ce point-là. Vous vous souvenez, juste pour résumer rapidement, que, quand on parle des remorquages lourds, on parle de citernes, on parle de gros équipements, et ça demande des équipements particuliers pour dégager des routes ces camions qui sont des remorques ou des choses comme ça. Il y a des incidences importantes au niveau de l'environnement, c'est-à-dire que, si on n'a pas les équipements appropriés, on risque des bris de citernes et avec les conséquences que ça a.

M. Chevette: Oui, vous avez raison. Je me rappelle même d'en avoir discuté avec M. Trudeau à deux reprises. La compagnie qui dit: Moi, j'ai mon propre système de remorquage parce que je crains précisément de faire briser la marchandise...

M. Bordeleau: Oui, puis il y a des conséquences au niveau des assurances, évidemment.

M. Chevette: Aux assurances, puis il y a aussi certaines factures, mais ça, on peut le contrer. Quand il y en a un, remorqueur, qui s'essaie... Parce qu'il y en a qui se sont essayés. Ils ont présenté des factures de 14 000 \$ ou 15 000 \$, en plus. Je pense que c'est avec vous que j'en ai discuté.

M. Bordeleau: Oui, oui. On l'a aux galées, ici, de l'année passée.

M. Chevette: Ça, là-dessus, je pense qu'on est capable de soutenir quelqu'un qui est exploité par un remorqueur. Ça, on peut véritablement le faire, mais il me semble qu'il y a une clause dans le contrat. S'il n'y en a pas, de clause, dans le contrat...

Moi, pour un spécialisé avec certains matériaux, on m'avait dit: Oui, l'individu pourrait avoir une clause dans le contrat comme quoi il n'aura pas... Il va ranger le matériel pour assurer la fluidité à court terme, mais il pourra prendre son propre système de remorquage, comme on avait discuté. Il me semble que c'était dans une clause.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça. On en a discuté, mais je ne savais pas quelles solutions vous aviez apportées.

M. Chevette: On va le vérifier puis on va vous donner la réponse.

M. Bordeleau: Ce que vous nous dites, au fond, c'est que, quand vous avez donné des contrats exclusifs, si je comprends bien, il y avait des clauses qui permettaient à des entreprises qui avaient déjà des contrats avec des firmes spécialisées pour le remorquage de leur équipement lourd... Ces gens-là avaient la possibilité de passer par-dessus la zone exclusive et d'envoyer une firme spécialisée. C'est ça que vous me dites?

Une voix: C'est ça.

M. Bordeleau: Bon. À votre connaissance, est-ce qu'il y a eu des problèmes particuliers là-dessus, à date?

M. Chevette: Non. Depuis qu'on a eu notre discussion, là, ça a sûrement été connu des groupes parce que, même les factures, on n'en a pas eu, de cas après notre discussion. Je pense qu'il valait la peine qu'on en parle parce que publiquement ça a cessé. En tout cas, on n'a pas eu de plaintes officielles par la suite. Ça a au moins du bon, ce qu'on fait. De temps en temps, il y en a qui lisent ce qu'on dit, puis la crainte est le commencement de la sagesse.

● (10 h 10) ●

M. Bordeleau: Au niveau du remorquage exclusif dont on a parlé tout à l'heure, est-ce que c'est possible d'avoir la description des offres de service qui ont été émises pour...

M. Chevette: Oui, oui, c'est public, ça.

M. Bordeleau: Puis je voudrais avoir aussi les copies des personnes qui ont soumissionné, leurs offres de service, l'évaluation de ces offres-là, les critères d'évaluation et l'évaluation des offres, de même que les contrats qui ont été signés avec les firmes pour chacune des zones exclusives. Alors, vous allez les déposer à la commission?

M. Chevette: Il ne doit y avoir rien de confidentiel dans ça?

M. Trudeau (André): Sous réserve de ça, là, mais, le reste, on va le déposer sans problème.

M. Bordeleau: Alors, vous allez les déposer à la commission?

M. Chevette: Donc, si jamais il y a des éléments qu'on ne pouvait pas... on vous dira pourquoi, à part ça. Mais, dans l'ensemble, je ne vois pas pourquoi, c'est public. S'il y a eu un choix de posé...

M. Bordeleau: C'est public, ça a été des documents publics, c'étaient des contrats du gouvernement, donc...

M. Chevette: Il y a certains jugements que, ça, on ne pourra pas vous expliquer, mais, au moins, ce qui est officiel et sur papier, on pourra vous le dire.

M. Bordeleau: On partira de cette base-là. Parfait. Alors, ça, ça va pour ce dossier-là sur le remorquage.

Primes d'assurance pour certains types de motocyclettes

On pourrait prendre un autre sujet s'il n'y a pas de... Ça va? Le prochain sujet que j'aimerais aborder, c'est celui des motocyclistes.

M. Chevette: Motos.

M. Bordeleau: Motos. Alors, il y a à peu près un an, on se souvient qu'il avait été question de la catégorie des 350 cc, si je me souviens bien, où il y avait une hypothèse qui avait été avancée d'augmenter les taux d'assurance pour cette catégorie-là, et, bon, il y avait eu des réactions du milieu de la moto à ce moment-là. Ce qui s'est ensuivi, c'est qu'il y a eu une certaine correspondance avec vous en fin d'année, je pense, de la part du Comité d'action politique motocycliste. Juste quelques extraits: «Nous sommes surpris de constater que vous n'avez pas encore réagi à notre offre de prise en main et de campagne de sécurité motocycliste en échange d'un sursis d'un an sur votre projet d'augmentation de primes pour certains types de motos. M. le ministre, nous souhaitons tant investir nos énergies et profiter de l'actuelle mobilisation du monde de la moto pour améliorer notre bilan routier; pourquoi ne pas nous en donner l'occasion?» Alors, c'était en fin d'année 1999. En tout cas, il y a un article qui y fait référence le 9 février 2000.

Vous avez effectivement créé une table de concertation et vous avez décidé de surseoir pour un an à l'augmentation des primes d'assurance qui devaient être imposées aux propriétaires d'une motocyclette sport de plus de 400 cc. Alors, j'aimerais savoir où est-ce qu'on en est par rapport à ça, qui est membre de la Table de concertation, où en sont les travaux et quels sont les échéanciers par rapport à ça.

M. Chevette: O.K. Je voudrais donner quelques chiffres, quand même, au départ. Il y a 73 424 véhicules, motos, mais, au niveau des 400 cm au cube,

là, c'est 17 745 qui paient actuellement 276 \$. Les 73 000, d'ailleurs, paient 276 \$.

M. Bordeleau: Ça, c'est pour six mois ou...

M. Chevette: C'est par année.

M. Bordeleau: C'est par année?

M. Chevette: Oui. Qu'est-ce qu'ils nous coûtent si on leur impute ces catégories? Les 55 679 qu'on ne changeait pas nous coûtent 496 \$ alors qu'ils paient 276 \$, et les 17 745, eux, qui paient 276 \$ nous coûtent 1 342 \$. On leur demandait 500 \$. On ne changeait pas le tarif pour les 55 000 autres. Ils ont effectivement demandé une table de concertation. Ils m'ont demandé un moratoire. Je me suis rendu à cela parce que je considère que, s'ils embarquaient tous de plain-pied dans une campagne de sensibilisation, ça pourrait être utile, en tout cas, et ça valait peut-être la peine de tenter l'expérience. C'est ce qu'on a fait.

Les participants, c'est l'Association des directeurs de police du Québec, l'Association des écoles de conduite du Québec, l'Association des manufacturiers de motocyclettes et de cyclomoteurs du Canada, l'Association des marchands de motos du Québec, il y a Belmonte, Jean-Pierre, CAA-Québec, Donald Carpentier, Club de moto Fleur de lys, Comité d'action politique motocyclette, Conseil canadien de la moto, Fédération motocycliste du Québec, Groupement des assureurs, Ligue de sécurité du Québec, ministère de la Sécurité publique, ministère des Transports, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, Société de l'assurance automobile, naturellement, Sûreté du Québec et Techni-Data inc. Ils ont eu des rencontres les 15 décembre, 27 janvier, 29 février, 24 mars et 18 avril 2000. La Table devrait déposer son rapport à la fin d'avril 2000, et ce, suite à un consensus de la part des participants. Le rapport présentera des actions pouvant se réaliser au court, moyen terme sur six éléments: apprentissage et perfectionnement, accès au permis, maintien et utilisation, contrôle de la SAAQ et des policiers, retrait du permis, promotion de la sécurité routière et tarification. Voilà les thèmes qui seront abordés dans le rapport.

M. Bordeleau: Parfait. Alors, si je comprends bien, le mandat, c'est la Table qui se l'est donné entre elle ou si vous l'aviez fixé d'avance? Comment ça a fonctionné?

M. Chevette: Non, je ne l'ai pas fixé d'avance, moi. J'ai accepté le moratoire, en ce qui me concerne, puis j'avais demandé à la SAAQ de convoquer les intervenants puis de voir à ce qu'il y ait un rapport suffisamment vite, quand même, parce que, quand on regarde les coûts, on veut avoir un moratoire d'un an, mais, s'il n'y a pas d'action concertée puis que ça ne change pas, là...

Vous avez regardé les articles il y a deux jours? Ça meurt comme des mouches. Ils ont dit: Il faut cesser cette vitesse folle sur les routes, c'est clair. S'il y a seulement de l'incitatif puis si ça ne change pas, je m'excuse, mais il y a des moyens coercitifs, à ce moment-là, et il faudra le faire.

M. Bordeleau: Alors, selon toute prévision...

M. Chevette: Sauf que je fais confiance au groupe. C'est quand même une brochette intéressante de gens, là.

M. Bordeleau: Le comité devrait être en mesure de remettre son rapport pour fin avril?

M. Chevette: Oui, je pense bien, en tout cas.

M. Bordeleau: Ça veut dire d'ici 15 jours.

M. Chevette: Maximum mi-mai, à ce qu'on me dit.

M. Bordeleau: Donc, d'ici un mois. O.K. Un autre sujet.

Cession d'infrastructures lourdes par le gouvernement fédéral

Le Président (M. Lachance): M. le député, déjà le bloc de 20 minutes est dépassé. Alors, avant de céder la parole au député de Saguenay, j'aimerais savoir de la part du ministre des Transports: Qu'est-ce qu'il en est des discussions qui existaient il y a deux ans entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral pour la cession d'infrastructures lourdes, genre pont Jacques-Cartier, dans la région de Montréal? À l'époque de M. Brassard comme ministre des Transports en 1998, ça avait été évoqué publiquement, et, à un moment donné, on n'entendait plus parler de rien. Alors, est-ce qu'on doit en déduire que rien ne va plus? Il n'est plus question de ça ou quoi?

M. Chevette: Je ne sais pas si les députés souhaitent qu'on le relance, le débat, mais là le débat est plus à l'affichage aux alentours des ponts que sur les ponts eux-mêmes.

Le Président (M. Lachance): Il était même question de quelques centaines de millions de dollars, à l'époque.

M. Chevette: Oui, mais vous aurez remarqué que le fédéral a une tendance à se délester à peu près de tout. On négocie 20 ans, mais dans 20 ans c'est les contribuables québécois qui paieront. N'oublions pas ça, là. On peut bien le prendre, ça ne nous coûte rien pour 20 ans, mais dans 20 ans les crédits ne seront plus là. Moi, j'ai une tendance à être très prudent là-dessus. Les cadeaux grecs, comme on se plaît à s'exprimer, c'est dangereux pour les citoyens. Ils se sont retirés des aéroports, on a été obligés de faire une crise à M. Collenette à la conférence fédérale-provinciale. Ils veulent de la sécurité dans les aéroports deux fois supérieure à ce qu'ils avaient quand c'était eux qui les géraient. Je leur ai dit qu'ils avaient du culot. J'ai même utilisé les mots «culo» puis «toupets». En anglais, je ne sais pas comment ils les ont traduits, mais j'ai utilisé ces termes-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Moi, je trouve ça épouvantable, quelqu'un qui se retire, qui te confie le bébé puis qui dit: À cette heure, tu vas l'habiller de telle façon. J'ai dit: Minute, papillon, ce n'est pas de même que ça va marcher, en tout cas pas le temps que je vais être là. Et je dois vous dire que, personnellement, avant de m'enligner sur les ponts, on va régler leur question d'affichage puis leur publicité sur le panneau électronique parce que je ne suis pas sûr que c'est correct en fonction de la sécurité, et c'est l'aspect sécurité qui va nous conduire dans tout le débat sur l'affichage présent autour des ponts. J'ai demandé à M. Collenette d'ailleurs s'il serait intéressant pour eux et de bonne guerre de respecter le moratoire de la ville de Montréal demandé par le maire de Montréal et par nous, parce que la sécurité, là, quand les clignotants à l'entrée des ponts, surtout quand on se suit à peu près à six pouces, là... Ça ne prend pas une grosse fraction de seconde pour te rentrer dedans, puis, vous savez, quand on te rentre dedans sur un pont, c'est deux heures à peu près parce qu'il y en a qui, même s'il n'y a pas d'égratignures trop, trop apparentes, en cherchent.

• (10 h 20) •

Le Président (M. Lachance): Alors, vous allez comprendre, M. le ministre, que ma question, ce n'était pas un incitatif mais plutôt une demande d'information, étant donné qu'on n'entendait plus parler de rien.

M. Chevette: J'espère que ma réponse est pleinement satisfaisante à vos oreilles.

Le Président (M. Lachance): Tout à fait, M. le ministre, et je partage votre prudence. Alors, M. le député de Saguenay.

Transfert par avion de personnes de la Côte-Nord sur civière

M. Gagnon (Saguenay): Merci. Je sais que j'ai d'autres collègues qui veulent poser des questions. Sur un autre sujet, transport aérien, vous êtes au courant, là, avec ce qui s'est passé suite au départ d'Inter, qu'en région, surtout en Côte-Nord, particulièrement à Baie-Comeau, on a été durement affectés. Il y a maintenant un nouveau transporteur qui assure des liaisons régulières, Air Alliance, il y a également Régionair qui est présent mais avec des avions de moins grande envergure qui répondent, je dirais, aux besoins d'une partie de la clientèle mais pas de l'ensemble, et il y a des privés autres qui ont déjà fait la manchette pour certaines difficultés.

Je veux vous faire part d'un cas que j'ai constaté en fin de semaine dernière, puis j'aimerais savoir qu'est-ce que le ministère peut faire pour corriger ce genre de situation là. Il s'agit d'une personne qui devait être transférée à un hôpital ici, à Québec. Le transfert par civière ne peut se faire par la compagnie Air Alliance parce qu'elle n'est pas, dit-elle, préparée et formée pour ce genre de transfert là comme Inter le faisait avant. Les recherches ont été faites, puis c'est un autre transporteur... Régionair n'en fait pas, de transfert en civière. C'est un autre transporteur, un petit transporteur qui été identifié pour cette opération-là, pour cette activité-là, et à des coûts excessifs.

J'aimerais savoir. Il y a quand même un minimum de services qu'on doit recevoir en région, et on doit être outillé puis équipé pour satisfaire ces besoins de base là. Est-ce que vous avez, comme ministre, des orientations précises qui viendraient nous assurer qu'on ne serait pas aux prises avec ce genre de situation là? Dans le passé, Baie-Comeau a toujours été quasiment une clientèle captive. Auparavant, c'était Quebecair; après ça, ça a été Inter. Air Alliance venait à l'occasion. Le marché était quasi uniquement, là... Pour les autres transporteurs, Inter avait 80 % du marché. Dans le temps de Quebecair, c'était près de 100 %. On a cette qualité de services là aujourd'hui avec tout ce qu'on a connu, puis vous avez déjà fait des interventions lorsque Inter a quitté le milieu. Mais on vit ces difficultés-là. Est-ce que vous avez une orientation ou une politique qui va nous permettre éventuellement d'avoir un minimum de services comparables à ce qu'il y a ailleurs au Québec?

M. Chevette: Bien, tout d'abord, je veux en profiter pour dire qu'on l'a aidé pas mal, Inter. En plein samedi après-midi, on apprend, à quatre heures d'avis, les sous-ministres et moi, qu'ils arrêtent alors qu'il y a une clause qui dit dans leur contrat formellement qu'ils doivent donner un avis de 60 jours indépendamment de ce qui peut arriver. Dans l'espace de quatre heures, ça a été fini, ça, cette histoire-là. C'est vrai que, d'autre part, au niveau de la qualité de la desserte, on ne pouvait pas tellement chialer, parce que dans bien des cas ils assuraient plus que 50 % dans plusieurs milieux de la desserte. Effectivement, leur type d'avion, ATR-42, permettait aux civières en particulier d'entrer par la soute à bagages parce que, de la façon dont les avions étaient faits, c'était beaucoup plus propice que ceux qui rentrent par la fameuse porte des clients, là. C'est très difficile, à ce moment-là, vous avez raison.

Mais, cependant, il y a moyen d'intervenir avec assez de force parce que le gouvernement signe des ententes avec les compagnies de transport pour le transfert des malades. Et c'est assez d'argent, j'ai été surpris. Je ne me souviens plus des chiffres précis, là, mais j'ai été surpris des sommes avec lesquelles le gouvernement se lie avec les compagnies de transport précisément en fonction des soins de santé. Donc, je vais vous faire sortir les sommes, et il est de notre intention, effectivement... Mais là on attend de voir comment ça va se signer finalement avec le fédéral. La loi est en discussion présentement. On est intervenus, on a écrit à M. Collenette en lui disant: Nous, d'abord, on s'est battu pour la qualité de service en région, premièrement. Deuxièmement, nous autres, on ne veut pas l'exclusivité des «feeders» parce qu'on dit que, s'ils donnent l'exclusivité à Air Alliance, par exemple, ou à Air Nova — je ne sais pas comment on les appelle — on risque tout simplement de ne pas avoir de dessertes intéressantes ou intelligentes pour les gens de la Gaspésie, de la Basse-Côte-Nord, de l'Abitibi, même.

On avait quatre grands points de bataille. Vous rappelez-vous? C'était le français, c'était la non-exclusivité pour les «feeders», donc une qualité de transport régional, l'emploi au Québec. On se battait pour les emplois. Je ne me souviens plus du quatrième. Mais on a vraiment travaillé avec l'Industrie et Commerce,

avec le ministre Julien, avec le ministre Landry, des Finances, et avec M. Legault qui connaissait assez bien le domaine de l'aérien, et puis avec Jean-Pierre Jolivet au niveau des régions, et je pense qu'on a obtenu quand même passablement le respect de nos principes dans l'élaboration de la loi de M. Collenette.

Il reste encore à vérifier pour ce qui est de l'exclusivité à un seul transporteur régional qu'il faut surveiller, mais, comme gouvernement, on est en position d'intervenir dans les contrats très spécifiques qu'on signera avec les gens qui obtiendront des dessertes ou qui feront de la desserte. On va s'occuper de faire en sorte qu'on signe très clairement avec eux autres selon des exigences. Je dois vous dire que c'est dans les budgets des régies régionales, par contre. Donc, les régies régionales peuvent intervenir à ce niveau-là. Même si c'est le gouvernement qui paie, les régies régionales peuvent intervenir au niveau du transport médical.

M. Gagnon (Saguenay): Oui, mais là ce que vous me dites, c'est qu'il y a des sommes qui sont octroyées aux transporteurs aériens pour assurer le transfert des malades lorsque ces choses-là se produisent.

M. Chevette: Oui, exact.

M. Gagnon (Saguenay): Mais, moi, ce qui m'étonne... Le cas que je vous dis, là, c'est arrivé dimanche. Air Alliance a indiqué que son personnel n'était pas formé pour faire ce type d'activité là. Si vous me dites ça, à ce moment-là, quels sont les mécanismes qui sont mis en place afin de s'assurer que le niveau de service qui est attendu soit livré?

M. Chevette: Je vais vous donner un chiffre. En 1998, là, c'est les statistiques les plus récentes qu'on a, mais, pour vous montrer que c'est très important, on n'a fait que 1 000 transports, nous autres, le gouvernement, avec notre avion-ambulance. Il s'en fait 19 000, passages par le privé puis par les régies. Il y en a, des ententes, certainement. Ce n'est peut-être pas connu dans les régions parce que ça se négocie direct avec les transporteurs, mais, s'il arrive des cas précis, on y verra.

M. Gagnon (Saguenay): Bien là je vous en soumets un.

M. Chevette: Non, non, je comprends, là, mais ça me surprend, personnellement, parce que c'est surtout les cas d'urgence que le gouvernement fait vite, vite, ou encore il y a certaines ententes avec les transporteurs privés qui prennent les malades puis qui les emmènent d'urgence. Pour les malades qui ne demandent pas nécessairement une urgence, là il y a des ententes à la tonne. Il se fait 19 000... On va le vérifier.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, sur le même sujet.

Transport aérien dans les régions éloignées

M. Pelletier (Abitibi-Est): Sur le même sujet, M. le ministre, dans la volée de votre réponse tantôt...

M. Chevrette: Dans la volée.

M. Pelletier (Abitibi-Est): ...concernant la question des ponts...

M. Chevrette: Dans la foulée ou dans la volée? Mon envolée vous a valu une foulée.

M. Pelletier (Abitibi-Est): On est dans le transport aérien, on va rester dans la volée.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Ça dépend qui va la manger.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pelletier (Abitibi-Est): Depuis quelques années, le fédéral a abandonné le transport aérien mais a aussi abandonné le rail, et, dans les régions, c'est la faillite. Aujourd'hui, là, on est...

M. Chevrette: Ça, c'est dans la roulée.

● (10 h 30) ●

M. Pelletier (Abitibi-Est): Dans les régions, aujourd'hui, pour ces deux moyens de transport là, le réseau est en faillite, dans le sens qu'au niveau aérien le fédéral a abandonné les aéroports et puis, avec quelques petits glaçages sur le gâteau, il les a refileés aux villes mais en même temps il a changé les règles du transport en fusionnant, entre autres, les deux gros transporteurs. On se ramasse aujourd'hui devant un monopole absolu. Dans les régions, il y a juste un transporteur, c'est Air Nova, et ça a les conséquences suivantes. Sur la question de mon collègue ici qu'il vient de vous poser au niveau des ambulances, là, Air Nova n'en prend plus parce que ce n'est pas payant. Nous autres, chaque individu, on paie, Val-d'Or—Québec, entre 800 \$ et 900 \$ par billet, puis les avions sont bien pleins. Ça fait qu'ils ne prendront pas quatre, cinq sièges pour un malade. Ils se trouvent toutes sortes de défaites pour ne pas prendre de patients sur les avions. Ils n'en prennent plus, ils n'en prennent plus du tout.

On est dans des situations de monopole, dans le sens qu'il y a seulement Air Canada qui fidélise ses clients avec des points de voyage. L'autre jour, il y a une compagnie chez nous qui s'est essayée. À Val-d'Or, Air Montréal a loué un espace à l'aéroport, a annoncé qu'elle mettait un vol, mais, comme le vol est en même temps qu'Air Canada qui donne des avantages pour fidéliser ses clients — vous connaissez toute la question des points, fidéliser les clients — bien, tout le monde prend Air Canada. Air Nova a annoncé le jeudi qu'elle mettait un vol Montréal—Québec, puis le lundi matin ils ont fermé la boîte.

M. Chevrette: Ils ont fermé la shop.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ils ont fermé la shop parce que la compétition d'Air Canada est trop forte, les règles ne sont pas les mêmes. Il faudrait qu'Air Canada soit obligée de donner les mêmes services de réservation et de points de voyage. Il faudrait que tous les transporteurs aient accès à ces services d'Air Canada.

C'est là la clé du transport. M. le ministre, les villes qui ont accepté il y a quelques années les aéroports aujourd'hui sont en faillite avec leur aéroport pour la simple raison que, quand elles ont accepté du fédéral... Le fédéral leur a donné les aéroports. Un beau cadeau! Aïe! tout le monde s'est garoché là-dessus. Chez nous, dans ma ville, ils ont dit: Aïe! on se fait donner un aéroport de 20 millions, on se fait donner ça pour une piastre!

Une voix: C'était toi qui étais maire?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Non, je n'étais pas maire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pelletier (Abitibi-Est): Malheureusement.

M. Chevrette: Il était greffier.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pelletier (Abitibi-Est): Non, j'étais député et j'ai décrié cette situation-là. Ce que je veux vous dire, c'est que les villes, que ce soient sur la rive nord, sur la rive sud du Saint-Laurent, en Abitibi ou au Saguenay—Lac-Saint-Jean, sont devenues propriétaires des aéroports, mais, comme le gouvernement fédéral a changé la politique de transport, il n'y en a plus, de transport, les envolées ont diminué de la moitié. Il y a un compétiteur important de moins, donc les municipalités se ramassent avec la moitié des revenus. Elles vont toutes être au ministère dans quelques semaines, elles sont toutes en situation de faillite.

C'est bien beau, le fédéral se lave les mains, lâche le transport ferroviaire, mais ça, ça a comme conséquence que chez nous, en région, vous êtes obligé de refaire les routes à tous les deux ans parce qu'il n'y a plus de rails. Les aéroports, les municipalités se sont toutes fait donner par le fédéral des beaux aéroports, mais par toutes sortes de mécanismes il a diminué la compétition, puis il n'y a plus personne, il y a juste Air Nova. Dans tout le Québec, il y a juste Air Nova. Donc, on est devant une situation de crise au niveau des transports et Québec est obligé de mettre des millions sur les routes parce qu'il n'y a pas de rails. Et puis demain matin, si ce n'est pas déjà commencé, vous allez voir les villes qui vont toutes vous crier après: Venez à notre secours, on est toutes après faire faillite avec nos aéroports.

Et le client, lui, là, le client? M. le ministre, dans les régions, la moitié de la clientèle, elle est gouvernementale, sur les avions. On subventionne Air Canada. Quand j'embarque sur l'avion chez nous, et puis que l'avion est bien plein, puis que la moitié, c'est des fonctionnaires, et puis qu'on paie 900 \$ pour venir à Québec, il y a comme un problème à quelque part, hein? À 900 \$, moi, je peux aller au Japon.

M. Chevrette: Pas loin.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Hein? Je peux aller à Paris pour bien meilleur marché que ça, je vais en

Floride pour bien meilleur marché que ça. Ça me coûte 900 \$ pour venir à Québec si j'achète mon billet dans la dernière journée. Donc, cette problématique-là, il va falloir l'affronter. Il va falloir que les villes qui sont en faillite avec leur aéroport... Le ministère des Transports, il va falloir, à un moment donné... Je sais que vous avez fait des représentations au niveau de Collenette et de sa loi, sauf que le monopole est là.

M. Chevette: Mais je peux-tu vous donner quelques éléments de réponse?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Mais je veux juste vous dire qu'au niveau des régions on est en faillite. Au niveau du transport, on est en faillite.

M. Chevette: Je pense quand même qu'il faut faire attention aussi pour nuancer certains jugements, et je vais m'expliquer. Quand on allait, je ne sais pas, moi, à Baie-Comeau puis qu'il y avait deux, trois avions qui partaient avec trois, quatre clients chacun, c'était un malaise exactement dans le sens inverse que celui qui n'en a pas. C'est que tout le monde s'en allait vers la faillite. Il faut faire bien attention aux jugements pour ne pas être très radical. À un moment donné, il y a deux côtés de la médaille.

Je jaisais hier avec le président des métallos de Sept-Îles, puis il me disait: Attention, M. le ministre. Moi aussi, j'ai tenu à peu près le discours que vous avez tenu. Mais, à écouter les autres, à un moment donné tu nuances ton jugement. Il me dit: Quand Air Nova partait de Sept-Îles puis qu'Inter partait de Sept-Îles avec le tiers de passagers seulement, donc c'était déficitaire. Ça a amené quoi, la disparition d'Inter? Faillite. Il dit: Donc, on n'est pas plus avancés. Peut-être que, si on avait moins déréglementé ou laissé exclusivement la concurrence effrénée aller, on aurait de toute façon un monopole dans nos régions marginales, dans nos régions dites excentriques, parce que les gens auraient fait faillite, puis on n'aurait pas eu de service. Il dit: Il vaut peut-être mieux exiger de celui qui tombe seul une qualité de service par voie réglementaire et par obligation contractuelle pour assurer une qualité de service, parce qu'il fait justement de l'argent, le fait qu'il tombe seul.

Je ne suis pas loin d'être en accord avec cela. Le danger, c'est que, si tu déréglementes au total, en plus, puis que tu en as rien qu'un, là il prend ses clients, comme vous avez expliqué... ça, j'en suis convaincu. C'est pour ça qu'on se bat pour une qualité de service au niveau des régions. Puis vous avez raison dans ce que vous dites, là. Votre cas à Val-d'Or, j'ai dit à M. Collenette, moi: Vous avez laissé les aéroports, vous avez fait des beaux cadeaux, certains maires assez naïfs ont sauté dessus, puis ils barrent les routes, à part ça, puis ils se trompent de parlement pour faire pression. Bon. Donc, ce que j'ai dit, c'est: Dans le cas de Val-d'Or, ce serait 1 million, 1 million d'argent d'un coup sec qu'il faudrait qu'ils déposent pour se conformer aux normes fédérales, à cette heure qu'ils se sont retirés. J'ai dit: Je peux-tu vous dire qu'il va se brasser quelque chose? Mais je ne suis pas sûr qu'il va se brasser quelque chose, je ne suis pas sûr que les maires ne barreront pas la route, parce que, là, on est

devenus des spécialistes des barrages de routes, au Québec. On barre les routes puis on se trompe de parlement, en plus.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Quand c'est le fédéral, ils ne les barrent jamais.

M. Chevette: Non, c'est ça. Bien, dites-le-leur.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Bien oui.

M. Chevette: Moi, je ne me gêne pas pour le leur dire.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je le dis ici, là. Je le leur dis.

M. Chevette: Oui, puis dites-le haut et fort, parce que les gens sont rendus qu'ils imputent à leur seul gouvernement du Québec, qui n'a pas la responsabilité ultime, tous les malheurs alors que bien souvent il y a des gens qui y ont contribué eux-mêmes par leur naïveté ou leur grande candeur. Mais c'est vrai qu'on a donné des... C'est pour ça que je suis prudent. Il n'y a pas de cachette.

Quant au ferroviaire, le ferroviaire est en train de reprendre vie mais lentement au Québec par les CFIL. Très honnêtement, il faut reconnaître que Pierre Martin fait un travail assez extraordinaire. Ils viennent même de créer une fondation pour la promotion du ferroviaire. On a eu pour la première fois au budget, l'an passé, 19 millions pour tâcher de relancer certains CFIL. Québec Central est un beau projet qui est en marche présentement. Si vous aviez vu toute la joie qu'il y avait chez les citoyens de ce coin de pays, c'était assez intéressant à voir. Mais ça nous oblige, tout ça, à mettre le doigt sur le bobo, effectivement, à regarder l'origine du problème et surtout à sensibiliser certains individus qui ne voient que le gouvernement du Québec responsable de tous les malheurs, alors qu'il y a eu démantèlement quasiment complet.

● (10 h 40) ●

On va continuer à être très vigilants dans l'aérien, ça, je peux vous dire ça, très, très vigilants, mais chaque député doit faire son travail auprès de ses élus municipaux dans son coin puis leur dire ce, plutôt que de prendre l'autobus pour venir crier ici, ils seraient peut-être mieux d'aller crier où est l'origine du problème. Puis ils seraient peut-être mieux aussi, avant de poser des gestes de barrage de routes, de réfléchir aux gestes qu'ils posent.

Je pense à la Gaspésie ce matin où il y a un barrage de route. Ça peut bien amuser M. Cyr, mais il y a une saison touristique qui s'en vient. Accouplez ça au barrage de route de la 132 quand les Micmacs l'ont fait, et vous regarderez les saisons touristiques. Il faut être responsable quand on pose un geste, il faut regarder les retombées de cela. Le dialogue puis la négociation sont bien supérieurs à ces genres de confrontations qui peuvent amener du capital politique à un individu à quelques jours près pour montrer qu'il est fait fort. Il a crié, à la dernière campagne électorale, puis il s'est fait battre. Il serait peut-être mieux de s'asseoir puis de négocier.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je voudrais juste dire en terminant, M. le ministre, que, concernant les prix, quand vous reverrez M. Collenette, dites-lui très clairement que le gouvernement du Québec subventionne Air Canada puis que ce n'est pas correct. La moitié des gens transportés sur Air Canada, Air Nova, c'est des employés, c'est des fonctionnaires, c'est toute sorte de monde du gouvernement du Québec, puis, quand ils sont chargés 829 \$ pour descendre à Montréal ou à Québec, il y a 400 \$ là-dessus qui sont une subvention directe à une compagnie qui est Air Canada. Vraiment, là, il y a un holdup à quelque part.

Le Président (M. Lachance): Alors, le message est passé, M. le député d'Abitibi-Est. J'imagine que le député St-Julien pourra aussi en prendre une partie.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je vois que le temps passe quand même assez rapidement, qu'on doit terminer vers 11 h 20, alors j'aurais une série de points. On peut peut-être les prendre assez rapidement pour qu'on puisse...

M. Chevette: On vous fera une réponse.

M. Bordeleau: On va les prendre un par un, mais, si on pouvait être... Surtout, je pense qu'il y aura d'autres interventions de la part des collègues ministériels, donc...

Règles d'arrimage du chargement des camions-remorques

Le premier point, M. le ministre, que je veux vous poser, c'est une question sur l'arrimage des charges. Il y a une correspondance qu'on vous a envoyée il y a quelque temps, où on parle du problème de l'arrimage des charges. Ce à quoi on fait référence, c'est que les chauffeurs de camion, au fond, quand ils transportent des remorques, n'ont aucun contrôle sur la façon dont les charges à l'intérieur sont arrimées, et il y a une certaine pression qui se fait, c'est-à-dire qu'on prend une remorque, à l'intérieur de ça, il y a du matériel, si ce matériel-là est plus ou moins bien attaché, bien, évidemment, si ça se déplace, par exemple, en cours de voyage, il y a des risques, à un moment donné, de débalancement, d'accident.

La personne mentionnait dans sa lettre que le camionneur qui veut poser trop de conditions ou trop de questions à savoir si l'arrimage des charges est correct, bien, il se fait dire: Écoute, le fais-tu ou tu ne le fais pas? Si tu ne le fais pas, il y en a un autre qui va le faire à ta place, alors accroche et puis pars. Alors, à ce moment-là, il y a des risques de danger.

Alors, j'aimerais savoir un peu quelle est la situation à ce niveau-là, comment on peut contrôler ou comment on peut savoir si les charges qui sont dans une remorque fermée sont bien arrimées, de sorte que celui

qui a comme rôle tout simplement d'accrocher la remorque, de la transporter, ne se retrouvera pas avec un problème, une charge qui pourrait se déplacer puis possiblement débalancer l'ensemble du camion, occasionner des accidents.

M. Chevette: Au niveau des normes, on m'apprend et on me dit qu'on est sur le point d'avoir une norme nord-américaine, l'Ontario, le Québec, toutes les provinces canadiennes et le gouvernement américain. Ce que vous dites, par exemple, ce n'est pas une question de nivellement des normes, c'est le chauffeur de camion qui conduit qui ne sait pas, lui, quel poids ils ont mis parce qu'on le branche puis qu'on dit: Pars avec. C'est ça que...

M. Bordeleau: Le poids aussi, la solidité de la charge, que la charge, elle ne se déplacera pas en cours de route, je ne sais pas, dans un virage, ce qui ferait que le camion basculerait. Alors, est-ce que ce qui est à l'intérieur est bien attaché et bien... pour ne pas qu'il y ait de débalancement?

M. Chevette: La responsabilité est imputable à celui qui fait le chargement et le prépare.

M. Bordeleau: Et c'est quoi, les contrôles à ce niveau-là? C'est quoi, les moyens de s'assurer...

M. Chevette: Les contrôles, c'est les contrôles routiers qu'on a. Vas-y. M. Gagnon va vous expliquer...

M. Gagnon (Jacques): Pour les choses à l'intérieur du véhicule, les contrôleurs routiers n'ouvrent pas le véhicule pour aller voir comment c'est attaché à l'intérieur. C'est la responsabilité de l'expéditeur, à ce moment-là.

M. Bordeleau: Mais est-ce qu'il y a quelqu'un quelque part ou des règles qui existent, qui fixent la façon dont ça doit être fait?

M. Chevette: M. Couture.

M. Couture (Jean): Oui. Effectivement, il y a une réglementation, les provinces canadiennes et le gouvernement américain ont une réglementation à cet effet-là. Lorsqu'on a du chargement sur des semi-remorques non fermées, il y a des règles d'arrimage bien spécifiques. Sur les semi-remorques fermées, il y a du blocage prévu à l'intérieur, tout chargement doit être bloqué. Il existe maintenant des nouvelles semi-remorques où vous avez des rails le long des côtés du mur. Vous pouvez fixer vos équipements avec des courroies à l'intérieur, etc.

Bien entendu, il y a la problématique à savoir si le contrôleur routier ouvre ou ferme le véhicule. À l'occasion, il y a quelques vérifications qui sont faites quand le contrôleur routier juge que le chargement peut être instable. Juste à voir le type de compagnie, l'entreprise identifiée sur le véhicule, on peut savoir aussi ce qu'il y a à l'intérieur du véhicule. Il existe ces normes-là. Les contrôleurs, à l'occasion, vont ouvrir le véhicule, mais ça ne se fait pas toujours. Et, dans

certain cas, il peut arriver des situations où effectivement les chargements sont instables. Maintenant, ce qu'on fait, nous, à cet effet-là... Le gouvernement publie des guides, il y a de la formation, et, de plus en plus, avec la loi n° 430, les expéditeurs sont également imputables, comme les transporteurs, de ces règles-là.

Charge maximale permise pour les camions de déneigement

M. Bordeleau: O.K. Un autre point qui concerne aussi les charges sur les camions, c'est un problème qui a été porté à mon attention en février et qui a aussi été porté à l'attention du ministère. Je fais référence à un problème avec les camions de voirie. Essentiellement, il y a des motions qui viennent de municipalités, qui ont été votées. Juste résumer rapidement:

«Considérant que les contrôleurs de la Société de l'assurance automobile du Québec chargés du contrôle du transport lourd ont émis des constats d'infraction à des municipalités, étant donné que le poids de certains modèles de camions utilisés pour le déneigement des routes dépasse la charge permise au Code de la sécurité routière;»

Un peu plus loin: «Considérant que des pesées de certains camions ont été effectuées et qu'il a été démontré que, peu importe la marque ou la grosseur du camion, lorsqu'il est chargé de son chasse-neige et de l'aile de côté, l'essieu avant est dans la grande majorité des cas en surcharge;

«Considérant qu'il ressort donc de cet exercice que la très grande majorité des camions de déneigement au Québec, ceux du ministère des Transports compris, lorsqu'ils transportent leur pelle et une charge de sable ou de sel, ne respectent pas la charge maximum de 27 250 kg prévue au Code de la sécurité routière et que le poids de l'essieu avant dépasse les charges autorisées;

«Considérant que les autorités du ministère des Transports ont été avisées du problème et que leur réponse se résume au fait que le règlement est en vigueur depuis 1991 et doit être respecté», etc.;

«Il est proposé, appuyé et résolu que la municipalité régionale des Etchemins appuie la MRC du Granit et demande au ministère des Transports d'accorder sans tarder une suspension de l'application des dispositions du Code de la sécurité routière concernant le poids des camions pour les camions de déneigement afin de leur permettre d'effectuer leur travail sans crainte de répression de la part des contrôleurs routiers;

«Que la municipalité régionale des Etchemins demande au ministère des Transports une modification ou une dérogation aux dispositions du Code de la sécurité routière concernant le poids des camions pour les camions de déneigement, comme c'est le cas pour les camions de protection incendie, afin de leur permettre d'effectuer leur travail sans crainte de répression de la part des contrôleurs routiers.»

Alors, j'aimerais savoir, au fond, où en est ce dossier-là.

M. Chevrette: Écoutez, il y a eu un constat d'infraction dans tout le Québec, un seul, sauf que cette

résolution-là a fait le tour du Québec et qu'on en a fait une montagne. C'est dans la MRC du Granit, me dit-on. On est en contact avec eux. Parce que les camions du ministère des Transports sont conformes. Il resterait quelques camions dans certaines municipalités qui seraient non conformes, de certains entrepreneurs. Donc, je ne pense pas qu'il s'agisse là d'un problème extrêmement majeur. Je pense qu'il faut chercher à se conformer. Puis il y a certains entrepreneurs qui vont devoir le faire s'ils ne le sont pas. Mais, quant aux contrôleurs routiers, s'il y a un seul constat d'infraction, vous comprendrez qu'il n'y a pas eu de harcèlement trop fort.

M. Bordeleau: Alors, il y a une tolérance actuellement par rapport à cette situation-là?

M. Chevrette: Ce n'est pas une tolérance. Quand tu te promènes la pelle... C'est la même chose que les autres camions, il y a un poids. Ils sont peut-être à la limite, limite, là.

M. Bordeleau: Oui, mais c'est ça, le problème, apparemment.

● (10 h 50) ●

M. Chevrette: Mais je ne pense pas qu'il y ait lieu... On est mieux de continuer à inciter nos gens à se conformer. Nous autres, on l'est, au ministère, puis il y a eu une seule infraction. Il faut faire attention, ne pas dicter des règles de conduite aux contrôleurs. On leur reproche de ne pas faire leur travail. Ils n'étaient pas assez, on en engage. Et puis on veut qu'ils fassent respecter les règles. La loi n° 430 pour tout le lourd, on veut que ce soit respecté. Il y va même de la sécurité et aussi de la conservation de notre propre patrimoine routier. Dans les périodes de dégel, si tu te promènes avec sept, huit tonnes de trop, bien, c'est sept, huit trous de trop, puis c'est des courbes, puis vous voyez des belles petites roulières, comme disaient nos grands-pères. Puis, quand il pleut, bien, vous voyez ça, puis, s'il a des pneus un peu larges, ça flotte puis ça prend le décor. C'est un tout, ça. Ça se tient tout, ça.

Je pense qu'on est bien partis. Les contrôleurs font un très bon travail, présentement. Vous avez vu, il y a eu des opérations spécifiques, il y a des compagnies qui ont été sorties de la circulation; ça fait réfléchir les autres. Elles vont au moins souder leurs ailes qui battent au vent, elles vont surveiller leurs freins, puis elles vont surveiller leur mécanique, puis on va avoir du monde sur les routes qui va rouler en toute sécurité. C'est ça qu'on vise. Puis, ceux qui ne veulent pas se conformer — parce qu'il y en a 5 % qui commettent 25 % des infractions — c'est pour ça qu'on veut les sortir de la route, ceux-là. On a une industrie puis on a la collaboration de tous les leaders de l'industrie. Donc, on ne lâchera pas, on va être tenaces. Puis, tant qu'on va être objectifs puis qu'on va véritablement arrêter les délinquants, l'industrie va nous suivre. Le jour où on va tolérer des délinquants puis où on ne sera pas équitables dans l'application de la loi, c'est là que l'industrie va nous relâcher. Ils nous font confiance, présentement, ils sont embarqués avec nous, ils sont sur des tables de concertation, la SAAQ travaille en collaboration avec la Commission des transports, et puis je pense qu'on va faire un ménage qui s'impose.

Recommandations d'un groupe de travail sur les relations entre la SAAQ et la clientèle accidentée

M. Bordeleau: O.K. Je veux revenir sur deux points relativement au rapport, qui a été remis en 1994, d'un groupe de travail sur les relations entre la Société de l'assurance automobile du Québec et la clientèle accidentée. Il y avait un groupe de travail qui avait été formé et un certain nombre de recommandations qui avaient été présentées pour améliorer le fonctionnement de la SAAQ; il y en avait 92. Alors, je veux juste peut-être revenir sur deux propositions plus particulièrement parce qu'on m'en a fait état récemment. Il y avait une première recommandation qui avait été faite d'assurer la présence des accidentés de la route au conseil d'administration de la Société. Dans votre piste d'amélioration, on disait: La Société est d'accord avec cette demande. Et puis on disait l'état de la situation: Mme Line Bernier a été nommée au conseil d'administration le 6 juillet...

M. Chevette: Un nommé Jean-Guy Frigon, handicapé, en chaise roulante, et qui siège sur le...

M. Bordeleau: Sur le conseil?

M. Chevette: Oui, monsieur. C'est un gars de Lanaudière, comme par hasard.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: C'est drôle, ça.

M. Chevette: Il y a des heureux hasards dans la vie, M. Bordeleau.

M. Bordeleau: Ah oui, je vois ça, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Je suis obligé de le constater.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Ça fait partie du legs, ça, que vous allez laisser à...

M. Chevette: Il y a bien d'autres choses. Je vous le dirai quand je partirai.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Est-ce que Mme Bernier est toujours au conseil d'administration comme tel?

M. Chevette: Non.

Une voix: Son mandat était terminé.

M. Chevette: Son mandat était terminé?

M. Bordeleau: O.K. Alors, la personne, vous dites...

M. Chevette: C'est un accidenté de la route.

M. Bordeleau: ...qui a été nommée récemment, qui représente un groupe, je suppose, comme...

M. Chevette: Oui. Je pense qu'il est de Saint-Gabriel-de-Brandon, ou il était de Saint-Gabriel-de-Brandon et il est probablement rendu à Joliette. Mais c'est un bonhomme qui est très engagé dans le communautaire, en plus. Il est à l'origine justement d'un service de réadaptation à Joliette, et aussi il a eu un comptoir d'immatriculation un bout de temps pour émettre des permis de conduire, donc impliqué, puis il connaît le transport adapté, en plus, il connaît à peu près tout le domaine des transports, et on l'a nommé.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: C'est une valeur sûre que j'ai envoyée là, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Parce qu'il vient de Lanaudière?

M. Chevette: Il vient de Lanaudière, puis, comme votre fils ou votre fille... C'est votre fils?

M. Bordeleau: Ça, c'est discutable.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: C'est-u votre fils qui a marié une Joliettaïne?

M. Bordeleau: Non, c'est ma fille qui est mariée à un Joliettain.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Elle est allée chercher quelqu'un de formidable.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Ça, je n'en doute pas. Mais ça fait longtemps qu'il est à Montréal, alors ça améliore les choses.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, non. Il est allé étudier à Montréal, mais il a gardé toutes ses racines et son coeur à Joliette.

M. Bordeleau: Ça, faudrait voir. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je le connais, moi, c'est le fils d'un de mes amis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: On va sortir des parentés.

M. Chevette: Je vais tout conter votre vie, si ça continue.

M. Bordeleau: Oh non!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Je vous en prierais, parce que, sans ça, je serais obligé de faire la même chose pour vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Ce serait trop long dans votre cas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Une autre recommandation était de verser des indemnités et frais divers par dépôt direct. On dit: Il y a une étude de faisabilité — ça, c'est en 1994 — qui est en cours et qui devrait être terminée en 1994. Quelqu'un m'a dit récemment que ce n'était pas encore possible, au niveau des gens qui recevaient des indemnités de la SAAQ, que ce soit fait par dépôt direct, alors que c'est fait pour la CSST, puis l'aide...

M. Chevrette: Ça va être fait cet automne.

M. Bordeleau: Ça va être fait cet automne? Parfait.

M. Chevrette: L'efficacité même!

Réorganisation de l'industrie du taxi

M. Bordeleau: Alors, la réponse est claire. L'autre point que je voulais mentionner, c'est qu'on a eu trois consultations récemment.

M. Chevrette: Lesquelles?

M. Bordeleau: Bien, c'est-à-dire, deux consultations, consultation sur le taxi, consultation sur la sécurité routière, et vous avez annoncé une consultation également à la fin de la commission sur la sécurité routière, une consultation sur le régime d'assurance automobile. Alors, j'aimerais d'abord savoir où est-ce qu'on en est avec la consultation sur le taxi. Ça a eu lieu aux mois de novembre, décembre. Qu'est-ce qui se passe? Est-ce qu'il va y avoir des mesures qui vont être prises rapidement? C'est quoi, les échéanciers par rapport à ça?

M. Chevrette: Tout d'abord, j'ai créé un comité sur le taxi qui s'est réuni à cinq reprises. Le rapport est en rédaction, il devrait sortir. J'aurai une décision à prendre pour voir si j'y vais globalement ou si j'y vais sur les consensus actuels. J'ai une décision à prendre là-dessus, mais je pense qu'on a quand même plusieurs consensus sur la table en ce qui regarde le taxi. Il va rester des gros points. Il y a des points en discussion avec les Finances en particulier. Vous savez que, pour la réadaptation, il faut que ce soient des mesures budgétaires.

Pour ce qui est du — comment on appelle ça? — taximètre, c'est en discussion très sérieuse avec le ministère du Revenu mais ce n'est pas nécessairement rapide à implanter, il faut prendre une décision. Ce serait pour 2002, si le tout fonctionne bien, en ce qui regarde le taximètre.

Pour le reste — comment je vous dirais ça? — le comité a fini son travail, on sait les points de divergence. Au retour de Pâques, j'aurai un rapport de ce comité et je vais prendre des décisions à ce moment-là pour transformer ça soit en législation immédiate ou en réglementation. Il y a des choses dans les deux. Un des membres du comité est à votre gauche, le jeune et brillant député de Salaberry-Soulanges.

M. Bordeleau: À part les deux points que vous avez mentionnés, est-ce qu'il y a d'autres éléments que vous pouvez faire connaître actuellement au niveau des orientations que vous allez prendre par rapport aux suites?

M. Chevrette: Bien, je vous donne des exemples. Ce que j'ai annoncé à la fin de la commission, la tarification du bénévolat, je n'ai pas trop changé d'idée, moi, là-dessus. Du bénévolat, c'est du bénévolat. Pour ce qui est de l'incitation à transformer les véhicules, les discussions ne sont pas finies avec les Finances. Pour ce qui est du taximètre, ce serait pour 2002, effectivement, mais ça suppose des décisions formelles à être prises.

En ce qui regarde la représentation, ça, c'est un arbitrage que j'ai à faire, puis un sérieux arbitrage, vous le savez, à cause des perceptions. Il y a véritablement une perception montréalaise, et une perception, je dirais, montréalaise et Grand Montréal aussi par rapport aux perceptions de... Il y a des lignes qui n'ont aucune raison d'être, il n'y a pas d'autos, ou à peu près, dans ce bassin-là. Il y a des décisions à prendre vis-à-vis Mirabel. Qu'est-ce qu'on fait? Vous vous rappelez les... Il n'y a pas consensus là-dessus, manifestement. Donc, j'aurai probablement une dizaine d'arbitrages à faire sur différents points. Puis, pour le reste, il y a quand même beaucoup de consensus.

M. Bordeleau: Alors, le rapport, vous allez le faire connaître quand il va être déposé?

M. Chevrette: Oui. Même s'il est divergent, il va falloir le dire: Voici, on a essayé de rapprocher les gens, mais il demeure ces points de divergences là, ou: Il n'y a pas de problème.

Résultat de la consultation sur la sécurité routière

M. Bordeleau: O.K. L'autre consultation sur la sécurité routière, le même genre de questions: Où on s'en va? À quoi on peut s'attendre?

● (11 heures) ●

M. Chevrette: Oui. J'ai demandé à M. Gagnon de me préparer un plan d'action pour le suivi de cette commission. Vous vous rappellerez, à la fin de la commission, que j'avais annoncé mes couleurs, qu'on aurait un plan d'action très, très clair en ce qui regarde toute la sensibilisation et l'information parce que j'ai opté pour donner un coup de barre sur le port du casque, par exemple, qu'on fasse véritablement un effort extrêmement apparent, visible. Si ça plafonne, on n'aura pas d'alternative, par exemple. C'est ça que j'ai accepté de travailler.

Pour ce qui est du patin à roues alignées, il faut que j'amende la loi. Il faut que j'amende la loi, c'est

évident, parce qu'elle n'est pas observée, pas du tout. Ça ne fait pas trop longtemps que la neige est partie, puis j'en ai rencontré à peu près partout, y compris ici, dans le Vieux-Québec. Il y en a trois qui m'ont passé devant, moi, hier soir en plein dans la descente. Ça va bien, sur Saint-Jean, là, un coup passé la porte. La loi n'est pas respectée, d'aucune façon. Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on fait une responsabilité partagée avec le municipal? C'est la décision que j'ai à prendre. Là où il y a des pistes de vélos, est-ce qu'on les amène là? Est-ce qu'on va leur permettre les zones de 45 km/h, de 50 km/h ou de 40 km/h? Je ne sais pas, moi. Il faut prendre une décision là-dessus.

Pour ce qui est du virage à droite, on est à la recherche des quatre centres du projet-pilote. Je peux vous dire que Hull sera dans les quatre. Je peux vous annoncer ça ce matin. Je voulais chercher quelqu'un au Centre-du-Québec, j'avais mandaté mon collègue d'Arthabaska pour le faire, et on me dit que Drummondville aurait dit oui. Il y a sans doute l'Abitibi parce que, en faisant l'Abitibi, on légalise ce qui s'y fait, parce qu'ils le font déjà. Donc, ça va leur permettre d'être dans la légalité.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Et la quatrième sera connue... On cherche, en tout cas, dans l'Est du Québec, quelque chose plus dans l'Est, en tout cas. Donc, ça va bien, de ce côté-là.

Quatrième, photoradar. Là, les lettres sont déjà rendues chez M. Ménard, le ministre de la Sécurité publique. Il faut absolument définir les paramètres avant, puis, tout ce que j'ai pris comme contraintes que je me suis données ou les balises que j'ai édictées à la fin de la commission parlementaire, on est en train de le mettre sur papier, de le discuter et de prendre des décisions avec la Sécurité publique. Je crois que les chances de succès pour que ça demeure dans les paramètres dont on a parlé et non pas une machine à piastres... Ce n'est pas un remplacement de policiers, mais c'est un travail fait en complémentarité l'un de l'autre. On va travailler là-dessus.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez l'intention de déposer un projet de loi, les éléments législatifs nécessaires à cette session-ci pour les faire adopter avant la fin de la session?

M. Chevette: Oui. Normalement, ça va être difficile d'arriver avec des amendements législatifs cette année comme tels, mais on va probablement essayer de les déposer, par contre, à l'automne pour qu'on puisse dès le début de 2001 adopter cette législation.

M. Bordeleau: O.K. Dernière question sur les...

M. Chevette: Ah! il restera toute la question des capacités affaiblies, de la conduite avec les...

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevette: Il faut trouver des nouveaux moyens, mais j'ai décidé la semaine dernière, puis on va en faire part très prochainement... On va redemander au fédéral pour une troisième fois et, cette fois-ci, on va

essayer de le publiciser davantage, que l'antidémarrreur soit réintroduit comme possible. Ça n'a pas de bon sens, on multiplie le nombre de personnes, sans le vouloir sans doute, sans mauvaise foi, mais il y a de plus en plus de personnes qui circulent sur nos routes sans permis, et si on introduisait au moins des moyens... Comme le disait le Dr Payette, entre autres, dans son témoignage et comme on le pense, nous, à la SAAQ depuis un bon bout de temps, plus on va mettre à la disposition des citoyens des technologies modernes et des moyens de ne pas se retrouver sur la route en état d'ébriété, bien, automatiquement, plus on viendra de faire un grand pas vers la sécurité, je suis convaincu de ça. Il faut faire comprendre ça au fédéral.

L'emprisonnement à perpète, comme ils ont marqué dans leur projet de loi, ça, c'est naïf à mort. Un pédophile, un vieux pédophile ou un jeune pédophile, appelez ça comme vous voudrez, il peut faire 10 ans puis ce n'est pas trop pire, puis un gars qui est à 0,08 ou à 0,09, il est à perpète. Minute! Moi, je pense qu'il faut un dosage intelligent dans ça. Quand on exagère dans un sens, on perd toute crédibilité. Je demande au fédéral de retrouver la voie du bon sens et de nous permettre d'utiliser des moyens intelligents pour que sur nos routes on ait de moins en moins de personnes qui conduisent sans permis. Vous êtes d'accord avec moi?

M. Bordeleau: Oui... Excusez, je vais réserver...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Le «oui» n'était pas dans ce sens-là.

M. Chevette: J'ai failli vous avoir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Non, je veux juste... Je ne suis pas nécessairement en désaccord, remarquez bien, sur certains éléments.

M. Chevette: Ha, ha, ha! C'est mieux.

Des voix: Ha, ha, ha!

Consultation sur le régime d'assurance automobile

M. Bordeleau: Non, je veux revenir sur la consultation sur le régime de l'assurance automobile que vous avez promise pour l'automne. Est-ce que vous avez une idée un peu à quel moment vous voulez la tenir et quel mandat vous voulez donner à cette commission-là? Comment vous voyez le travail de cette commission-là?

M. Chevette: Je ne me suis pas fait d'idée encore. J'ai dit que, globalement, on pouvait se réinterroger. Je l'ai admis. Je n'ai pas fixé de mois précis, je n'ai pas fixé un agenda. Si vous avez des suggestions à faire, je suis très ouvert.

M. Bordeleau: Est-ce que ça peut être possible que ce soit à l'automne qu'on fasse la consultation?

M. Chevette: C'est possible que ce soit à l'automne. Peut-être pas au début de l'automne, parce

que, septembre, octobre, à cause de la rentrée, on a beaucoup de boulot, surtout qu'on risque d'avoir des législations qui seront déposées en mai puis qui seront seulement adoptées à l'automne. Donc, il va falloir que... J'ai beaucoup de chapeaux, là, puis j'ai siégé en hérode depuis quelques mois, hein!

M. Bordeleau: Le mandat de cette commission...

M. Chevette: Mais, vous avez remarqué, je m'étais fixé un objectif premier, c'est qu'avant de faire le débat sur le régime j'avais dit que, la SAAQ et moi-même, on s'engagerait dans une campagne d'information. Il faut que le régime, il soit reconnu parce que, quand on s'assoit avec quelqu'un puis qu'on explique qu'est-ce c'est que le régime actuel, je peux vous dire qu'il y en a qui sont plus mal pris d'aller expliquer leur point de vue. Moi, je donne des exemples de ceux qui veulent réintroduire la contestation devant les tribunaux, par exemple, puis abolir le Tribunal administratif. Je peux-tu vous dire que, quand j'explique ça à des accidentés qui ont réglé... Il y en a quelques-uns qui sont mécontents, ça, c'est sûr. Mais, si on enlevait ce palier-là, ce serait épouvantable. Il y a 30 000 réclamations. Mettez-en un pourcentage de combien qui vont devant le Tribunal administratif?

Une voix: 2 % vont en révision.

M. Chevette: 2 %, ça fait 6 000, ça.

Une voix: 0,5 % vont devant le Tribunal.

Une voix: C'est la révision qu'ils veulent abolir, pas le Tribunal.

M. Chevette: Non, non, ils veulent abolir la révision, mais il y a combien de cas qui vont en révision?

Une voix: À peu près 10 000 par année.

M. Chevette: Bon, bien, 10 000 cas...

Une voix: Dix mille décisions sur 260 000.

M. Chevette: Imaginez-vous, on se retrouvait où? Non, moi, je pense que...

M. Bordeleau: Mais, la campagne à laquelle vous faites référence, que vous voulez faire pour que les gens aient tous les éléments en main, est-ce que vous avez travaillé là-dessus? Est-ce qu'on peut prévoir quand ça va se faire?

M. Chevette: On travaille là-dessus. On travaille sur un plan d'action, un plan de communication.

M. Bordeleau: Qui devrait se faire à quelle période?

M. Chevette: Si possible, on va commencer même cet automne, dès le début de l'automne, mais peut-être au printemps même. Moi, je n'écarte pas la possibilité de faire une tournée sur le régime en même temps que je

pourrais le faire, par exemple... Je peux combiner mes activités. Par exemple, j'ai tout un plan d'immobilisation pour les parcs à annoncer, des bonnes nouvelles sur le terrain. Je pourrais en profiter pour parler du régime de façon spécifique aussi. On peut avoir sans doute, sans doute... Moi, j'ai demandé à la SAAQ de ne plus jamais laisser passer des faussetés au niveau de l'information, et d'être sur un pied, pas de guerre mais un pied...

Une voix: Alerte.

M. Chevette: ...alerte et de répondre à toute fausseté qui est véhiculée. Ça, je veux que ça se fasse. Et je veux également que périodiquement — ça, ça veut dire sur une base très régulière — on fasse connaître des pans du régime, d'autant plus qu'on a l'occasion... On va avoir à inaugurer les centres hospitaliers, là. C'est une belle occasion d'en profiter pour aller dans le milieu puis de dire: Voici, on inaugure... Ici, ça va être le soutien du patient couché sur un lit d'hôpital. On en profite pour parler du régime, qu'est-ce qu'il est, qu'est-ce qu'il donne. Je pense qu'on va dégonfler quelques ballounes. Et, après ça, on permettra à certains de venir en souffler d'autres devant une commission parlementaire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, en vous soulignant qu'il reste à peu près sept, huit minutes maximum avant de procéder à la mise aux voix des crédits du ministère.

Projets d'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Une courte question, je pense qu'il y a quelques collègues qui ont d'autres questions. M. le ministre, tout à l'heure, vous avez mentionné le programme CFIL et vous avez mentionné qu'en 1999 vous aviez réglé un important problème et rendu des gens très heureux en réglant le problème de Québec Central. Je sais qu'entre-temps il y a plusieurs propositions qui sont arrivées en différents milieux, différentes régions. Est-ce qu'on peut s'attendre, au cours des prochaines semaines, des prochains jours, à l'annonce d'autres projets pour rendre les gens aussi heureux que ceux de Québec Central?

• (11 h 10) •

M. Chevette: Bien, on a une dizaine de projets minimum qu'on est en train de regarder et d'analyser. Je vous ferai remarquer qu'on a 19 millions puis qu'il y en a déjà 3 millions... Attendez un peu. C'est 3 millions pour l'an passé, en 1999-2000, 4... Pour l'exercice 1999-2000, c'est 3 millions et, les exercices subséquents, c'est 4 millions par année.

M. Deslières: C'est 19 millions en tout?

M. Chevette: Oui. Il y a quatre ans à 4 millions puis un an à 3 millions. C'est ça, 3 millions, en 1999-2000, puis, après ça, jusqu'en 2004, 4 millions par année de soutien potentiel. Il y a des petits projets et il y a des projets d'envergure où ça pourrait aider à faire un montage financier, mais on ne serait sûrement pas capable de soutenir un projet de façon majeure.

Je vous donne un exemple. Un projet de 20 millions, c'est bien sûr que, si le promoteur mettait 5

millions — je suppose sérieusement qu'il faudrait qu'il mette 5 millions au départ, à peu près — après ça, vous pourriez avoir un montage avec Investissement-Québec, IQ, peut-être la Société générale de financement, peut-être le Mouvement Desjardins, peut-être le Fonds de solidarité et peut-être nous en support. C'est le coup de pouce. On est là pour le coup de pouce, on n'est pas là pour...

M. Deslières: Mais, dans le cas, M. le ministre, de projets pour...

M. Chevette: J'ai des demandes pour 23 millions.

M. Deslières: Puis on en a 4.

M. Chevette: Excusez, bien plus que ça, des demandes pour... Oui, c'est 23 158 000 \$ de demandes puis c'est réparti sur plusieurs années. Mais j'ai des projets recevables, en vertu du programme d'aide, d'à peu près 12 millions. On sait que Québec Central est allé chercher 6 millions, donc 13 demandes reçues. On les analyse puis on définit notre priorité.

M. Deslières: Une dernière courte question, M. le Président: Vous m'aviez mentionné un dossier majeur de 20 millions, mais, dans le cas d'un dossier de l'ordre de 1,5 million, quelle peut être l'ampleur de...

M. Chevette: Quelle peut être l'ampleur de la...

M. Deslières: ...l'aide?

M. Chevette: Bien, on va analyser d'abord si c'est très structurant.

M. Deslières: Oui, oui, les critères.

M. Chevette: Plus c'est structurant, plus l'aide peut être forte. On a des critères existants, mais on n'est pas limités nécessairement. Ça ne peut pas aller bien, bien dans l'ordre de plus que ce qu'IQ faisait ou la Société d'investissement industriel, la SDI, faisait. C'est des critères qui tiennent compte du fait que c'est structurant, que ça génère des emplois.

M. Deslières: Développement économique, inter-modalité.

M. Chevette: Puis il faut que le promoteur investisse simultanément. Il faut que ce soit sérieux, cette affaire-là. Il y en a beaucoup au Québec qui veulent partir des compagnies en autant qu'on les paie. À ce compte-là, on est mieux de les partir puis de les opérer.

M. Deslières: Vous mentionnez une dizaine de projets dont l'analyse est terminée et qui seraient prêts pour annonce?

M. Chevette: Non. À la fin d'avril, tous les CFIL seront convoqués. On va leur expliquer le programme en détail, on le fera connaître à tout le monde.

M. Deslières: Fin avril?

M. Chevette: Oui.

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Johnson, vous avez du temps pour une courte question et une courte réponse.

M. Boucher: Bon, je vais laisser mon collègue... parce que je pense que j'étais absent, et les absents ont toujours tort, alors...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie, avec les mêmes remarques.

M. Chevette: Tu te reprendras au niveau de la faune tantôt.

M. Boucher: Oui, oui, tout à l'heure.

M. Côté (La Peltrie): Merci à mon collègue de Johnson.

M. Boucher: Je ne vous manquerai pas au niveau de la faune, M. le ministre.

M. Chevette: Je vais vous faire plaisir, tantôt.

Transfert de l'aéroport Jean-Lesage à une société locale

M. Côté (La Peltrie): Alors, ma question, c'est sur l'aéroport Jean-Lesage ici, à Québec. Depuis cinq, six ans, on travaille sur le transfert de l'aéroport à une société locale, puis là ça doit se faire en cours d'année, tel qu'annoncé par M. Gagliano, que possiblement au début de l'été ou à la fin de l'été le transfert devrait s'effectuer. Quelle est l'implication du gouvernement du Québec dans cette nouvelle société là? Je crois qu'il y a un représentant du gouvernement du Québec. Où est-ce que c'en est rendu, toutes les négociations dans ce transfert?

M. Chevette: On a demandé un représentant du ministère. Je l'ai trouvé ce matin puis je devrais faire connaître mon représentant du ministère des Transports. C'est moi-même qui le nomme.

M. Côté (La Peltrie): Il n'y en a pas, présentement, là?

M. Chevette: Actuellement, il y en a un, mais son mandat est fini, son mandat est terminé.

M. Côté (La Peltrie): Ah! O.K.

M. Chevette: Il va y en avoir un nouveau. Ça va être de la région de Québec, quelqu'un de bien en vue.

M. Côté (La Peltrie): Bien, j'espère que ce sera de la région de Québec!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Pas toujours Lanaudière!

Une voix: Ça peut être Joliette.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: J'ai été obligé de sortir de Joliette. Ha, ha, ha! Si j'avais pu accrocher quelque chose, peut-être nommer...

M. Côté (La Peltrie): Mais, une fois que le transfert va être effectué...

M. Chevette: ...le genre du député de l'Acadie...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Il est suffisamment occupé.

M. Chevette: Puis il était du bon groupe sanguin, en plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (La Peltrie): Une fois que le transfert sera effectué, M. le ministre, au niveau du gouvernement du Québec, bon, là, on entend dire que le gouvernement fédéral va assumer un déficit — parce qu'il y a un déficit à l'aéroport — pour peut-être trois ans. Je ne le sais pas, là, qu'est-ce que va être l'entente. Mais, par après, est-ce que le gouvernement du Québec va être sollicité financièrement? Parce que vous savez que la mairesse de Sainte-Foy, Mme Boucher, avait refusé de siéger au niveau de la société, cette nouvelle société là aéroportuaire, par rapport qu'elle disait qu'elle ne voulait pas s'engager pour le futur et que, s'il y avait des déficits, elle serait obligée de payer. Alors, qu'est-ce qu'il en est?

M. Chevette: Bien, qu'est-ce qu'il en est...

M. Côté (La Peltrie): Est-ce qu'il y a des dangers...

M. Chevette: Je ne peux obliger personne à siéger sur une société. Il y a un paquet de sociétés, chaque port a sa société. Moi, je peux vous dire une chose, ce n'est pas parce que je nomme un représentant qu'on va assumer les déficits. Ils doivent avoir une rigueur administrative, je m'excuse, puis ils doivent rentrer dans les paramètres, puis ils doivent gérer en fonction — comment dirais-je? — d'une saine comptabilité puis ne pas arriver avec des déficits. Si c'était le cas, là, si tout de suite le ministre des Transports du Québec disait: Je vais assumer, moi, les déficits dans trois ans — eh sacrifice! — je vois la grande rigueur, moi, je la vois, la rigueur, ce serait plutôt la rigolade. Ils devront assumer leur rôle de gestionnaires puis entrer dans les budgets.

M. Côté (La Peltrie): Donc, vous allez prévoir...

M. Chevette: Je ne prévois pas assumer de déficit.

M. Côté (La Peltrie): Non, non, je veux dire prévoir le contraire, pour ne pas que le gouvernement soit...

M. Chevette: J'ai seulement à ne rien signer. Il n'y a pas de problème, vous n'avez pas à me retenir le crayon ni le bras.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Lachance): Alors, là-dessus et selon le rituel, on va procéder à la mise aux voix des programmes du ministère des Transports pour l'année budgétaire 2000-2001. Le programme 1, Infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Le programme 2, Systèmes de transport...

M. Chevette: Surprenant! Vous manquez une belle chance de vous inscrire dans l'histoire.

Le Président (M. Lachance): Le programme 2, Systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Le programme 3, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

Le Président (M. Lachance): L'ensemble des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 2000-2001 sont-ils adoptés?

Des voix: Adopté.

M. Bordeleau: Sur division.

M. Chevette: Il va le regretter.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, là-dessus, je suspends les travaux de la commission.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Je suspends les travaux de la commission.

(Fin de la séance à 11 h 19)

