



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 9 mai 2001 — Vol. 37 N° 8

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 9 mai 2001

Table des matières

Société des traversiers du Québec	1
Coûts de la traverse Isle-aux-Grues—Montmagny en 1999-2000	1
Prolongement de services de traversier à certaines périodes de l'année	2
Subvention accordée à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon en raison de l'augmentation du prix de l'essence	2
Traverse de fardières entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine	3
Subvention accordée à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon en raison de l'augmentation du prix de l'essence (suite)	4
Travaux de réfection au quai de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	4
Relocalisation du siège social	5
Inspection et entretien des traversiers	6
Discussion générale (suite)	7
Règles d'indemnisation des accidentés de la route	8
Utilisation d'infirmières pour la cueillette de renseignements auprès des accidentés de la route	8
Dépôt d'études sur les accidents causés par l'alcool au volant	8
Bilan concernant le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	8
Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes (suite)	9
Crédits alloués au volet II du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec	9
Engagements et déboursés du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	9
Crédits alloués pour la réfection des ponts	9
Contamination au port de Gaspé	9
Autres sujets	9
Règles d'indemnisation des accidentés de la route (suite)	10
Utilisation d'infirmières pour la cueillette de renseignements auprès des accidentés de la route (suite)	10
Dépôt d'études sur les accidents causés par l'alcool au volant (suite)	10
Bilan concernant le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général (suite)	10
Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes (suite)	11
Crédits alloués au volet II du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec (suite)	11
Contamination au port de Gaspé (suite)	12
Travaux de réfection et mise en lumière du pont de Québec	12
Projet de lien interrives dans la région de Québec	13
Évolution du dossier de la Route verte	14
Règles d'indemnisation des accidentés de la route (suite)	15
Respect du nouveau contrat de transport forestier	16
Engagements et déboursés du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)	17
Adoption des crédits	18

Intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. Guy Chevette
M. Jacques Baril
M. Réal Gauvin
M. Bernard Brodeur
M. Serge Deslières
M. Michel Côté

Le mercredi 9 mai 2001

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente-deux minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! 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.

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

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Lafrenière (Gatineau).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, nous allons terminer...

M. Chevrete: Je voudrais faire une suggestion peut-être à l'opposition, c'est qu'on débute par la Société des traversiers puis qu'on garde tout le temps, à la fin, pour le ministère des Transports.

Une voix: ...

Société des traversiers du Québec

Le Président (M. Lachance): Votre suggestion est retenue, M. le ministre. Alors, je donne immédiatement la parole à M. le député de Montmagny-L'Islet.

Coûts de la traverse Isle-aux-Grues—Montmagny en 1999-2000

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Donc, à un des deux ministres — je pense que c'est le ministre délégué qui a ce dossier — moi, j'aimerais... Je vais commencer par le service de traversier que je connais le mieux, celui d'Isle-aux-Grues—Montmagny. On voit que les coûts pour 1999-2000 sont de l'ordre de 1 025 900. Par rapport aux années précédentes, c'est une dépense additionnelle très importante, c'est un montant beaucoup plus important que les années précédentes. J'aimerais me faire expliquer. Est-ce que c'est des coûts engendrés par l'immobilisation ou c'est par la durée de traversée plus longue?

M. Baril (Arthabaska): C'est de l'Isle-aux-Grues à Montmagny?

M. Gauvin: Oui. Perte avant la participation gouvernementale au fonctionnement. Interprétation, dans votre document, la Société des traversiers, aux pages 30-31-32.

M. Baril (Arthabaska): On va vous fournir l'information. Donc, lui, c'est l'augmentation des coûts.

M. Gauvin: Oui, bien, c'est-à-dire, est-ce que c'est des services qui ont été améliorés qui justifient les coûts additionnels?

M. Baril (Arthabaska): Le coût de la cale sèche du bateau, du Grue des Îles... Il a fallu le ramener en cale sèche. Des réparations ou de l'entretien régulier, donc c'est à peu près 400 000 \$ de plus que ça coûte, de l'an passé à cette année. Mais c'est dû essentiellement à la cale sèche du traversier. On fait ça à tous les quatre ans pour être sûr qu'il fonctionne bien durant la saison estivale.

M. Gauvin: Donc, c'est une réparation majeure, le 300 000 et quelques, ou c'est...

M. Baril (Arthabaska): Non. À tous les quatre ans, on fait une vérification générale du bateau et on répare ce qu'il y a à réparer. C'est pas une réparation majeure, c'est un entretien, si on peut dire, majeur, mais à tous les quatre ans.

M. Gauvin: Donc, c'est de la capitalisation. En fait, c'est de l'investissement dans l'équipement. M. le ministre, dans l'ensemble des services de traversier du gouvernement du Québec, est-ce que la politique a changé? Parce que la clientèle de plusieurs traversiers, dont ceux de l'Isle-aux-Grues et autres... Je pense qu'on avait trois ou quatre traversiers où la gratuité avait été remise en question, et il y a eu des rumeurs, sur la fin de l'été passé, que c'était encore remis en question. Est-ce que vous pouvez nous confirmer que c'est un fait ou...

M. Baril (Arthabaska): C'est sûr que l'objectif de la Société, c'est de voir à essayer d'augmenter son autofinancement. Donc, à chaque année, la Société fait des prévisions pour augmenter ses revenus, et, pour augmenter les revenus, ils n'ont pas 25 choix, hein, c'est d'augmenter la tarification, et, sur certaines traverses où c'est gratuit, bien, on fait des prévisions à l'effet de dire: Est-ce qu'on devrait charger un montant de base... tout ça? Et, la Société, lorsque le conseil d'administration nous rencontre, bien, on évalue ensemble la possibilité, oui ou non, de rendre toutes les traverses payables, monnayables, et la décision qui a été prise a été de ne rien changer.

Quand on regarde les revenus de la Société pour l'année 2001-2002, les prévisions, c'est 13 014 087 \$. Il y a eu une légère hausse des augmentations des tarifs où c'était payant, pour une moyenne de 6,5 % d'augmentation, et c'est dû, ça, essentiellement à l'augmentation du coût du carburant. Si on regarde l'an passé, les revenus étaient de 12 216 223 \$. Donc, il y a eu une augmentation de revenus de 797 864 \$. Mais, je le répète, ça couvre les coûts du carburant en partie. En grande partie, c'est pour couvrir les coûts du carburant. Puis le budget total, c'est 36 millions, ça?

Une voix: Le budget de dépenses est de 53 millions.

M. Baril (Arthabaska): Le budget de dépenses est de 53 millions. Donc, vous pouvez voir que le

gouvernement, même la Société, en absorbe une grande partie.

Prolongement de services de traversier à certaines périodes de l'année

M. Gauvin: O.K. Dans le cas de Sorel et de l'Isle-aux-Grues—Montmagny, est-ce qu'il y a des semaines, des jours... des journées de traversier qui ont été ajoutées avec les années?

M. Baril (Arthabaska): Sorel—l'Isle-aux-Grues, vous êtes loin, il y a une grande distance, là. Sorel—l'Isle-aux-Grues—Montmagny...

M. Gauvin: Non, non. C'est-à-dire, le traversier, le service de Sorel et celui de l'Isle-aux-Grues, il y en a deux qui sont visés dans ma question. Est-ce que le service a été extensionné, soit au printemps ou à l'automne, dans les dernières années? À l'Isle-aux-Grues, on a eu connaissance d'une période à l'automne 1999. Est-ce que ça a été la même chose à l'automne...

M. Baril (Arthabaska): À l'Isle-aux-Grues, d'abord, il faut fonctionner avec les marées, comme vous savez. Donc, on ne peut pas, dans le courant de l'année, augmenter le nombre de traversiers. De mémoire, l'an passé, on avait demandé d'augmenter la période à l'automne, mais je ne me souviens pas si c'était pour répondre à des agriculteurs ou si c'était une construction qu'il y avait. Je ne me souviens pas. Je pense que c'était pour faire traverser du béton, des malaxeurs, des camions. Je pense qu'il y avait une construction, puis on nous avait demandé d'extensionner ça d'une semaine ou deux. De mémoire je vous dis ça, là.

À Sorel, il n'y a pas eu de... Sorel, il y a quelques semaines de prolongation l'automne, puis, justement, Sorel aussi, c'était pour des producteurs agricoles qui, à cause de la saison, étaient en retard. On avait extensionné un peu. Puis, à l'occasion, le printemps, on débute plus tôt de quelques semaines à deux navires. On essaie de s'ajuster pour répondre aux besoins.

M. Gauvin: Selon les conditions climatiques.

M. Baril (Arthabaska): Oui, évidemment.

● (9 h 40) ●

M. Gauvin: Bien, moi, je pense que je devrais conclure dans ce dossier-là en vous disant que, en autant que nous sommes concernés, dans la région de Montmagny, l'Isle-aux-Grues, la population a apprécié l'effort qu'a fait la Société des traversiers pour les ajustements le printemps et l'automne, puis je vais vous dire que c'est une population, en fait, qui est limitée aux traversiers pour alimenter les fermes et les résidents de l'île. Et je pense que, dans les deux dernières années, les commentaires que j'en ai reçus, c'est que la Société des traversiers avait été attentive aux revendications des citoyens, et ça a été très apprécié. Et j'invite la Société de continuer dans ce sens-là parce que je n'ai pas à vous expliquer que ces gens-là, c'est des gens qui vivent isolés des services quand le bateau arrête. C'est toute une autre problématique, toute une autre, je pense, que je devrais vous dire, vie sur l'île.

M. Baril (Arthabaska): Bien, ça fait deux ans que la Société s'est donné un moyen justement de consulter le monde par un comité consultatif dans chacune des régions. C'est formé d'élus, de représentants d'ATR, de chambres de commerce, en tout cas d'un peu ce qui fait l'activité de chacun des milieux, et on écoute les gens puis on essaie de répondre à leurs besoins. Et, moi, j'ai demandé évidemment également à la Société d'avoir une certaine souplesse, en autant que ça ne coûte pas, bien entendu... Et, l'automne dernier, justement, j'avais demandé d'extensionner, à Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, pour la récolte, hein, à cause de la récolte des grains, je pense, mais je ne me rappelle pas. Et, au lieu de maintenir le traversier des 15 jours de temps pour rien, on s'est entendus avec le milieu que, lorsqu'il serait prêt... la récolte serait prête, bien, à 24 heures ou deux jours d'avis, on mettrait le traversier en place pour répondre aux besoins. Donc, c'est le genre de services que la Société est prête à accorder au milieu pour vraiment répondre davantage aux besoins.

M. Gauvin: Merci bien, M. le Président. En autant que je suis concerné, je pense que ça complète le questionnement que je voulais faire au niveau des services de la Société des traversiers. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

Subvention accordée à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon en raison de l'augmentation du prix de l'essence

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Question simple. J'étais de passage dans la région de Matane, dernièrement, et il y a des gens qui sont venus nous rencontrer, dont un M. Journault qui est propriétaire d'un traversier...

M. Baril (Arthabaska): Qui est bien connu dans le coin aussi, hein?

M. Brodeur: Oui, et ce monsieur-là me mentionnait, lors d'une rencontre, qu'il y avait des gens intéressés dans la traverse qui est là, me parlait de compétition déloyale, particulièrement dans le coût subventionné d'un autre traversier, en rapport avec le prix de l'essence. Donc, lui, il nous soulignait que son cas à lui... Il y avait, en fin de compte, un autre traversier, que l'État subventionnait son essence, qui créait une concurrence déloyale dans le coin et qui n'aidait pas non plus, là, à un climat sain dans la communauté des gens qui s'occupent de traverse dans ce coin-là. Donc, j'imagine que vous êtes bien au courant et j'aimerais savoir quelle réponse que vous donnez à cet entrepreneur-là de la Gaspésie, ou du Bas-Saint-Laurent, concernant cette subvention qu'il dit illégale concernant le prix de l'essence.

M. Baril (Arthabaska): Vous savez que j'ai rencontré à plusieurs reprises M. Journault pour toutes sortes de projets qu'il avait, toutes sortes de revendications qu'il avait à nous faire. Je lui ai expliqué à maintes et maintes reprises, des gens du ministère, des

gens de la Société lui ont expliqué que ce que, lui, il comprend comme un geste déloyal que le gouvernement pose envers le Trans Saint-Laurent, qui est à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon...

M. Journault, son traversier, son catamaran qu'il a mis en place entre Rimouski et Forestville, c'est un traversier privé qu'il a décidé de mettre en place lui-même et qui reçoit aucune aide financière du gouvernement, tandis que, entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, c'est une traverse que le gouvernement, le ministère des Transports supporte, et, dans le... Puis c'est à contrat. Excusez, sur appel d'offres, ça? C'est un contrat. C'est un contrat. C'est un contrat. Et, dans le contrat comme tel, le carburant, ou le coût du carburant, est inclus, hein...

Une voix: Il est acheté par la Société.

M. Baril (Arthabaska): ...est acheté par la Société. Donc, il y a pas... Puis, en passant aussi, vous allez prendre à Trois-Pistoles, entre Trois-Pistoles et... Les Escoumins, ça, Trois-Pistoles?

Une voix: Oui.

M. Baril (Arthabaska): Entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, c'est une corporation privée qui ne s'est jamais plainte de cette... qui ne reçoit aucun montant d'argent, aucune indemnité du gouvernement, ni pour le carburant ni pour rien, et qui ne se sont jamais plaints à l'effet que ce soit le Trans Saint-Laurent qui fait une compétition déloyale à Trois-Pistoles.

M. Brodeur: O.K., sauf que, quand même, il y a un permis qui a été accordé à cette personne-là. Elle a été avertie, j'imagine, déjà, d'entrée de jeu, que...

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais êtes-vous contre le fait qu'elle ait obtenu un permis?

M. Brodeur: Ah, non, non, absolument pas, absolument pas.

M. Baril (Arthabaska): Non?

M. Brodeur: C'est un commentaire que j'émet.

M. Baril (Arthabaska): Ah!

M. Brodeur: C'est un commentaire que j'émet.

M. Baril (Arthabaska): Ah! O.K. C'est moins pire comme ça.

Traverse de fardiers entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine

M. Brodeur: Deuxième chose — et puis je pense que je vais laisser, à la suite de ça, peut-être le député de Saguenay poser plus de questions, parce que sûrement c'est un dossier qui l'intéresse — concernant les traverses qui se font particulièrement entre la Côte-Nord et la Gaspésie ou le Bas-Saint-Laurent concernant le bois, on sait que les traversiers sont... il y a beaucoup

de fardiers remplis de bois qui traversent de l'autre côté du fleuve, et, principalement en période de pointe, on nous dit que les gens qui ont des voitures, ou les touristes, ou les citoyens de chacun des secteurs manquent de places ou attendent excessivement longtemps avant de traverser le fleuve, à ce moment-là. Est-ce que la Société des traversiers envisage, dans un premier temps, d'augmenter le nombre de traversiers ou le nombre de traverses, ou faciliter, ou avoir un traversier dédié au transport de bois dans ce secteur-là? Et en même temps — et je laisserai peut-être le soin au député de Saguenay de compléter ces questions-là — y aurait-il aussi avantage à rajouter un traversier, à ce moment-ci, à la traverse du Saguenay entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine?

M. Baril (Arthabaska): Bien, là-dessus, écoutez, il y a déjà, d'abord, un traversier-rail, qui est COGEMA, opéré par la compagnie COGEMA, entre Baie-Comeau et Matane. Donc, il y a déjà une partie de votre question qui est répondue. Puis il est à 60... même pas 60 % d'utilisé, ce traversier-rail. Actuellement, vous savez, depuis qu'on est à élaborer une politique de transport maritime, il y a toutes sortes de projets qui nous arrivent, et il y en a d'autres projets qui sont sur la table actuellement, qui veulent se spécialiser dans le transport lourd, entre autres, entre la Côte-Nord, différents endroits sur la Côte-Nord, différents endroits sur le côté sud du Saint-Laurent. Donc, les projets sont là. Mais il faut faire attention. Si le gouvernement arrivait puis finançait ou mettait en place un autre transporteur lourd du nord au sud, quand on sait que COGEMA fonctionne à 52, 53 %, il faut faire attention pour pas en établir un autre pour faire crever celui qui est déjà existant.

Pour ce qui est de la traverse du Saguenay à hauteur de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, il a été annoncé, l'été dernier, à l'effet que, durant l'année 2001, durant la saison estivale de l'année 2001, il y aurait trois traversiers qui seraient en opération. Donc, encore là, on essaie de tout mettre en oeuvre pour répondre aux besoins de la population.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a eu des négociations avec des compagnies ferroviaires afin de faciliter le contact entre la voie maritime... soit un traversier-rail, et faire en sorte que le réseau ferroviaire soit efficace pour rentabiliser le traversier-rail en question, là?

M. Baril (Arthabaska): Bien, c'est la compagnie COGEMA qui fait beaucoup de travail là-dessus, avec bien entendu l'entreprise privée, les expéditeurs, pour voir comment, je dirais, organiser, mieux organiser le trafic. Mais vous verrez, dans les semaines qui viennent, avec la volonté du gouvernement du Québec, avec la politique de transport maritime et fluvial, tous les efforts et la volonté du gouvernement avec le milieu de tout réorganiser, c'est-à-dire le transport sur la Côte-Nord—Bas-Saint-Laurent—Gaspésie, mais dans une optique de multimodalité, hein? Faut plus penser que c'est juste le chemin de fer ou c'est juste le routier qui est capable de continuer à développer les régions puis à desservir les besoins de la population. Il faut vraiment voir ça dans un aspect non pas de compétitivité entre les

modes de transport, mais une façon de voir ça en fonction d'une complémentarité entre les modes de transport. Et, lorsqu'on va réussir à organiser le transport de cette façon-là, vous verrez qu'il va y avoir un gros changement au niveau du développement économique. Ça va supporter beaucoup le développement économique, mais également ça va davantage répondre aux besoins des expéditeurs. Mais les gens sont prêts à s'asseoir ensemble. Avant, ça ne se parlait pas, pratiquement pas, ce monde-là, hein? Mais déjà, avec plusieurs rencontres que j'ai eues avec eux autres, déjà ils s'aperçoivent puis ils voient qu'ils ne peuvent plus travailler dans chacun leur champ d'activité, il faut qu'ils travaillent ensemble en complémentarité, et c'est ça, l'avenir.

● (9 h 50) ●

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

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Avant d'aborder spécifiquement la question Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, je voudrais juste revenir sur...

M. Baril (Arthabaska): M. le député de Saguenay... Si vous permettez, M. le Président, j'aimerais présenter des gens qui m'accompagnent, de la Société des traversiers: à ma gauche, vous avez M. André D'Astous, qui est président-directeur général; en arrière, nous avons Mme Paradis, qui est vice-présidente... Hé! que c'est mal écrit! C'est aux finances, en tout cas.

Une voix: Administration et finances.

M. Baril (Arthabaska): Administration et finances. Puis je peux vous dire: Essayez pas de l'embêter dans les chiffres, parce qu'elle va vous répondre.

Une voix: Elle est mauvaise, à part de ça.

M. Baril (Arthabaska): Ha, ha, ha! Mais elle est toujours de bonne humeur. Et, à ma gauche, il y a M. Patrice St-Amant, qui est vice-président à l'exploitation. Excusez-moi de vous avoir interrompu, M. le député de Saguenay.

Subvention accordée à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon en raison de l'augmentation du prix de l'essence (suite)

M. Gagnon: Je reprends. J'allais dire: Avant d'aborder spécifiquement la question de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, je voudrais juste revenir sur l'explication que vous avez donnée sur l'état de situation concernant l'aide financière à des entreprises qui font la traversée rive nord-rive sud. Quand on regarde ça globalement, vous avez, par la Société des traversiers comme telle, le lien Matane—Baie-Comeau, Matane-Godbout, vous avez, après ça, un lien privé Forestville-Rimouski qui, lui, n'est pas subventionné, vous avez un autre lien privé, Escoumins—Trois-Pistoles, qui, lui aussi, n'est pas subventionné, et, un peu plus haut, à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, vous avez un privé qui le fait pour le compte du ministère.

Compte tenu de la présence de privés, qu'est-ce qui justifie, en 2001, que l'on continue de subventionner ou de faire un privé à la hauteur de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon? Si je comprends, vous allez me dire qu'historiquement le ministère a toujours procédé de cette façon-là, mais, compte tenu de la présence de deux autres privés, le rationnel n'est pas évident, là.

M. Baril (Arthabaska): Bien, c'est parce que l'objectif de l'aide financière au traversier de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, c'est parce qu'on le fait débiter plus tôt le printemps puis on le fait terminer plus tard à l'automne, et, durant la période, je vais dire, entre ces périodes-là, il fait complètement ses frais, tandis qu'au printemps puis à l'automne, si on ne faisait pas une aide qui est environ de 1 million par année, il ne dispenserait pas de service, il cesserait le service.

M. Gagnon: C'est pour allonger la période.

M. Baril (Arthabaska): C'est pour prolonger la période le printemps et l'automne. C'est uniquement cette période-là que, dans le contrat, on supporte financièrement pour répondre aux besoins.

Travaux de réfection au quai de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

M. Gagnon: C'est beau. À Tadoussac, ce que je voulais savoir... C'est quoi, la progression des travaux, là? Il avait fallu que du dynamitage soit fait, là, dans le fond de...

M. Baril (Arthabaska): Du côté de Baie-Sainte-Catherine?

M. Gagnon: ...du côté de... pour permettre l'amarrage adéquat, là, des navires. Est-ce que c'est complété, ce volet-là?

M. Baril (Arthabaska): Oui. C'était pour allonger le quai aussi, à Baie-Sainte-Catherine, de 20 mètres.

M. Gagnon: L'allongement est du côté de Tadoussac.

M. Baril (Arthabaska): Non, mais il a été allongé aussi du côté de Baie-Sainte-Catherine.

M. Gagnon: Il avait été allongé du côté de Baie-Sainte-Catherine lorsque des travaux avaient été faits, à l'époque, il y a à peu près... il y a quelques années.

M. Baril (Arthabaska): Oui.

M. Gagnon: Mais là il y a des travaux qui sont projetés, maintenant, mais pour le prolongement à Tadoussac.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Effectivement, effectivement.

M. Gagnon: On en est rendu où avec ça? Je pense qu'il y a eu des consultations.

M. Baril (Arthabaska): A fallu faire une étude d'impact environnemental, bien entendu. Il y a eu une parution dans les journaux, il y a eu une période d'information de 45 jours, et on devrait avoir sous peu l'autorisation du ministère de l'Environnement pour débiter les travaux. Alors, on espère être en mesure de débiter les travaux au début juin. Ça va durer jusqu'à la mi-octobre. Et ces travaux sont faits pour sécuriser l'approche des traversiers, puis, en même temps, quand les traversiers... les bateaux sont amarrés... Actuellement, le bateau est attaché au quai à peu près juste par les deux tiers du bateau. Du fait qu'on a allongé le Imbeau, puis le Jos-Deschênes, et l'autre — on a allongé les deux bateaux — donc, quand ils sont amarrés au quai, il y en a un bout qui dépasse en arrière. Ça fait que les courants puis surtout, l'hiver, les glaces, c'est très dangereux, très difficile pour les capitaines d'approcher. Puis, quand il est amarré, en plus, bien, il y a une perte de temps.

M. Gagnon: Je comprends qu'il faille sécuriser les lieux, ça doit faciliter également l'amarrage, mais en même temps ce genre de travaux là suscitent, je dirais, certaines interrogations également dans le milieu. Est-ce que c'est dans la philosophie ou la politique de la Société des traversiers, je dirais, d'associer davantage les groupes du milieu aux différentes interventions qui sont faites, pas juste pour les actions immédiates auxquelles on vient de faire référence, mais pour l'avenir? Je pose la question. Encore lundi dernier, il y a des gens qui sont venus me rencontrer quand j'ai fait du bureau à Baie-Comeau et qui me demandaient si, avec le nouveau président de la Société, c'était possible que des rencontres soient organisées afin de connaître l'orientation et de s'assurer également que ça ne soit pas une entrave à d'autres projets du milieu, là.

M. Baril (Arthabaska): Bien, comme on le disait, peut-être que les gens dans le milieu ne sont pas encore tous informés. C'est depuis seulement deux ans que la Société des traversiers a établi un comité consultatif pour chacune des régions. Comme je faisais mention tout à l'heure, il y a les élus qui font partie de ça, les représentants de l'ATR, du CRD, des chambres de commerce, en tout cas tous... le ministère des Transports également fait partie de ce comité-là, et c'est à partir des suggestions, des propositions qui nous arrivent de ces comités-là que la Société essaie de s'ajuster. Ces rencontres-là ont lieu deux fois par année. La dernière a eu lieu voilà un mois?

Une voix: Un mois, un mois et demi.

M. Baril (Arthabaska): Un mois, un mois et demi qu'elle a eu lieu à Tadoussac. Puis il y en a une à Baie-Comeau. À chaque endroit où est-ce que la Société fait affaire, il y a des rencontres deux fois par année.

M. Gagnon: Je comprends que la rencontre qui a eu lieu à Tadoussac, là, je pense qu'elle a tourné... ou elle était axée principalement sur la nature des travaux ou des interventions qui allaient se faire.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais les gens qui avaient des suggestions sur tout autre sujet... Il n'y a pas

seulement qu'un sujet. C'était, oui, effectivement pour informer les gens des travaux qui se feraient, pourquoi on les fait, la nécessité de les faire, mais les gens, ils peuvent parler de tout autre sujet qui les préoccupe également: les plans stratégiques, les politiques à venir de la Société. Ce n'est pas fermé uniquement à un sujet précis. En l'occurrence, c'était l'allonge du quai.

M. Gagnon: Mais est-ce qu'il faut que je comprenne qu'en dehors de ces deux rencontres statutaires annuelles que vous avez, avec cette philosophie-là que vous imprimez à la Société des traversiers, vous êtes ouvert pour d'autres rencontres pour les gens de la Chambre de commerce de Baie-Comeau, de là...

M. Baril (Arthabaska): Non. Si le milieu le demande puis sent le besoin d'avoir une rencontre, soyez assuré que la Société ne refusera — on dit toujours: Faut pas dire jamais, là, hein — mais ne refusera pas de rencontrer le milieu. Ça, soyez assuré de ça.

M. Gagnon: Je vous l'exprime tout de suite, puis il s'agira, à ce moment-là, qu'on la cédule, parce que la demande m'a été faite là-dessus pour une rencontre semblable.

M. Baril (Arthabaska): Pas de problème.

Relocalisation du siège social

M. Gagnon: Concernant une information qui me venait, là... Je ne sais pas si c'est fondé. Est-ce qu'il va y avoir une relocalisation du siège social de la Société des traversiers?

M. Baril (Arthabaska): Bien, actuellement, il y a eu des démarches de faites du voisin, du propriétaire voisin actuellement du siège social de la Société, qui est Robert Lepage, là, l'entreprise de Robert Lepage, qui est là où la caserne, l'ancienne caserne des pompiers... La Société, elle avait un projet... un besoin d'agrandissement de ses locaux présentement parce que c'est trop exigu. Ils ne sont pas capables d'aménager ou, en tout cas, que leur personnel travaille dans un lieu fonctionnel. Donc, il y avait un projet d'agrandissement, mais de construire deux étages au-dessus de la bâtisse actuelle. Donc, moi, sachant que le voisin avait, en termes québécois, un oeil sur l'autre voisin, j'ai demandé au président de la Société de faire des démarches, ou une rencontre, une première rencontre pour connaître vraiment la volonté et les besoins de M. Lepage puis de faire cette démarche-là en autant, bien entendu, que ça n'occasionne pas des dépenses supplémentaires à la Société. Parce que, eux autres, ils avaient prévu un montant x pour l'agrandissement, et, avec... En tout cas, il y a eu une première rencontre et il y en aura sans doute d'autres.

● (10 heures) ●

En même temps, la Société voit, avec la Société immobilière, d'autres endroits où se relocaliser dans la ville de Québec, en passant, dans le même coin, puis les démarches vont bien, mais il n'y a pas rien de terminé, et les premières... Il s'avère, en tout cas, qu'il y aurait,

pour la Société, il y aurait quand même une économie, soit entre se relocaliser et faire l'investissement qu'ils font, qu'ils devraient faire sur la bâtisse, actuellement. Donc, si ça peut faire l'affaire à tout le monde, bien, pourquoi pas s'asseoir ensemble, puis s'entendre, et négocier?

M. Gagnon: Écoutez, je comprends ce que vous me dites. Si c'est à l'avantage de la Société, il y aurait une semblable... Il pourrait y avoir une relocalisation.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. C'est ça que j'avais demandé, moi, au président de la Société, en autant que ça ne coûte pas plus cher à la Société puis qu'il y ait les mêmes avantages, que le site où ils seront localisés, ça ne soit pas à l'autre bout du monde non plus, et la réponse finale devrait nous parvenir d'ici quelques semaines.

M. Gagnon: À l'autre bout du monde, vous ne voulez pas dire Baie-Comeau?

M. Baril (Arthabaska): Ah! bien là seriez-vous contre ça, M. le député de...

M. Gagnon: Ah, moi, je serais favorable. En fait, c'est à ça que je voulais en venir.

M. Baril (Arthabaska): Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Dans la perspective où la Société envisage une relocalisation, est-ce que d'autres sites peuvent être envisagés que de regarder ça historiquement puis de le laisser dans l'environnement immédiat de Québec? Est-ce que ça ne serait pas plus avantageux, compte tenu de la mission de la Société, de regarder un autre emplacement, là?

Une voix: C'est beau, Baie-Comeau.

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, tous les endroits au Québec sont tous des beaux endroits, sans doute, hein, qui peuvent être...

M. Gagnon: Mais je comprends qu'on recherche... Il faut qu'il soit fonctionnel. Ça, je n'ai pas de misère avec ça.

M. Baril (Arthabaska): Chaque société pourrait...

M. Gagnon: Mais, des activités de cette nature-là à partir d'un endroit qui génère beaucoup d'activités pour la Société, je trouve que ça fait du sens.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui. Mais c'est parce que la Société, là, ne s'occupe pas uniquement durant la période estivale pour s'occuper de la traverse entre Matane, Baie-Comeau, Godbout. Durant toute la saison, d'abord, la Société a à gérer, à administrer, à s'occuper de la réfection de l'ensemble des quais qui lui appartiennent. Durant la saison morte, entre autres, durant surtout la saison d'hiver, la Société a à revoir... à souvent faire entrer les bateaux en cale sèche, qui

souvent sont dans l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Tout le plus gros du travail, de l'occupation durant l'hiver se fait aux alentours de la rivière Saint-Charles. Donc, comme je dis, là, il ne faut pas penser que, s'ils déménagent à Baie-Comeau, ou bien à Rivière-du-Loup, ou à je ne sais pas quel endroit, là, c'est pas...

Une voix: Mont-Joli.

M. Gauvin: M. le ministre, si vous considérez la demande du député de Saguenay, je vous invite à considérer Montmagny aussi.

M. Baril (Arthabaska): À Montmagny, ce serait un bel endroit là, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Moi, vous savez, je suis bien neutre là-dedans parce que ce serait difficile de les justifier de les amener chez nous, à Victoriaville ou Princeville, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Mais il y a un autre principe, il y a un autre principe aussi qui est important, c'est que la volonté du gouvernement, la volonté des élus, c'est de faire en sorte qu'il y ait de plus en plus de sièges sociaux qui soient dans la capitale nationale. Donc, ça... Je vois le député de La Peltre en arrière, là, hein? Il va me demander la parole, lui aussi, hein, là? Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, toujours concernant la Société des traversiers, M. le député de Shefford.

Inspection et entretien des traversiers

M. Brodeur: Oui, très brièvement, M. le Président, juste une question sur l'inspection des bateaux, la sécurité. Ça me vient à l'esprit parce que je vois le ministre des Transports et député de Joliette pas loin de vous. J'étais en tournée dans Lanaudière il y a quelques mois.

M. Chevrete: Ah oui, ils m'ont demandé qui qui s'était promené. Je leur ai dit.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Donc, M. le Président, j'étais en tournée, puis, je vais vous dire, M. le Président, c'était le lendemain où on a vu le film *Le Titanic* à la télé. Puis je prends le traversier là pendant une tempête et ça brassait. Puis il y avait, à la radio, la musique du *Titanic*, et là je me suis posé des questions sur la sécurité.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est pour le vrai, hein, c'est pour le vrai, c'est arrivé comme ça. Donc, quelles sont les

méthodes d'inspection qui sont faites au Québec? Est-ce qu'il y a des époques déterminées où un traversier est sorti, réparé, inspecté? Est-ce qu'il y a un code d'éthique là-dessus qui est clair?

M. Baril (Arthabaska): Bien, écoutez, il y a 6,5 millions à chaque année qui est investi, justement que l'on investit pour rendre... sur l'entretien des bateaux. Puis, bien entendu, quand on parle en entretien général, c'est pour d'abord toute la question de la sécurité. Aussi, on doit répondre à des règles internationales, et c'est surveillé, c'est vérifié... C'est vérifié...

Une voix: ...

M. Brodeur: Attendez, ils vont se calmer, là.

M. Baril (Arthabaska): Ha, ha, ha! Ça fait des vagues en quelque part.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On a un Titanic ambulant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Il y a le gouvernement fédéral, bien entendu, puisque ça relève de lui. Il y a des normes quand même très sévères que l'on doit respecter et il y aura également un code international, qu'on est à implanter actuellement sur tous nos navires, tous nos navires, tous nos équipements, sur les quais également, parce qu'il n'y a pas juste les navires, il y a les quais aussi qui doivent être sécuritaires. Et c'est pour ça qu'on avait hâte, entre autres, l'an passé, d'acquiescer les 10 quais de traverse, parce qu'il y avait certains de ces quais-là que ça faisait plusieurs années que le milieu se plaignait de la non-sécurité, là, que les quais n'étaient pas sécuritaires et que les bateaux... Les traversiers qui accostent, s'il y a un moindre vent, ils vont s'échouer sur le... ils peuvent, ils peuvent s'échouer sur les bords, sur les rochers.

Et, aussitôt que nous avons eu ce... ce transfert a été accepté, nous avons tout de suite commencé d'ailleurs des démarches pour refaire le quai de Rivière-du-Loup qui est celui qui était le plus à risque. Et ça fait longtemps que le milieu demandait justement au gouvernement fédéral de refaire le quai de Rivière-du-Loup.

M. Chevette: On peut aborder, d'abord, le ministère des Transports?

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors...

M. Chevette: Je voudrais remercier les gens de la Société des traversiers de leur disponibilité.

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Lachance): Alors, écoutez, il reste environ une heure à nos travaux. Je sens qu'il y aurait beaucoup de questions. Pour faciliter les échanges de façon rapide, au lieu de fonctionner avec... Comme,

au début de la commission, on fonctionnait avec des blocs de 20 minutes, est-ce qu'on pourrait plutôt y aller avec des blocs plus courts? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Alors, si vous me permettez, M. le Président, c'est certain que le contexte des crédits est un peu spécial, puisqu'on divise moitié-moitié les temps de parole, surtout...

Le Président (M. Lachance): Oui, oui. Je m'excuse parce que les statistiques, ici, qui...

M. Brodeur: Au-delà des statistiques, je ne veux pas faire une bataille de statistiques, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Depuis hier, vous avez gobé beaucoup de temps.

Une voix: On a du rattrapage à faire.

Le Président (M. Lachance): Depuis le début de nos travaux, 4 h 13 min 45 s, ce matin, du côté de l'opposition, avec les réponses du ministre, et 2 h 18 min 50 s du côté ministériel. Alors, de ce côté-là, j'ai la conscience tranquille comme président.

M. Brodeur: Tout ça pour vous dire, M. le Président: Au-delà de ces statistiques-là, on comprend le contexte. Une question est posée, la question peut être courte, la réponse peut être très longue, surtout dans le domaine des transports, puis tout le monde est bien au courant, ici, qu'on donne la chance tout le temps aux collègues de venir parler de leurs cas particuliers, et ça fait en sorte, M. le Président, que souvent les porte-parole ont moins de temps pour faire un tour de la situation. C'est pour ça que j'avais prévu, ce matin, moi, de poser une seule question qui aurait peut-être duré 15, 20 minutes, parce que ça avait huit questions dans une, pour essayer de faire le tour de tout ce qui n'a pas été discuté présentement. Donc, c'était le... Ce matin, je m'étais préparé en conséquence d'un 20 minutes, là.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, écoutez, ça, c'est pas tout à fait dans l'esprit, mais il reste que nous sommes à l'étude des crédits, et j'imagine que c'est un bon moment, pour la plupart des membres de la commission, d'être informés et d'avoir évidemment les questions et les réponses.

Une voix: Si on commençait par...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Bon, bonne idée.

M. Chevette: Là, je suis d'accord avec vous que...

Le Président (M. Lachance): Bon, jusqu'à maintenant, depuis le début, ce matin, nous avons à peu près le même temps de chaque côté avec les deux interventions de chaque côté.

M. Chevette: Ce matin?

Le Président (M. Lachance): Oui, ce matin.

M. Chevette: Mais, hier, je répète, on a gobé beaucoup de temps, du côté de l'opposition.

Le Président (M. Lachance): Ah, là, c'était du deux pour un.

M. Deslières: Je suis sûr qu'ils sont fair play et qu'ils vont nous remettre le temps ce matin.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, écoutez, moi, je vous cède la parole...

M. Deslières: 20 minutes-20 minutes?

Le Président (M. Lachance): ...et puis c'est certain que, par la suite, les députés ministériels pourront aussi intervenir. Alors, M. le député de Shefford et, ensuite, M. le député de...

M. Brodeur: M. le Président, c'est juste parce que j'ai accumulé plusieurs questions puis certains commentaires. J'invite les ministres à prendre des notes parce que je désire faire un tour.

Le Président (M. Lachance): Oui. Allez-y, M. le député de Shefford. Et puis ensuite ce sera le député de La Peltrie.

Règles d'indemnisation des accidentés de la route

M. Brodeur: O.K. Premièrement, c'est peut-être juste un commentaire, parce que les gens de la Société de l'assurance automobile étaient ici hier, ne le sont pas aujourd'hui. Je pense que le commentaire peut être retransmis facilement par le ministre et puis que probablement tous les députés ici, dans cette enceinte, ont vécu des cas de comté avec la SAAQ qui nous permettent de faire... de s'interroger, et peut-être que le ministre pourrait voir ou bien intervenir avec une politique qui nous permettrait de donner des objectifs très clairs à la SAAQ.

● (10 h 10) ●

On le voyait hier dans les journaux: *La SAAQ blâmée pour avoir proposé des métiers inexistantes*. Je pense que j'ai deux ou trois cas de comté au bureau où, en fin de compte, sous prétexte que la personne pourrait exercer certains métiers, le soi-disant bénéficiaire — soi-disant parce qu'ils ont été coupés — de la Société de l'assurance automobile du Québec est coupé, en fin de compte, parce qu'on dit que, par exemple... J'ai six cas de comté où on dit qu'ils peuvent se recycler en pompistes.

On a, ici, dans le journal — c'est juste pour vous lire un extrait pour imager ce qui est véhiculé par la SAAQ: «La Société coupait, déterminait un emploi un peu bidon et disait: C'est fini. Son but, c'était de sauver de l'argent sur le dos des victimes», a dénoncé hier Me André Laporte dont la cliente, Carole Hamel, est privée depuis six ans de toute indemnité de remboursement de

revenus, une somme de 15 000 \$ par année, équivalent de son ancien salaire.» On a vu à plusieurs reprises des décisions de la SAAQ annulées.

Ce n'est pas en tant que telles les décisions que je conteste, mais c'est l'esprit que l'on donne aux remboursements de la Société de l'assurance automobile du Québec, et je pense que ça serait sûrement à réviser. Donc, il y a une décision d'un juge. Le juge Gendreau, dans une de ses décisions, disait dans son jugement que la Loi sur l'assurance automobile est une loi remédialrice, et on doit lui donner une application large et libérale de manière à atteindre le but visé par la loi, soit de favoriser l'indemnisation des accidentés.

Donc, je serai bref là-dessus, M. le Président. Présentement, il semble que l'objectif n'est pas atteint. Donc, l'objectif premier n'est pas de voir à l'indemnisation des accidentés mais plutôt d'avoir, en fin de compte, une vision économique du remboursement des accidentés. Donc, ce serait peut-être une nouvelle vision à donner à la méthode d'indemnisation de la SAAQ.

Utilisation d'infirmières pour la cueillette de renseignements auprès des accidentés de la route

Ceci étant dit, deuxième commentaire sur la SAAQ. Malheureusement, hier, le temps ne m'a pas permis d'intervenir. Je pars à partir de cas de comté. On m'a souligné à plusieurs reprises qu'à la SAAQ on utilise des infirmières pour la cueillette d'informations alors qu'on est en pénurie d'infirmières et que c'est des archivistes médicales qui pourraient faire ce travail-là. Donc, M. le Président, deuxième point, peut-être vérifier à la SAAQ pourquoi qu'on utilise les infirmières pour prendre la cueillette d'informations alors qu'on est en pénurie d'infirmières dans nos hôpitaux et alors que ce travail-là serait destiné à une autre profession, normalement. Donc, un autre point à vérifier avec la SAAQ.

Dépôt d'études sur les accidents causés par l'alcool au volant

Troisième point, M. le Président. On a parlé d'alcool au volant; c'est évident qu'on va en parler encore durant de nombreux mois, probablement encore plus à l'automne. On voyait dans les crédits qu'il y avait des études qui avaient été faites concernant l'alcool au volant. Est-ce qu'on pourrait, est-ce que la commission pourrait avoir possession de ces études-là? Je pense à la question 14 de l'opposition. On a cité, dans la réponse, des études qui auraient été faites concernant les statistiques d'accidents concernant l'alcool au volant, et je pense que ce sera utile d'avoir ça principalement lors des auditions qui auront lieu à partir du 11 septembre, de voir quelles sont les prémisses aux décisions qui seront prises probablement, là, dans les prochains mois.

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

Quatrième chose, M. le Président. On a parlé abondamment, ces dernières années, du Forum du camionnage. D'ailleurs, hier il y avait une question posée

au salon bleu qui est en rapport avec ce Forum-là. On a vu une crise dans le port de Montréal. On sait, présentement, là, qu'il y a un conflit avec les camionneurs artisans qui pourrait, en fin de compte, mener à une grève générale au mois de juin. Il y a des rumeurs disant que certains syndicats, en particulier la CSN, ne sont pas satisfaits du Forum du camionnage. La question serait: Où? Où? Où est rendu ce Forum-là et quels sont les résultats qui mèneront à une entente qui sera sûrement meilleure dans le camionnage?

Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes (suite)

J'ai parlé aussi, la semaine dernière, j'ai posé, vous vous en souviendrez, une petite question sur le remorquage. Le président de l'Association des remorqueurs y a donné suite immédiatement après. Il est venu me rencontrer à mon bureau et a souligné que la crise était importante dans le remorquage. Il me soulignait, premièrement, que, pour conduire une remorqueuse, il n'avait pas besoin d'un permis spécifique, qu'il n'avait aucune formation concernant la sécurité lors d'un remorquage, me soulignait également que le taux d'accident des remorqueurs était plus élevé que d'autres camionneurs, me soulignait également qu'il y avait des problèmes, des problèmes économiques importants, me soulignait que le Club automobile, le CAA, avait une emprise énorme sur l'industrie du remorquage...

Une voix: Qu'est-ce que c'était, déjà?

M. Brodeur: ... — le CAA — avait une emprise énorme sur l'entreprise du remorquage, qu'il ne servait pas de façon adéquate la santé financière des remorqueurs.

On m'a parlé également des fameuses saisies d'automobiles par les remorqueurs, me disant que les saisies qui étaient faites sur les véhicules par le ministère des Transports... on demandait au remorqueur de garder l'automobile — souvent, comme on dit ici, au Québec, M. le Président, des bazous — et que chacun des remorqueurs se retrouvait avec une cour de scrap dans sa cour, puisqu'ils n'étaient pas réclamés. Donc, c'est des problèmes qui ont été soulevés, ça, à la suite de cette question-là que j'ai posée la semaine dernière. Parfait.

M. Chevette: C'est parce que j'accumule déjà vos réponses.

M. Brodeur: Allez-y, allez-y.

M. Chevette: Vous allez être plus que satisfait.

Crédits alloués au volet II du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec

M. Brodeur: Ah bien, j'espère! Ensuite de ça, programme d'infrastructures. On sait qu'on est à l'aube de l'instauration d'un programme d'infrastructures Canada-Québec. La question est bien simple: Est-ce que ce sera de l'argent nouveau? Est-ce que ce sera de l'argent

nouveau? Parce qu'on sait que, dans ces programmes d'infrastructures là, à de nombreuses reprises, ce sont des travaux routiers qui sont faits ou d'autres travaux qui ont rapport à l'infrastructure routière. Donc, est-ce que ce sera de l'argent nouveau ou si c'est de l'argent qui est déjà budgété au ministère actuellement?

Engagements et déboursés du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

Parlant de fonds d'infrastructures, il y a eu un fonds de 90 millions l'an dernier. Il semble que les fonds ne soient pas déboursés. Il y en a certains qui ont appelé ça une patente à gosses. Donc, on aimerait avoir un rapport...

Une voix: ...

M. Brodeur: Je ne le sais pas, je ne veux pas viser personne. Il n'y a personne ici que je peux viser. Certains ont appelé ça une patente à gosses. Donc, j'aimerais avoir l'état des déboursés et des engagements dans ce programme spécial sur ce fonds d'infrastructures.

Crédits alloués pour la réfection des ponts

Ensuite de ça, on a parlé abondamment, au début des crédits, des ponts et des viaducs, me rapportant des propos du ministre des Transports, à ce moment-là, qui disait qu'il y avait environ 950 ponts à rénover ou à réparer. J'aimerais savoir s'il y a un programme précis, pour cette année, de réparation de ponts, puisque ce sont des travaux excessivement dispendieux, et on connaît les restrictions budgétaires du ministère des Transports.

Contamination au port de Gaspé

Une autre question qui sera adressée au ministre délégué au Transports concernant le port de Gaspé. On en a parlé abondamment en début de crédits. Il nous a parlé également d'une contamination, contamination au port de Gaspé. On sait que, dans l'entente qui était pour intervenir entre Gaspé et le fédéral, il y avait eu une spécification sur la contamination d'un quai, la base d'un quai, que l'arpentage avait été fait pour situer de façon concrète la contamination. Et donc, si on peut supposer qu'il n'y a pas d'entente entre le fédéral et Gaspé et qu'il y aura une entente plutôt avec le gouvernement provincial, de quelle façon vont-ils traiter cette contamination-là?

Autres sujets

Donc, M. le Président, c'est un ensemble de choses. On pourrait revenir encore à l'état des routes, aux nids-de-poule, à l'investissement qui doit absolument avoir lieu principalement en région pour un plan de transport régional — on en parlait tantôt — le ferroviaire, le maritime et le routier. Il doit y avoir des plans principalement, j'imagine, sur la Côte-Nord. Vous serez tout à fait d'accord, M. le Président, qu'il y ait des actions concrètes qui soient prises rapidement, ainsi qu'en Gaspésie et au Bas-Saint-Laurent. Donc, c'est un ensemble de questions qu'on aurait aimé toucher de

façon plus pointue lors de l'étude des crédits. Malheureusement, le contexte fait en sorte qu'on ne peut qu'effleurer chacune de ces questions-là. Et je vois le ministre des Transports déjà, comme on dit, la broue dans le toupet, à prendre des notes. Je pense que je vais lui laisser la chance de répondre à quelques questions sur ces interventions-là.

M. Chevette: Ça me fait plaisir!

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

Règles d'indemnisation des accidentés de la route (suite)

M. Chevette: Tout d'abord, au niveau de la Société de l'assurance automobile, il se règle des dizaines et des dizaines de milliers de cas par année et il y a un bon nombre d'employés qui y travaillent. Donc, qu'il y ait, de temps à autre, un cas ou deux qui ne sont pas directement dans les normes, je ne suis pas pour blâmer 98 ou 99,5 % des employés qui font un travail correct, sensé. Qu'il y ait un article, toujours pour le 5/10 de 1 %, c'est peut-être normal, ça prend une critique. Mais, de grâce, comme politiciens autour de cette table, quel que soit du côté de la table qu'on soit, on doit au moins être assez objectifs pour dire: Règle générale, on a coupé les pourcentages de traitement de dossiers, de traitement d'inscriptions, de traitement de paiements, de traitement de réadaptation.

● (10 h 20) ●

On l'a montré hier avec des tableaux, c'est plus que la moitié du temps qui a été coupée dans tous les secteurs de la gestion. On a 20 hôpitaux qui règlent des cas et on va en ajouter six autres pour que le citoyen soit pris en charge directement au moment où il reprend connaissance à l'intérieur d'un centre hospitalier. C'est pas mal mieux... que j'ai déjà vu. Je connais des formations politiques qui ont été neuf ans au pouvoir, puis elles n'ont pas réussi à améliorer ce système-là, pas une minute. Donc, je continue en disant qu'il y a peut-être, sans doute, quelques cas, mais, chaque fois que ça nous est signalé, on les corrige puis rapidement, à part ça.

Je vous dirais ensuite qu'il y a des cas en révision devant les tribunaux. Ça existe, les tribunaux, pour ça. Si tu erres en première instance, tu peux justement... On a instauré le Tribunal précisément pour que quelqu'un aille chercher justice. Il ne faut pas se surprendre quand il y en a un. Il arrive un cas, le Tribunal reverse une décision, puis là: C'est-à-dire épouvantable, ce qui se passe à la SAAQ! Bien oui, mais parlez donc des 100 000 causes qui ont été réglées sans aller en révision par rapport aux 5 500 dossiers au Tribunal administratif. Il y a une différence. Règle générale, ça va bien, et, chaque fois qu'on trouve des situations qui ne nous plaisent pas, on les corrige.

Il y a eu, pour votre information, parce qu'on a les statistiques — les plus fraîches, c'est 1999, là; on sort les statistiques à chaque fois qu'elles... — 290 000 décisions en 1999. C'est les accidentés. Prenez ça en note, là. 96,4 % — 96,4 %, ça commence à être un chiffre assez respectable, là — ne sont pas contestées. Commence à aller pas pire. En révision administrative,

ça oscille vers à peu près 10 700 qui font l'objet de révision, en 1999 toujours. Et le TAQ, le Tribunal administratif, là, dans 69 % a maintenu les décisions de première instance. Donc, 96,4 %, aucune contestation, et 69 % des contestations, maintien de la décision de première instance. Je pense qu'il se fait, à la SAAQ, un excellent travail.

Utilisation d'infirmières pour la cueillette de renseignements auprès des accidentés de la route (suite)

Pourquoi la cueillette par les infirmières? D'abord, les infirmières ne viennent pas gruger sur les budgets santé pour le temps qu'elles prennent pour faire la cueillette des renseignements, c'est la Société de l'assurance automobile qui contracte et qui paie pour le temps utilisé par une infirmière pour réaliser ces cueillettes. En fait, l'hôpital ne voit pas amputée une minute de son temps-malade, temps-patient-service, parce que la SAAQ a instauré un système de prélèvement des cueillettes auprès des accidentés. Si j'utilise une infirmière à demi-temps, son demi-salaire est remboursé, ce qui permet à l'hôpital d'engager une autre demi-personne. Donc, ça, faut bien que ce soit clair, ça ne vient pas amputer du travail auprès des patients parce qu'on utilise un temps. C'est des contrats en bonne et due forme de signés, rembourser les parties salariales et les dépenses inhérentes à cela par la Société de l'assurance automobile.

Et vous avez vu hier comment ça coupe les délais de façon faramineuse. On sait très bien qu'il y a des gens démunis. Pourquoi une infirmière au lieu d'une auxiliaire, par exemple, ou bien d'un salarié? Parce qu'une infirmière a accès au dossier médical, elle peut déjà remplir exactement les premiers diagnostics qui sont remplis dans le dossier du patient et ça ne sert pas d'interprétation à personne, alors qu'un employé... il y a des employés de type général qui n'ont pas accès nécessairement au dossier médical. Donc, c'est la raison fondamentale, c'est parce que c'est une question professionnelle.

Dépôt d'études sur les accidents causés par l'alcool au volant (suite)

Études sur l'alcool et les statistiques, on vous donnera... On vous fera envoyer tout ce qu'on a, là. C'est légitime, puis je crois que c'est intéressant.

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

Maintenant, je voudrais démêler la situation auprès du député de Shefford parce qu'il semble confondre, par la question, en tout cas, ce qui existe dans le camionnage. Peut-être que c'est moi qui ai mal interprété — c'est sans doute moi — mais il mêle l'ANCAI, et la question du vrac qui est gérée par la loi n° 71, et la loi — je ne me rappelle plus du numéro, là — ...

Une voix: 89.

M. Chevette: ...la loi n° 89 qui a créé le Forum du camionnage, le camionnage général.

Une voix: C'est 135.

M. Chevette: C'est la 135, plutôt. Et également il semble, je ne sais pas, moi, parler de choses qui lui ont été mal renseignées. Mais prenons l'ANCAI, donc 71. C'est une entente qui permet à l'ANCAI de conclure un contrat type avec l'AMBSQ — c'est l'Association des manufacturiers de bois de sciage — et, après ça, dans chacune des régions, il y a des pourparlers entre l'ANCAI et les forestières de la région.

Le camionnage, c'est un forum sur le camionnage — la loi n° 135 — qui permet aux transporteurs généraux, aux centrales syndicales de participer à un forum qui, soit dit en passant, travaille depuis octobre 2000. Et puis on aura, très bientôt, d'ailleurs, vous allez voir le contrat de nos deux mandataires, suite à la grève du port de Montréal, qui vont nous faire un rapport et que je rendrai public, naturellement, qui démontre, à mon point de vue, jusqu'à date, dans nos relations, qu'il y a énormément de concertation à ce stade-là. Puis ils travaillent sur un contrat type, là aussi, pour permettre de trouver une solution. Et, sur le carburant, ils s'en viennent avec une clause d'indexation.

Mais je voudrais dire au député de Shefford qu'on a communiqué hier avec le directeur général de l'ANCAI, on a communiqué avec le président de l'ANCAI, on a convoqué... on a parlé à l'AMBSQ, et je ne comprends pas que le député, encore ce matin, maintienne qu'il y a une grève générale prévisible au 1er juin. Là, je ne sais pas dans quel monde il vit, mais il ne vit pas dans ce monde-là. C'est eux autres, les dirigeants eux-mêmes, avec qui on parle... On a créé une table tripartite. Ce soir même, moi, je serai avec l'AMBSQ. Donc, il ne faut pas commencer à créer des psychoses inutiles, là, et je lui demande d'être responsable là-dessus. Puis, s'il le faut, qu'il parle aux mêmes personnes qu'on parle, parce que, eux autres, hier, ils étaient plutôt en furie des interprétations qu'on ose donner. Puis, si vous voulez avoir les personnes, on vous les donnera, puis on vous donnera les paroles, parce qu'il y a du monde qui catch mal, là, parce qu'il n'y a aucune grève à l'horizon.

Processus d'attribution des contrats d'exclusivité pour le remorquage le long des autoroutes (suite)

Le remorquage. Encore là, le député mêle deux choses. Le député semble mêler que le CAA, qui est un club qui conclut des ententes avec des remorqueurs... Mais ça n'a rien à voir avec le remorquage, avec les compagnies à qui on donne l'exclusivité sur les autoroutes. Donc, il faut faire la distinction nette entre les deux. Mais, que le Club automobile transige, c'est des transactions privées, ce n'est pas au ministre des Transports à s'occuper des négociations entre une compagnie de remorquage et avec le club CAA.

Une voix: ...

M. Chevette: Oui, si on se fie sur l'article d'hier, il semble y avoir une guerre de prix ou une lutte de pouvoir qui impliquerait le CAA puis des compagnies de remorquage. Mais, quand on est rendu à

jouer aux incendies puis à attaquer les biens meubles, là, il y a peut-être des compagnies qui devraient être exclues carrément. Mais ce n'est pas à moi à le faire, c'est au club CAA à faire son ménage dans ses négociations puis de négocier avec qui il veut bien négocier. Parce que, nous autres, dans le remorquage exclusif, on a eu 42 047 remorquages. Sur 42 047, il y a eu 124 plaintes. Donc, il y a eu 124 plaintes, ce qui est 0,3 de 1 % de plaintes. Ce n'est toujours pas dans le remorquage exclusif qu'il y a beaucoup de plaintes. Mais, comme je vous dis, on n'est pas là pour faire le trafic des relations entre privés.

Crédits alloués au volet II du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec (suite)

Après cela, vous avez parlé des infrastructures. Il y a trois choses dans les infrastructures: il y a infrastructures municipales. Ça, c'est le 650 millions sur six ans, fédéral-provincial-municipal. Ça, le programme est connu, le programme est envoyé à chacune des directions. C'est nous qui gérons ce volet-là à l'intérieur du Programme d'infrastructures municipales, secteur transport.

● (10 h 30) ●

Donc, là-dessus, c'est: amélioration de la sécurité routière et de l'état des routes locales, il y aura 66 millions, les prévisions, amélioration de la sécurité routière aux intersections et dans les zones scolaires, 30 millions, réfection des routes locales aux niveaux 1 et 2 à double vocation, 22 millions, réaménagement d'infrastructures routières municipales à Montréal, 133,5 millions, amélioration des systèmes de gestion de transport collectif, 18 millions, pour un total de 269,5 millions. Et également la réfection de ponts et autres ouvrages municipaux, 90 millions, infrastructures de transport collectif, 310 millions, infrastructures inter-modales, 18 millions, expérimentation de véhicules à carburant de remplacement, 1,8 million, pour un total de 420,5 millions. 420,5 millions plus 269,5 millions équivaut à 690 millions. Ça, c'est un volet.

Deuxième volet: c'est le 90 millions du surplus budgétaire qui a été mis dans la société Infrastructures-Transport. Celui-là également, les comités ont siégé. Il y a déjà un premier projet qui a été libéré: 4 millions pour la côte Dufferin. Et puis également il y a une entente avec Montréal pour une partie de ce montant-là dans une entente spécifique, une entente de 115 millions qu'on a signée avec Montréal il y a un an et demi. Donc, il y a 35 millions qui sera utilisé pour la région de Montréal... pour la ville de Montréal. Et ensuite il y a l'étude du SLR à Québec qui fait partie aussi d'une subvention à partir de ce 90 millions là.

Troisième volet. Le troisième volet de cela, c'est Infrastructures-Canada, mais le grand programme qui est annoncé à peu près depuis quatre ans, dans lequel M. Collette avait dit qu'il y aurait probablement 8 milliards de dollars, dont 2 milliards pour le Québec, au niveau du réseau supérieur, au niveau des routes à vocation économique. Ils en ont promis pour 3 522 000 000, puis il y a pas une maudite cenne de rentrée.

Et le volet que... M. le délégué va répondre. Vous lui avez posé une question.

Contamination au port de Gaspé (suite)

M. Baril (Arthabaska): Pour la contamination au port de Gaspé, je vais être très bref, là, ce qui nous inquiète, quand on regarde dans l'entente de principe qu'il y a eu entre les deux parties, on dit ici: «Transports Canada demeure responsable de poursuivre les démarches entreprises actuellement pour l'assainissement des sédiments contaminés qui entourent les installations portuaires qui ont été identifiées — comme le député l'a dit — dans les rapports de vérification environnementale qui ont précédé la session.» Donc, demeure responsable de poursuivre les démarches puis payer pour la décontamination, là, il y a une marge, comprenez-vous, qu'on aimerait connaître la distance entre les deux.

Après ça, un autre point qui est important au niveau... Puis c'est un peu contradictoire parce qu'on marque, ici, plus loin: «Au niveau environnemental, Transports Canada garde seulement la responsabilité de la décontamination du secteur de la route située à proximité des installations portuaires.» Donc, il s'exclut vraiment là-dedans de ses responsabilités de décontaminer tout ce qu'il reconnaît au niveau des lacs d'eau.

Et, dernier point, dans les obligations de la Corporation portuaire de Gaspé, on peut y lire: «La Corporation portuaire de Gaspé devra exploiter des installations qui lui sont cédées à des fins portuaires pour une période minimale de cinq ans en assurant l'accès au port pour les usagers — importateurs, exportateurs — selon les conditions généralement admises en matière commerciale.» Et ça, c'est une obligation qui est correcte, en passant, hein? Le fédéral ne leur transfère pas pour le fermer. Non, il faut qu'ils l'opèrent. Mais, pour l'opérer, il a besoin de dragage, parce qu'on me dit qu'actuellement, là, seul un bateau peut accoster au bout du quai, puis, tout le reste, il n'y a pas un bateau qui est capable de rentrer là. Donc, pour l'obligation de la Corporation de maintenir en opération les installations, exploiter les installations, il va être obligé d'y avoir du dragage. Et, s'il y a du dragage, il faut voir qu'est-ce qu'on fait avec l'ensablement ou les sédiments contaminés, et là-dessus le fédéral ne dit aucun mot. Donc, c'est ce qui nous inquiète. Et, nous, ce que nous voulons, c'est, bien entendu...

C'est pas le gouvernement du Québec qui a pollué ça, c'est pas le gouvernement du Québec qui était responsable de cette contamination, faut dire. Donc, dans les négociations avec le gouvernement fédéral, nous voulons justement évaluer puis avoir des montants, des sommes d'argent pour la décontamination des lacs d'eau.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de La Peltre.

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le Président. D'abord, un premier, peut-être... Je commence avec un commentaire, M. le Président. M. le ministre, vous avez été interpellé tout à l'heure concernant le siège social de la Société des traversiers. Au fond, je sais que vous êtes au courant, mais j'aimerais le rappeler ici à l'ensemble aussi de mes collègues, qu'il y a une politique relative à la capitale. Alors, la capitale nationale, c'est le siège de l'État, c'est le siège de l'administration publique. C'est là

que sont les sièges sociaux des organismes aussi de l'État. Alors, notre gouvernement a adopté une politique relative à la capitale, et le cadre de référence est un guide dont le gouvernement du Québec s'inspirera à l'avenir pour localiser les bureaux centraux du ministère et des sièges sociaux. Alors, je pense qu'il faudrait toujours avoir ça à l'esprit et de continuer dans cette...

M. Baril (Arthabaska): M. le député, je me suis empressé de le rappeler moi-même parce que je ne voulais pas me le faire rappeler.

Travaux de réfection et mise en lumière du pont de Québec

M. Côté (La Peltre): Ha, ha, ha! Alors, c'est très bien, M. le ministre. Alors, ma question va porter sur le pont de Québec. Alors, je sais qu'il y a des travaux depuis... Je pense que c'est la troisième année. Je sais que c'est un projet avec le fédéral via son organisme ferroviaire. Il semblerait que les travaux ne vont pas tel que prévu, et le calendrier de réalisation semble un peu en retard. Est-ce que, quand même, l'échéancier final va être au rendez-vous tel que prévu? Qu'est-ce qui empêche présentement que les travaux se passent de façon normale? Et puis aussi tout ce qui a trait à l'éclairage qui doit se faire puis ce qui était prévu, je crois, pour l'automne prochain, est-ce que ça demeure toujours dans vos plans?

M. Baril (Arthabaska): Oui. D'abord, effectivement, on me dit qu'il y a un léger retard sur la rénovation, si on peut le dire de même, du pont, du vieux pont de Québec, qui est dû, entre autres... À ce qu'on me dit, les coûts vont être plus élevés que ce qui avait été prévu parce qu'on a dû changer plus de poutres de métal qu'il avait été prévu. Donc, ça, d'abord, ça demande toute une installation particulière. Il faut que le travail se fasse souvent dans la nuit pour ne pas déranger le trafic. Donc, ça, ça a occasionné un certain retard.

Deuxièmement, il y a eu aussi, pour question environnementale... les entrepreneurs ont dû voir à la pose de tabliers spéciaux pour pas que le sable avec lequel on enlève la peinture et de la rouille, ça aille dans le fleuve, etc. Donc, ça, ça a été plus long, plus dispendieux. Et aussi, l'an passé, je crois, il y a eu certains problèmes, je vais dire, entre guillemets, avec l'entrepreneur. Mais on... Et il faut que je dise aussi que c'est le CN qui est le promoteur... le maître d'oeuvre, excusez, le maître d'oeuvre des travaux. Donc, il y a un comité dont le ministère des Transports, bien entendu, en fait partie. Il y a des rencontres deux fois par année. Et, ayant été informé des retards occasionnés puis des coûts possiblement supplémentaires que ça occasionnera, j'avais demandé dernièrement que des gens rencontrent les autorités du CN pour faire le point avec eux autres sur l'avenir des travaux. Mais on espère d'être capable de rattraper le temps perdu, si on peut dire, là, ou le retard dans les années à venir.

Maintenant, pour ce qui est de... Comment?

M. Côté (La Peltre): ...de prévu la fin des travaux? L'échéancier prévu.

M. Baril (Arthabaska): Ah! je pense que c'était pour cinq ans, ça. Ça se peut-u?

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Ça va être retardé, mais on me dit qu'on s'assure que ça va être prêt pour le 450e anniversaire de Québec.

Une voix: 2008.

M. Baril (Arthabaska): En 2008, effectivement.

M. Côté (La Peltrie): Pour ce qui a trait à l'éclairage...

M. Baril (Arthabaska): À l'éclairage...

M. Côté (La Peltrie): ...ça fait partie d'un plan de mise en lumière aussi, là, de la capitale? C'est un des sites prévus, alors...

• (10 h 40) •

M. Baril (Arthabaska): Oui, effectivement. C'est le 400e. J'avais 50 ans de trop, là.

M. Chevette: De 1608 à 2008, ça donne quatre.

M. Baril (Arthabaska): Au 450e, je ne suis pas sûr que je vais être là.

M. Chevette: Moi, je suis sûr de pas être là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Ça fait qu'on va parler du... on va rétablir ça au 400e anniversaire de la ville de Québec.

Bon, au sujet de l'éclairage, c'est un dossier quand même qui chemine très bien. Nous sommes allés en appel d'offres pour la pose de luminaires, dernièrement. Le contrat devrait être accordé, là, dans les jours et les semaines qui viennent, et nous voulons respecter l'échéancier, et on va tout mettre en oeuvre pour que les travaux soient terminés pour le début septembre.

M. Côté (La Peltrie): Donc, on peut compter qu'en septembre on va commencer à voir l'éclairage du pont tel que prévu.

M. Baril (Arthabaska): Il se prépare un événement important pour l'automne avec... Ça s'appelle la France...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): L'Automne de la France au Québec, je ne sais trop, quelque chose comme ça, là.

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Bon. Ça fait qu'on va tout mettre en oeuvre pour faire coïncider l'ouverture...

pas l'ouverture mais l'allumage des lumières, l'illumination du pont, en même temps qu'une activité importante qui sera définie plus tard. Mais il n'y a pas de retard là-dessus, ça va très bien, et il y a une bonne collaboration de la part des gens du ministère des Transports, qui sont maîtres d'oeuvre des travaux, et le milieu, parce qu'on sait là-dedans que le milieu a quand même une importante campagne de financement pour l'achat des lumières. Et on devrait voir le pont illuminé à l'automne.

Et, ce matin, en m'en venant, à la radio j'entendais un reportage à l'effet qu'un groupe qui sont aux États-Unis parle de la pollution nocturne par l'installation de lumières de toutes sortes à New York, Montréal, je ne sais pas trop où, là. Ça fait que c'est sûr qu'on va en entendre parler, eux autres aussi, parce que déjà je les ai rencontrés.

M. Chevette: Oui. Il serait peut-être bon qu'on fasse une parenthèse. Ces mêmes groupes là, les avez-vous déjà entendus parler de la pollution monstre dans le tiers-monde? Ils s'attaquent à ceux qui dépolluent le plus, et ça, je dois vous avouer, là, que ça me fait questionner beaucoup sur l'origine où ils tirent leurs redevances.

Projet de lien interrives dans la région de Québec

M. Côté (La Peltrie): Très bien. M. le Président, j'ai peut-être une autre question. Il y a eu, je crois que c'est il y a deux ans, une étude de préféabilité concernant le projet de tunnel entre la rive sud et la rive nord. Je pense que le ministère des Transports y avait contribué pour, plus ou moins, 50 000 \$, quelque chose comme ça.

M. Baril (Arthabaska): 45 000.

M. Côté (La Peltrie): Alors, la conclusion suite à cette première étude là, c'était que ça en prendrait une autre pour aller un petit peu plus loin, de manière un peu plus pointue, pour vraiment déterminer s'il y a des possibilités de réalisation d'un tel projet. Alors, je sais qu'il y a un groupe qui font la promotion de ce projet-là, entre autres le maire de Beaumont qui est un des piliers. Alors, où c'en est rendu? Est-ce qu'il y a d'autres choses qui sont prévues pour faire avancer ce projet-là ou est-ce que c'est sur la tablette pour un certain temps? Parce que c'est d'avoir un peu de la vision, c'est des choses qui sont à très, très long terme. Donc, est-ce qu'il y a des choses de prévues pour continuer un peu à garder ce dossier-là vivant, si vous voulez?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, c'est pas... Si, je dis bien si, il est sur les tablettes, ce n'est pas le ministère des Transports qui l'a mis sur les tablettes parce que ce n'est pas un dossier que nous autres... que le ministère des Transports a avancé ou a préconisé. C'est un groupe de citoyens, appuyés par le CRD Chaudière-Appalaches — le CRD de la Rive-Sud — c'est eux qui ont avancé ce projet-là, avec l'appui de nombreuses... de la ville de Lévis, entre autres, de nombreux autres groupes, organismes, et, effectivement, une première étude

avait... une étude préliminaire avait été élaborée, qui a été rendue publique ça fait à peu près un an, peut-être un peu plus d'un an, là, hein? C'est en février 2000, je pense, aux alentours de là, début février 2000. Par la suite, nous avons été sollicités pour financer une étude complémentaire à cette dernière. Je sais que le milieu s'est trouvé du financement ailleurs, je sais pas où, et cette étude-là doit être complétée, selon mon information.

Maintenant, nous attendons d'autres développements. Mais je me suis jamais opposé à ce projet, puisqu'il était suscité par le milieu, et ça devait être le privé qui réalisait ce projet-là. Et c'est pour la raison que, comme ministre délégué aux Transports, responsable de tout l'Est du Québec en ce qui concerne le transport, je n'avais pas repoussé du revers de la main ce projet-là. J'avais dit: Bien, c'est un projet qui mérite d'être évalué, puis, si le milieu, avec le privé, est capable de le réaliser, bien, on pourra regarder ce que le ministère des Transports peut faire en collaboration avec eux autres.

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le ministre.

M. Chevrete: Peut-être rajouter, là, que tôt ou tard va falloir qu'il y ait du monde qui se grouille parce qu'il y va de l'intérêt de la population, ça, d'avoir un lien, d'autant plus qu'on subventionne certains équipements, comme on le fait à Montréal. S'il y a des gens qui aiment ça tergiverser, il va falloir qu'ils arrêtent au moins d'essayer de lancer la pierre au ministère, qu'ils prennent leurs responsabilités.

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

Évolution du dossier de la Route verte

M. Deslières: Mes questions vont porter sur la Route verte, donc vont s'adresser au ministre délégué aux Transports. M. le ministre, dans votre déclaration d'ouverture, vos remarques préliminaires, vous nous avez indiqué qu'on était à peu près rendu à mi-chemin concernant la construction de la Route verte. Au total, ce qui est prévu, c'est 4 300 km. On est rendu à mi-chemin, à toutes fins pratiques, puis un peu plus même. L'objectif étant de la compléter d'ici 2005, est-ce que l'objectif à vue est toujours correct, tient la route, sans jeu de mots? Ça nous fait en moyenne 4 à 500 km de construction par année pour atteindre notre objectif. Est-ce que c'est réaliste de dire que, en 2005, nous allons avoir complété la Route verte au Québec?

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, c'est tout à fait réaliste, d'autant plus que nous pensons d'être en mesure de la compléter avant l'échéancier, puisque, dans le dernier budget, la ministre des Finances nous a accordé 3 millions de plus.

On sait qu'on investit 4 millions par année. On nous avait accordé 20 millions, 20 millions sur cinq ans, et, cette année, on a ajouté 3 millions de plus. Donc, cette année, nous aurons 7 millions à investir avec les partenaires du milieu pour devancer différents projets. Et les gens des milieux ont jusqu'au mois de juin pour nous faire de nouvelles propositions, parce qu'on sait

que dernièrement nous avons accepté pour 4,6 millions de dollars de projets pour cette année, ce que j'ai fait parvenir d'ailleurs à tous les députés, je crois, et les milieux ont jusqu'au mois de juin pour nous faire parvenir une deuxième tranche de projets à réaliser cette année. Donc, nous allons certainement rentrer dans les délais, nous allons respecter les délais pour compléter la Route verte.

M. Deslières: Une autre question, M. le Président. Vous annoncez également dans vos remarques préliminaires — puis, cette année, c'est une première, je crois — un programme d'entretien de la Route verte, un investissement annuel qui est chiffré à 2 millions de dollars, si je ne m'abuse, là.

Moi, j'aimerais connaître les critères qui sont assujettis à l'aide financière. Donc, on parle de 50-50, mais est-ce qu'il y a d'autres critères, M. le ministre, pour que les organismes, les MRC, les municipalités puissent avoir accès à ce programme?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, il y avait une problématique qui s'en venait de plus en plus aiguë au niveau de l'entretien. Parce que ce n'est pas tout de bâtir ou de construire ce corridor, mais la problématique provient: après, il faut l'entretenir.

M. Deslières: ...de cinq, six ans, sept, huit ans.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Et la plupart des corporations avaient mis en place la vente d'une vignette à 10 \$ qui faisait problème. Certains la payaient tout à fait librement, d'autres n'acceptaient pas de payer ce 10 \$. Donc, surtout certaines corporations avaient beaucoup de difficultés à percevoir ce 10 \$ de la vignette qui était voué à l'entretien de la Route verte.

• (10 h 50) •

Et également, les corporations gestionnaires qui percevaient ce 10 \$, souvent ça leur créait des frais. Il y avait des coûts pour percevoir ce 10 \$ là. Donc, s'ils allaient chercher 100 000 \$ en vignettes, là, ça ne veut pas dire qu'il leur restait 100 000 \$ pour entretenir leurs pistes. Donc, après plusieurs représentations qu'on m'a faites l'an passé, j'avais demandé à Vélo Québec, l'organisme Vélo Québec, de me faire un rapport sur le moyen le plus efficace d'entretenir la Route verte. Vélo Québec ont rencontré d'abord différents... le milieu ont rencontré des groupes, l'ARCQ, qui est l'Association des corporations — bon, qu'est-ce que ça veut dire, ça, l'ARCQ? — ...

Une voix: L'Association des réseaux cyclables du Québec.

M. Baril (Arthabaska): ...l'Association des réseaux cyclables du Québec, qui ont travaillé à élaborer ce rapport-là, et on est arrivé à la conclusion... à trois suggestions, soit continuer à percevoir la vignette, soit imposer une taxe sur la vente du vélo, ou le ministère, le gouvernement participerait au financement de l'entretien. Nous avons retenu la dernière hypothèse, et c'est pour ça que, cette année, il y a 2 millions dans le budget que nous allons partager avec les MRC, puisque nous voulons que le milieu participe à l'entretien de la Route

verte. Donc, le gouvernement du Québec en paie 50 %, et les municipalités, par le biais des MRC, paieront l'autre 50 %. La participation municipale, je la veux quand même assez souple. Celles qui voudront participer soit en fournissant de l'équipement soit en fournissant de la main-d'œuvre, ça peut être évalué dans la participation de la MRC.

M. Deslières: M. le... Une dernière question. M. le ministre, je voudrais profiter de l'occasion pour vous sensibiliser à une situation fort particulière concernant toute la question de la Route verte et de la région de la Montérégie. Vous savez qu'il y a présentement, en termes de voies cyclables, 500 km de faits en Montérégie, dont seulement 235 km sont reconnus dans le cadre de la Route verte, ce qui fait en sorte que ces gens sont exclus du programme d'immobilisation, mais ils sont exclus également du programme d'entretien. Et je veux pas parler du réseau local, là. Je vais prendre une expression chère au transport, je parle du réseau supérieur du réseau de la piste cyclable. Alors, ça exclut, exemple, des tronçons tels que le parc régional du canal de Beauharnois, de 50 km, la piste multifonctionnelle Le Sentier du paysan, de 26 km, la Riveraine, de 36 km, la Route des champs de... etc. Il y en a pour 150 km sur les 235 qui sont d'ordre supérieur.

Alors, je ne sais pas s'il y aurait pas lieu de revoir les critères où le projet de... le fonds pour l'entretien serait applicable, mais je considère qu'il y a une problématique là, M. le ministre. Et je sais... je pense que vous allez les rencontrer bientôt, les organismes de la Montérégie. Je pense qu'ils vous ont écrit concernant tout le Réseau Vert, là, qui font partie de l'ARCQ également, mais je pense qu'ils ont demandé pour les rencontrer. Mais je tiens à vous signaler, M. le ministre, qu'il y a une problématique fort importante à ce sujet-là.

Et on me dit que le réseau de la Montérégie va s'étendre sur entre 800 et 1 000 km à peine, donc une grande partie qui sera exclue de la Route verte et de ces fonds d'entretien. Alors, je pense qu'il y a lieu, je pense, de réfléchir parce qu'il y a un problème dans la chose.

M. Baril (Arthabaska): Bon, d'abord j'ai rencontré les personnes que vous me mentionnez vendredi dernier. Mais il faut voir d'abord l'objectif de la Route verte: c'est d'unir l'ensemble des régions par un corridor. C'est ça, l'objectif de la Route verte. Et l'objectif de la politique d'aide à l'entretien, c'est d'abord de supporter l'entretien de ce corridor. Chaque municipalité, chaque MRC ont fait même des démarches, des pressions il y a déjà quatre, cinq ans, après 1995, là, pour justement que la Route verte passe chez eux, hein, parce qu'elles y voyaient un apport économique, un apport touristique et des retombées économiques importantes.

Bon, le tracé de la Route verte, c'est pas moi qui l'a défini, c'est même pas le ministère des Transports, c'est Vélo Québec avec des intervenants du milieu, avec les ATR, avec les associations touristiques. C'est eux qui ont défini où devait passer ce corridor dit national, hein? Bon. Là, aujourd'hui, pour répondre à un besoin, nous avons accepté de participer au financement de l'entretien de ce corridor-là. Là, les milieux viennent nous voir puis ils nous disent: Bien là, là, il faudrait que

vous ajoutiez à ça les réseaux régionaux, toutes les petites pistes qui amènent à la Route verte, parce qu'il faut financer ça. Mais là, dans un premier temps, on dit: Nous autres, on va commencer par financer la Route verte. Et, avec la participation que l'on fait, ce qu'ils n'auront plus à payer pour entretenir la Route verte, bien, moi, je me dis: D'abord, ça va leur en faire plus pour entretenir leur réseau à eux. Comprenez-vous?

Je n'ignore pas la problématique qui est créée, mais nous avons voulu faire un effort pour participer, pour développer puis entretenir cette infrastructure touristique que les gens souhaitaient, puis, j'allais dire, ils ont quasiment fait des prières, certains, pour que ça passe chez eux. Comprenez-vous? Donc, maintenant que nous avons franchi cette étape-là, bien, qu'on commence par entretenir vraiment la Route verte puis les réseaux secondaires, le réseau régional, bien, le milieu va continuer à l'utiliser, va continuer à... Le gouvernement ne peut pas tout faire partout, hein?

M. Deslières: Je comprends, M. le ministre, que le gouvernement ne peut pas...

Le Président (M. Gagnon): ...maintenant au député de Shefford.

M. Deslières: M. le... je ne veux pas être mesquin, sauf que je pense qu'ils avaient 25 minutes, tout à l'heure, là.

Le Président (M. Gagnon): Son temps était plus court que ça, c'est le temps de réponse qui était plus long.

M. Deslières: Trente secondes.

Une voix: Trente secondes...

M. Deslières: Juste une remarque. M. le ministre. Tout en reconnaissant le travail de consultation qui a été fait par Vélo Québec au début, je dois vous dire que les intervenants de la Montérégie, ils étaient là au départ. Ils ont fait des représentations. Je peux-tu vous dire qu'à certains endroits Vélo Québec cependant a escamoté certaines consultations? Ça, je peux vous le dire. C'est ça qui cause problème aujourd'hui, là. Puis on a la conséquence du début qui a été peut-être escamoté. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Shefford.

Règles d'indemnisation des accidentés de la route (suite)

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. En réaction à ma question omnibus du début et la réponse omnibus des ministres, concernant, premièrement, la SAAQ, je comprends le ministre de dire que, dans l'ensemble, ça va bien. Ça, on l'espère tous. Puis, si ça irait pas bien dans l'ensemble, là, ce serait la catastrophe. Sauf que, lorsqu'on a des cas qui nous sont rapportés... Puis je sais que le ministre aussi a eu des cas dans son bureau de comté qui ont été rapportés où on

peut se questionner sur les décisions qui sont prises par la SAAQ concernant l'indemnisation des victimes.

Vous nous disiez, M. le ministre, que 69 % des décisions étaient maintenues lorsque portées en appel. Ça me laisse voir que 31 % des décisions sont renversées, et, en droit, le tiers presque des décisions sont renversées en appel. C'est énorme, énorme, si on pense aussi qu'il y a des gens qui ne vont pas en appel des décisions rendues par la SAAQ sur des décisions qui seraient peut-être douteuses. Donc, M. le Président, ça devient... on peut se questionner.

Et je ne veux pas faire de polémique avec ça, disant: Oui, la SAAQ, dans l'ensemble, fait son travail, puis on le souhaite, tout le monde, puis on pense que oui, sauf que, quand on a des choses à corriger, lorsqu'on a des choses à corriger, des méthodes à refaire... Parce qu'on m'a dit, moi, souvent, dans mon bureau de comté: J'ai été reçu là, chez le médecin, comme un chien dans un jeu de quilles, il m'a quasiment traité de voleur, mais pas loin, que je voulais planter la SAAQ, etc. Là, je caricature un peu ce que l'on nous dit dans les bureaux de comté, mais les gens souvent se sont sentis comme ça.

● (11 heures) ●

Donc, l'objectif n'est pas de dire: Bon, bien, tout ce qui se fait à la SAAQ puis les décisions, c'est pas bon. C'est pas ça que je vous dis. Je vous dis que souvent, souvent les décisions sont questionnables. L'attitude des médecins qui reçoivent ces gens-là qui ont droit à une indemnisation est questionnable. Souvent, on dit à un commettant: Bon, bien, la douleur, ça, c'est subjectif, ça, on ne rembourse pas ça, puis je pense que tu nous joues la comédie. C'est l'attitude qu'il faut changer, je pense, M. le Président. Et je pense, dans ce cas-là, je pense que la SAAQ a un examen de conscience à faire, parce que, si, moi, j'ai cinq, six cas de comté par année chez moi, ça ne doit pas être une exception, ça ne doit pas être tout dans Shefford, il doit y en avoir dans Joliette, il y en a sûrement dans La Peltre, dans Masson, etc. Si on les additionne tous, il y a un message qui est régulier, disant que les gens qui sont des accidentés de la route ne sont pas traités de façon convenable et humaine dans plusieurs cas.

M. Chevette: Mais ce que je voulais dire, c'est que nos propos peuvent être lus sans nuance. Je suis d'accord avec vous qu'il y en a des choses à corriger. Mais, quand je dis: 290 000 décisions, 96,4 %, aucune contestée, dans 96,4 % des cas, 69 % des 3,6 % sont maintenues, ça veut dire qu'il reste à peu près même pas 1,6 % de contestées. Donc, règle générale, c'est bon. Mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas corriger le 1,6, ça je suis d'accord avec vous.

M. Brodeur: Peut-être qu'il serait peut-être question de formation des médecins qui reçoivent ces gens-là?

M. Chevette: Ça, c'est une autre question. Effectivement, moi aussi, j'en ai entendu beaucoup de ça, et ça, c'est fatigant parce que ça fait... Mais attaquer le travail professionnel... Les gens, on pourrait loger des plaintes personnelles s'ils sont mal reçus. Il y a un code

d'éthique, de déontologie. J'ai vu d'autres choses, par exemple. J'ai vu un gars rentrer, moi, avec des béquilles au bureau...

M. Brodeur: J'ai vu ça.

M. Chevette: ...un lundi matin, avec un collet, puis dire: Cette maudite CSST... Puis il était étouffé. Je t'ai pris ma secrétaire, puis je lui ai dicté une lettre. Je lui ai parlé, moi, à la CSST. Une demi-heure après, je saute dans mon auto, puis je m'en allais, puis j'ai passé devant chez lui. Il était après charger sa chalupe tout seul sur son quatre-par-quatre. Faut en prendre... Il y a des exagérations de tous les bords. D'accord? On se comprend? Merci.

M. Brodeur: On se comprend, M. le ministre, j'ai eu le même cas. On s'en est parlé, l'autre fois, là.

M. Chevette: C'est vrai.

M. Brodeur: On s'en est parlé, l'autre fois. Sauf que ces cas-là ne doivent pas faire en sorte que ce sont ensuite de ça... pour discréditer l'ensemble des demandeurs dans cette affaire-là. Parce que ça, on en a à la SAAQ, à la CSST, à la Régie des rentes, on...

M. Chevette: Mais nos bureaux de comté sont un lieu formidable pour perdre de notre naïveté et de notre candeur.

M. Brodeur: Oui. Donc, il faut agir avec circons...

M. Chevette: ...circonspection.

M. Brodeur: ...circonspection. On l'a vu dans...

M. Chevette: Allez pas dire «circoncision», vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Non, non. Ceci étant dit, donc, à la SAAQ, je pense qu'il y a de l'ouvrage à faire là, puis on aura des consultations à l'automne où on pourra peut-être en débattre plus longtemps et changer des façons de faire, M. le Président — puis je pense qu'alentour de la table, ici, tous ceux qui ont à recevoir des gens à leur bureau de comté en sont bien conscients — et revenir, en fin de compte, au premier objectif, soit de favoriser l'indemnisation plutôt que d'être méfiant de tout le monde qui arrive pour une réclamation.

Respect du nouveau contrat de transport forestier

Deuxième chose, on en a parlé abondamment, on en a parlé hier, on en a reparlé encore aujourd'hui, du contrat type. Vous avez parlé tantôt du contrat type. Moi, ce que j'aimerais savoir du ministre: Il y a combien d'entreprises qui le respectent, ce contrat type là? Si personne ne le respecte, M. le Président, si l'ANCAI ne le respecte pas, si tous les organismes ne le respectent

pas, il n'y en a pas de contrat type. Et les informations qu'on a, M. le Président — puis il semble que c'est les mêmes sources que celles du ministre, sauf qu'on a des discours différents, on dirait, on a des discours différents — c'est que ces contrats-là ne sont pas respectés. Si les contrats ne sont pas respectés, donc il n'y a pas de contrat type. Qu'est-ce qui arrive avec ce contrat-là? Le règlement est appliqué depuis déjà un an et demi, là.

M. Chevette: Le 6 juillet, l'an passé.

M. Brodeur: Le 6 juillet 2000.

M. Chevette: 2000. Règle générale, ça va assez bien. Tout d'abord il faut faire la distinction. C'est difficile de donner un pourcentage, parce que vous dites: Quel pourcentage? Il y a des contrats qui lient les groupes déjà pour un certain pourcentage. Donc, c'est-u 15, c'est-u 20, ou c'est-u 25 % de contrats qui liaient déjà... Ça, c'est une partie. Le contrat type nouveau est sûrement, si on regarde par rapport au total, un peu supérieur à 25 %, présentement, en plus des contrats liants. Ça veut dire tout près de 50 % de contrats. Ça s'applique graduellement. C'est une négociation. Après, quand on s'entend sur le contrat type, ils partent avec ce contrat type là, ou dans chacune des régions du Québec, puis là ils négocient directement avec les forestières impliquées, par exemple. Mais, règle générale, ça va assez bien.

Il y a une ou deux régions plus particulièrement difficiles. Mais rappelez-vous ce qui s'est passé l'hiver passé, même au niveau de certains fonctionnements, dans l'Outaouais québécois, par exemple. Rappelez-vous le problème qu'il y a eu avec Kruger sur la Côte-Nord. Mais Kruger sur la Côte-Nord, ce n'est pas l'ANCAI. C'est un groupe de travailleurs qui sont allés voir un avocat qui leur a conseillé de démissionner. Ils ont brisé leur lien d'emploi. En tout cas, du moins, c'est ce qu'on m'a rapporté, moi. Et puis, si c'est ça, c'est pas nécessairement l'ANCAI, ça. L'avocat leur a carrément dit: Abandonnez de travailler et signez une lettre de démission. Bien, quand tu signes une lettre de démission, t'as plus de lien contractuel, t'as mis fin à ton lien contractuel. Je le sais, c'est moi qui l'a réglé.

C'est pas facile, ça. On sauve les meubles, point. Puis ça, je l'admetts, on n'a pas... Mais on est partis de rien pour eux autres puis on est allés chercher le maximum qu'on a pu aller chercher. C'est lent, je le reconnais, moi. Mais c'est quelque chose, c'est un outil qui en a réglé un joyeux paquet puis qui va continuer à en régler un joyeux paquet. Puis la table tripartite puis le comité tripartite va fonctionner, fonctionne. Je vous disais tantôt que, moi, personnellement, même ce soir, j'ai une rencontre pour favoriser... Mais il n'y a pas de grève générale en vue, je le répète, puis les pourparlers... les gens se parlent correctement.

Le Président (M. Gagnon): Une dernière question.

M. Brodeur: Une dernière question.

Le Président (M. Gagnon): Brève.

M. Brodeur: Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Gagnon): Il vous reste deux minutes.

Une voix: Deux, trois minutes.

Engagements et déboursés du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (suite)

M. Brodeur: Deux, trois minutes? Bon, bien, on va essayer d'aborder d'autres sujets aussi. On parlait tantôt du fonds d'infrastructures, ce que certains ont appelé une patente à gosses de 90 millions de dollars. Vous me dites qu'il y a 4 millions qui va être... qui, à partir de...

M. Chevette: Côte Dufresne.

M. Brodeur: ...sur la côte Dufferin...

M. Chevette: Dufferin, pas Dufresne.

M. Brodeur: Dufferin?

M. Chevette: Dufferin.

M. Brodeur: Trente-cinq millions au plan de transport de Montréal, je crois?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: Le reste, est-ce qu'il y a des engagements?

M. Chevette: Pas de plan de transport, c'est l'entente avec la ville de Montréal, infrastructures municipales.

M. Brodeur: O.K. L'entente avec l'infrastructure... concernant l'infrastructure municipale, ville de Montréal, ça fait 39 millions, ça. Pour se rendre à 90...

M. Chevette: 39 millions plus SLR, plus les DT de chacune des régions qui sont en train de recueillir les projets...

M. Brodeur: Vous avez mis combien dans le SLR?

M. Chevette: C'est 250 000, du Québec?

M. Brodeur: Il y a encore du chemin à faire, là. Donc, il lui reste plus de la moitié du budget. Est-ce qu'il n'est pas engagé? L'année passée, ça.

M. Chevette: Ça, c'est des engagements faits, là. Mais on s'en vient... les DT recueillent présentement les projets, puis à mesure ils vont sortir.

M. Brodeur: Oui, mais ce qu'on peut constater, c'est qu'il y a 90 millions qui ont dormi pendant un an,

là, puis il y a encore des sommes... On parle du budget de l'année passée. Est-ce que, dans les montants qui restent...

M. Chevette: C'est que, la somme mise dans la société, ils ont trois ans pour la dépenser.

M. Brodeur: Bien, il reste la...

M. Chevette: Il n'y a aucune surprise dans ça.

M. Brodeur: Est-ce que le ministre peut s'engager à déposer les engagements puis les déboursés de ça à la commission ici...

M. Chevette: Bien sûr!

M. Brodeur: ...sur ce 90 millions là?

M. Chevette: Oui.

Adoption des crédits

Le Président (M. Gagnon): Merci. C'est à peu près le temps qu'on avait. Maintenant, c'est le temps de mettre aux voix les différents programmes.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Le programme 1, Infrastructures de transport, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

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

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

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

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Gagnon): L'ensemble des crédits budgétaires du ministère des Transports est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Gagnon): La commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 8)