



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 8 mai 2001 — Vol. 37 N° 7

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**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 mardi 8 mai 2001

Table des matières

Discussion générale	1
Orientations en matière de transport adapté (suite)	1
Construction de nouvelles lignes de métro adaptées pour les personnes handicapées dans la région de Montréal	2
Orientations en matière de transport adapté (suite)	2
Construction de nouvelles lignes de métro adaptées pour les personnes handicapées dans la région de Montréal (suite)	2
Budget alloué à la Communauté urbaine de Montréal pour le transport adapté	3
Budgets alloués aux sociétés de transport de la Rive-Sud de Montréal et de la ville de Laval pour le transport adapté	4
Budget alloué à la Société de transport de Sherbrooke pour le transport adapté	5
Mesures visant l'amélioration du bilan des décès et des blessés sur les routes	5
Financement par la SAAQ des services de réadaptation des personnes accidentées	7
Crédits alloués pour le transport adapté aux personnes handicapées	7
Dossiers de l'Agence métropolitaine de transport	8
Campagnes de publicité de la Société de l'assurance automobile du Québec	14
Tenue d'une commission parlementaire sur le régime d'assurance automobile	14
Contrôle routier des véhicules lourds	15
Projet pancanadien de modification du nombre maximal d'heures de conduite des camionneurs	17
Vitesse permise pour les camions lourds	19
Perception du travail des contrôleurs routiers	20
Évolution du nombre de victimes d'accidents	21
Conditions d'admission d'un passager sur un véhicule tout-terrain	21
Prise en charge par la SAAQ des victimes d'accidents de la route	22
Travaux de rénovation au métro de Montréal	22
Négociations entourant l'ajustement de certains contrats de déneigement par suite de l'augmentation du prix de l'essence	25

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Jacques Baril

M. Réal Gauvin

M. Russell Williams

M. Jean-Claude Gobé

M. Serge Deslières

M. Gilles Labbé

M. Bernard Brodeur

M. Michel Côté

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et de la Régie des installations olympiques. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 8 mai 2001

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures vingt-huit minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2001-2002 et selon le mode dont il a été convenu lors de la séance du 2 mai dernier, soit une discussion d'ordre général.

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

La Secrétaire: Non, il n'y en a pas, là non plus.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, j'invite toutes les personnes qui sont dans la salle et qui auraient un appareil de téléphonie cellulaire à bien vouloir le fermer, s'il vous plaît, pour ne pas déranger la concentration des parlementaires, et surtout les ministres.

M. Chevette: C'est fait, M. le Président.

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que quelqu'un m'indique son intention de poser des questions?

Une voix: Je pourrais peut-être vous en suggérer une, là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: Non.

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

Orientations en matière de transport adapté (suite)

M. Williams: Merci beaucoup, M. le Président. J'ai voulu passer un peu de temps avec vous aujourd'hui, vous entendre un peu plus sur les transports adaptés. Je vais donner un bref résumé, les questions, les documents que j'ai reçus comme personne responsable pour le Parti libéral pour l'OPHQ, les personnes handicapées. J'ai reçu plusieurs documents et je vais peut-être regrouper, M. le Président, pour être efficace avec le temps, une série de questions. J'ai reçu un mémoire conjoint sur la révision des cadres d'organisation et financier du transport adapté, un mémoire présenté en février par l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, l'Alliance des regroupements

des usagers du transport adapté du Québec et la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec qui ont vraiment plaidé d'avoir une nouvelle façon de voir toute la question du transport adapté comme un droit, une question fondamentale qui permet l'inclusion, parce que, d'abord, avant tout, si on ne peut pas avoir l'accès au transport adapté, si on ne peut pas participer dans les autres activités soit d'éducation soit de travail, c'est presque impossible d'être vraiment inclus.

● (15 h 30) ●

Ils ont recommandé une nouvelle approche, une vision qui est différente et aussi certainement un autre niveau de financement. Ils ont recommandé l'utilisation accrue des services de taxi et aussi une participation claire entre le ministère des Transports, le gouvernement du Québec et les municipalités — j'essaie de faire ça vite, de donner une chance au ministre d'expliquer — et aussi, s'il veut créer un guichet unique, d'assurer que c'est vraiment, là, de privilégier, d'augmenter les services.

Sur l'île de Montréal, nous avons reçu aussi la... Là, c'est les documentations des autres instances, des groupes qui représentent les personnes handicapées, qui ont des revendications assez claires, mais aussi il y a les groupes sur l'île de Montréal qui disent que le transport adapté réclame une subvention d'à peu près 30 millions de dollars pour répondre à la hausse des besoins de déplacement, parce que, effectivement, M. le ministre, vous allez dire qu'ils ont eu une hausse des demandes, mais, malheureusement, à partir du 31 décembre 2001, il est prévu qu'environ 2 000 personnes seront admises au transport adapté, mais elles n'y auront pas d'accès. Aussi, selon le transport adapté, 400 usagers, au 31 décembre, sont en attente pour le transport régulier.

M. le ministre, c'est assez grave. Un document que j'ai reçu de la STCUM: il y a 750 personnes sur une liste d'attente pour obtenir les services de transport adapté, et, selon eux, il y a 200 personnes sur une liste d'attente pour obtenir des horaires réguliers. J'ai été vraiment frappé par ça, particulièrement les attentes pour les horaires réguliers, M. le ministre, parce que, pour ceux et celles qui ont eu la chance de briser le cercle d'isolation, ils ont trouvé une job, un travail, ils ont été acceptés dans les écoles, mais ils ne peuvent pas aller d'une façon régulière soit dans le travail ou à l'école à cause du manque de services. Je voudrais vous entendre sur ça.

Dernier point, et après ça je laisse le ministre expliquer son plan d'action, qu'est-ce qu'ils vont faire et aussi, j'espère, un échéancier. J'ai reçu beaucoup de lettres soit de l'Association de Sherbrooke pour l'intégration sociale, l'Association de spina-bifida et aussi l'Association du syndrome de Down de l'Estrie, Promotion Handicap de Sherbrooke et le Centre de réadaptation Estrie, et ils ont tous demandé d'assurer qu'on ne baisse pas le niveau de financement pour les services de transport adapté, et on veut assurer que les

budgets demeurent attachés à la clientèle des personnes handicapées et de maintenir, au moins, à tout le moins maintenir, mais... ou mieux, augmenter les services actuels parce que de plus en plus il y a une demande. Avec ça, j'essaie de faire ça peut-être trop vite, mais je ne veux pas prendre trop de temps. Je voudrais vous entendre, M. le ministre, vous-même.

Construction de nouvelles lignes de métro adaptées pour les personnes handicapées dans la région de Montréal

Et dernier point sur lequel vous et moi avons eu une série de correspondances: sur une stratégie de prolongement du métro. J'ai toujours privilégié un accès complet, mais, certainement, avec toutes les nouvelles lignes prolongées, j'ai toujours privilégié au moins qu'il puisse y avoir un accès aux nouvelles lignes de métro. Voilà, M. le Président. J'ai voulu vraiment donner une chance au ministre d'expliquer sa stratégie pour les personnes handicapées, le transport adapté, et j'espère, comme j'ai déjà mentionné, qu'avec la réponse du ministre il va aussi donner un échéancier de ses engagements. Merci, M. le Président.

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

Orientations en matière de transport adapté (suite)

M. Chevette: Merci, M. le Président. Moi aussi, je ferai assez vite parce que je comprends que les députés font une certaine rotation. Je redirai ce que j'ai dit à la première, ça va permettre aux autres de se rappeler. J'ai dit qu'on avait mis 10 millions, au cours des trois dernières années, de plus dans le transport adapté. Mais, cette année, on ajoute 3,5 millions, mais on veut le faire de façon plus rationnelle parce qu'il y a... Vous vous rappellerez qu'il y a des villes qui participent jusqu'à la hauteur de 21 % à même leur foncier, d'autres, 0 %, alors que les subventions au transport adapté sont les mêmes pour toutes les villes ou les organisations. Donc, j'ai décidé de publier un document de consultation, document qui a fait l'objet de 23 mémoires, qui nous a permis, je pense, d'élaborer un nouveau cadre. Et comment distribuerons-nous maintenant ces 45,3 millions par rapport aux 35 millions d'il y a à peine trois ans? Donc, il y aura une nouvelle répartition, un nouveau cadre de partage.

J'annoncerai également quelle devra être la... Quand je dis «nouveau cadre de partage», ça veut dire qu'on distribuera les subventions au transport adapté de façon plus équitable entre les municipalités, et l'effort fiscal devra être similaire. À moins de conditions ultraspéciales dont il nous faudrait tenir compte, il est aberrant qu'une ville ait des subventions à la hauteur d'une autre ville qui a une différence de 10 % dans l'effort fiscal foncier. Donc, nouveau cadre de partage.

Il y aura également d'ici peu l'annonce d'un programme de taxi adapté qui va venir soulager, j'en suis convaincu, le transport adapté comme tel. Il y aura aussi dépôt de loi à l'Assemblée nationale très, très prochainement, puisque ça a passé dans les comités

ministériels ce matin. Ça ira au Conseil des ministres, je crois que c'est demain, puis déposé avant le 15 mai, là, comme nos règles du Parlement l'obligent, sur l'autorité des commissions de transport mais aussi sur la participation. Il y aura un siège de réservé au transport adapté. Je pense qu'il est temps qu'on parle beaucoup plus d'intégration dans les transports puis qu'on ait plus de cohérence et de vision globale. Il y aura également une injection de fonds très importants pour moderniser le système de réservation à la STCUM, des nouvelles technologies, pas fonctionner de la façon dont on fonctionne présentement. Il est temps qu'on fasse quelque chose, et je pense qu'on va réussir à le faire. Je pense aussi que je...

M. Williams: ...

M. Chevette: Pardon?

M. Williams: Quand?

M. Chevette: Le dépôt de loi, il va être très, très prochainement.

M. Williams: D'accord.

M. Chevette: Ça devrait être adopté... Si tout va bien, c'est demain qu'il est adopté. Donc, ça passera au Comité de législation mardi prochain. C'est la semaine prochaine qu'il serait déposé, fort probablement. Puis il faut que ça soit avant le 15. Donc, c'est sûr qu'il sera déposé parce que c'est dans les suites de la loi n° 170 de toute façon. Il faut asseoir les autorités de chacune des commissions de transport.

Ensuite de ça, je veux régler, dans ce même projet de loi là, je veux régler également les aberrations qu'on a présentement quand on prend un handicapé, je suppose, par exemple, au Plateau-Mont-Royal, qui s'en va à Laval puis qu'on doit débarquer à Henri-Bourassa pour qu'il soit repris par un autre transporteur. Ça, je veux régler ça dans la même législation. Et je devrais, vous devriez, en tout cas, avoir encore une amélioration, un plus par rapport à ce qui existe, ça, c'est évident. Dans d'autres régions, il faudra... Vous parlez bien sûr en fonction de Montréal.

Construction de nouvelles lignes de métro adaptées pour les personnes handicapées dans la région de Montréal (suite)

Pour ce qui est des métros, j'y ai pensé. J'en ai parlé, je pense que c'est l'an passé, durant les budgets, durant l'étude des crédits budgétaires. On a un problème majeur. Quand on fait un métro comme celui de Laval, il serait possible d'adapter tout de suite en même temps dans les plans... Mais ils vont débarquer où? C'est ça qui est le dilemme. Non, je veux dire, ils pourraient toujours à la grandeur de Laval, peut-être. Je vous dis pas que c'est pas regardable, mais, s'il veut aller à Montréal, je suis pas pour l'embarquer, il ne débarquera pas. Comprenez-vous? Puis, le métro tel que bâti dans les profondeurs, on m'a dit que les réparations coûteraient une fortune d'argent dont je n'ai pas actuellement...

● (15 h 40) ●

Par contre, il y a un comité avec l'OPHQ sur les accès au métro. On verra. Peut-être qu'on pourrait aménager au moins quelques lignes, quelques sections, et au central. Il faut qu'ils débarquent en quelque part, là, il faut bien se comprendre. Je pense que vous saisissez ce que je veux dire. On ne peut pas embarquer quelqu'un à la première station à Laval, qui s'en irait à Montréal, si je n'ai pas une station d'aménagée à Montréal ou je n'ai pas de monte-charge dans certaines stations. On me dit qu'à des endroits c'est impossible d'organiser avec la structure actuelle. On verra, mais on a un comité avec l'OPHQ, avec l'Office des personnes handicapées, pour l'étudier. Mais il faut avoir... Il faut être capable de le payer aussi, il faut regarder ce qu'on peut faire.

M. Williams: Mais, M. le ministre, juste sur le prolongement, il me semble que, chaque ligne qu'on veut prolonger, on peut construire l'accès au début d'une nouvelle ligne et à la fin de ça.

M. Chevrette: Oui. À Laval, c'est trois stations.

M. Williams: Oui, oui, on peut faire ça.

M. Chevrette: En l'occurrence, c'est trois stations.

M. Williams: Avec ça, il me semble qu'on doit prendre ça comme... Maintenant, on doit, je pense, avec tous les prolongements, on doit prendre ça comme un acquis. Mais je vais certainement continuer de parler avec vous sur ça et j'espère qu'avec tous les prolongements de lignes de métro on n'acceptera rien de moins... que les nouvelles lignes vont être accessibles.

M. Chevrette: Mais, dans la majorité des... On est considéré comme un vieux métro, ce qu'on a. Dans la majorité des vieux métros, plutôt que de dépenser des dizaines de millions pour la confection ou tenter de réfectionner les vieilles structures, on a préféré injecter dans le transport en commun. C'est le cas dans plusieurs villes que j'ai visitées à travers le monde. C'est des choix politiques que l'on devra faire à partir des constats que nous pourrions faire. Je ne vous dis pas personnellement que... On va le regarder à Laval même. Il y a Anjou également qui sera prolongé, puis Longueuil. Il faudra le voir. Mais l'important, c'est de pas aller injecter beaucoup d'argent puis avec très peu de résultats ou pour desservir très peu de monde. Faut qu'il y ait des... Faut qu'il y ait minimalement un inventaire, là, puis avoir des scénarios alternatifs pour ça.

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

Budget alloué à la Communauté urbaine de Montréal pour le transport adapté

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. M. le ministre, bonjour, mesdames et messieurs... M. le ministre, en ce qui concerne le transport adapté, la Communauté urbaine de Montréal... la STCUM, pardon, a fait un certain nombre de demandes d'amélioration, d'accroissement de leur budget. Est-ce que vous

entendez, cette année, donner suite à ces demandes? Puis dans quel ordre?

M. Chevrette: Je ne peux pas, à ce stade-ci, vous donner l'ordre, parce que je vous l'ai dit, qu'on avait un nouveau cadre. Mais je dois vous dire que la STCUM, si je me fie déjà sur la contribution financière qu'ils avaient, ça ne peut pas être inférieur... Je n'ai pas les scénarios ici, mais ça... Sûrement, déjà Montréal contribuait, c'est-à-dire la STCUM contribuait sur le foncier à un bon pourcentage. C'est plus... J'ai l'impression que, plutôt, ce qui va arriver, c'est qu'il y a peut-être des argents d'ailleurs qui peuvent contribuer à avoir une progression dans les chiffres. Ceux qui paient rien, ils vont payer, ça va automatiquement dégager des sous pour améliorer les situations où on en avait là, là. Je pense à Montréal, je pense à d'autres qui payaient 20, 21 % de leur foncier, alors qu'il y en a qui sont à 14, à 10, puis il y en a qui sont à zéro.

Je vous donne des comparatifs quand même pour bien vous faire comprendre ce que j'ai. Je vous donne... Prenons la STRSM. En 1998, la STRSM payait 11,7 %. En 1999, ça allait à la baisse, 10,7 %. Quand vous tombez à la STL, la STL payait 8 % en 1998 et 12 % en 1999. Vous avez la STCUQ: 14 en 1998, 12 en 1999. Puis je pourrais continuer à vous donner...

Une voix: ...

M. Chevrette: La CUM est avant ça, à 20 %, comme je vous disais. La CUM, elle, est à 20. Quand j'ai observé cela, pourtant les subventions entraînent en fonction du service qui était requis. Il faut dire que maintenant le nombre de bénéficiaires augmente tous les jours. On en convient, de cela. Mais quand on voyait ces chiffres-là, on a dit: On peut pas continuer de même. Pourquoi un handicapé à Montréal force les contribuables — puis force, là, avec un grand F — je veux dire, oblige les contribuables à verser 20 % du foncier au système de transport adapté, alors que dans certains endroits on en paie 10, on en paie 8 puis qu'ils ont quand même des subventions? Donc, c'est ce qui va permettre... Sans vous donner de chiffres précis, vous comprenez qu'il y a une formule beaucoup plus équitable qui va apparaître suite à ce calcul-là.

M. Gobé: Parce que vous avez mentionné, M. le ministre — je sais qu'on en avait déjà discuté une fois — une certaine intégration des services, hein, l'exemple que vous prenez du transport qui part d'un coin, amène une personne à l'autre coin. Il n'a pas le droit d'en reprendre une parce qu'il est hors territoire, hein? Donc, on sait qu'à l'AMT aussi ils ont relevé cette problématique. Et, lorsque vous regardez sur Internet le site de l'AMT en ce qui concerne le transport adapté, il y a mention qu'ils font une étude ou qu'ils cherchent à harmoniser les différents organismes qui font du transport adapté.

À ce moment-là, est-ce qu'on peut penser que le transport adapté pourrait être transféré à une autorité suprarégionale style AMT? Parce que, en ce qui concerne le financement, si vous voulez que tout le monde paie à peu près la même chose, il va falloir une autorité unique. Est-ce que ça serait une...

M. Chevette: Il n'y aura pas de transfert de responsabilités, puisque le projet de loi que vous aurez, sans en dévoiler les grandes lignes... On maintient l'autorité des sociétés de transport. Cependant, l'AMT a le pouvoir de planifier, de suggérer, et l'objectif de l'intégration des transports pour en faciliter et améliorer les différentes catégories fait partie intégrante des objectifs. Au niveau des trois territoires des trois villes regroupées, qui sont adoptés en vertu de la loi n° 170, l'intégration des transports sera faite.

M. Gobé: Le transport adapté sera fait, hein?

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: Donc, l'autorité qui va avoir à gérer ça pourrait devenir... via l'AMT, à ce moment-là?

M. Chevette: Pas nécessairement mais obligatoirement. Je me suis... Ha, ha, ha! C'est une façon de s'exprimer, mais nous nous sommes donné le pouvoir d'intervention, c'est-à-dire de sanction, parce que, moi, je trouve ça aberrant... Par exemple, je vous ai donné l'exemple d'un handicapé qui quitte Montréal puis qui est obligé d'arrêter à Henri-Bourassa. Il prend un autre transport pour aller à Laval, il reprend un transport de Laval, il arrête à Henri-Bourassa puis il reprend... C'est quatre voyages pour faire un déplacement, alors que ça pourrait être deux, un pour aller puis un pour revenir. Ça, là, il y aura l'autorité nécessaire dans la loi, les pouvoirs nécessaires dans la loi pour régler ces aberrations-là.

M. Gobé: Et, en plus du voyage, il y a aussi l'efficacité, parce qu'un des transporteurs qui lâchent quelqu'un à un endroit pourrait en reprendre une autre, personne, à trois coins de rue plus loin. Donc, c'est peut-être là une façon d'améliorer, d'avoir une meilleure efficacité en ce qui concerne la rapidité d'intervention, les temps d'attente, hein, avec cette intégration.

Mais ça m'amène aussi une autre question: Est-ce qu'on peut penser, à ce moment-là, qu'il va y avoir un système de réservation ou de dispatch central? Parce que, vu que tout le monde va travailler à peu près... sur le grand territoire des trois villes, on pourra pas avoir trois systèmes centraux de dispatching — excusez-moi le mot «dispatching» — de répartition.

M. Chevette: Le système accès qui est prévu intègre les trois organismes, ce qui va nous permettre d'avoir un système intégré pour l'ensemble du dispatch.

M. Gobé: C'est une excellente nouvelle. Est-ce qu'on a prévu les montants d'argent qui vont être nécessaires pour mettre ce système accès en place, intégré?

M. Chevette: Pour l'instant, c'est le logiciel d'intégration qui est prévu, et toute la question financière sera réglée dans un autre projet de loi parce qu'il faut que je règle, vous le savez très, très bien... Il faut régler, par exemple, la question du métro de Longueuil qui n'est pas encore réglée, il faut anticiper le règlement de la participation financière des citoyens de

Laval pour le métro que l'on fait. On a de grosses choses à régler, mais, de façon urgente, on devait régler au moins le système de structures puis le fonctionnement.

Budgets alloués aux sociétés de transport de la Rive-Sud de Montréal et de la ville de Laval pour le transport adapté

M. Gobé: O.K. M. le ministre, donc, j'avais un certain nombre d'autres questions à vous poser parce que, bon, la STRSM aussi, eux font des demandes supplémentaires d'accroissement de budget, la STL de Laval aussi. J'ai lu un certain nombre de lettres qui nous ont été envoyées. Ça sera évidemment relativement à court terme maintenant qu'ils demanderaient peut-être à être répondus, mais on peut présumer que, pour l'année prochaine, il y aura un nouveau cadre et un nouveau...

M. Chevette: Un nouveau cadre.

M. Gobé: ...qui feraient en sorte que ça ne sera plus les mêmes règles du jeu.

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: Donc, est-ce que vous pensez, cette année, quand même répondre positivement, autant qu'il vous en est possible, aux demandes de ces trois entités?
● (15 h 50) ●

M. Chevette: Ah, je vais rendre public le nouveau cadre assez rapidement, là, sûrement avant la fin de la session, de la présente session, de sorte que vous serez en mesure de répondre à vos commentants qui vous écrivent ou encore... Même les villes vont être au courant, parce que ça va créer peut-être certains chocs dans certaines villes. Mais je vous rappelle l'objectif: l'État, le gouvernement comme tel doit redistribuer les impôts de façon équitable.

Moi, c'est pas que j'en veuille aux gens... On a pris des décisions dans le passé, puis je ne me souviens pas à quand ça remonte, là, j'essaie pas de dire quel parti a pris la décision, mais, quand une ville a du transport adapté subventionné puis qu'il n'y a pas une cenne sur le foncier, bien, je ne suis pas sûr qu'on aide, à part de ça, même le bénéficiaire, là. Faut qu'il y ait une partie de payée par le foncier, une partie de payée par le bénéficiaire puis une partie de payée par l'État. C'est ça qui est le principe qu'on a mis de l'avant. Donc, il s'agit cependant... Après qu'on a dit que les trois paliers doivent participer, eh bien, faut subventionner en fonction de cela, parce que, si je disais à une ville qui ne participe pas: Je vous donne autant qu'à la ville qui a 20 %, vous seriez les premiers à crier puis à bien faire. Je vous comprendrais tout de suite. Donc, c'est ça que je veux corriger, puis je pense que ce sera beaucoup plus équitable, après ça, dans la distribution du 45 millions dont on parle. Il sera distribué selon des critères objectifs qui fait appel à la contribution, à l'effort du bénéficiaire ou du client, mais qui fait effort aussi à la responsabilité d'une municipalité d'organiser le transport en commun et le transport adapté sur son territoire.

Le Président (M. Lachance): Le bloc de 20 minutes est déjà dépassé.

M. Gobé: O.K. À lui la parole. C'est correct. Je reviendrai plus tard, j'ai le temps.

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

Budget alloué à la Société de transport de Sherbrooke pour le transport adapté

M. Williams: Juste un petit... en terminant sur ce sujet. M. le ministre, vous avez parlé de Montréal, Laval, Québec. J'ai mentionné plusieurs lettres que j'ai reçues du territoire de Sherbrooke. Il me semble qu'il y a des besoins spécifiques, et, certainement, j'appuie l'idée qu'on peut assurer un niveau adéquat qui vient du niveau provincial, qui peut assurer que certains droits, etc. Mais la demande des groupes de Sherbrooke... Si j'ai bel et bien compris, on veut assurer qu'ils respectent le milieu, respectent qu'est-ce qu'ils ont déjà établi, qu'il y ait une... que ce n'est pas trop «top-down», là, ce n'est pas trop dirigé. On établit les paramètres, comme vous avez mentionné, mais on respecte le milieu. Avez-vous un plan stratégique différent pour Sherbrooke pour répondre à leurs besoins?

M. Chevette: C'est-à-dire qu'on demande... La loi qui va vous être déposée va tenir compte non seulement de Montréal et Québec, vous avez raison, ça va tenir compte de la région de Sherbrooke, de toutes les sociétés de transport. De toutes. Et il y a une obligation à l'intérieur de la loi. Obligation est faite aux sociétés, aux nouvelles sociétés qui couvrent les nouvelles entités, de préparer un plan stratégique de 10 ans, y compris pour le transport adapté et handicapé, puis c'est formel dans l'article de loi.

M. Williams: Il s'agit... Et le gouvernement va donner le financement pour 10 ans aussi, là?

M. Chevette: Bien non... Bien oui. Je n'ai pas le papier, mais je voudrais vous le donner, là. On a même mis... J'ai même décidé ce matin de mettre un handicapé sur le conseil d'administration des nouvelles sociétés, avant même de vous voir. Vous voyez comme on est devant de vous autres? J'avais deviné qu'il y en aurait un brillant qui viendrait me questionner après-midi.

M. Williams: On attend de voir la loi, là. Merci.

Mesures visant l'amélioration du bilan des décès et des blessés sur les routes

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous avez rendu public, je crois, cet avant-midi le bilan des décès et des blessés sur les routes pour l'année 2000.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, tout le monde reconnaît que, par rapport à ce qu'on a connu en 1973, où il y avait eu plus de 2 000 morts, c'est un progrès qui a été fait au cours des dernières années. Mais, comme vous l'avez souligné, c'est encore trop, beaucoup trop. Donc, on aborde la question de la

sécurité sur les routes, qui peut prendre diverses facettes, et en particulier sur les moyens que la Société de l'assurance automobile peut faire pour diminuer le nombre d'accidents, diminuer le nombre de décès, diminuer le nombre de blessés sur les routes.

Je vais aller d'une façon peut-être un peu plus pointue sur la question des motos, la fameuse question des motos, la puissance que les motos ont, les permis, les cours qui sont exigés pour la conduite de la moto. J'aimerais ça que vous nous parliez un peu de ce que la Société fait actuellement et quels sont les moyens que vous entendez prendre au cours des prochaines semaines, des prochains mois — la belle saison reprend — pour diminuer le plus possible... conscientiser les gens qui ont à circuler sur les routes du Québec qu'il y a des précautions à prendre. Il faut être prudent pour encore une fois diminuer le nombre de morts et de blessés.

M. Chevette: Je vous remercie de la question. Tout d'abord, effectivement, j'ai rendu public le bilan. Malheureusement, cette année... On va vous déposer un petit tableau, là. Ce serait bon de mettre un petit tableau, *Évolution générale du bilan routier en 2000*. Ça vous permettrait de l'avoir ici, là, si on pouvait en déposer une copie, et puis les membres de la commission... Mais il y a des plus partout cette année, pas extravagants. On est passé de 762 décès à 765, ce qui veut dire quand même trois décès de plus. C'est 0,4 % de décès additionnels. Pour les blessés graves, c'est +3,2 % et, pour les blessés légers, c'est point... 7 point... 7 %.

Donc, pour vous montrer comment c'est fragile, on a atteint... on est passé de 2 000 à 750, à 760, puis on oscille entre 762, 765. Pour vous montrer qu'on ne peut pas arrêter de travailler formellement pour améliorer ce bilan, sinon on va voir que ça peut... par exemple, une très belle saison, il y a beaucoup plus d'accidents. Une fin de semaine de beauté, du soleil, de 23, 24 degrés — vous avez vu en fin de semaine passée — huit décès. Une semaine plus maussade, les gens sortent moins. Le fait que l'activité économique... On est passé de 12, 13 % de chômage à 8. Il y a plus de travailleurs le matin, plus de travailleurs aux heures de pointe le soir qui rentrent. C'est plus d'accidents, plus de danger. Il y a aussi bien sûr le parc automobile qui a augmenté. Le nombre de camions a augmenté, le nombre d'autos a augmenté, le nombre de motocyclettes a augmenté.

La moto, il y a eu 64 morts l'an passé. C'est une année où il y a le plus grand nombre de décès en moto, et je dois vous dire que, sur les cylindrées majeures, oui, on a des questions. On a un groupe de spécialistes qui étudient pour voir si, d'abord légalement et juridiquement, j'ai le droit, comme ministre des Transports — comment dirais-je? — d'empêcher l'achat, par exemple, par une personne qui n'aurait pas... ou la conduite par une personne qui n'aurait pas tant d'années d'expérience. Ça, si juridiquement on ne peut pas être contesté pour le plaisir de l'être... On nous dit... En tout cas, c'est à gratter, c'est à fouiller.

Actuellement, on a mis un cours obligatoire. Cette année, il va y avoir... les examens sur route seront implantés dès cette année. Ça l'est présentement, mais il reste que les hautes cylindrées constituent un danger, on le sait. D'ailleurs, vous avez eu deux poursuites policières qui se sont soldées par des décès l'an dernier.

Elles ne sont pas faciles à rejoindre, on n'a pas d'auto, là, qui monte à 260 km et quelques, là, d'un seul coup, à part d'une certaine catégorie d'autos, mais... On sait ce qui est arrivé à la poursuite de policiers, il y a eu deux décès. Je vais continuer avec ce groupe-là et, dès cet automne, j'aurai le rapport, puis on réamènera la loi en autant qu'on aura des recommandations correctes là-dessus.

Pour ce qui est du reste, bien, sur les chantiers de construction, c'est une cause aussi. Vous le savez, dans Bellechasse, qu'est-ce qui est arrivé avec les camions lourds durant l'été sur un chantier. Cette année, on y va avec beaucoup plus de précautions sur les chantiers de construction. Par exemple, il y a une nouvelle signalisation qui va être là, des panneaux plus visibles encore. Il y aura une très grande surveillance et un très grand lien d'établi avec les policiers puis nos propres patrouilleurs. Les modifications également au Code de sécurité routière... On va déposer un amendement. Vous savez que, quand on s'en va sur la 40, c'est marqué 100 km/h, mais, à un moment donné, les chantiers, c'est marqué 15 km/h ou 30 km/h. Nos avocats disent: C'est mieux de donner une assise juridique, parce que c'est un kilométrage à la baisse temporaire. On va se donner une assise juridique comme quoi on peut émettre des infractions si la vitesse minimale sur un chantier n'est pas respectée. On va être très spécifique. Ça va vous être soumis très prochainement. Il y aura énormément de campagnes de publicité. Vous allez voir, à la radio ce sera très percutant. Je l'ai écouté puis je peux vous dire que c'est très percutant. Tu t'en vas, par exemple... je m'en vais au théâtre, je m'en vais voir un spectacle, je m'en vais à l'urgence, je me retrouve aux soins intensifs. En tout cas, vous écouterez ça. Si vous êtes dans l'auto, le radio ouvert, vous allez y penser, d'aller tranquillement un petit peu.

● (16 heures) ●

Ensuite, il y aura des panneaux variables pour informer l'usager en temps réel, puis il y aura également des photoradars qui vont vous être déposés, qu'on installera sur les chantiers dorénavant. Je pourrais continuer. Il y a tout un plan d'action qui est rendu public ce matin. Ce serait peut-être intéressant que les membres de la commission reçoivent le kit complet de presse qui a été distribué ce matin.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que, M. le ministre, il y a des mesures à s'inspirer d'autres endroits en Amérique du Nord, ou même en Europe, où on aurait des moyens de diminuer encore? Là, on sent qu'on atteint... Là, on atteint le dur. C'est difficile de baisser en bas de 760 décès sur nos routes. Je vois dans vos statistiques que vous venez de nous déposer que la moyenne 1995-1999 est de 783. Alors, pour tomber à 500 ou à 600, ça semble être extrêmement difficile. Est-ce que, toutes proportions gardées, avec les règles en vigueur, avec les lois et les règlements, est-ce qu'il y a... de la part de la Société de l'assurance automobile, on regarde un peu ce qui se passe chez nos voisins, par exemple, ontariens ou ailleurs aux États-Unis? On ne prendra pas l'exemple de la Russie parce que je pense que c'est pas un modèle à suivre.

M. Chevrette: Oui. Il y a non seulement... Non seulement on regarde, mais on a regardé et puis on est

prêts à poser des gestes. D'ailleurs, le comité interministériel qui a été créé... Parce qu'il y a deux grandes causes encore, c'est la vitesse et l'alcool.

La vitesse. Avec le photoradar à titre expérimental, ça va nous permettre, par exemple, à des endroits où on n'est pas capable de contrôler... Sur le pont Lavolette, la route du Vallon, ici, il y a des endroits où la police n'est pas capable d'exercer son travail. Donc, ce sera par des cinémomètres qu'on pourra installer, publicisés d'avance à des endroits très précis. Les gens vont savoir qu'ils sont dans une zone de radar. Et vous avez lu ce matin le clipping de presse: la CAI, la Commission d'accès à l'information, reconnaît la capacité de le faire. Donc, ça, je peux vous dire que nos évaluations, ce serait 100 décès de moins si on peut utiliser de façon assez généralisée, dans des endroits spécifiques identifiés... Parce que l'objectif, ce n'est pas pour faire de l'argent. L'objectif, c'est zéro: zéro décès puis zéro contravention. Mais on sait que c'est un moyen extrêmement important pour réduire le nombre de décès.

La deuxième, l'alcool. Oui, on a annoncé une série de mesures, mais qu'on est à contrevérifier par un comité interministériel. Le groupe de travail déposera son rapport sans doute ces jours-ci, à la fin mai. On pense à plusieurs formules. On pense aux alcobus qui se promènent sur le territoire et puis qui peuvent en tout temps faire un barrage. Ça, en plus du symbole qui se promène puis de l'action qu'il pose, ça peut être très efficace, encore une fois, pour réduire le nombre. Le dépistage assez systématique, on pense... On a parlé de pas criminaliser mais de pénaliser le pourcentage de 0,05... entre 0,05 et 0,08. Il y en a qui sont pour, d'autres qui sont contre. On le regarde. Celui-là, il ne serait pas... Son auto serait suspendue... on lui enlèverait son auto pour 24 ou 48 heures, par exemple, mais il ne serait pas criminalisé.

Les gens disent... Puis je vous remercie de la question parce que ça va me permettre de dire une chose aux parlementaires. Vous allez le comprendre peut-être plus facilement que certaines personnes qui ont de la difficulté à comprendre. Les gens disent: Oui, mais il y a des récidivistes. Ça fait huit fois qu'il est arrêté en alcool au volant. Hier, vous avez entendu ça à la radio, puis je ne suis pas sûr que ce n'était pas dans les journaux. Bien oui, mais il n'a pas de permis puis il n'a pas d'auto, en plus, son auto était saisie. Qu'est-ce que tu fais? Je faisais une farce, une boutade, ce matin, j'ai dit: Est-ce qu'on l'encage? Bien, on pourrait le mettre en prison, bien oui, le mettre en prison un certain temps, mais, s'il ressort, puis s'il est malade, puis si c'est de l'alcoolisme, il va reprendre sans permis... Il n'ira même pas repasser ses licences, à l'échéance même des mois. C'est une maladie, cela. Donc, il faut trouver des moyens pour encadrer ces individus-là. C'est en leur offrant la possibilité d'avoir un antidémarrreur, par exemple. Il ne prendrait pas son auto, il ne pourrait pas la partir. Mais, s'ils n'en ont pas puis s'ils prennent l'auto du voisin, vous ne pourrez jamais arrêter ça, là. On peut bien blâmer les politiciens puis on leur dit: Qu'est-ce que tu fais, Chevrette...

Il y en a un, Proulx, qui s'amuse comme un petit fou à tous les jours sur mon dos. Mais qu'est-ce qu'il ferait, lui? Il ne ferait pas plus que moi. Tu n'es pas

capable d'arrêter ça quand quelqu'un dans une société est malade, puis qu'il n'a pas de permis, puis qu'il n'a pas d'auto, mais qu'il prend une auto, qu'il en vole une ou bien qu'il prend l'auto de son chum sans le prévenir puis il part avec. Est-ce qu'il faudra un jour criminaliser celui qui lui prête son auto? Il y en a qui proposent ça. Moi, j'y vais mollo dans ça un petit peu. J'aime mieux passer un peu pour rationnel puis un peu modéré que de se garrocher parce qu'il y a une période cruciale.

Prenez un exemple. Quand les deux jeunes de Thetford se sont fait faucher, qui n'était pas fâché, entre nous autres? Je me rappelle, on en discutait, le matin: C'est-y écoeurant! C'est qui qui avait le micro sous le nez? C'était Chevrette. Mais le gars, il n'avait pas de permis puis il n'avait pas d'auto. Comment un gouvernement, comment un ministère, comment n'importe quel citoyen peut empêcher cela? Ou bien tu le mets en prison à perpétuité. Qu'est-ce que tu fais des crimes crapuleux puis vicieux, là, par rapport à quelqu'un qui est considéré comme malade parce qu'il est alcoolique? Il faut penser à des méthodes plus intelligentes, à mon point de vue, chercher le préventif puis chercher, je pense, à les encadrer puis à faire en sorte qu'on les retire graduellement de la route ou qu'on donne des moyens comme l'antidémarrreur ou autre chose, sinon je pense qu'on n'est pas responsable. On peut bien s'amuser, là, à faire des déclarations comme certains en font, mais, quand on est en état d'autorité, qu'on est nanti d'une autorité puis qu'on a de quoi à faire, qu'on a quelque chose à faire, il faut transcender ces gérants d'estrades qui connaissent tout puis qui n'ont jamais rien fait de leur vie.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Suite aux questions de notre collègue de Bellechasse, M. le ministre, concernant les motos, je sais que vous avez répondu à mon collègue que vous attendiez un rapport cet automne. Compte tenu du fait que les discussions sont en évolution, là, mais est-ce qu'il est pensable aujourd'hui même de penser à restreindre de façon très dure l'accès aux motos très puissantes?

M. Chevrette: Il y a un problème de juridiction entre le fédéral et le provincial qu'il faut que je regarde de façon très sérieuse avant de vous répondre. Moi, je pense qu'on peut discriminer, et je dis bien, en vertu de l'expérience et de l'âge. Mais discriminer en fonction de l'âge et de l'expérience, c'est une chose, l'interdiction totale, c'en est une autre, et je veux le faire fouiller sous les trois dimensions. C'est pour ça que je répondais au député de LaFontaine qu'il y a un comité spécial qui scrute ça, puis dès cet automne on devrait avoir des réponses beaucoup plus précises à vos questions là-dessus.

Financement par la SAAQ des services de réadaptation des personnes accidentées

M. Deslières: Une autre question, M. le Président. On sait que la Société a le pouvoir de contribuer à la réadaptation des personnes accidentées,

pouvoir qui a été conféré par la Loi de l'assurance automobile, M. le ministre. Moi, j'aimerais savoir. On casse beaucoup de sucre sur le dos de la SAAQ, parfois peut-être avec raison, parfois avec inexactitude, mais, moi, j'aimerais savoir, dans ce domaine-là très précis, quelles ont été les sommes investies par la SAAQ au cours des dernières années ou de la dernière année et combien de personnes ont pu, entre guillemets, là, bénéficier de ces sommes pour que leur autonomie revienne à ce qu'elle était avant leur accident.

M. Chevrette: Oui. Je suis content que vous posiez la question. D'ailleurs, c'est la première fois que je vais sortir la réponse, parce que je pense... Moi, personnellement, je n'ai jamais donné cette réponse, puis je la trouve très importante. Cette année, en 2000, c'est plus de 6 000 personnes, parmi lesquelles 3 000 personnes nouvellement accidentées, qui ont bénéficié de services de réadaptation. C'est 37 millions de dollars pour financer les mesures de réadaptation des personnes accidentées en 2000.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine ou de Montmagny-L'Islet? LaFontaine.

M. Gobé: Oui, bien, c'est parce qu'on change de... Avez-vous une question sur la même chose? Si c'est la même chose, allez-y, moi, je vais peut-être changer de...

Une voix: Vas-y, je reviendrai, de toute façon.

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

Crédits alloués pour le transport adapté aux personnes handicapées

M. Gobé: Oui, bien, c'est parce que, M. le ministre, je vois que Mme Adenot est présente, alors peut-être qu'on pourrait parler de l'AMT.

M. Chevrette: Mme Adenot... Aujourd'hui, pour votre information, il y a l'AMT ici, la SAAQ est ici, et le ministère. Donc, vous avez trois structures à vous mettre sous la dent puis deux ministres.

M. Gobé: Et on a les dents longues.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: M. le ministre, première chose, lorsque le...

M. Chevrette: Mme Adenot...

● (16 h 10) ●

M. Gobé: Pendant qu'elle s'installe, c'est une question... Lorsque les crédits ont été déposés, j'en ai pris connaissance, bien sûr, et j'ai vu qu'on passait de 31 163 000 à 46 363 400, transport adapté aux

personnes handicapées. Mais après ça j'ai cherché dans les programmes puis je n'ai rien trouvé de supplémentaire, à part quelques millions pour l'adaptation des taxis. Vous pourriez me dire où est-ce que cet argent-là, il va...

M. Chevrette: C'est dans le budget.

M. Gobé: Oui, bien, dans le budget, j'ai trouvé seulement... Seulement pour les taxis dans le budget.

M. Chevrette: Vous ne pouvez pas l'avoir trouvé dans les crédits, c'est en sus des... C'est en sus des crédits. C'est 4 millions, les taxis?

M. Gobé: Oui, 4,2 millions, je pense.

M. Chevrette: Oui.

M. Gobé: Mais, pour le reste — on parle de 15 millions de plus, là — il va où, cet argent?

M. Chevrette: Quinze millions?

M. Gobé: Bien oui, selon le livre, on parle de 31 millions en 2000-2001 à 46 363 000 en 2001-2002.

M. Chevrette: O.K. On va vous sortir... Mon argentier s'en vient, là.

M. Gobé: Oui, oui. C'est une bonne nouvelle pour vous, en tout cas, il y a 16 millions, là. Mais personne n'a pu me répondre, vous savez.

M. Chevrette: En fait, vous allez retrouver que c'est 3,5 millions de plus. Pourquoi vous avez 31? C'est parce qu'on a devancé, on a eu un budget supplémentaire de 12,2 millions. Vous vous rappelez? On a payé des choses par anticipation, avant l'année fiscale. C'est ce qui explique la grande différence.

M. Gobé: Ah! O.K.

M. Chevrette: Parce que, dans les faits, c'est 3,5 millions de plus, pas plus d'argent.

M. Gobé: Mais c'est pour ça que je vous posais la question. J'ai dit: Je vais en profiter pendant que Mme Adenot s'installe, là.

M. Chevrette: Non, non. Vous avez raison, ça avait l'air, dans une seule année, de 15 millions de plus, alors que j'ai bien dit, sur les quatre dernières années, 10 millions de plus. Donc, c'est parce qu'on a payé par anticipation. Il y avait des surplus budgétaires qui nous ont permis de devancer des paiements, ce qui nous permet, dans les faits, d'avoir des crédits additionnels, c'est vrai, mais c'est très ponctuel. Mais, dans les crédits réels de plus, c'est 3 millions par rapport à 1999-2000.

M. Gobé: Ce n'était pas un montant d'argent qui va être mis dans une fiducie quelque part?

M. Chevrette: Non. Non. Non.

M. Gobé: Merci. Ça a répondu à ma question.

M. Chevrette: Je ne suis pas un friand des fiducies.

M. Gobé: Bien, vous en aviez une de 90 millions à un moment donné.

M. Chevrette: Oui, mais elle va se dépenser...

M. Gobé: Ça, j'ai vu ça, oui.

M. Chevrette: ...dont 45 millions pour Montréal.

M. Gobé: Les gens ont reçu les formulaires, tout ça...

M. Chevrette: Exact.

M. Gobé: C'est bien. Je ne parlerai pas à Mme Adenot parce qu'on ne peut pas... C'est vous qui répondez.

M. Chevrette: C'est parce que vous avez une consigne.

M. Gobé: Alors, je vais vous demander de la saluer de ma part.

M. Chevrette: C'est parce que vous ne voulez pas. Vous pourriez. Si vous vouliez, là, elle, elle est prête.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Elle est prête à répondre. Il y a quelques esprits mal tournés, quoi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Vous comprendriez que, avec un ministre prude comme moi, je n'accepterais pas de scènes indécentes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Je me préparais à demander le huis clos, mais...

M. Chevrette: Retenez-vous. Ha, ha, ha!

Dossiers de l'Agence métropolitaine de transport

M. Gobé: M. le ministre, lorsqu'on regarde le plan de l'AMT, bien sûr, on se rend compte qu'il y a un certain nombre de projets qui ont été annoncés, certains sont en phase d'étude, d'autres vont venir par la suite, certains en phase de réalisation. Est-ce que... Vous pourriez peut-être nous faire rapidement, pour l'intérêt de tout le monde, peut-être en passant par chacun des grands projets — il y en a, quoi, une vingtaine à peu près — ceux qui sont à l'état d'avancement, où les argents ont été dépensés pour les études, ceux qui sont

prêts à être annoncés, à passer à l'action. Puis, plus tard, bien, les autres, on comprendra que ça va être dans... Peut-être faire une espèce de revue, là, de l'avancement, de ce qui a été mis. Ou je peux poser la question à chaque fois, comme vous voulez.

M. Chevette: Oui, ce serait peut-être mieux, parce que vous comprendrez que, moi, l'AMT relève de moi à peine depuis quelques mois à peine, et je préférerais répondre à une question à la fois plutôt que de vous faire un exposé parce que j'ai plutôt joué dans la législation jusqu'à maintenant à cause de la réadaptation des structures municipales. Donc, ça me fera plaisir, à chaque petite question, de vous trouver une petite réponse.

M. Gobé: C'est parce que, comme vous avez pu voir, nos collègues viennent nous voir chacun leur tour pour poser des questions qui concernent leur région. Alors, certains, bon, sont occupés à d'autres activités et m'ont dit: Peux-tu poser la question sur l'état d'avancement? On a vu M. Kelley la semaine dernière pour Dorval, hein?

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: Ça fait qu'on commencerait peut-être avec les voies d'accès permanentes au stationnement incitatif Brossard-Chevrier. C'est un projet qui comprend l'aménagement d'une voie permanente au stationnement Brossard-Chevrier.

M. Chevette: Ça va se faire au printemps.

M. Gobé: Ça va se faire au printemps?

M. Chevette: Première question, première réponse.

M. Gobé: C'est pour ma collègue de La Pinière, ça. Donc, on peut dire à Mme Pepin que c'est...

M. Chevette: Vous pourrez dire à Mme Pepin que l'AMT fait son devoir et que le ministre est heureux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Il y avait un montant d'argent qui devait être financé par la ville de Brossard. Est-ce que ça, ça a été arrangé? L'argent est là? Puis ce n'était pas évident, là.

M. Chevette: C'est une entente signée 50-50.

M. Gobé: Bon. Alors, on parle aussi d'un projet de gestion de la circulation aux approches du terminus du centre-ville, un projet qui vise à améliorer la fluidité du mouvement d'autobus. On parle de quadrilatère Notre-Dame dans le secteur Montfort, voie ferrée. Il y avait de l'aménagement, là, d'un terrain de stationnement hors rue.

M. Chevette: Ça va se faire avant le mois de septembre, après entente avec la ville de Montréal.

M. Gobé: L'entente a pas encore été faite?

M. Chevette: L'entente est conclue.

M. Gobé: Merci. Alors, un stationnement incitatif Delson, je présume que ça fait partie du projet de train de banlieue, ça?

Une voix: Oui.

M. Gobé: Où est-ce que c'est rendu, ce projet?

M. Chevette: C'est annoncé officiellement. C'est à finaliser avec la compagnie de chemin de fer et c'est en service le 4 septembre.

M. Gobé: On parle du stationnement ou de... de la voie ferrée au complet et le stationnement? Les deux?

M. Chevette: Ce sera fait pour le 4 septembre.

M. Gobé: ...

M. Chevette: Ah, j'en ai déjà coupé un puis j'en couperai un deuxième. Je prendrai le train, cette fois-ci, jusqu'à Montréal.

M. Gobé: Bon. Là aussi, il y a bien sûr une voie réservée sur l'autoroute Bonaventure à la hauteur du pont Clément, l'ajout d'une cinquième voie, le cas des mesures facilitant l'accès au pont Champlain, et du pont Champlain allant au terminus centre-ville. Est-ce que ça, c'est un projet de... On parle de plusieurs millions de dollars, là, 5 080 000.

M. Chevette: Il a été remis dans le temps à cause de l'étude de faisabilité du SLR puis de la construction du SLR. Quant à faire un SLR, on va aménager le tout de façon cohérente, puis on risquerait de dépenser des argents inutilement... Bien, inutilement, peut-être pas inutilement, mais, à cause de la décision ferme de bâtir le SLR, du 7 millions du fédéral qui vient d'entrer, du 14 millions global qui va permettre des études de préfaisabilité, on devrait être en mesure de... ça justifie le report dans le temps.

M. Gobé: Puis le SLR passe pas sur cette...

M. Chevette: Bien non, mais c'est dans un axe routier tout près, là.

M. Gobé: Oui.

M. Chevette: Donc, il faut le tout. Puis le maire de Montréal nous demande, lui, en ajout, de voir comment on peut déborder sur la Cité du multimédia, dans la région du Vieux-Port, etc., puis il voudrait qu'on mette un SLR sur le parc des Îles. Vous comprendrez que, quant à étudier, on a décidé qu'on le mettait, ce volet-là, dans l'étude de faisabilité. Alors, le fédéral accepte qu'il y ait une portion du 7 millions, et nous aussi, pour étudier les demandes spécifiques du maire de Montréal.

M. Gobé: Et l'échéancier? Le SLR, vous prévoyez ça, le commencement des travaux, pour quel moment?

M. Chevrette: On devrait être capables d'aller en appel d'offres en juin et, 30 mois après, on serait prêts à aller au BAPE. On aurait même passé le BAPE. Ça veut dire qu'après ça on s'en va en soumissions publiques. Ça veut dire que... Comptez ça, un mois, 30 mois, ça fait deux ans et demi. Dans deux ans et demi, on se met à bâtir.

M. Gobé: Trente mois pour aller au BAPE, c'est beaucoup, je trouve.

M. Chevrette: Non, non, pas seulement 30 mois, là. Vous avez l'étude, on prépare toute l'étude d'impact. Après ça, l'avant-projet, puis on le dépose au BAPE, puis, lui, il fait ses audiences. Puis là on arrive, on dit: Tout ça, on pense que dans 30 mois on pourrait commencer à pouvoir bâtir.

M. Gobé: Les travaux. O.K. Augmentation de la capacité au terminus centre-ville, capacité en véhicules, capacité piétonnière, est-ce que ça, c'est un projet? Il devait s'harmoniser avec l'autre, hein? Il devait s'harmoniser avec la voie réservée du pont Clément. C'étaient deux projets qui étaient conjoints un peu, on parlait de facilité d'accès du pont Champlain au terminus centre-ville, et celui-là était en harmonisation avec l'approche... Vu qu'on ne fait pas un, est-ce qu'on fait l'autre quand même?

M. Chevrette: Non, c'est-à-dire que c'est séparé. On cherche un deuxième site, formellement, là, tout près, on est à la recherche pour faire arriver... C'est les autobus qui s'embouteillent, là...

M. Gobé: C'est exact, oui.

M. Chevrette: ...en bon québécois, qui jamment.

M. Gobé: Oui, oui.

M. Chevrette: Donc, on veut déjammer ça.

M. Gobé: En bon français.

M. Chevrette: Non, mais c'est très compréhensible.

M. Gobé: Toujours sur la Rive-Sud, la voie réservée du terminus Brossard—pont Champlain, est-ce que c'est...

M. Chevrette: C'est fini, hein?

Une voix: C'est terminé.

M. Chevrette: Je pense que votre question, celle-là, ils vous l'ont posée il y a quelques semaines. C'est terminé.

M. Gobé: 2003, on parle de voie réservée 2003, mais on avait entendu dire que c'était pour être avancé. Ça se peut-u?

M. Chevrette: Bien, c'est pas celle-là qui est faite, la voie réservée sur le Champlain?

M. Gobé: Non, non, une autre voie réservée. Celle-là, elle part du terminus Brossard vers le pont Champlain. Le terminus Brossard. Elle, elle est sur la Rive-Sud. Alors, un des principaux points d'échange de la Rive-Sud...

M. Chevrette: C'est en 2003 qu'elle doit être construite.

M. Gobé: Oui, mais j'avais entendu dire que ça serait devancé.

M. Chevrette: Non.

● (16 h 20) ●

M. Gobé: Ça n'a pas été... Non? Ce n'est pas...

M. Chevrette: C'est peut-être une rumeur non fondée.

M. Gobé: Bien, ça, ça viendrait du côté municipal, là-bas, qui...

M. Chevrette: Non. Ce n'est pas une question de mésentente, c'est une question de programmation, d'après ce que j'ai compris.

M. Gobé: Pourquoi c'est pas maintenant puis c'est pas...

M. Chevrette: Bien, parce qu'on fait des priorités d'action, et puis on fait notre planification puis notre programmation, et celle-là était prévue pour 2003, moi, dans tout ce que j'ai vu.

M. Gobé: Alors, on va passer à la voie réservée, la route 138, pour améliorer l'accessibilité du pont Mercier en direction de Montréal, permettre aux autobus des CIT sud-ouest et Haut-Richelieu...

M. Chevrette: Non, mais, celle-là, ils sont en train... Au moment où je vous parle, mon attaché politique est avec les gens de Kahnawake, ils sont en train de finaliser l'entente pour aller en soumissions publiques dès la semaine prochaine. Puis ça fait partie de la réfection du rond-point Bédard puis de la voie qui mène de Châteauguay au pont Mercier, et ça va se faire cet été.

M. Gobé: Bien. L'autre, la ligne Montréal-Delson, vous l'avez mentionné, ça va marcher au début de septembre, ça, là.

M. Chevrette: Le 4 septembre. L'objectif, c'est: le 4 septembre, le train roule.

M. Gobé: Combien de voitures on va mettre, Mme Adenot?

M. Chevrette: C'est deux rames, deux départs le matin, deux départs... C'est deux départs de six voitures le matin, deux départs de six voitures le retour

le soir, pour commencer, Et, si tout fonctionne bien, il y a ajout dès la deuxième année. Puis, si tout fonctionne bien, la troisième année, on obtient notre vitesse de croisière, on aura atteint les objectifs fixés.

M. Gobé: Est-ce qu'il n'y a pas... Ça va être le matin et le soir, mais est-ce qu'il n'y aurait pas intérêt à mettre un service à une heure un peu intermédiaire? Parce qu'il y a des gens qui travaillent le matin assez tôt et qui finissent vers 11 h 30, et d'autres qui commencent à travailler vers 1 heure de l'après-midi. Vous savez, il y a des gens qui font des chiffres... Ce n'est pas tout le monde maintenant qui fait du 8 heures le matin à...

M. Chevette: Mais l'objectif, c'est décongester aux heures de pointe. Il n'y a presque pas de clientèle entre les deux. Et là ce seraient véritablement des gros sous pour répondre à peu de demandes. Il faut gérer la demande.

M. Gobé: Combien coûte un aller-retour de la locomotive avec ses wagons?

M. Chevette: 2,3 millions, le budget annuel, pour deux rames de six, deux départs de six.

M. Gobé: Ça représente combien de... quatre par jour?

M. Chevette: Oui, bien, c'est cinq jours-semaine.

M. Gobé: Cinq jours-semaine.

M. Chevette: Cinq jours-semaine multiplié par 52 semaines, ça fait 260 départs et 260 retours, divisé par 2,3 millions.

M. Gobé: On parle de 200 \$, 100 \$... C'est pas cher.

M. Chevette: Non. Bien, c'est pour ça qu'on a forcé pour le bâtir dès cet été. On ne l'avait pas dans le budget, l'argent. On l'a eu au dernier budget. Tout de suite après, on s'est tournés de bord vite. Saint-Hilaire, c'est la même chose, Deux-Montagnes déborde, Sainte-Thérèse est déjà bien plein. Ça va faire du bien d'avoir le métro de Longueuil, le métro d'Anjou, puis le métro de Laval, on est bien conscients de ça. Ou bien on va partir de plus loin. On peut peut-être rêver se rendre à Mirabel ou bien à Saint-Jérôme, puis électrifier tout cela, puis se battre pour appliquer la convention de Kyoto, puis sauver de l'énergie, prendre l'électricité, qui est une énergie propre, puis... On a tout ça comme projets. Il faut nous regarder aller.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: C'aurait été mieux s'il avait été mis en application il y a cinq, six ans ou il y a 10 ans par les autres... il y a 15 ans.

M. Chevette: Mais il y a un proverbe qui dit: Vaut mieux tard que jamais.

M. Gobé: Oui.

M. Chevette: J'en connais qui ont été neuf ans là, qui n'ont rien fait.

M. Gobé: Oui, vous avez raison.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Est-ce qu'on va prendre le matériel... Quel genre de matériel on va utiliser?

M. Chevette: Pardon?

M. Gobé: Quel matériel... On achète du nouveau matériel? On loue du matériel?

M. Chevette: On rénove.

M. Gobé: On rénove le...

M. Chevette: Il y avait des voitures de GO Transit qui ont été achetées...

M. Gobé: En 1994?

M. Chevette: ...puis c'est qu'on les rénove.

M. Gobé: C'est celles-là?

M. Chevette: C'est celles-là.

Une voix: Celles-là, les 80.

M. Chevette: C'est ça? C'est ça, les 80?

Une voix: Les 80 voitures.

M. Chevette: Les 80 voitures qu'on a parlé tantôt, on les rénove.

M. Gobé: Il en reste combien de celles-là, GO Transit?

M. Chevette: Quatre-vingts.

M. Gobé: Non, il y en a plus que ça.

Une voix: Il en reste 24 à rénover.

M. Chevette: Ah! à rénover?

M. Gobé: En tout?

M. Chevette: Il en reste 24 à rénover, les autres sont rénovées.

M. Gobé: Vingt-quatre à rénover?

Des voix: ...

M. Gobé: Je regarde les questions que les collègues veulent que je pose. Ça ne me donne rien de poser les autres questions, comme...

M. Chevette: Vous êtes surpris d'en avoir autant, hein — ha, ha, ha! — autant de réponses.

M. Gobé: Ah! la navette de train pour l'aéroport de Dorval, où est-ce qu'on est rendu là-dedans? Est-ce qu'on a pris un circuit? On sait qu'il y a deux possibilités de ligne. Est-ce qu'on a choisi? Est-ce qu'on n'a pas choisi encore?

M. Chevette: L'étude de faisabilité est terminée. Nous, personnellement, et depuis un bon bout de temps, on a la certitude que c'est par le nord, par le train de Deux-Montagnes, que c'est le plus facile. Mais la décision n'est pas arrêtée, elle devra se prendre d'ici peu.

M. Gobé: Qu'est-ce qu'on va faire pour rejoindre l'aéroport, par rapport à la gare de... Par le nord, ça veut dire qu'il ne rentrerait pas par la gare de Dorval, actuellement, il rentrerait par l'autre côté.

M. Chevette: Il passerait par Dorval. Il passerait sous les pistes.

M. Gobé: Donc, on ferait un tunnel sous les pistes.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: Excusez-moi, c'est parce que c'est quelque chose de très coûteux probablement. Mais l'autre scénario, qui était de passer par la gare actuelle de Dorval, qui arrive par la gare centrale, si je ne me trompe pas...

M. Chevette: C'est-à-dire que...

M. Gobé: Lui, il y aurait peut-être juste un accès à faire par souterrain ou par une petite navette jusqu'à l'aéroport actuel. Ce serait peut-être moins coûteux et plus rapide à mettre en application.

(Consultation)

M. Chevette: Je vous ai bien dit tantôt qu'il n'y avait pas de décision de prise, malgré l'étude de faisabilité. Il faut comprendre aussi que l'ADM est en opération réduction de projets et donc qu'elle doit faire elle-même son lit par rapport à... Parce que, dans le projet initial d'ADM, on savait où est-ce que ça atterrissait, mais, dans le projet réduit, il n'y a plus d'endroit. Donc, il faut absolument qu'il y ait une discussion entre l'AMT, l'ADM et le ministère des Transports pour d'abord qu'on connaisse exactement les intentions d'ADM. Mais, pour nous, c'est pas un sacrilège de vous dire, au contraire, puis c'est pas commettre... On dit qu'on a une préférence, au niveau de l'AMT, pour le nord, et on verra après les discussions, puis on vous mettra au courant.

M. Gobé: Quelles sont les raisons qui militent plus vers le nord que vers le sud? Quels sont les différences de coûts?

M. Chevette: C'est que le nord est électrifié déjà, à ce que je sache, et, la différence de coûts, on va

vous la donner. Le nord, c'est 140 millions; le sud, c'est 89 millions. Il est plus cher, mais, quand on regarde la clientèle, on pense qu'on répond à un plus grand besoin. C'est plus efficace, plus efficace et plus concluant vers le nord, si on regarde le service à la population.

M. Gobé: Le nord, il va partir de quelle gare, lui? Windsor ou centrale?

M. Chevette: Centrale.

M. Gobé: Il part de la gare centrale par le nord?

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: Et le sud?

M. Chevette: Par le sud, ce serait Windsor.

M. Gobé: Le sud, c'est Windsor. Mais est-ce qu'il n'y a pas lieu de penser à un service moins coûteux mais alternatif aussi par le sud sans... Je comprends qu'on fait la liaison principale gare centrale...

M. Chevette: Bien, on vous dit qu'il y a...

M. Gobé: ...par le nord, mais, au sud, c'est tellement pas loin. Moi, je le prends souvent. Les journalistes d'ailleurs ne l'écrivent pas dans les journaux, que je prends l'avion, mais je prends l'avion pour aller Québec-Montréal.

M. Chevette: Auriez-vous aimé ça?

M. Gobé: Bien oui!

M. Chevette: Ah, on peut vous le faire écrire.

● (16 h 30) ●

M. Gobé: Ha, ha, ha! Non, non, mais... Ils m'ont posé la question, je leur ai dit: Oui, oui, je le prends. Mais, je veux dire, on le prend souvent et force m'est de constater que, lorsqu'on sort du parking de l'aéroport, on tombe, on arrive, hein, quasiment sur le parking, un parking, là, qui est sur le bord de la gare. Est-ce qu'il y aurait pas la possibilité d'un aménagement quelconque ou un service de navette qui pourrait... un service de navette-autobus?

Vous savez, quand vous allez à Paris, vous arrivez au terminal T-1 ou T-10, justement, vous prenez un autobus-navette, vous mettez votre valise là-dessus qui vous emmène... ou à la gare RER si vous êtes trop loin de la T-1, je pense, et les gens semblent le prendre assez rapidement. Alors, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir ce genre de service de navette là actuellement à la gare de Dorval? Je ne sais pas s'il n'y aurait pas lieu d'aménager peut-être une petite entrée particulière, mais qui permettrait aux gens qui viennent du centre-ville, dès maintenant, avec leurs valises, de prendre le train jusqu'à la gare de Dorval et de prendre une navette par la suite qui pourrait être intégrée dans le tarif, qui les déposerait devant l'aéroport — ça, ça ne coûterait pas bien cher — puis qui serait tout de suite opérationnelle, efficace. Il n'y a pas de besoin d'étude d'impact, il n'y a pas de besoin de grand investissement. Je vous le suggère, en tout cas.

M. Chevrette: O.K. Vous savez que, simultanément — moi, je commencerai par ça, là — on est tout en train de regarder le rond-point Dorval, puis on le regarde avec ADM. Donc, ça, ça fait partie du décor ou du lot d'information qui va nous servir à prendre une décision. Quant aux critères fondamentaux pour l'organisation du transport en commun, c'est toujours la population à desservir, le premier critère, le type de clientèle, provenance et aller, où est-ce qu'ils vont. Et également c'est de favoriser le plus possible l'accès au réseau, l'intermodalité, à regarder dans cela comment ça se conjugue, ces déplacements-là, pour arriver à rendre le plus de services possible au plus grand nombre de citoyens possible. C'est pour ça que des fois les chiffres sont trompeurs. C'est vrai qu'on peut avoir un projet à 100 millions puis un autre à 150 millions, mais le projet de 100 millions, dans les faits, rendra service, je ne sais pas, à 4 000 personnes, puis l'autre va rendre service à 12 000, 15 000 personnes. Donc, rapport, si vous me permettez l'expression, rapport qualité-prix, là, il faut le regarder, mais dans le sens: Est-ce qu'il vaut la peine sérieusement d'envisager des alternatives pour en arriver à respecter les critères fondamentaux de la clientèle, la population, etc.? Mais la décision formelle n'est pas prise, là.

Le Président (M. Lachance): M. le député, je m'excuse, mais nous nous étions entendus, au début des travaux de la commission, pour fonctionner avec des blocs de 20 minutes. Alors, moi, je signale que nous avons dépassé un nouveau bloc de 20 minutes. Maintenant, sur consentement, on pourrait faire beaucoup de choses, ici.

M. Gobé: Non, M. le Président. Je pense que je vais laisser la place à des collègues aussi, ils ont sûrement des questions à poser. Puis je reviendrai plus tard. Mon collègue aussi le député de Montmagny va avoir des questions à poser. J'ai d'autres questions plus tard pour l'AMT, mais la plus importante a été posée.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Je vous indique aussi que nous avons pris du retard, un retard de quatre minutes, avant la séance d'aujourd'hui, et aujourd'hui la séance a débuté avec un retard de 28 minutes, ce qui signifie que nous avons 32 minutes de retard et que, demain, au lieu d'une heure prévue à la commission, il y aura, à ce moment-là, 1 h 32 min pour compléter l'étude des crédits du ministère des Transports.

M. le député de Masson, qui m'avait indiqué son intention de prendre la parole.

M. Deslières: Bien, question de directive, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Deslières: Juste pour nous entendre avec les collègues, est-ce qu'on doit comprendre que nous sommes en train de régler les questions avec... toute la question avec les gens de la SAAQ et également avec les gens de l'AMT? Je pense que notre collègue voudrait aussi poser des questions concernant la Société de

traversiers. Est-ce qu'on règle ça cet après-midi pour se consacrer, la prochaine fois, aux questions du ministère, de la voirie? Je ne sais pas, là, c'est juste pour une question de...

Le Président (M. Lachance): Dans le fond, la question est...

M. Deslières: C'est pour éviter aux gens de se redéplacer deux fois.

Le Président (M. Lachance): ... — oui: Est-ce qu'il est possible aujourd'hui d'indiquer à des groupes de...

M. Chevrette: On avait dit que c'était demain, la Société des traversiers.

Une voix: Bon. O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il est possible d'indiquer aujourd'hui à des groupes qu'ils seront libérés, qu'ils n'auront pas à revenir demain? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Bien, je pense qu'en échangeant de façon informelle, tantôt, il est peut-être souhaitable qu'on ait peut-être cette approche-là, en libérant peut-être aujourd'hui toutes les questions relatives à la Société de l'assurance automobile du Québec, d'une part.

Mon collègue est en train de traiter des dossiers qui sont particuliers. Je pense et j'ose croire qu'on pourrait probablement compléter ce dossier-là cet après-midi. À mon avis, ça devrait peut-être se limiter à ça, parce que j'ai des collègues, nous avons des collègues qui aujourd'hui et peut-être demain souhaiteraient avoir des questions au sujet de ce qu'on appelle particulièrement la «voirie», et j'en ai retenu quelques-unes.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Gauvin: Donc, je vois que le temps avance et je vais intervenir probablement dans les...

M. Chevrette: Est-ce que c'est terminé au niveau de l'AMT ou s'il y a encore des questions?

M. Gobé: Il y a peut-être quelques autres questions, parce que ce n'est pas tous les dossiers, seulement ceux que les collègues m'ont mentionnés, m'ont demandés, ceux moi-même pour lesquels j'ai un certain intérêt de porte-parole au transport métropolitain. Il ne restait pas grand-chose, il restait le boulevard Pie-IX avec la voie réservée puis...

Le Président (M. Lachance): Alors, vous avez envoyé votre message, M. le député de LaFontaine. Comme il reste encore dans nos travaux une durée de 1 h 25 min, nous pourrions revenir un petit peu plus tard à votre question.

M. Gobé: ...un peu plus tard, mais soyez assurée que, Mme Adenot, on ne vous fera pas venir

demain matin, là, pour le plaisir de nous entendre parler de voirie rurale.

M. Chevette: Non, non, mais, jusqu'à 6 heures, pas de trouble, on va les garder avec nous autres.

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

M. Chevette: Jusqu'à 6 heures, il y a pas de trouble. Il y a la SAAQ aussi. Si vous n'avez pas fini, ce serait peut-être préférable... Si vous les gardez pour la voirie, on pourrait épuiser les sujets de l'AMT et de la SAAQ, la Société d'assurance automobile. Et demain matin vous avez la Société des traversiers et le transport.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, M. le député de Masson.

Campagnes de publicité de la Société de l'assurance automobile du Québec

M. Labbé: Merci, M. le Président. D'ailleurs, on va tout faire pour collaborer dans ce sens-là pour qu'on puisse libérer les personnes aujourd'hui, pour ne pas qu'elles aient à revenir demain matin. Alors, M. le ministre, c'est une question, en fait, qui touche les campagnes de publicité au niveau de la SAAQ comme telle. Je sais qu'elles ont un effet, pour ne pas dire punch, punché, parce que, effectivement, on ne peut plus, maintenant... Quand on les voit à la télévision ou encore dans les postes de radio, même dans les médias, comme tels, électroniques, les journaux aussi, ils ont un effet certain.

Ce que je voulais vous demander dans un premier temps, M. le ministre, c'est de nous dire... Je sais, entre autres, qu'il y a eu des... On est d'accord tous les deux pour dire que l'impact au niveau des décès, des accidents, c'est la sécurité routière et puis l'alcool au volant évidemment qui sont les deux grands schèmes comme tels qui font qu'on a beaucoup d'accidents au Québec. Pas plus qu'ailleurs, remarquez, parce que ça va quand même bien. Ça se stabilise. Mais un décès, c'est un de trop, évidemment.

Moi, ce que je voulais demander, c'est qu'il y a eu, entre autres, une campagne auprès des jeunes sur la vitesse au volant — on en a parlé tout à l'heure au niveau des motos — mais peut-être d'une façon particulière plus au niveau de la vitesse au volant, une campagne qui s'appelait *De Héros à Zéro*. Moi, j'aimerais savoir un petit peu comment ça a coûté, les impacts de ça, puis peut-être me parler globalement aussi du type de campagnes que vous avez faites, avec les budgets qui y sont alloués. Et peut-être qu'après ça on pourrait revenir, dans un deuxième temps, M. le ministre, sur les impacts de ça. Est-ce que ça a... Est-ce que vous avez évalué, par exemple, tous les effets de ces campagnes-là? Est-ce qu'il y a eu vraiment des impacts positifs comme tels? Puis comment c'est perçu de la part de la population?

M. Chevette: Bien, le budget global de *De Héros à Zéro* a été de 287 000 \$. La répartition du budget est la suivante: 20 000 \$ pour le porte-parole, c'est-à-dire le Projet Orange; 80 000 \$, tournée régionale

avec les partenaires, les médias; 110 000 \$ d'achats médias, radio et télé; 67 000 de production matérielle et de CD; et 10 000 de relations publiques.

On sait que ça a rejoint 83 % chez les jeunes, les jeunes ciblés. C'est un résultat très élevé, particulièrement très élevé. Il y a 54 % des jeunes interrogés qui ont affirmé conduire souvent au-delà de la limite de vitesse; donc, ça, déjà, ça répondait à un besoin, cette campagne-là. Et 84 % des 16-24 ans interrogés ont déclaré que la campagne les a fait réfléchir sur la vitesse au volant. Et, pour couronner le tout, une cerise: *De Héros à Zéro* était quatrième au palmarès, la semaine passée. Donc, en plus d'avoir eu un résultat fort intéressant sur la sensibilisation des jeunes, ça a été un succès sur le plan musical aussi.

L'autre question, bien, oui, je vais vous donner un peu qu'est-ce qui s'est passé: l'alcool, on a mis 1 429 000, la vitesse, 1 543 000, sur les piétons, 530 000, et ça, ça suppose... Regardez-bien, là, ça comprend la publicité, les commandites, les relations publiques puis les activités éducatives. Donc, je ne donnerai pas... je ne décortiquerai pas tout ça, mais je vais donner un portrait: piétons, 530 000, dispositifs de retenue, 676 000, vélos, 595 000; véhicules... c'est virage à droite sur feu rouge, 130 000, activités en milieu scolaire, 167 000, pour un total de 5 070 000 \$.

● (16 h 40) ●

Et chaque campagne de promotion fait toujours l'objet, par la suite, d'un sondage scientifique qui a été confié à la firme Léger Marketing, puis le taux de notoriété est généralement très élevé: 87 % dans le cas de la campagne sur l'alcool en 2000 et 73 % dans le cas de la campagne de vitesse. Ça vous donne une idée de grandeur de la réussite de nos campagnes publicitaires.

M. Labbé: Excellent, M. le ministre. Surtout, ce qui est rassurant, c'est de voir que vous faites une évaluation par la suite pour voir l'impact, la pénétration qu'il y a eu par rapport aux clientèles que vous avez ciblées.

M. Chevette: Ça, c'est systématique. Ça ne donne rien si on fait une campagne puis si on s'en préoccupe pas, des suivis. C'est important de voir quel taux de pénétration ça a.

Tenue d'une commission parlementaire sur le régime d'assurance automobile

M. Labbé: M. le ministre, c'est toujours dans l'esprit... C'est peut-être une autre question qui est sous-jacente à ce que je viens de vous parler. C'est que vous avez annoncé dernièrement qu'il y avait une commission parlementaire sur le régime d'assurance automobile. On sait que c'est un des meilleurs régimes au monde, comme tel. Alors, sans être surpris, on s'est dit: Bon, on veut encore s'améliorer. Mais, par contre, on est un petit peu surpris de voir que, même si on a le meilleur ou un des meilleurs au monde, on fait une commission parlementaire qui va avoir lieu, je pense, en septembre — les documents ont été produits dernièrement. Et j'aimerais savoir de votre part pourquoi une telle commission à ce stade-ci, à ce moment-là.

M. Chevrette: Bien, pourquoi, parce que je dois vous dire que j'ai réalisé, à ma grande surprise, que le système était très connu de ceux qui ont des accidents mais plus ou moins connu du reste de la population, et plus particulièrement mal connu à Québec, et méconnu à Montréal. Si on regarde la sondage qu'on a fait faire, là, c'est un portrait avec des «focus groups» et tout. On observe qu'à Montréal, le régime, lui, ils ne sont pas tellement influencés par le Barreau québécois. Dans la ville de Québec, dans la région de Québec, on sent très bien que l'espace réservé à certains avocats ont fait des... ont induit un certain nombre de personnes en erreur. Et, par contre, règle générale, on ne connaît pas tout l'ensemble des services que donne la Société de l'assurance automobile et le contenu même du régime. Donc, ça, c'est une première raison, faire connaître davantage le réseau. Et je vais tout faire pour qu'on puisse avoir des groupes les plus intéressants possible qui viennent dire ce qu'ils pensent vraiment de ce régime-là, qui veulent nous suggérer des amendements d'amélioration du régime, que ce soit en termes d'indemnités ou en termes de services additionnels, qui viennent nous dire ce qu'ils pensent de leur régime.

Ensuite, il n'y a pas de cachette que, quand on parle d'alcool au volant, que, chaque fois qu'on peut en parler, que ce soit dans une commission parlementaire, que ce soit dans des articles de journaux, ça nous permet d'expliquer aussi que... de faire réfléchir de plus en plus de gens. On reçoit du courrier, on reçoit des remarques, et les gens en général, ceux qui réfléchissent sur le sujet trouvent qu'on a l'approche correcte, présentement. Ils nous disent: Vous avez raison, c'est bien beau de s'enflammer puis dire: Crisse-le en taule, comme disent certains, là, mais ce n'est pas tout, ça, dans une société. Ils ont bien apprécié le jugement de valeur que l'on portait puis, face à la maladie, quelle réaction qu'on avait, puis que c'est... On avait l'air moins matelots en goguette que certains qui s'expriment comme gérants d'estrades. Puis on va essayer d'être responsables le plus possible dans ce dossier-là, et c'est une autre raison pour laquelle on fait une commission parlementaire.

De plus, je me suis montré disposé à réviser certaines choses. Par exemple, est-ce que c'est possible de changer l'indemnisation de quelqu'un qui est reconnu coupable, un véritable criminel? Ça, si c'est possible, avec les suggestions qu'on aura — déjà, le Comité interministériel travaille aussi là-dessus — on verra à modifier le projet de loi. Ça ne sera pas la première fois qu'on modifie le projet de loi. Moi, dans mon cas, ça ne fait pas trop longtemps que je suis là, ça fait au moins deux projets de loi sinon trois pour la sécurité routière. On n'a pas trop de leçons à retirer de personne. On a déjà agi beaucoup puis on va continuer à agir.

Et je dirai en plus que... Pourquoi tenir une commission parlementaire? C'est aussi pour permettre au Département de la santé... J'espère qu'ils vont être plus nombreux qu'ils l'ont été la dernière fois. Il y a eu le Centre de traumatologie du Sacré-Coeur qui est venu puis qui a fait un excellent témoignage, un excellent témoignage, puis en particulier sur le vélo, pour ceux qui s'en rappellent. On a ridiculisé le port du casque. On a dit: Allez sur la prévention. J'y suis allé, puis on va y aller encore plus, sur la prévention. Mais c'est à se demander, chez les jeunes, s'il ne faudra pas légiférer,

un jour, parce que, quand on prend la 138, ou qu'on prend la 132, ou qu'on prend...

Vous savez, les anciennes routes 2 et compagnie, là, avec trois, quatre petits mousques de cinq ans, six ans, sept ans, aucun casque, puis que ça tombe sur une bordure de trottoir ou autre, puis qu'il y a des traumatismes crâniens, faut savoir ce que c'est, ça. Puis je ne suis pas certain que même certains éditorialistes, si c'était le leur, leur enfant, je ne sais pas s'ils caricatureraient de façon aussi méchante un type de discussion aussi sérieux que l'on peut faire ici sur ça. Il y a un message... Merci pour la question, parce que je passe un message à une certaine éditorialiste que j'aimerais voir réagir si elle avait un enfant qui était tombé sur le crâne en vélo.

M. Labbé: Alors, M. le ministre, c'est ce que nous avons compris. De toute façon, comme membres de la commission, on va être très heureux d'y participer. Merci beaucoup.

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

Contrôle routier des véhicules lourds

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Toujours pour revenir à des dossiers probablement qui sont la responsabilité de la SAAQ, on a fait allusion, au cours de cette séance, à de la signalisation améliorée dans les endroits où il y avait de la construction ou des endroits où il y avait des travailleurs du ministère des Transports qui étaient temporairement en service dans ces endroits-là. Oui, je pense qu'on doit le reconnaître, que la signalisation a été améliorée. Elle a des effets positifs.

Moi, j'aimerais aborder avec vous, M. le ministre, la responsabilité de la SAAQ et celle de la Sûreté du Québec au niveau de la surveillance, la surveillance de façon générale mais la surveillance dans des endroits dits spécifiques ou reconnus, reconnus dans chacune de nos régions comme étant des endroits à risque ou des secteurs en construction, en construction majeure, je devrais dire — c'est encore plus important. Et je vous cite des exemples, des commentaires qui nous sont transmis fréquemment. Est-il normal...

On va peut-être essayer de prendre 30 secondes ou une minute pour se poser la question, réfléchir à voix haute. Est-il normal qu'on laisse circuler des camions lourds, avec des charges de 120 000, 130 000 livres et parfois plus — on peut le convertir en kilos — à la même vitesse qu'une voiture de touriste? Et la question est celle-là: Est-il normal que sur l'autoroute 20, par exemple, le secteur que je connais le mieux, qui est de Québec vers l'est, à des heures... à des périodes de la semaine où c'est plus évident, du service de camionnage, des compagnies de camionnage sont en transit au Québec, circulent allégrement à des vitesses de 115, 120, et avec des témoignages de personnes, je pense, qu'on peut considérer comme très crédibles et plus? Donc, est-il normal que la surveillance ne soit pas... qu'il n'y ait pas une surveillance plus suivie en rapport avec des véhicules considérés plus à risque? Et je n'ai pas à vous rappeler l'événement de Saint-Michel-de-Bellechasse. Est-ce qu'il y a des choses qui ont été

faites de la part soit de la Sûreté du Québec ou de la Société de l'assurance automobile pour amener à faire réfléchir ce type de transporteurs qui circulent à des vitesses excessives avec des chargements dits importants?

M. Chevette: Avec la Sûreté, oui. On travaille très fort, très, très fort avec la Sûreté puis on leur demande de faire le maximum, c'est évident. Et je dois vous dire que, si on regarde le bilan comparatif de l'an passé par rapport à cette année, c'est une légère hausse, dans les décès, de trois décès de plus, de deux blessés graves de plus et de 21 légers de plus. Donc, il y a un négatif par rapport à l'an passé, vous avez raison.

D'autre part, on travaille beaucoup... Nous, on multiplie... Parce que la vérification mécanique peut être responsable aussi d'accidents.

Une voix: ...

M. Chevette: On me dit que c'est 15 %, pouvant aller jusqu'à 15 %. Donc, on a fait un joyeux paquet, je dirais, de vérifications mécaniques. Vous savez qu'on a augmenté le nombre de contrôleurs, etc., puis on va en assermenter d'autres d'ici peu de temps. Une autre cinquantaine, là?

Une voix: Cinquante-deux.

M. Chevette: Cinquante-deux. Donc, on va travailler là-dessus aussi. On travaille beaucoup sur la formation parce que la formation des conducteurs de lourd y fait pour beaucoup aussi dans la façon de conduire. Ils sont conscients...

Prenez, par exemple, quelqu'un qui n'était même pas conscient d'un chargement liquide. Ce n'est pas facile à conduire, ça, puis vous en savez quelque chose parce que vous connaissez l'industrie du camionnage. Bien, si quelqu'un saute au volant sans préparation, sans formation, ça constitue un danger. Donc, on travaille... Il y a même... le ministère de l'Éducation a octroyé une extension du nombre à former à Charlesbourg, là, et à Saint-Jérôme. Donc, on va former plus de gens, nos contrôleurs routiers vont vérifier davantage.

● (16 h 50) ●

Et puis je vais vous donner quelques statistiques qu'on a faites sur le contrôle routier. Pour l'année 2000, 90 834 mouvements de transport ont été vérifiés par les contrôleurs routiers, soit une hausse de 7 535, 9 % par rapport à l'année d'avant. 38 % étaient non conformes. Pourquoi? Il faut bien comprendre que, bien souvent, c'est à l'oeil qu'on arrête quelqu'un, puis on arrête celui qu'on pense qui est en défaut parce qu'il y a des choses plus apparentes. Donc, le pourcentage est élevé, mais il s'explique beaucoup plus parce que... Quand c'est un camion très, très neuf qui circule par rapport à un camion dont les ailes battent au vent, vous comprendrez qu'il y a une tendance à coller... Vous comprenez ce que je veux dire.

Il y a 31 000 infractions émises à des conducteurs propriétaires et exploitants de véhicule lourd. C'est gros, ça, 31 000 infractions. Donc, 28 594 pour non-respect du Code de sécurité routière — ça, bien ça, c'est soit de la vitesse, c'est le Code de la sécurité — et

2 115 pour non-respect des différentes lois, la loi sur le tonnage et puis sur d'autres législations. Donc, il y a eu 490 040 camions lourds pesés. Ça veut dire que le même peut l'avoir été plusieurs fois, là, mais, vous comprenez, il y a eu 490 000 gestes de posés, et ça, c'est une augmentation de 87 000 par rapport à l'an passé. Donc, la vérification pour les poids-charges, par exemple, ça, ça joue aussi.

Et, pour l'état mécanique, eh bien, il y a eu 28 106 véhicules, soit une augmentation de 5 000 ou de 27 % de véhicules vérifiés. Et il y a eu beaucoup de non conformes, beaucoup. Des fois, c'est souvent mineur, par contre, c'est une petite lumière, c'est une lumière arrière qui est... il y a une lumière de toit, etc., etc., mais, globalement, il y avait beaucoup de non-conformités, même si c'est léger. Donc, il y a eu une intensification, pour répondre à votre question, du contrôle routier.

M. Gauvin: O.K. Bien, c'est intéressant de savoir finalement qu'il y a eu plus de vérifications de faites. Il faut dire que le trafic dans le domaine du transport augmente aussi année après année, d'une part.

Et je reviens, M. le ministre. On a beau les avoir formés, ce qui est bien, on a beau faire de la surveillance mécanique, ce qui est normal, est-ce qu'on doit considérer qu'un véhicule de ce poids-là, avec les pièces et l'équipement qu'ils ont, est-ce que c'est normal qu'ils puissent circuler à 120, à l'occasion à 125 km à l'heure?

M. Chevette: C'est pas supposé être 120, c'est supposé être 100 comme tout le monde.

M. Gauvin: Bon, je comprends...

M. Chevette: Et je peux vous dire qu'il y a des compagnies comme Besner qui ont des puces puis que c'est 90.

M. Gauvin: Non, non, mais je vous parle...

M. Chevette: C'est pas tout le monde, mais, théoriquement, 120, c'est inadmissible, ni pour une trottinette à moteur.

Une voix: Ils roulent tous 120.

M. Chevette: Je veux dire, c'est pas permissible. Quand c'est 100 km, c'est 100 km.

M. Gauvin: Je vais reprendre ma question autrement, on va se responsabiliser collectivement. Qu'est-ce qu'on peut faire pour mieux contrôler ceux qui exagèrent puis qui font mal paraître tous ceux qui conduisent conformes à la loi?

M. Chevette: On avait la police, on a toujours la police. Mais je pense qu'il est temps qu'on ajoute les photoradars. Puis les photoradars, c'est pas toujours dans des courbes, là, ça; ça peut être dans les endroits où précisément ça s'y prête bien, à l'ivresse du volant. C'est souvent dans les bouts droits que quelqu'un s'emporte, là, puis il y a l'ivresse du volant. Il t'écrase ça

au fond. Là, tu vois venir le bolide, toi, puis il faut que tu trouves le temps de rentrer. Vous avez raison dans ce que vous dites, on se fait doubler à 125 km par des camions-remorques, semi-remorques, puis je peux vous dire que, oui, c'est assez épeurant. Puis, quand il y en a deux qui décident de courser puis que ça leur prend 20 minutes avant de dépasser un ou l'autre, là t'es en arrière, puis tu les vois faire, puis, je peux vous dire une chose, ça n'a pas d'allure. Donc, avec un radar bien installé, ça va contribuer à la prudence collective. C'est parce que c'est préventif, ça.

M. Gauvin: Ce que je trouve déplorable, c'est: si vous circulez dans un tronçon de 100 ou 200 km sur l'autoroute 20 dans un secteur donné, vous voyez ce type de véhicules qui circulent à une vitesse des fois généralement plus vite que la moyenne des autos tourisme. La différence, c'est que, si vous arrivez sur un poste de vérification radar de la Sûreté du Québec, il y aura deux ou trois automobilistes qui seront arrêtés, et les camionneurs, eux autres, ils en sont... En fait, ils ont la chance de s'en tirer parce qu'ils ont un système de communication entre eux autres. Donc, c'est aberrant de voir que ces gens-là puissent, à 75 %, circuler à des vitesses excessives, compte tenu du chargement qu'ils ont, et que le véhicule tourisme, qui, à mon avis, à la même vitesse, est moins risqué pour la sécurité des gens... C'est lui finalement qui est intercepté au poste de contrôle. Je sais pas quelle formule ils vont développer, mais ça serait un signal à envoyer si on avait une catégorie de véhicules, compte tenu du risque... seraient mieux contrôlés à une vitesse... s'assurer qu'elles circulent à une vitesse moindre dans la mesure du possible.

M. Chevette: C'est parce qu'il nous faut la collaboration de l'entreprise. On n'aura pas le choix pour réaliser ça. T'as beau avoir des polices, on ne mettra pas des radars sur toutes, toutes les routes. On va les mettre à des endroits stratégiques, puis connus, puis publicisés.

Moi, je pense qu'il va falloir... On en a parlé, je pense, l'an passé, tous les deux, aux crédits. Il va falloir aller de plus en plus vers les ordinateurs de bord, qu'on le veuille ou pas. Je pense que, pour la sécurité... Par exemple, on dit qu'il y a des chauffeurs qui sont exploités, qui conduisent des heures indéfinies — vous le savez — puis qui ont deux livres de bord. Ils appellent ça le «dogbook», là. C'est le livre des menteries, comme disent certains, le livre des mensonges, pour d'autres, là. Mais il y en a un qui a son livre, puis il s'organise pour organiser ses heures. Vous savez, ça prend deux heures de repos, donc il change ses heures. S'il y avait un ordinateur de bord qui donnerait la vitesse moyenne, qui donnerait le nombre d'heures consécutives, qui donnerait le nombre d'heures d'arrêt...

Une voix: Qui limiterait...

M. Chevette: ...qui limiterait... avec un code personnel pour chacun des conducteurs puis avec l'équivalent de son permis de conduire, là, les numéros... On travaille là-dessus puis on travaille sur une expérience-pilote, là, avec le fédéral. On espère que ça va venir beaucoup plus vite. Même là, on ne dit pas

qu'on ne pourra pas... On l'étudiera, mais on pourrait peut-être investir dans la prévention.

M. Gauvin: Monsieur...

M. Chevette: On pourrait investir, à part de ça, dans la prévention.

M. Gauvin: M. le ministre, je pense que vous êtes au courant...

M. Chevette: Vous me permettez d'ajouter?

M. Gauvin: Oui.

M. Chevette: On est en train de discuter avec une firme pour lui donner un contrat spécifique là-dessus. Il y a des négociations qui se font pour tout le processus d'évaluation.

M. Gauvin: O.K. D'évaluation. Parce que, pour répondre à votre question, M. le ministre, là, la nouvelle génération de camions que vous avez sur les routes maintenant répond un peu aux critères. C'est que cette nouvelle génération de camions là a un système de contrôle informatisé de vitesse. Les compagnies québécoises qui veulent survivre, au moment où on se parle, ont toutes ce système-là où tu peux aller chercher... Là, je ne vous parle pas du système électronique avec puce et contrôlé par satellite, là, je vous parle du système du contrôle du véhicule, sa vitesse et l'occupation du temps du chauffeur. Mais la majorité des firmes québécoises qu'on connaît — et c'est pas les seules, là, il doit y en avoir dans d'autres provinces — ont ce système-là.

Je vous parle de ceux qui sont en transit, qui se font remarquer plus que d'autres, puis ils ont l'air à faire ce qu'ils veulent sur les routes du Québec. Parce que je dois vous dire que, quand vous avez des Québécois qui se promènent sur les autoroutes aux États-Unis, ils sont les premiers à être surveillés par les agents qui contrôlent la circulation parce qu'ils sont des étrangers, et ils veulent s'assurer qu'ils respectent davantage que les locaux, les résidents, les lois de cette région-là. Et, nous, on semble permettre aux gens qui sont en transit de faire davantage ce qu'ils veulent sur nos routes, et ça, c'est un commentaire, une remarque que, en fait, j'ai eu la chance de constater personnellement comme député, d'une part, mais des commentaires qui nous sont faits.

Projet pancanadien de modification du nombre maximal d'heures de conduite des camionneurs

Et, pour revenir justement à ce que vous disiez, les heures de conduite, comment est-ce que vous réagissez justement au projet pancanadien d'augmenter le nombre d'heures de conduite des camionneurs?

● (17 heures) ●

M. Chevette: Oui, c'est ce qui est véhiculé. Mais, je m'excuse, il n'y a pas une augmentation, ou bien je ne comprends pas le règlement. Mais on me l'a présenté lors d'une conférence fédérale-provinciale, là. Si on peut me le donner, je vais l'expliquer à... J'ai rencontré personnellement les routiers, les travailleurs

de la FTQ, le Syndicat canadien là-dessus, et j'ai parlé au ministre fédéral puis aux ministres des provinces, et puis, à ce que je sache, c'est pas une augmentation d'heures, c'est une obligation différente de faire les choses. Exemple, le nouveau régime fédéral propose d'augmenter le nombre d'heures de repos par jour de huit heures à 10 heures. Par jour! Donc, il dit: Au lieu de te reposer huit, tu va être obligé de te reposer 10. C'est pas une augmentation d'heures de conduite, ça. Puis je continue: «Les 10 heures sont partagées en une période de huit heures — ça, c'est comme avant, huit heures — consécutives et d'au plus quatre périodes d'une demi-heure.» Donc, ils vont être obligés de faire maximum une demi-heure quatre fois pour atteindre les 10 heures de repos dont je parlais dans la première étape. Pardon. Ce ne sera pas long.

Ensuite, les heures de travail seront diminuées de 15 à 14 heures, puis c'est ça que j'ai interprété. Comment on peut véhiculer... Puis je ne dis pas que c'est vous, là, M. le député, parce que je l'ai entendue 1 000 fois, la remarque: Comment ça se fait que vous augmentez les heures? C'est pas ça, la réalité, mais c'est véhiculé. «Le nombre maximum des heures de conduite est modifié à 14 — donc, total des heures de conduite et de taux de travail. Les trois cycles actuels sont réduits de deux cycles: un cycle de base de 70 heures, une période de repos — remise à zéro — de 36 heures consécutives et 24 heures consécutives de repos à tous les 14 jours», ce qui remplace pour les 36 heures consécutives qu'il y avait avant.

Donc, moi, je sais pas, je regarde... Je pourrais peut-être le faire circuler, le donner aux députés. Il va y avoir une consultation qui sera tenue à ce sujet. Les Teamsters sembleraient satisfaits. Et la consultation se tient par le fédéral?

Une voix: Non, c'est nous.

M. Chevette: Par le Québec, par nous autres mêmes. Donc, on la fera, la consultation. Mais entre-temps, pour les bénéfices de la commission, je vais vous donner, là...

M. Brodeur: C'est quoi, le processus de consultation qu'il va y avoir, là?

M. Chevette: Tous les groupes concernés vont pouvoir vous donner leur opinion là-dessus.

M. Brodeur: En commission parlementaire ou ailleurs?

M. Chevette: C'est pas en commission parlementaire, c'est en... comme on fait pour le transport adapté. Tous les groupes, on les fait venir, puis ils peuvent nous présenter des mémoires, ils peuvent nous présenter leurs revendications et leurs positions.

M. Gauvin: Ils sont convoqués par des officiers du ministère ou...

M. Chevette: C'est par la SAAQ.

M. Gauvin: Par la SAAQ.

Une voix: Les députés sont pas invités?

M. Gauvin: Donc, si...

M. Chevette: On pourrait aviser les membres de la commission, oui. Marquez-ça, là, puis ceux qui seraient intéressés à y aller, bien sûr...

M. Gauvin: M. le ministre, si vous nous confirmez que c'est de réduire de 15 heures à 14 heures, je pense que déjà vous allez avoir probablement du sport, parce que, si on fait le compte, 10 heures de repos plus 14 heures d'activité, c'est ce qui fait les 24 heures. Là, je pense qu'il n'y a pas d'ambiguïté.

M. Chevette: J'ajoute aussi tant de jours consécutifs pour qu'ils arrêtent minimalement 36 heures, tant de jours consécutifs pour qu'ils arrêtent minimalement... Il y a deux cycles, là.

M. Gauvin: Oui.

M. Chevette: Vous regarderez mes... C'est véritablement... En tout cas, moi, je trouve que c'est mieux que c'était. Je ne comprends pas que ce soit véhiculé comme une augmentation. D'ailleurs, j'avais discuté passablement avec les gens de la FTQ, les Teamsters, puis, après discussion avec eux, compte tenu du fait qu'on avait présenté... c'est nous autres mêmes qui avait présenté... c'est le Québec qui avait présenté la position devant... à la conférence fédérale-provinciale. Il y avait de l'hésitation, je ne me rappelle plus pourquoi, là. Peu importe l'hésitation qu'il y avait, je pense qu'on est en train de faire cheminer tout le monde pour arriver à peu près au consensus qu'on va vous remettre, là.

M. Gauvin: Bien là...

M. Chevette: Est-ce que mon collègue pourrait vous expliquer le point qu'on vient de... tout le CAMO-Transport avec Charlesbourg, là?

M. Gauvin: Oui. Juste avant qu'il réponde, je dois vous dire que nous avons... les Teamsters Canada ont écrit aux députés, leur demandant de réagir au projet pancanadien de faire passer de 13 heures à 14 heures le nombre d'heures. Donc, c'est le questionnement qu'on se fait, le nombre d'heures de conduite.

M. Chevette: Ah! O.K. C'est correct.

M. Gauvin: C'est à l'inverse de ce que vous venez de nous confirmer.

M. Chevette: Vous allez l'avoir.

M. Gauvin: Mais il y a un autre paragraphe des Teamsters qui n'est pas conséquent avec le premier, donc je pense qu'on va pouvoir clarifier ça éventuellement. Et on écoute M. le ministre délégué...

M. Chevette: Oui, mais 30 secondes, Jacques.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui.

M. Chevette: C'est parce que, avant, c'était 13 heures de conduite, puis il y avait deux heures d'autres travaux, ce qui faisait 15 heures de travail. Là, c'est 14, ça peut pas dépasser 14. C'est une heure de moins, permissible.

M. Gauvin: Ah! Mais là, là... Oui, mais les heures de travaux, est-ce qu'elles ont été réduites d'une heure?

M. Chevette: Oui. C'est-à-dire, au total. Au lieu de 15 heures de possibilité de travail, c'est 14.

M. Gauvin: Excusez. Là, vous êtes en train de leur donner raison, là; en fait, nous donner raison dans le questionnement. On avait 13 heures de conduite, deux heures de travaux. Fait qu'on veut réduire ça à 14 heures, mais il reste juste une heure de travaux.

M. Chevette: Il y avait 13 heures de conduite, deux heures de travaux, pour 15 heures de travail en tout.

M. Gauvin: On ramène ça à 14 heures.

M. Chevette: Là, les travaux, la conduite et tout ne peut pas dépasser 14 heures.

M. Gauvin: Mais est-ce que ça...

M. Chevette: Donc, c'est une heure de moins de travail au total.

Le Président (M. Lachance): Bon, nous avons un autre bloc de 20 minutes de complété.

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

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

M. Chevette: ...c'est important.

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, pour vous démontrer quand même notre intérêt à mettre l'accent aussi sur la sécurité. Dernièrement, je signais, au nom du ministère des Transports, justement, une participation à un CAMO, un CAMO-Transport avec le Centre de formation professionnelle en transport, et, sur ce CAMO, la Société de l'assurance automobile du Québec participera également à différentes suggestions qu'on apportera pour performer davantage au niveau de la formation en transport. Donc, avant, ça n'existait pas, et, avec la commission scolaire, d'autres intervenants, d'autres transporteurs, on pourra, je vais dire, gérer la formation en transport. Donc, c'est pour vous démontrer quand même l'importance que l'on met à la prévention, et je pense qu'il faut travailler à la base, au niveau des jeunes et des moins jeunes qui se forment comme chauffeurs de camion, et bien les informer sur les risques de dépasser les limites, sur les risques également du poids qu'il y a en arrière d'eux autres, que ça ne s'arrête pas dans la même distance qu'une automobile peut le faire. Donc, vous voyez, c'est un pas, quand même, on pense, dans la bonne direction pour

sensibiliser davantage, pour que la formation s'amplifie au niveau du secteur de la sécurité.

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

M. Deslières: Non. Je m'excuse.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Deslières: Excusez-moi.

Vitesse permise pour les camions lourds

M. Gauvin: J'aurais une autre question, pendant que M. le ministre délégué était tout haleine, évidemment. M. le ministre, ce qu'on veut dire, c'est que c'est la surveillance... C'est beau — je reviens à ce que je disais tantôt — c'est beau de former, il faut... Je veux sensibiliser le ministère, la Société de l'assurance automobile. C'est beau de former et de faire de la vérification. Si on laisse libre choix aux camionneurs, ne serait-ce que 10 %, de circuler à une vitesse excessive, aux yeux de tout le monde, il est anormal... Et, vous venez de le préciser, le temps d'arrêt d'un véhicule de cette taille-là n'est pas le même que celui d'un véhicule tourisme. Puis il semble que la règle est qu'on tolère jusqu'à 118, 120. À mon avis, ça peut être acceptable, cette tolérance-là, pour un véhicule tourisme, mais ça m'apparaît inacceptable pour un véhicule de cet ordre-là, M. le ministre.

Et l'autre point, c'est que l'industrie du camionnage va devoir se réajuster sensiblement dans les prochains mois, si elle n'a pas commencé maintenant, l'industrie du camionnage, pour être rentable, donc améliorer justement cette structure de contrôle et de sécurité pour chacune des entreprises, considérant l'augmentation du prix du carburant. Il est impossible présentement pour l'industrie du camionnage d'aller chercher sur la facture l'augmentation qu'ils ont subie, donc ils doivent revoir... L'industrie du camionnage, si elle veut rester énergique et vivante, elle doit être plus compétitive.

● (17 h 10) ●

M. Baril (Arthabaska): Vous avez raison, M. le député de Montmagny-L'Islet, mais aussi il y a une sensibilisation, selon moi, à faire auprès des automobilistes aussi, hein, parce que, quand on voit, à l'occasion, un automobiliste dépasser un camion puis venir se braquer tout de suite en avant de lui à 10, 15 pieds du camion puis ralentir, même si le camionneur respecte la vitesse de 90 km puis qu'il y a une auto qui vient en avant de lui, là, à... aussitôt qu'il l'a dépassé, il tombe à... il baisse, il diminue à 80, 85, là, le pauvre camionneur en arrière aussi, là... Donc, je pense que c'est une sensibilisation au niveau de l'ensemble des usagers de la route aussi qu'il faut travailler.

M. Gauvin: Comment on va vérifier la vitesse excessive des poids lourds? Je reviens à ça.

M. Chevette: Les poids lourds?

M. Gauvin: D'un meilleur contrôle.

M. Chevrette: C'est clair que le premier élément, vous avez absolument raison, c'est la Sûreté. Ça, c'est clair, la police. Le deuxième, c'est de pas se gêner avec les cinémomètres photographiques. La troisième, c'est de travailler avec l'industrie pour les convaincre de procéder. D'ailleurs, il y va d'une économie d'énergie extrêmement importante. Vous en savez quelque chose. Besner me racontait, moi, la compagnie Besner me racontait que le fait d'arrêter, eux, à 90 km/h constitue une économie d'énergie, donc une économie d'argent importante. Par exemple, quand il y a une compétitivité entre entreprises — on sait quels sont les coûts d'essence présentement, là — je peux vous dire que... Il y a la sensibilisation de l'industrie, la formation des chauffeurs, la police, le cinémomètre puis les campagnes de sensibilisation qu'on va faire. C'est tout ça. C'est un tout. Ça ne peut pas se résorber par un seul...

M. Gauvin: Il y a un rapport de contrôle du trafic d'un État américain dont j'oublie le nom — je pense que c'est le New Jersey — qui vient indiquer: Un meilleur contrôle du transport routier lourd sur la vitesse, tout le monde y trouve son compte: le propriétaire, le chauffeur, la sécurité et l'automobiliste, parce que l'automobiliste n'a pas à faire les mêmes efforts pour faire son dépassement d'un camion lourd s'il va à la même vitesse que lui. Donc, je pense qu'on pourrait...

M. Chevrette: Il y a un élément que vous oubliez: plus on va resserrer les contrôles policiers... Oubliez pas que chaque dossier de conducteur fait partie intégrale du dossier de l'entreprise, par la loi n° 430. Et, lorsqu'il y a des infractions nombreuses... D'ailleurs, il y a eu des transferts. On va faire rapport à la fin du mois de mai, là. Comment il y a eu de cas? Trois cents? Trois cents cas de transférés à la Commission de transports, qui peut statuer sur la suspension du permis de l'entreprise, la suspension des permis automatiquement, avec des restrictions et tout. On a franchi un autre pas de ce côté-là.

Le Président (M. Lachance): Oui. Moi, j'aurais une question, M. le ministre, concernant la Société de l'assurance automobile et les contrôleurs routiers.

M. Chevrette: Oui.

Perception du travail des contrôleurs routiers

Le Président (M. Lachance): Le travail des contrôleurs routiers. Parce que vous en avez ajouté, je crois, au cours des derniers mois. J'aimerais savoir si le travail qu'ils font... J'imagine que vous avez des commentaires là-dessus. S'il y en a pas, c'est bon signe, mais il doit y avoir des commentaires. Comment est-il perçu par l'industrie du camionnage et par les gens en général? Je sais aussi que...

M. Chevrette: Si on se fie sur le congrès de l'ACQ la semaine passée, c'est très bien perçu, d'abord parce que... Vous vous rappellerez les objectifs, c'était l'équité dans le traitement. Quand on a voté la loi n° 430, les entrepreneurs en général nous avaient dit: Si

vous êtes équitables dans le traitement, l'application de la loi, on va collaborer avec vous autres. Et, si je me fie sur les réactions qu'on a eues à l'Association du camionnage la semaine passée, c'est une très bonne réception. Et on va intensifier. En formation, il y en a 52, contrôleurs additionnels — ça va nous en faire 228 sur le terrain, là — et il y a 25 sergents — il y a 23, plus 13 enquêteurs en formation; on va passer à 36 enquêteurs — préposés aux établissements, on en a 49, et des techniciens, les autres, on en a 181, pour un total de 519 ressources.

Les différentes associations des industries sont des partenaires actifs au niveau du contrôle routier québécois. Leur partenariat se concrétise par leur représentation au niveau des comités consultatifs de contrôle routier du Québec et leur participation également commune à la Table de concertation gouvernement-industries sur la sécurité des véhicules lourds. Ils participent à ça, et je dois vous avouer qu'il se fait un excellent travail. On n'a seulement qu'à continuer dans ce sens-là, ajouter selon la demande, et je suis convaincu que l'industrie va continuer à nous manifester son support puis son appréciation envers l'ensemble du contrôle routier.

Puis, on a créé une unité autonome de service, vous le savez, dirigée par un V.P., M. Côté, qui est derrière moi, là, qui a réorganisé sa structure, qui fait des opérations particulières, des opérations-surprises. Lui-même est un ancien policier. Ça a l'air à bien aller. Moi, quand j'entends pas parler contre quelque chose ou contre quelqu'un, c'est parce que ça va pas pire. Quand j'en entends parler sur une base régulière, je m'interroge.

Le Président (M. Lachance): Les contrôleurs qui sont passés tour à tour du ministère des Transports à la Sécurité publique, à la SAAQ, comment justement réagissent-ils à ça? Est-ce qu'ils ont l'air satisfaits de faire partie de l'agence autonome de service?

M. Chevrette: Bien, moi, je dois vous avouer que, à mon arrivée, ça a avait pas l'air yâbe, pour être franc. Puis c'est pas mon arrivée qui a fait que c'était pas yâbe, là, ou que c'était yâbe...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: ...c'est que j'avais rencontré le syndicat à plusieurs reprises, puis j'ai discuté avec eux: Qu'est-ce qui va pas? Ils avaient été dans la police, la Sûreté, ils s'étaient retirés de la Sûreté. Vous vous rappelez de ça? Ils relevaient de l'administration, ils se sentaient pas... C'est des individus à formation policière, au niveau des contrôleurs. Ils voulaient se sentir un peu dans ce milieu-là. Après discussion avec la SAAQ et moi, on a décidé de prendre le taureau par les cornes puis de dire: On va créer une unité de contrôle qui va relever d'un V.P. directement, exclusivement, pour la dimension contrôle. On l'a fait, puis je dois vous dire qu'ils sont satisfaits.

Ce qui a été fait depuis un an, je vais vous le dire: il y a une entente sur le statut de constable spécial; il y a l'établissement d'une paix syndicale certaine depuis au moins un an, un an et demi; il y a la révision des structures de direction territoriale qui a fait l'objet

d'un consensus; il y a un nouveau mode de gestion puis de promotion; il y a eu l'embauche de ressources additionnelles, ce qui a plu bien sûr à notre groupe; puis, il y a une convention de performance et d'imputabilité; il y a un plan d'action 2001 qui a été signé; il y a une base d'une crédibilité à l'externe et à l'interne qui a été développée; puis, il y a une stratégie pour notre crédibilité médiatique qui a été bâtie; et il y a eu des outils plus sécuritaires qui leur ont été donnés. Donc, dans l'ensemble, il y a une satisfaction au grand plaisir de tout le monde, y compris ceux qui nous aiment pas.

Le Président (M. Lachance): Vous venez d'indiquer, M. le ministre, que vous aviez ajouté les effectifs pour le contrôle routier. Est-ce que, selon vos prévisions, il y a d'autres demandes que vous allez faire au Conseil du trésor? Est-ce que vous avez l'intention de maintenir...

M. Chevette: Là, on est encore en demande pour 45.

Le Président (M. Lachance): Pour 45?

M. Chevette: Additionnels, oui.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oh! excusez-moi, excusez-moi, le député de La Peltrie, qui avait déjà indiqué... Et, dans l'enveloppe de temps, il y a déjà une bonne proportion de temps qui a été consacrée aux questions des députés de l'opposition. M. le député de La Peltrie.

Évolution du nombre de victimes d'accidents

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, M. le ministre, j'aimerais revenir, moi, au tableau que vous nous avez distribué concernant l'évolution du nombre de victimes, là, selon la gravité, puis la blessure, puis la catégorie d'usagers. Alors, nous voyons qu'il y a une catégorie Autres, et puis, dans Autres, je vois que c'est la deuxième plus grosse augmentation de décès. Donc, en pourcentage, c'est le plus gros pourcentage d'augmentation. Au niveau des blessés graves, il y a une augmentation également qui est aussi élevée qu'avec un camion léger. Ensuite, pour les blessés légers, là aussi, il y a une augmentation qui fait partie du groupe de tête, au fond, également. Alors, qu'est-ce qui est classé dans cette catégorie-là, Autres?

M. Chevette: Il y a sans doute les motoneigistes, les VTT qui traversent les voies publiques, là, dans ça. Est-ce qu'il y en a d'autres? On va à la cueillette d'information.

(Consultation)

M. Chevette: Ouais, il peut y avoir aussi des erreurs dans l'immatriculation, dans les rapports de

police, sur une plaque, de sorte qu'ils se retrouvent dans une catégorie. On ne sait pas laquelle, donc on les met dans Autres.

● (17 h 20) ●

M. Côté (La Peltrie): Et, au niveau des motoneiges et aussi des véhicules tout-terrains, étant donné que c'est hors route, est-ce qu'elles sont toutes compilées, ces mortalités-là?

M. Chevette: Ce qui est compilé ici, c'est nécessairement ce qui est sur la voie publique, aux intersections, aux passages de sentiers, où les véhicules tout-terrains et ceux qui se promènent sur les routes aussi... C'est pas commun, dans nos milieux semi-ruraux, semi-urbains, de voir des VTT sur la route, nous autres. Et il y a pas des polices à tous les coins de rue. Donc, il y en a qui font de la course, à part de ça. Mais, dans le bois, en forêt, sur les sentiers de motoneige, non, exclusivement sur la voie publique, parce qu'il n'y a pas... La Société de l'assurance automobile n'a de juridiction, pour l'instant, que sur les routes du Québec, les routes municipales du Québec, toutes les voies publiques.

Conditions d'admission d'un passager sur un véhicule tout-terrain

M. Côté (La Peltrie): Bon. Donc, en ce qui concerne justement... Je vais enchaîner avec les véhicules hors route, particulièrement les VTT, qu'on appelle. Je pense qu'on a légiféré il n'y a pas tellement longtemps sur ça, pour l'âge du conducteur d'un tel véhicule, si ma mémoire est fidèle. Et puis, sur ces véhicules-là, bien, il est interdit d'avoir un passager parce qu'il n'y a seulement qu'un siège. Alors, souvent on voit un passager avec le conducteur, ou il y en a qui vont se fabriquer un siège pour ajouter au véhicule. Est-ce que... Pouvez-vous nous décrire un peu brièvement, là, en quoi consiste l'interdiction du passager supplémentaire sur un tel véhicule?

M. Baril (Arthabaska): La loi n'interdit pas, comme telle, un passager sur un véhicule tout-terrain, la loi dit qu'il est... Je sais pas comment c'est écrit, là, mais la loi dit... elle permet un passager si le fabricant reconnaît que son véhicule est conçu pour avoir un passager. C'est ça, en gros, c'est ça que la loi dit. Le phénomène qui s'est produit dernièrement, c'est qu'effectivement il y a un... Excusez. Un quadiste a reçu une contravention parce qu'il s'était installé un siège fait avec une chaise, un siège rudimentaire. Ils étaient trois quadistes, et les deux premiers avaient un siège conforme, qui est fait par des fabricants, et n'ont pas eu de contravention. Le troisième a eu une contravention parce que c'était un système attaché avec de la broche, voyez-vous, et ce propriétaire de véhicule tout-terrain a contesté sa contravention à la cour municipale. Il a perdu. La Fédération est allée en appel — ça doit être à la Cour du Québec — et ont perdu encore. Donc, certains policiers utilisent cette décision du tribunal afin d'interdire le droit d'avoir un passager sur le véhicule. L'opinion générale est à l'effet que c'est le gouvernement, par sa loi qu'il appliquerait, qui interdit un passager, mais c'est pas la loi qui interdit, c'est un

jugement qui interdit la permission d'avoir un passager avec le propriétaire du véhicule.

M. Côté (La Peltrie): Donc, s'il y a un siège qui s'ajoute, qui vient du manufacturier, il peut... il va être accepté. C'est-à dire que ça veut dire? Non?

M. Baril (Arthabaska): Non, parce que les manufacturiers de véhicules tout-terrains ne fabriquent pas de sièges parce que les fabricants ne reconnaissent pas l'utilisation, si je peux dire, d'un passager sur le véhicule. Ils ne veulent pas l'utiliser parce que... pour toutes sortes de raisons. Ils disent qu'il y a un danger, probablement, mais ils ne le reconnaissent pas. Donc, du fait... Mais il y a des fabricants indépendants qui fabriquent un système, un genre de siège tout à fait confortable, tout à fait bien fait, bien fabriqué, mais le fabricant du véhicule ne veut pas reconnaître la responsabilité d'un passager sur son véhicule, et c'est ça qui fait problème.

Prise en charge par la SAAQ des victimes d'accidents de la route

M. Côté (La Peltrie): O.K. Merci. M. le Président, j'ai une autre question. La Société a développé un service de prise en charge rapide, là, de l'hospitalisation des victimes dans un centre hospitalier suite à un accident. Alors, ce service-là, il est actuellement mis en place dans plusieurs établissements. Comment ça fonctionne, ça, ce service-là qui a été mis de l'avant?

M. Chevrette: Ça fonctionne... C'est qu'on a une entente avec 20 hôpitaux du Québec. On paie soit une infirmière... Il y a un partage d'argent négocié, de paperasse et tout, là. L'entente est signée avec chacune des 20 institutions hospitalières.

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que c'est dans les différentes régions ou si...

M. Chevrette: Il y en a à peu près partout, sauf dans les territoires dits très éloignés, là, où il y a une liste. Je pourrais vous donner la liste: il y a le centre Enfant-Jésus, hôpital Sacré-Coeur, Complexe hospitalier de la Sagamie, Centre universitaire de l'Estrie, Hôpital général de Montréal, Montréal pour enfants, Arthabaska, Lemoyne, Trois-Rivières, Lanaudière, Rimouski, Sainte-Justine, Santé Richelieu-Yamaska, Jean-Talon, hospitalier Saint-Eustache, Sept-Îles, Lévis, Richelieu, Amos et Anna-Laberge sur la Rive-Sud. Donc, ce sont les 20. Ça couvre à peu près 85 % des clientèles, ces 20 hôpitaux là.

Qu'est-ce qui arrive? C'est que c'est une visite de l'infirmière, dès que le patient est en mesure de parler, qui prend tout en note puis qui prend même les... Parce qu'elle a le dossier en main, donc elle prend même les constats médicaux. Elle remplit sa demande et elle l'envoie, ce qui permet de couper les délais de je ne sais pas combien de temps, d'autant plus qu'il y a des gens qui sont insécurisés par ça. Il y a un transfert électronique immédiatement de la demande, puis il y a une action rapide de l'agent, là, de la Société, et le

premier paiement est accéléré de beaucoup. On a fait un...

Une voix: Les délais. Les délais.

M. Chevrette: Les délais? Bon, bien, l'accusé de réception de tout, là, a été coupé de 80 % du temps, là, la demande puis le remboursement...

Une voix: La réception de...

M. Chevrette: ...la réception. Au niveau du paiement, ça a été coupé de -58 %, puis, au niveau de l'accident puis de la réadaptation, on a coupé les délais de 58 %, là aussi. Et le sondage scientifique que l'on a fait nous donne 98 % de taux de satisfaction par rapport à l'attitude de l'infirmière, 90 %, de délai, prise en charge par l'agent d'indemnisation, 82 % de satisfaction du délai de paiement. 98 % croient que ce service devrait être généralisé à l'ensemble du Québec, mais on sait que ce n'est pas toujours facile. Mais il y a quelques hôpitaux qu'on pourrait ajouter pour accroître la population, et ça, c'est... Il y a six autres hôpitaux qu'on va ajouter, de sorte que... Ça, on devrait le publiciser davantage parce que beaucoup de citoyens ne savent pas ça, que ce service est là, et je dois vous dire que ça fait partie du lot des bienfaits de notre régime et de la valeur de notre régime puis qu'il ne faut pas le laisser charcuter.

M. Côté (La Peltrie): Les délais de paiement sont passés de combien de jours à combien?

M. Chevrette: Les paiements, c'était de 54 à combien? De 54 à 22. Excusez, je l'ai devant moi, là. Les délais de réception, de 31 à 6; les délais de paiement, de 54 à 22; l'accident... réadaptation est passé de 95 à 40.

M. Côté (La Peltrie): Merci. Merci.

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

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. Peut-être que Mme Adenot pourrait se rapprocher de vous, M. le ministre, on a encore quelques questions à lui poser, ou du moins à vous, mais...

M. Chevrette: S'approcher de moi ou venir s'asseoir à mes côtés?

M. Gobé: Ça vous fait plaisir, en plus?

M. Chevrette: Non, ça dépend. C'est parce que vous avez une terminologie tendancieuse.

Des voix: Ha, ha, ha!

Travaux de rénovation au métro de Montréal

M. Gobé: Alors, M. le ministre, Montréal connaît actuellement, à la STCUM, une situation assez, pas alarmante, mais qui commence à le devenir, qui

risquerait de devenir alarmante, qui commence à le devenir, en ce qui concerne l'entretien de son métro. J'ai eu des rencontres avec les représentants de la STCUM il y a quelque temps, et le tableau qu'ils m'en ont brossé n'était pas forcément un tableau très, très reluisant. On sait que notre métro montréalais est quand même maintenant un vieux métro, et, vous-même, vous le mentionniez tout à l'heure. Mais, si le réseau commence à être vieux, les équipements aussi.

● (17 h 30) ●

On sait que les équipements du métro, matériel roulant mais matériel fixe aussi, datent, en particulier pour le matériel fixe, de presque maintenant une quarantaine d'années, du moins 35 ans minimum, et, comme tous ces équipements-là, bien, il a besoin... comme tous ces équipements, il a besoin périodiquement ou à certaines époques d'être changé, rénové, modifié. Et, selon les gens de la STCUM, on parlait, dans le matériel fixe, d'environ 250 millions de dollars à peu près pour une première phase. Par la suite, il y avait encore une autre phase qui pourrait aller pas loin de 250 millions de dollars encore.

On sait que ça comprend les équipements de sécurité. Alors, ça comprend bien sûr tous les équipements d'accès, les escaliers roulants, ça comprend le système d'aération, ça comprend les monte-charges, les ventilateurs et ça comprend aussi les circuits électriques, ça comprend les équipements informatiques, ça comprend bien sûr les équipements de surveillance, télévision en circuit fermé, système d'alarme, contrôle pour les incendies, enfin ça comprend aussi les systèmes d'aiguillage. Tout ce qui est le système de guidage des trains est, semble-t-il, concerné. Alors, on est chanceux, à date, on ne peut pas dire que notre métro... Grâce probablement au bon travail des ouvriers d'entretien, on n'a pas eu de défaillance majeure, hein, on n'en a pas eu, ou très rarement, et on n'a pas eu non plus d'accident. Mais on sait que ce genre de système là est sujet à des accidents. Il suffirait qu'un circuit électrique un peu vieillot, moins bien isolé, ou une dysfonction d'un système d'aiguillage... et on se ramasse avec le problème.

Alors, ce que j'aimerais peut-être savoir de vous, M. le ministre... Je sais que c'est pas seulement l'AMT, parce que Mme Adenot est là, mais je la voyais dans le fond. Je trouvais qu'elle était bien mieux en avant quand on parle de ces choses-là. C'est pour ça que j'ai demandé de la rapprocher. Je sais que ça comprend aussi la STCUM. Ha, ha, ha! Ça interpelle d'autres réseaux... d'autres réseaux.

M. Chevette: Pour les besoins du moment, considérez-moi comme M. Fortin.

M. Gobé: M. Fortin, oui, d'accord. O.K., M. le Président.

M. Chevette: Et vous aurez le duo pour vous répondre.

M. Gobé: Est-ce que c'est une deuxième carrière?

M. Chevette: Est-ce que vous me permettez de vous répondre?

M. Gobé: Oui, oui.

M. Chevette: Oui?

M. Gobé: Alors, ce que j'aimerais savoir, M. le ministre, c'est: Maintenant, est-ce que, bien sûr, dans vos crédits, vous avez prévu des sommes d'argent, des montants d'argent pour ces rénovations, ces changements, cette modernisation, cette réfection de tout le système que je viens d'énumérer? Et est-ce que vous avez entendez commencer ou faire... voir à ce que les travaux commencent rapidement? Parce que, à ma connaissance, ils ne seraient pas encore commencés ou ce serait très marginal. Alors, peut-être aussi faire le bilan avec les informations que vous avez de la situation.

(Consultation)

M. Chevette: O.K. Il y a des travaux de commencés dans le PTI, effectivement. Il y a 2000-2002. On recevait... le PTI recevait 17,6 millions pour le démarrage d'un programme de remplacement des équipements fixes. Il y a cinq projets qui sont en cours d'analyse, puis leur autorisation est prévue d'ici l'été 2001.

Également, le plan de gestion des déplacements reconnaît l'importance et le maintien du renouvellement des actifs et des organismes de transport de la région. Il y a 242,2 millions qui ont été prévus pour les besoins des autobus, du train puis du métro pour la période 2000-2005 et 247,8 millions pour la période 2005-2010. Puis, de son côté, la STCUM, elle, a déposé, en février 2001, un programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, ce qu'on appelle Réno-Systèmes, s'échelonnant également sur une base de 10 ans. Et donc, dans le cas de Réno-Systèmes, les coûts sont évalués à 311 millions pour 2001-2005 et 295 millions pour 2006-2010.

Et maintenant le matériel roulant — parce que ça fait partie du tout, ça, là — nécessite un investissement total de plus de 500 millions, mais, lui, à cause de l'analyse qui a été faite, on a pu retarder la substitution des wagons. À partir de 2006, c'est 500 millions qui est prévu, alors que celui du MR-73, lui, totalise 635 millions à partir de 2017.

En un mot, là, ce qu'on va faire, c'est qu'on va faire coïncider cela aussi avec le prolongement de Laval. Faut que... Les équipements fixes vont être modifiés, changés en même temps qu'on va faire le prolongement vers Laval, et ça va suivre de très près le prolongement vers Anjou parce que les études de faisabilité sont en cours. On n'a pas besoin d'étude d'impact parce qu'ils sont dans le sous-sol. Donc, Longueuil, Anjou et Laval vont nous permettre tous ensemble de faire... de réaliser à la fois le projet de modernisation du métro, du vieux métro, si on se permet l'expression, par rapport aux équipements neufs qui vont arriver dans les prolongements.

M. Gobé: Parce que, voyez-vous, M. le ministre, je comprends, c'est un très beau plan, puis je trouve que, si, quand on va être rendus en 2010, il s'est réalisé, ce sera très bien, sauf que, lorsque j'ai soumis

les crédits et le budget aux gens de la STCUM, qui ont l'occasion, donc, de porter un jugement ou faire leurs remarques sur ce budget, ils n'y ont pas vu de sommes d'argent directes pour les besoins qu'ils avaient.

M. Chevrette: Oui, mais, dans le plan de développement, je m'excuse...

M. Gobé: Nous, on parle pour les équipements fixes et pour les voitures, le matériel roulant, alors que, pour le matériel fixe, je crois qu'on devrait commencer rapidement si on ne veut pas se retrouver... Je ne parle pas de plan de déplacement, c'est une autre affaire, ça. D'accord?

M. Chevrette: ...dans le plan de transport, puis, dans le PTJ, il y en a, mais faut qu'ils commencent par un plan et devis, par un devis de ça, et c'est ça qu'ils sont après faire. Ils ont même engagé... C'est quoi? C'est Dessau-Soprin qui est engagée depuis quelques mois pour s'occuper de tout ce processus-là, et je pense que c'est à se confectionner.

Il y en a peut-être... Bien, peut-être que ceux que vous avez rencontrés... C'est clair que, quand on annonce un projet ou qu'on annonce un programme, les gens s'imaginent que le lendemain matin on est à visser, ou à changer, ou... Ça prend nécessairement un devis, sinon... Puis ça, j'espère que c'est pas, en tout cas, les hauts dirigeants de la STCUM qui vous ont dit ça. J'ose espérer que c'est quelqu'un qui connaît pas le processus normal de la réalisation d'un programme ou d'un projet. S'il fallait que ce soient des hauts dirigeants de la STCUM, je serais inquiet, puis je pense que je réviserais mon projet de loi.

M. Gobé: Alors, M. le ministre, si je comprends bien, les gens de la STCUM peuvent être assurés qu'ils ont, pour 2001-2005, déjà une première tranche de 240 millions de dollars qui est disponible actuellement...

M. Chevrette: Oui, dans le plan...

M. Gobé: ...dont l'argent, là, pour les équipements fixes.

M. Chevrette: Dans le plan de développement, oui. Et on a eu il y a un mois la présentation, et ils sont déjà après faire le plan et devis, puis on va fonctionner tout de suite après. On n'a même pas à retourner au Trésor, dans notre plan, parce qu'on a fait adopter, nous, pour la première fois un plan de déplacement des personnes et des marchandises qui avait un plan de financement avec. C'est acquis, ça.

Je comprends que les gens ont hâte, mais j'ose espérer que les responsables leur expliquent... J'ose espérer, je dis bien, que les gens leur expliquent que ça fonctionne en toute sécurité. Il y a un processus, puis ça, c'est pas la couleur politique qui impose les processus, c'est la logique.

M. Gobé: Parce que, vous voyez, M. le ministre, vous parliez tout à l'heure de gens qui... Mais c'est pas ces gens-là qui m'ont dit ça, mais vous preniez l'exemple tout à l'heure de gens qui, sur des radios ou

des journaux, hein, font des éditoriaux ou des commentaires...

M. Chevrette: Il y en a qui nous aiment plus les uns que les autres, d'ailleurs. Il y a des gens qui font des «hot lines» qui nous adorent. Ça, c'est leur choix, ils ont le droit d'aimer.

M. Gobé: Mais je ne veux pas entrer sur...

M. Chevrette: Moi, j'ai le droit de ne pas accepter... j'ai le droit de ne pas accepter leur amour tangible.

M. Gobé: Je ne veux pas entrer sur ces débats-là, M. le ministre, mais ce que je veux être certain, c'est qu'on ait les sommes qui ont été prévues...

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Gobé: ...et que le processus soit enclenché, parce que, s'il devait arriver quelque chose — et tout peut arriver — il ne faudrait pas qu'on puisse avoir une responsabilité, comme élus, en disant: Bien, on n'avait pas pris les moyens, on avait retardé en disant: Bien, l'autre a pas amené le devis. Je pense qu'il y a une responsabilité du gouvernement aussi de voir à ce que ce soit amené en temps et le plus rapidement possible. Du moment où le constat est fait qu'il y a des équipements vétustes, qu'ils ont besoin de réfection, de changement ou d'interventions majeures, là, comme les rapports le disent — ils parlent bien d'interventions majeures, c'est les mots qui sont employés — alors que ça se fasse le plus rapidement possible, parce que, quand on dit «majeures», c'est majeur et ça peut donc avoir des conséquences.

Alors, cette réponse pour l'instant me satisfait. Vous me dites qu'il y a 242 millions dans un premier temps. Ça permet la première étape. Pour le matériel roulant, on parle de 500 millions, 545 millions, je pense, hein?

M. Chevrette: 2006, oui, c'est... En tout cas, c'est au-delà de 500 millions, vous avez raison.

● (17 h 40) ●

M. Gobé: Oui. Est-ce qu'à ce moment-là vous entendez — parce ça se prépare, ça, à l'avance aussi, comme vous le savez — passer par soumissions publiques, aller à des entreprises comme Bombardier, ouvrir ça plus large à nos partenaires nord-américains? Parce que je sais qu'avec le libre-échange, maintenant, on va devoir tenir compte peut-être de cette dimension-là. Est-ce qu'on est obligé d'aller à un appel d'offres international? Bien, international, est-ce que les internationaux vont pouvoir venir soumissionner?

M. Chevrette: C'est-à-dire qu'on n'a pas le choix que d'aller en soumissions publiques, c'est clair. Sous quelle forme? On va le phaser, ça aussi, c'est évident, parce qu'on dit que c'est de 2006 à 2010.

M. Gobé: Oui.

M. Chevrette: Donc... C'est sur cinq ans, je crois?

M. Gobé: Bien, ça fait quatre ans.

M. Chevette: De 2006...

M. Gobé: 2006-2010, c'est quatre.

M. Chevette: Oui, c'est sur 10 ans. Donc, automatiquement ce sera phasé. Mais, présentement, là — je vous écoutais tantôt — on a des échéanciers de prévus pour la construction du métro. On aura un échéancier d'arrimage nécessaire entre les équipements fixes et le prolongement du métro vers Laval. Là, il y a des professionnels d'engagés. Vous savez qu'on va sur un IAGC, par exemple, à Laval, alors que la STCUM, de son côté, elle, a sorti même du consortium. Ça a de l'air fou de vous dire ça, mais, au départ, c'était Dessau-Soprin, qui était avec Lavalin puis une autre compagnie dont j'ignore le nom, et, Dessau-Soprin ayant hérité de ce contrat de la STCUM, c'est Tecult qui s'est formée, après, en un consortium avec la SNC—Lavalin pour éviter toute la notion de conflit d'intérêts. En tout cas, c'est les raisons qu'ils nous ont données. Et là vous voyez... Bien sûr qu'ils n'ont pas eu le choix que de travailler ensemble pour qu'il y ait un arrimage le plus parfait possible avec ça, des échéanciers, des plans et devis. Je reconnais qu'il peut y avoir de l'anxiété, de la hâte de la part des citoyens, mais il faut que ça se fasse de façon programmée et de façon intelligente, et ça va se faire de cette façon-là. Moi, j'ai confiance. Je n'ai pas de raison de douter de la compétence de nos professionnels.

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

M. Gobé: Oui. Puis, en terminant, M. le Président, parce que j'en ai fini avec Mme Adenot, je tenais à la remercier d'être venue, hein, pour répondre à ces questions. Comme vous savez, j'ai cette responsabilité de l'AMT.

M. Chevette: J'aurais préféré qu'elle vous dise de vive voix qu'elle a adoré vos questions.

M. Gobé: Et je dois vous dire, M. le ministre...

M. Chevette: Mais, comme vous ne voulez pas qu'elle parle, je vous dirai qu'elle est bien contente des réponses que j'ai données.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Gobé: Alors, je demanderais à M. le ministre de vous dire merci d'être venue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Merci quand même.

M. Chevette: Il y a de ces consignes qui font en sorte que c'est brimant même pour vous. Ça arrive

qu'il y a des décisions de joueurs de hockey qui scorent dans leur goal.

Des voix: Ha, ha, ha!

Négociations entourant l'ajustement de certains contrats de déneigement par suite de l'augmentation du prix de l'essence

M. Gauvin: M. le Président, merci. Ma question s'adresse à la section transports. Je voudrais voir...

M. Chevette: ...

M. Gauvin: ... — oui — où en est rendu — en fait, ça m'a été transmis déjà il y a une dizaine de jours; je ne sais pas si c'est réglé — l'ajustement, les négociations d'ajustement suite à l'augmentation de l'essence pour les contracteurs de chemins d'hiver, ceux qui étaient au service du ministère au cours de l'année. Je ne sais pas si ça a été débattu ou si c'est négocié, mais on me demandait de vérifier ça auprès de vous.

M. Chevette: Je vais répondre. Je les ai rencontrés, oui. Excusez, c'est parce que je pensais que, étant donné que vous faisiez partie du territoire de mon collègue... Mais la question des contrats de neige... C'est moi qui ai rencontré...

M. Gauvin: De façon générale.

M. Chevette: J'ai rencontré personnellement, avec mes attachés politiques et Mme Anne-Marie Leclerc qui ne pourra pas vous le dire de sa voix non plus... Mais je vous dirai, je vous dirai qu'ils nous ont soumis deux problèmes particuliers, tout d'abord les cas d'infraction, parce qu'on a constaté que des gens, des entrepreneurs sous contrat avaient des véhicules non immatriculés, alors que les contrats qu'on avait avec eux les obligeaient d'être légaux et d'avoir les immatriculations. Ça, c'est la première chose qu'on a discutée ensemble. Ils trouvaient que la facture était salée.

La deuxième des choses, ils nous ont demandé de rétroagir sur les contrats de neige, de déneigement, de cette année alors qu'ils ont des contrats en bonne et due forme puis qu'il y en a un grand nombre qui ont été renouvelés l'automne passé, qui, eux, bien sûr, bénéficieraient de nouveaux tarifs parce qu'ils ont renégoié ou été en soumissions publiques. Donc, ils ont pu prévoir les augmentations du pétrole, ceux qui ont été renouvelés. Parce que ce n'était pas tout le monde en même temps, c'était un nombre de renouvellements cette année puis un nombre de renouvellements l'an prochain. Donc, c'est ceux plutôt en renouvellement l'an prochain qui nous demandaient de rétroagir sur les coûts d'essence.

On les a écoutés, on les a... Je dois vous avouer qu'on a discuté pas mal avec eux, puis on a une rencontre demain avec l'ACRGTQ, et on va discuter de voir s'il y a des issues possibles. J'ai demandé de me mettre tous les scénarios sur la table, y compris un scénario global qui tiendrait compte à la fois des infractions, étant donné que c'est pas une infraction au Code de la route, c'est une infraction de non-respect

contractuel, et de regarder s'il y avait possibilité de trouver un terrain d'entente là-dessus. Mais il y a encore de l'espoir et il y a encore des discussions qui se font.

Il y a eu une excellente rencontre avec ces gens-là. On a un franc-parler, un dialogue clair. On a beaucoup de transparence et surtout une volonté de régler les problèmes.

M. Gauvin: Voulez-vous nous rappeler... Vous avez mentionné tantôt un certain nombre de véhicules qui sont sous contrat non immatriculés.

M. Chevrette: Oui, je peux peut-être vous donner un exemple.

M. Gauvin: Dans quelles conditions ces gens-là peuvent travailler non immatriculés?

M. Chevrette: Non, c'est parce qu'ils ont peut-être... Ils attendaient le plus longtemps possible avant de l'immatriculer alors qu'il y avait des dates de contrat... C'est surtout au début de la saison. Par exemple, ils signent un contrat de disponibilité à compter, mettons, du 1er octobre. Je donne un exemple théorique, mais mettons que c'est le 15 octobre, plutôt — plus vraisemblable. Et tu te présentes le 17, le 18 ou le 20 puis les véhicules sont pas immatriculés. S'il avait tombé une bonne tempête, là, dans la nuit... Là, ces gens-là avaient des obligations contractuelles d'avoir des véhicules tout fin prêts et légaux. Donc, on a fait un constat.

En fait, on regarde le respect de nos contrats. Il y a des gens qui tirent sur toutes les ficelles. C'est vrai que les bons paient pour les pas bons, dans ce temps-là, mais là on leur a dit: Écoutez, on va arrêter de jouer au fou. On s'est parlé comme il faut. On a demandé à leur Association: Cautionnez-vous ça? Puis je l'ai dit un peu avec émotion, tu sais. Ils ont dit non. Donc, si on ne le cautionne, il ne faut pas que ça se fasse, c'est clair. Puis, si ça ne se fait pas, quelles étaient les pénalités contractuelles? C'était prévu, il y avait tant de dollars. Il me semble que c'est 1 000 \$ par jour par infraction sur ça.

On n'écrit pas des contrats pour le plaisir de les écrire. Un jour ou l'autre, il faut avoir de la rigueur dans la gestion. Et là ils se sont aperçus qu'on était rigoureux tout en étant très bien disposés à leur dire: C'est fini, les folies, là. C'est ça qu'on leur a passé comme message. Mais on va essayer de trouver un terrain d'entente correct avec eux autres.

M. Gauvin: On peut-u... Après... Est-ce qu'on a raison de croire que... On a constaté qu'il y a moins de contractants et d'équipement disponibles pour l'entretien des chemins d'hiver, récemment, dans les dernières années. Non? La compétition est...

M. Chevrette: Non. Je dois dire qu'ils cherchent plutôt le contraire, ils cherchent plutôt à maintenir tous ceux qui sont en place présentement, et c'est pour ça qu'ils nous demandent de faire des contrats un peu plus longs. Ils ont toujours peur... Et ils n'ont pas tort, pour être franc, ils m'ont rapporté des faits. Il y a beaucoup de spontanéité dans ce secteur. Il y a des gens qui apparaissent tout d'un coup dans un contrat d'une région,

alors qu'on les a jamais vus, ou qui ont décidé de prendre de l'expansion, là. Ils se promènent sur le territoire puis ils disent: M. le ministre, vous avez des gens qui s'improvisent professionnels dans le domaine du déneigement puis qui viennent prendre notre place à l'échéance d'un contrat de trois ans. On s'est équipés en neuf, on n'a même pas pu faire des paiements suffisamment importants pour avoir une flotte qui est payée. Et puis je dois vous avouer que j'ai regardé cela, puis on a fait face, en plus, cet hiver ou l'hiver passé, à des problèmes de collusion, vous le savez.

Et puis ça prend une certaine forme de concurrence, de compétitivité dans cela. Est-ce que trois ans, c'est suffisant, par contre, surtout si on a une clause de bris de contrat si le service n'est pas de qualité? Moi, je suis prêt à regarder ça très sérieusement avec ce monde-là parce qu'ils m'apparaissent sérieux, ceux qui les représentent puis qui sont venus discuter avec nous autres, puis je leur ai dit que je regarderais ça avec beaucoup de sérieux. Et j'ai mandaté Mme la sous-ministre qui aimerait ça vous dire tout ça. J'ai mandaté mon attaché politique également et puis d'autres fonctionnaires. C'est M. Couture, je crois, puis un autre, là...

Une voix: ...

M. Chevrette: ...Benoit Cayouette, notre homme à tout faire, le costaud de la gang, qui est chargé de négocier les... discuter des approches, discuter les scénarios pour préparer une décision facile au ministre.

● (17 h 50) ●

M. Gauvin: Est-ce que vous avez le critère... vous avez toujours le critère exigeant une certaine expérience comme contracteur en déneigement?

M. Chevrette: C'est-à-dire qu'il y a des points, mais, les soumissions, là, c'est bien sûr que le point déterminant, c'est les coûts. Vous savez comment qu'on est pris avec ça. Dans une municipalité, c'est la même chose que nous autres, ils font des soumissions publiques, il y en a qui chargent tant du kilomètre, des obligations. Ils ont à coter selon un devis, puis c'est très difficile d'aller à la deuxième soumission quand une première soumission est beaucoup plus basse. Ou tu as des raisons de croire... Parce que le passé peut nous servir, d'autre part. Si véritablement l'employeur... le gars qui a soumissionné le plus bas ou l'entreprise qui a soumissionné la plus basse a créé des problèmes partout dans le réseau, bien souvent, au lieu de prendre le deuxième soumissionnaire — parce que ça ferait jaser — on fait faire du travail à forfait. Ça arrive, ça. J'en ai fait faire cet hiver à un endroit. Je suis intervenu pour un endroit, là, dans le forfait. Ça s'est fait à forfait.

M. Gauvin: Oui, mais...

M. Chevrette: C'est le ministère des Transports qui s'en occupe, puis, s'il a pas assez de véhicules pour le faire, il le donne à forfait. C'est de même que j'ai compris l'affaire. Est-ce que j'ai bien compris? Vous avez pas le droit de me le dire, mais faites-moi signe.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: M. le ministre, s'il a créé des problèmes partout avant, donc il avait de l'expérience. Vous pouvez vous référer à l'expérience?

M. Chevette: Oui.

M. Gauvin: Je parle du contracteur qui se présente, nouveau contracteur, plus bas soumissionnaire, mais qui a aucune expérience en déneigement, ni avec une municipalité ni avec le ministère. Est-ce qu'il est éligible, je ne dirais pas sans condition, mais est-ce qu'il est éligible au même niveau que les autres?

(Consultation)

M. Chevette: Donc, on m'informe qu'il doit être d'abord classifié au fichier central. Et, pour être au fichier central, ça prend quatre ans pour les contrats de 100 000 et moins, lui ou un de ses employés, et il faut qu'il ait cinq ans et plus pour les contrats de 100 000 et plus. Vous vous privez d'un timbre sonore très agréable.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: J'en doute pas, M. le ministre, mais vous en avez tout l'avantage.

M. Chevette: Je vous remercie à deux mains.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Donc, ce qu'on doit reconnaître, c'est que ça prend... il faut démontrer une certaine expertise ou expérience dans le domaine.

M. Chevette: Oui, à cause du fichier central.

M. Gauvin: Savez-vous pourquoi on s'inquiète? C'est qu'en région, et la plupart des municipalités nous font... Bien, en fait, plusieurs régions du Québec et plusieurs municipalités du Québec nous font part de cette inquiétude. C'est qu'en région les contracteurs des petites municipalités semblent avoir de moins en moins d'intérêt ou moins de compétition.

M. Chevette: Mais il y a une différence, là, entre les contrats donnés par le ministère et les contrats municipaux.

M. Gauvin: Ah, ça, je comprends ça.

M. Chevette: Et les municipalités ne sont pas obligées d'aller au fichier central. Elles sont tenues, elles, d'aller en soumissions publiques ou sur appel d'offres, minimum trois, là. C'est les formules régies par le Code municipal. Et, si c'est supérieur à 25 000, elles peuvent le réaliser avec leur équipement.

Une voix: Elles doivent.

M. Chevette: Elles doivent le réaliser avec leur équipement.

M. Gauvin: Oui, mais, M. le ministre, si vous voulez qu'un contracteur vous présente une fiche d'expérience, assez souvent il a acquis cette expérience-là comme contracteur au niveau des municipalités, assez souvent. J'ai raison?

M. Chevette: Oui. C'est pas nécessairement municipalité, ça peut être municipalité, Hydro-Québec et ministère.

M. Gauvin: Oui, mais, assez souvent, ça peut être ça.

M. Chevette: Oui.

M. Gauvin: Disons que ça peut être ça. Et, s'il y a moins d'intérêt auprès des municipalités, il va y avoir moins de compétition éventuellement. C'est la perception que les municipalités en ont. Présentement, c'est une inquiétude. Ça pourrait être considéré insécurisant. Je pense qu'on n'a pas à faire ce grand débat là, mais on peut peut-être constater que ça aura pour effet éventuellement de limiter le nombre d'intéressés si les gens n'ont pas l'équipement et l'expérience acquise. Est-ce que la voix a changé?

M. Chevette: Non, mais, je l'ai pas...

M. Gauvin: M. le ministre, est-ce que la voix a changé, près de vous?

M. Chevette: La voix a changé, si bien que je n'ai pas compris votre conclusion.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous pourriez donner la mienne, quand même.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Pourriez-vous reprendre, s'il vous plaît?

Une voix: Reprendre la conclusion.

M. Gauvin: C'est ce que j'avais cru.

M. Chevette: Non, mais, compte tenu de l'heure, préparez-la pour demain à l'entrée. On fera cinq minutes de plus demain parce qu'il y a un caucus spécial ici pour nous. Et, moi, là, j'ai une fatigue accrue...

M. Gauvin: Je n'ai pas d'objection.

M. Chevette: ...parce que vous m'imposez beaucoup de réponses que j'ai dû assimiler rapidement.

M. Gauvin: On peut conclure en disant que cette partie-là de mes questions, je pense, a été traitée pour ne pas faire le débat plus que ça.

M. Chevette: Oui.

M. Gauvin: Il faut prendre conscience des remarques que les municipalités nous font à ce niveau-là.

M. Chevette: Est-ce que je peux conclure que demain il ne sera pas nécessaire, ni à l'AMT ni à la SAAQ, de revenir...

M. Gauvin: En autant que je suis concerné, non.

M. Chevette: ...mais qu'il n'y aura que les sociétés des traversiers et de transport?

M. Gauvin: Oui.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous avez bien compris.

M. Chevette: Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, la commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au mercredi 9 mai, à 9 h 30, afin de poursuivre l'étude détaillée des crédits du ministère des Transports.

(Fin de la séance à 17 h 56)