



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 11 avril 2002 — Vol. 37 N° 41

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel**

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, avenue Honoré-Mercier, 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: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 11 avril 2002

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Centre d'entretien et de réparation d'avions à l'aéroport de Québec	1
Intentions de la Société des traversiers au sujet des services vers le Bas-du-Fleuve	2
Transport de camions remorques par traversier entre la Côte-Nord et le Bas-du-Fleuve	3
Réorganisation du service de traversier entre Rimouski—Baie-Comeau et Rimouski-Forestville	4
État des négociations avec le fédéral sur le financement des projets autoroutiers	6
Autoroute 30	8
Autoroute 185	9
Autoroute 30 (suite)	11
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	11
Solutions pour éponger le déficit anticipé	12
Dossier des coussins gonflables reconstruits et actionnés à la poudre à canon	17
Documents déposés	18
Document déposé	23
Document déposé	30
Financement de la réfection du tronçon Cacouna-Bic de l'autoroute 20	36
État des négociations avec le fédéral en vue de l'acquisition des ports commerciaux régionaux	37
Prévisions budgétaires pour le maintien d'un service de traversier entre Rimouski et Forestville	38
Prolongement de la période de service du traversier entre Montmagny et l'île aux Grues	38

Intervenants

M. Claude Pinard, président

M. Jacques Baril

M. Serge Ménard

M. Michel Côté

M. Réal Gauvin

M. Serge Deslières

M. Claude Béchar

M. Bernard Brodeur

Mme Danielle Doyer

* M. Jacques Brind'Amour, SAAQ

* M. Gaétan Bergeron, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le jeudi 11 avril 2002

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures quarante-deux minutes)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, j'inviterais les gens à s'asseoir et à ceux qui n'ont pas à s'asseoir de bien vouloir sortir.

Merci beaucoup. Alors, nous poursuivons l'étude des crédits du ministre des Transports. Je souhaite la bienvenue au ministre d'État ainsi qu'au ministre délégué et aux membres de la commission. Alors, nous continuons. Nous tenons une discussion générale sur les programmes 1 à 3. Et nous procéderons au vote sur ces programmes dès la fin des 10 heures d'étude qui leur auront été consacrées.

Discussion générale (suite)

Alors, comme nous poursuivons notre travail d'hier, j'inviterais maintenant le député de La Peltrie, puisqu'on en était rendu à son tour, de bien vouloir questionner, s'il vous plaît. M. le député.

Centre d'entretien et de réparation d'avions à l'aéroport de Québec

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. M. le Président, hier, le député de d'Abitibi-Est a fait une très bonne description de la situation du transport aérien à partir de Québec et vers les régions. Alors, je pense que c'est une situation qui est quand même très problématique puis qui a des effets ou des impacts dans d'autres secteurs. Entre autres, à l'aéroport de Québec, il y a un centre d'entretien et de réparation d'avions. Ce centre d'entretien et de réparation d'avions était exploité par la compagnie Canada 3000, qui employait jusqu'à une centaine de personnes à venir jusqu'à tout dernièrement. Alors, ce centre d'entretien...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le député.

Une voix: Bien trop bruyant.

M. Côté (La Peltrie): ...avec la mise en faillite de cette entreprise, toutes ses opérations sont maintenant arrêtées. Il semble qu'il y aurait quelques groupes qui se sont manifestés, qui se sont montrés peut-être intéressés à reprendre les opérations de ce centre d'entretien avec l'aide d'autres intervenants.

Est-ce que, M. le ministre, vous pourriez nous indiquer s'il y a des développements dans cette affaire et nous dire si le ministère des Transports est en mesure de supporter et de participer à la relance de ce centre et préserver ainsi peut-être une centaine d'emplois à l'aéroport de Québec?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. Je vais essayer de répondre le plus précis possible, exactement possible à la question du député de La Peltrie parce que c'est une question qui est fondamentale, une question qui est cruciale, entre autres pour les emplois d'abord qui étaient en place.

On sait, comme il l'a dit, que c'est suite à la faillite de Canada 3000. Actuellement, c'est un syndicat qui gère la faillite. Mais, vous savez, je l'ai résumé hier un peu, la situation du transport aérien, entre autres, au Québec, ce que l'on vit. Et, hier après-midi, je rencontrais les représentants de l'Association des transporteurs aériens du Québec, et ils m'en ont appris encore davantage sur la gravité de la situation du transport aérien au Québec, pas uniquement au niveau du transport de passagers, au niveau de liaisons de passagers, mais également tout ce qui touche le transport aérien au Québec.

Et on me donnait, à titre d'exemple, entre autres, des écoles de pilotage, les compagnies aériennes, là, qui font du transport de brousse ou les pilotes de brousse, toutes les petites compagnies aériennes qui transportent des chasseurs ou des pêcheurs, si je peux dire, dans les pourvoies ou dans les zecs, et beaucoup d'autres entreprises. On me dit qu'au Québec il y avait aux environs de 160 entreprises de transport aérien de toutes sortes, même les gens, là, qui, pour épandre des... arroser, c'est-à-dire, les forêts — c'était des privés — se spécialisaient là-dedans. Il y en avait environ 160, qu'on m'a dit, au Québec et il n'en reste plus seulement que 60.

Et, selon, je vais dire, leurs prévisions qui semblent tout à fait — je n'aime pas ça dire «réalistes» parce que j'allais dire optimistes, mais je vais dire plutôt réalistes... ils prétendent que, d'ici à l'automne, il y en a encore la moitié, au moins 50 % des 60 qui restent qui vont crever, comme on dit. Entre autres, on m'a dit, c'est à cause d'un problème important, à cause de l'augmentation du coût des assurances.

Et on me donnait l'exemple... Puis là les assurances, là, même s'ils ont commencé à augmenter voilà un an et demi, là, tout passe sur le dos du 11 septembre, hein, là. Et il y a des compagnies, ces petites compagnies aériennes... On me donnait l'exemple qu'une compagnie qui payait 320 000 \$ pour assurer sa flotte d'avions, ils viennent de recevoir le compte: 1,2 million. Donc, elles ne sont pas capables de supporter l'augmentation catastrophique du coût des assurances et elles remettent leur certificat, elles remettent leur certificat à Transports Canada, leur certificat d'autorisation à Transports Canada. Donc, la situation du transport aérien est vraiment déplorable au Québec.

Pour ce qui est des liaisons de passagers, liaisons aériennes de passagers, il faut rappeler — puis, eux autres, ils spécifiaient beaucoup là-dessus hier également — le fameux 24 \$ que le gouvernement fédéral vient d'imposer pour la sécurité, 24 \$ par passager, c'est en addition sur le coût du billet. Le Canada serait le seul pays au monde — le seul pays au monde — qui impose

cette taxe de 24 piastres — pas 24 % — 24 \$ sur le coût du billet. Le seul pays au monde. Tous les autres pays absorberaient, dans leur budget, l'augmentation des services pour la sécurité dans les aéroports.

Et on me disait également qu'un passager qui prend l'avion à Havre-Saint-Pierre pour aller à l'île d'Anticosti est obligé de payer le 24 \$. Voyez-vous le ridicule, l'aberration de ce système? Et à Havre-Saint-Pierre, il n'y aura même pas, je vais dire, l'ombre d'une caméra de plus pour surveiller qu'est-ce que c'est qui peut arriver là pour aller traverser une partie du fleuve pour aller d'une île à l'autre.

Donc, la situation, elle est dramatique. Vous savez que le gouvernement du Québec, nous sommes très, très, très limités dans le... On n'a aucun pouvoir législatif, d'abord, aucun pouvoir juridique, c'est uniquement le gouvernement fédéral qui légifère là-dedans. Et, au dire du milieu, le gouvernement fédéral a complètement abandonné. Puis moi, je les invitais à aller faire des démarches, à aller faire des demandes auprès du gouvernement fédéral. Les gens m'ont carrément dit: M. Baril, ça ne nous donne absolument rien d'aller là; ils ne veulent plus rien savoir. Ils ne veulent plus rien savoir du transport aérien. Ils s'en désengagent. Et tout ça est parti de leur programme, leur projet qu'ils appellent de «restructuration», mais, moi, je dis le projet plutôt de déréglementation du transport aérien.

● (10 h 50) ●

Donc, pour ce qui est de l'aéroport de Québec et le service que vous avez mentionné tout à l'heure, le centre de services qu'il y avait à l'aéroport de Québec, actuellement, je le répète, c'est entre les mains du syndicat. Je sais présentement... J'ai déjà rencontré des gens qui veulent, qui ont l'intention, qui sont prêts à relancer certaines liaisons aériennes régionales. Il y a des possibilités. On pourrait si... On peut espérer, je vais dire, on peut espérer qu'on puisse ramener certains emplois ici, à Québec, mais c'est du ressort de l'entreprise privée actuellement que nous allons tout faire ce qui est en nos moyens, je dis bien, tout faire ce qui est en nos moyens financiers, nos moyens techniques pour les supporter, pour essayer de redonner aux régions, parce que c'est essentiel, de redonner aux régions un mode de transport aérien, je dis, bien, le plus propice, le plus adéquat possible.

M. Côté (La Peltrie): Alors, vous comprenez, M. le ministre, l'intérêt que je peux avoir pour ce qui se passe à l'aéroport de Québec, étant donné que c'est dans ma circonscription. Puis, bon, je pense que, lorsqu'une entreprise comme le centre d'entretien et de réparation qui avait une centaine d'emplois... bien, je pense que c'est important, au niveau de l'aéroport. Je pense que vous êtes sensibilisé à cette situation, et puis qu'il peut y avoir du développement éventuellement à ce sujet-là, ce que j'entends, en tout cas. J'aurais une autre...

M. Baril (Arthabaska): Il y a de l'espoir.

Intentions de la Société des traversiers au sujet des services vers le Bas-du-Fleuve

M. Côté (La Peltrie): Il y a de l'espoir. Alors, une autre question, peut-être, M. le Président, dans un

autre ordre d'idées, par conséquent. Il y a quelque temps, les résidents de Forestville se sont manifestés puis se sont dits inquiets, suite à une visite que vous avez faite sur la Basse-Côte-Nord, il y a environ deux, trois semaines, parce qu'ils craignent de perdre le service de la traverse qui les relie à Rimouski. Est-ce que le ministre peut nous expliquer quelles sont les intentions de la Société des traversiers à l'égard des services de traverse qui existent présentement vers le Bas-du-Fleuve, si vous voulez? Si on regarde: il y en a une à Saint-Siméon—Rivière-du-Loup; il y en a une, l'été, Escoumins—Trois-Pistoles; il y en a une, Forestville maintenant avec Rimouski. Puis on parle aussi de peut-être d'autres éventuellement qui pourraient se développer. Alors, c'est probablement ce qui cause de l'inquiétude du service qu'il y a présentement entre Forestville et Rimouski. Est-ce que vous pourriez nous entretenir, nous informer un peu plus davantage face aux réactions qu'il semble y avoir pour les citoyens de la région?

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

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, l'inquiétude provient d'une démarche supposément objective du chef de l'opposition qui parcourt les régions, mais qui sème plus la peur, l'inquiétude, l'incertitude partout où il passe. Et il fait gronder le tonnerre comme de quoi qu'il n'y a rien qui marche dans les régions, que le gouvernement est complètement insensible aux régions, qu'on foute rien. Donc, vous voyez un peu le discours que je suis sûr que vous avez sans doute pris connaissance des journaux, des médias, pour entendre le chef de l'opposition qui se promène dans les régions à la veille des élections pendant que nous, nous sommes là d'une façon constante, courante.

La grogne, je dois dire, ou la crainte qu'il a suscitée, c'est à l'effet de dire que le gouvernement du Québec mettrait fin à une traverse, une traverse privée d'un propriétaire privé, avec un catamaran rapide, comme on appelle, qui fait la traversée entre Rimouski et Forestville, avec un bateau, un bateau léger qui peut aller jusqu'à 50 km/h, je crois. Donc, c'est une traverse qui a sa raison d'être, aucun doute là-dessus, qui rend service aux usagers, qui permet également de diminuer les attentes à la traverse de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon dont vous avez fait mention.

Mais le propriétaire du catamaran, actuellement, c'est un M. Journault, je ne sais pas le nom de sa compagnie, mais, en tout cas, c'est M. Hilaire Journault. C'est son fils Michel — c'est ça, son fils Michel — qui opère cette traverse-là, ce traversier-là. Mais, à chaque année, il nous démontre, prouve à l'appui, qu'il perd de l'argent et, aussitôt qu'il trouvera à vendre son catamaran — ce qui est offert, il l'offre un peu au niveau international — il veut mettre fin à cette traverse-là parce qu'elle n'est pas rentable pour lui. Bon.

Donc, ce n'est nullement dans l'intention du gouvernement du Québec d'obliger cette compagnie-là à mettre fin au traversier. Mais, par contre, pour ne pas donner raison aux gens du milieu puis ne pas donner raison surtout à l'opposition à l'effet de dire qu'on ne s'occupe pas des régions, on n'attend pas que le catamaran rapide que l'on connaît présentement mette fin à

son projet, mette fin à sa liaison entre Rimouski et Forestville. La Société des traversiers est actuellement en démarche pour acquérir, soit faire construire ou acquérir un bateau rapide qui pourrait, je vais dire «remplacer» le catamaran qui est en place présentement. Mais on l'a fait en collaboration, je dois dire, avec MM. Journault, père et fils, pour voir comment eux... pour ne pas les laisser de but en blanc, si vous me permettez l'expression, mais comment on peut s'entendre avec eux pour être en mesure de prendre la relève aussitôt qu'eux laisseront.

Mais il n'est pas dans notre intention de ne plus aller à Forestville. Ce n'est pas parce qu'on va changer le bateau puis qu'on va le grossir qu'on va exclure Forestville. Ça reste dans l'intention de la Société des traversiers d'être capable de desservir quand même Matane—Baie-Comeau, Forestville—Rimouski — là, je les donne un peu à l'envers, là — mais la Société des traversiers évalue cette... Il y a différentes hypothèses et cette hypothèse-là fait partie également de ce qui est sur la table, de ce que l'on étudie, et on m'informe que le bateau pourrait avoir deux traversiers par jour parce que ça prendrait à peu près 13 heures, là, faire tout le tour, donc... 13 heures, je veux dire là, pour un voyage aller-retour. Donc, il serait capable de faire au moins deux voyages par jour. Donc, moi, si votre question pouvait faire en sorte de rassurer les gens de Forestville que le gouvernement du Québec n'a nullement l'intention de mettre fin à la traverse qui existe présentement...

Et, si vous me permettez, juste pour continuer quand même comment le gouvernement du Québec s'intéresse puis supporte le développement également des régions, encore dernièrement, j'ai rencontré des gens de la Gaspésie, des gens de l'Île d'Anticosti, les maires et les représentants, des gens de Havre-Saint-Pierre pour une autre traversée qui serait effectuée entre Grand-Vallée, Port-Meurier à l'Île d'Anticosti et Havre-Saint-Pierre.

Donc, c'est un projet... J'ai rencontré les maires avant-hier, je crois, et ces gens-là étaient satisfaits de la position du ministère des Transports, étaient satisfaits de la position de d'autres ministères parce qu'il y a le ministère des Régions et le ministère du Tourisme également qui sont impliqués dans ce projet-là. Et les gens me disaient: M. Baril, ça fait plus de 20 ans qu'on travaille pour ce projet-là puis c'est la première fois qu'on sent vraiment que le gouvernement veut nous supporter, veut nous aider à établir ce traversier-là qui serait durant la période estivale. Et je suis convaincu que ce serait un projet dynamisant, un projet d'avenir pour autant le nord de la Gaspésie, l'Île d'Anticosti et Havre-Saint-Pierre. Et, en plus, avec les investissements importants que la SEPAQ s'est engagée à faire autant en Gaspésie, autant sur l'Île d'Anticosti et sur la Côte-Nord, il y a un potentiel de développement touristique extraordinaire, et c'est dans ce sens-là que le gouvernement du Québec appuie le milieu.

Transport de camions remorques par traversier entre la Côte-Nord et le Bas-du-Fleuve

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que... J'avais entendu aussi, parce que je pense qu'une nouvelle avait couru à l'effet que, possiblement, il y aurait un traversier

qui pourrait être mis en place pour faire la traverse des camions remorques, là, des vans entre les deux rives. C'est-u un projet, ça, qui est toujours vivant ou... qui aurait pris, par exemple, je ne sais pas, Baie-Comeau ou Forestville, puis aurait traversé Rimouski ou Matane avec des camions remorques pour qu'ils puissent transiter par la route 20 par la suite, ou quelque chose, pour alléger la route 138.

● (11 heures) ●

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

M. Baril (Arthabaska): C'est un projet que, dans le cadre de la Politique de transport maritime et fluvial, nous avons développé. C'est un projet qui nous a été présenté — un parmi d'autres, là — par un M. Simard, je crois. M. Régis Simard, qui est venu me présenter, également en collaboration avec M. Tremblay, le maire de Forestville... pour être en mesure d'expédier le bois que la compagnie Kruger pourrait transporter... expédier, c'est-à-dire, son bois, par le fleuve.

Au début, le projet qui nous avait présenté, c'était effectivement, comme vous dites, de partir de Forestville qui devait traverser à Rimouski. Moi, je disais... J'avais demandé à M. Simard, j'avais dit: Tant qu'à faire traverser le bois à travers le Saint-Laurent puis lui faire prendre la route l'autre bord, hein, sur la 20, pourquoi vous ne gardez pas le projet pour faire suivre... utiliser le Saint-Laurent d'une façon plus importante, sur une distance, c'est-à-dire plus importante que juste traverser le fleuve? Il nous est revenu. J'ai invité la compagnie Kruger, j'ai invité M. Simard avec M. Tremblay dans une rencontre tous ensemble pour voir, un, est-ce que, d'abord, Kruger est intéressée, la compagnie Kruger est intéressée à expédier son bois par le fleuve et... Bon. La rencontre, elle fut très positive. Kruger s'était engagée à travailler avec M. Simard, M. Tremblay pour leur fournir des chiffres, des coûts d'expédition, en tout cas des affaires, des données qui sont confidentielles — vous en conviendrez avec moi. Mais, c'est un projet effectivement qui est en cours, qui est en marche pour ramener le plus possible du trafic sur le fleuve au lieu de le faire descendre par la 138 ou encore le faire cheminer par la 132 ou la 20.

Et, vous me permettez également, pour vous démontrer notre intérêt à désengorger la 138, il me fait... je l'ai mentionné hier rapidement, nos intentions — notre volonté, je devrais dire plutôt — de faire en sorte d'évaluer toutes les possibilités, les tenants et aboutissants d'établir un lien permanent entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Et c'est avec, je dirais, beaucoup d'empressement, beaucoup de plaisir en tous les cas, que je peux vous confirmer que, dans les jours qui viennent, là, hein, probablement — demain, c'est vendredi, ça, en tout cas — en fin de semaine ou au début de la semaine prochaine, il y aura l'appel d'offres pour choisir ou retenir une firme d'ingénieurs, de spécialistes qui seront en mesure de faire l'étude d'impact environnemental, l'impact économique, social de tout ce que ça comporte, la construction d'une structure d'art aussi importante que celle sur le Saguenay.

Et, je vous dirais, je me suis également arrêté ou attardé à ce que l'on puisse, dans cette étude-là, inclure

une possibilité qu'on nous fournisse des suggestions à l'effet de quelle sorte de structure qui pourrait être construite là, advenant que, oui, on répond à tous les impacts environnementaux, les impacts économiques, etc., quelle sorte de structure ou quelle sorte de matériaux pourraient être utilisés.

Et, comme vous le savez, c'est un vieux projet. Je vais le dire, c'est un vieux projet, une vieille demande que, je vais dire, l'ex-député de Saguenay, M. Gabriel-Yvan Gagnon, même ici, à l'étude des crédits, nous répétait à je ne sais pas combien de fois. À chaque étude, avec raison, il nous demandait d'évaluer la possibilité de construire un pont en aluminium, hein! Ça, ce n'est pas moi qui l'invente. Vous connaissez le discours à Marc-Yvan, pas Marc-Yvan, excusez, à Gabriel-Yvan. Et il nous revenait constamment avec cette demande-là tout à fait justifiée parce que, avec la transformation de l'aluminium qui se fait au Saguenay, sur la Côte-Nord...

Donc, j'ai demandé de trouver une façon que, dans l'appel d'offres, on puisse nous suggérer de quelle façon qu'on pourrait... quels matériaux, c'est-à-dire, qu'on pourrait utiliser. Et, si ça devenait possible de faire ce pont, fabriquer ce pont, c'est-à-dire en aluminium, voyez-vous le potentiel quand même et l'expertise que l'on développerait d'abord au Québec avec une usine, au moins une usine de transformation qui pourrait, au lieu de faire juste des petits lingots, voyez-vous, ou bien des petits bouts de métal — pas de métal mais d'aluminium — qu'on installe autour des fenêtres ou je ne sais pas quoi... Si on pouvait avoir une usine de transformation qui fait des poutres — des poutres, je cherchais le nom français — des poutres en aluminium pour construire un pont, et ce pont, éventuellement, pourrait devenir véritablement une vitrine, une vitrine ou un exemple d'expertise québécoise... Ça se fait en Europe, et je ne verrais pas pourquoi ça ne se ferait pas au Québec. Donc, vous voyez un peu l'orientation, la volonté du gouvernement, c'est-à-dire, de faire en sorte de relier la Côte-Nord, on va dire, au reste du continent en ayant un lien permanent à la hauteur de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine.

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

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Nous cédon maintenant la parole au député de Montmagny-L'Islet. M. le député.

Réorganisation du service de traversier entre Rimouski—Baie-Comeau et Rimouski-Forestville

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Toujours dans le même dossier, M. le ministre, je pense qu'on va s'entendre, là, pour dire que les commentaires qui ont été faits par le chef de l'opposition sont suite aux commentaires qu'il reçoit en région, qu'il a reçus expressément sur la Côte-Nord, au même titre que le député de La Peltrie a échangé, a reçu des commentaires où les gens s'inquiètent.

Et mon intervention, ce matin, est dans le même sens: Vous venez de nous expliquer que, oui, le ministère des Transports, le secteur maritime a un projet, a échangé avec l'entreprise privée qui a développé un

service de traversier Rimouski—Forestville. Si jamais ce service privé là serait abandonné, ce qui les inquiète, c'est que la commission, c'est-à-dire votre ministère, votre service ou vous-même avez laissé circuler de l'information à l'effet que le ministère était plutôt favorable à un service réorganisé sur Rimouski—Baie-Comeau.

Donc, le maire de Forestville, les citoyens de la grande région de Forestville s'inquiètent, ils en ont parlé au député de La Peltrie, comme je vous le disais, ils en ont parlé au chef de l'opposition, et ils en parlent à tous les députés qui passent dans cette région. Donc, on ne fait pas tonner personne, là, on fait juste reprendre les commentaires qui nous sont faits.

Est-ce que c'est vrai que, M. le ministre, vous avez... vous laissez circuler l'information à l'effet que votre ministère serait plutôt favorable à une réorganisation, si c'était votre responsabilité, d'un service Rimouski—Baie-Comeau plutôt que de Rimouski—Forestville? C'est ça, la question.

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

M. Baril (Arthabaska): Bien, ce que je peux vous dire, M. le député de Montmagny, je n'ai rien contre ça, au contraire, je félicite tous les élus qui vont dans les régions puis écoutent les régions.

M. Gauvin: Merci.

M. Baril (Arthabaska): Mais moi, j'ai été dans l'opposition, je sais comment ça marche, hein?

M. Gauvin: Non, non, mais il y a des députés du gouvernement aussi.

M. Baril (Arthabaska): Bien oui, bien, j'ai dit: Tous les députés, tous les élus, je n'ai pas exclus personne, là, hein? J'ai été dans l'opposition, vous savez, hein, puis quand... J'ai circulé, moi aussi, dans les régions. Et, quand les citoyens me faisaient des remarques, comme vous faites là, qui est tout à fait justifié, je ne les faisais pas paniquer, parce que d'abord, bien rare, jamais — comme j'ai dit hier, là, ça a l'air qu'il ne faut pas dire ça, jamais, hein — c'est bien rare, il m'est arrivé bien rarement de parler des choses que je ne connais pas pantoute. Donc, au lieu d'alarmer une population puis un peu les confirmer dans leurs impressions, dans leurs pensées, je disais: Je vais m'informer puis je vais vous revenir.

Donc, avec l'information que je vous transmets aujourd'hui, que j'espère que vous allez transmettre à votre chef, je souhaierais que autant vous autres que votre chef retourner dans le milieu puis disent: Nous nous sommes informés, hein, ou je me suis informé et le ministre m'a assuré que, dans les projets de la Société des traversiers, il y avait différentes hypothèses. Il ne faut pas retenir une hypothèse, il faut regarder, il faut présenter toutes les hypothèses.

Et, effectivement, dans les hypothèses ou une des hypothèses de la Société des traversiers qu'elle a évaluées, effectivement, c'était de voir: Est-ce qu'on doit faire une traversée ou établir un traversier, là, entre Matane—Rimouski—Baie-Comeau? Est-ce qu'on doit

établir un traversier seulement entre Rimouski—Forestville? Est-ce qu'on doit établir, faire un triangle du côté nord, là, Baie-Comeau—Forestville—Rimouski ou bien Matane—Rimouski—Baie-Comeau ou Forestville? Je ne sais pas si vous voyez l'image un peu. Ça faisait partie des hypothèses.

Bon. Donc, moi, ce que je peux... ce que je veux vous confirmer aujourd'hui, c'est que la volonté du gouvernement, la volonté du ministre si ça peut davantage vous rassurer, ce n'est pas d'abandonner Forestville, parce que je suis conscient qu'il y a un service qui est établi là puis, si le gouvernement y mettait fin, ça nuirait. Vous savez, c'est beaucoup plus facile d'établir quelque chose de nouveau que de l'enlever par la suite.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Gauvin: M. le Président. M. le ministre, là, l'information que vous nous transmettez ici, ce matin, va aller directement aux gens de Forestville. On n'a pas à passer par les députés ou par le chef de l'opposition. La réaction du chef de l'opposition, elle est à l'effet que les journalistes questionnaient et les gens de Forestville et le chef de l'opposition de leur compréhension sur la déclaration du ministre lors de sa visite.

Mais je reviens, là. Ce qu'on souhaiterait aujourd'hui, ce que les gens de Forestville et de cette région souhaiteraient aujourd'hui, c'est que M. le ministre les rassure que son service va prioriser, en autant que c'est possible, les rassurer qu'il va prioriser le service Rimouski—Forestville pour que cette partie de la Côte-Nord reçoive sa juste part de services. Qu'il y ait des hypothèses pour diversifier, je pense qu'il n'y a aucun problème à ça, mais il faut carrément, je pense — aujourd'hui, c'est une occasion pour le faire — les sécuriser et les rassurer. Et je pense que je vous en donne l'occasion, de revenir et d'être plus précis sur votre déclaration, à savoir: Oui, je pense qu'on devrait prioriser le service qui a été développé par une firme privée si jamais elle devait être transférée à une organisation publique ou sous la responsabilité du ministère.

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

M. Baril (Arthabaska): M. le député de Montmagny-L'Islet, c'est évident que tout ce qui se dit ici, c'est public. S'il faut émettre un communiqué de presse... Si j'avais le temps, j'irais sur place, je peux prendre le temps. Je ne le sais pas quoi, moi. On est confiné à répondre à vos questions avec beaucoup de plaisir et d'empressement jusqu'à demain. Donc, je ne pourrai pas m'absenter de l'Assemblée nationale, c'est dans mon devoir puis je vais le faire.

Mais, comment je dirais, si mes propos d'aujourd'hui peuvent confirmer ceux que j'ai déjà tenus au préalable, tant mieux, tant mieux. Je sais que certains de vous autres allez retourner en fin de semaine dans ce coin-là, ça, j'en suis convaincu, ça, je suis convaincu, et je vais réitérer ma demande, ma volonté.

M. Gauvin: Si vous voulez vous joindre à nous, vous êtes les bienvenus.

M. Baril (Arthabaska): Moi, ça me ferait plaisir, je vous le dis. Mais vous allez peut-être avoir de la misère à me suivre, hein? Autant physiquement que peut-être... encore plus avec mes idées, par exemple, hein? Ha, ha, ha!

Une voix: Parce qu'on n'a pas de chauffeurs qui conduisent vite, nous autres.

M. Baril (Arthabaska): Mais soyez assurés, comme je disais tout à l'heure, sachant l'information que je viens de vous transmettre, ce que je souhaite que vous transmettiez à ceux et celles que vous allez rencontrer, rassurer les gens à l'effet que, oui, la volonté du gouvernement, du ministre, c'est de maintenir la traversée existante, mais en l'améliorant. Maintenir, c'est une chose, je ne peux pas dire maintenir la traversée actuellement, parce que je ne peux pas forcer M. Journault à donner ce service-là. C'est une entreprise privée puis c'est lui qui a décidé de la mettre en place, comme c'est lui qui va décider d'y mettre fin également. Donc, on ne peut pas le forcer à continuer cette traversée-là.

Mais, ceci dit, je vais juste vous soumettre, pas soumettre... Une anecdote. Quand je suis allé, voilà 15 jours, je crois, à Godbout... C'est sûr que, moi aussi, les gens me parlent, puis il n'y a rien que j'aime mieux qu'écouter les gens aussi, parce qu'on dit toujours qu'on a beaucoup plus à écouter... on a beaucoup plus à apprendre en écoutant qu'en parlant.

Une voix: Merci. Suivante.

M. Baril (Arthabaska): Bon.

Le Président (M. Pinard): O.K.

M. Baril (Arthabaska): Mais il y avait une journaliste d'une radio locale qui était pressée d'avoir une entrevue. Moi, j'étais avec le maire de Port-Cartier, M. Déroio, et son commissaire industriel, dont je ne sais pas son nom, j'oublie son nom. Et lui me parlait de son projet à Port-Cartier, qui est un investissement de 20 millions de dollars pour ajouter une rampe RO-RO au port de Port-Cartier. Voyez-vous? Bon. Moi, je lui expliquais ma position... pas ma position, que je comprenais le dossier. Mais là on me tire la manche un peu, on essaie de dire: Bien là la journaliste de la radio locale, elle aimerait ça vous passer une entrevue à cause des heures de tombée, que je comprends, que je respecte. Ça fait qu'elle, elle voulait me parler de la demande de Baie-Comeau pour allonger, je vais dire, le chemin de fer du port actuel aller jusque dans le parc industriel qui est en haut de la côte, hein! Bon. Je connaissais très bien le problème, mais j'ai inversé des chiffres. Parce que le projet de Baie-Comeau, c'est 10 millions puis celui de Port-Cartier, c'est 20 millions. Moi, je ne m'en suis pas aperçu, hein, j'ai parlé...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Oui. C'est sûr que 10 millions, il y a une marge, hein! Mais, moi, quand j'ai dit: 20 millions, je venais de laisser deux personnes auxquelles je parlais d'un projet de 20 millions, ça fait

que, quand j'ai parlé de celui de Baie-Comeau, je vous dis, là: J'ai fait une erreur sans m'en apercevoir; j'ai parlé d'un coût de 20 millions. Mais, paraît-il, ça a été deux, trois jours à rouler sur la radio locale à l'effet que le ministre ne connaissait pas son dossier parce qu'il parlait d'un projet de 20 millions, puis c'est un projet de 10 millions.

Donc, voyez-vous comment est-ce que c'est qu'on peut être, je vais dire, interprété malgré notre vouloir. Puis ce n'est pas parce que je ne connaissais pas le projet de Baie-Comeau, ça fait au moins trois ans que j'en entends parler puis que je travaille avec eux autres pour essayer de le solutionner.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Gauvin: Juste brièvement, M. le Président, pour revenir toujours dans ce dossier-là donc. M. le ministre vient de nous parler d'une anecdote qu'il a vécue à l'occasion de sa dernière visite. Justement, je vais vous parler d'une anecdote, c'est que les citoyens de Forestville ont compris aussi que, à l'occasion de l'explication que le ministre avait donnée dans la région de Baie-Comeau, ce qui les avait insécurisés parce que ça semblait contradictoire, quand le ministre était à Baie-Comeau, la compréhension des journalistes, c'est que le ministre était très ouvert à une organisation de traverse Rimouski—Baie-Comeau, et là, Forestville commençait à s'inquiéter, mais, quand ils étaient du côté de Forestville, ça semblait qu'il y avait aussi une ouverture. Donc, aujourd'hui, ce qu'on retient, c'est que, pour ce qui est de ce dossier-là, le ministre et son service maritime priorisent la conservation de l'activité Rimouski—Forestville. Ça nous apparaît clair, il n'y a pas d'anecdote là-dedans. Je pense que c'est précisé.

M. Baril (Arthabaska): Non, pas d'anecdote. Et puis monsieur... Je pense que, depuis longtemps que le député de Montmagny que je respecte beaucoup — puis je pense que c'est aussi réciproque, là... il sait que le député de d'Arthabaska, ministre délégué aux Transports, il n'ajuste pas son discours en fonction des personnes qu'il a devant lui, hein, puis ça, ça me permet de dormir comme il faut, le soir, tranquille, hein, pas dire: Ouais, là, ils vont-ils me mettre en contradiction dans ce que j'ai dit, hein? Ça fait 21 ans que je suis en politique, puis j'ai toujours été comme ça, voyez-vous, puis ce n'est pas aujourd'hui que je vais changer.

Mais, par contre, quand j'ai été à Godbout, c'était pour faire une annonce qui était attendue également pour refaire la gare, la gare à Godbout, avec une passerelle, un investissement, de mémoire, de 1,4 million. Bon. Donc, là, je n'ai pas eu un discours pour Baie-Comeau, je n'ai pas eu un discours pour Forestville. Je répète ce que je dis, je répète: La volonté du ministère des Transports, de la Société des traversiers, du ministre, c'est de... Puis je le répète puis je tiens beaucoup à ça: On ne peut forcer, hein, l'entreprise privée à donner un service qu'elle ne veut plus donner. Mais, par contre, c'est dans notre responsabilité de s'assurer que ce service-là va continuer. Ça, c'est notre responsabilité, puis on l'assume.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, M. le député de Salaberry-Soulanges.

État des négociations avec le fédéral sur le financement des projets autoroutiers

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mes questions vont porter bien sûr sur les projets autoroutiers. Le 27 février 2001, mon prédécesseur, M. le ministre, présentait une proposition du gouvernement du Québec, du ministère du Transport au gouvernement fédéral, à votre homologue, M. Collenette. Le tout a été retransmis en décembre 2001 sous une forme juridique. Je sais qu'il y a eu des rencontres entre les ministres d'alors. Je sais que les fonctionnaires se sont rencontrés à plusieurs reprises. Je sais également que... Je crois que c'est le 18 février dernier que vous avez rencontré votre homologue canadien, M. Collenette. Essentiellement, je reviens un peu sur le contenu de la proposition du gouvernement du Québec au gouvernement fédéral. Dit d'une façon très, très succincte, là, ça décrivait le projet; ça parlait d'un partenariat public et privé; ça nous donnait les dispositions financières qui se résument à un partage de 50-50, moins le partenariat privé, s'il y a un privé.

Je sais que vous avez rencontré, comme je viens de le dire, votre homologue canadien, et je voudrais savoir quel est l'état actuel du dossier. Qui est l'intervenant au gouvernement fédéral? Quelle est la réponse du gouvernement fédéral? Je sais qu'il y a eu formation d'un comité qui devait faire rapport ou qui a fait rapport, là. Première question: Quel est l'état du dossier? Est-ce que le gouvernement fédéral s'engage, s'est engagé de façon écrite à participer financièrement sur une base de proposition que le gouvernement du Québec a transmise aux mois de février, mars.

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

• (11 h 20) •

M. Ménard: Alors, merci de votre question, M. le député. Malheureusement, ça ne va pas aussi bien que l'aurais espéré et aussi vite que ça devrait aller. Vous savez que le Parti libéral du Canada, quand il s'est présenté aux dernières élections, a fait des promesses que vous avons chiffrées à environ 3,2 ou 3,4 milliards de dollars, sur différentes autoroutes du Québec. En fait, il reprenait le programme à long terme du ministère des Transports qui sont de compléter à terme, au fur et à mesure de nos moyens, les autoroutes 50, 30, 15, 35, 185, 175 et, si possible aussi, celle de la Beauce, et qui sont dans les projets à long terme et pour lesquels nous faisons des études régulièrement. Nous faisons des interventions dans les endroits les plus dangereux, et nous les faisons sous forme d'autoroutes pour l'avenir.

Plus tard, le ministre responsable de la région, l'honorable Cauchon, a précisé que, oui, ces promesses-là étaient peut-être de 3,2, 3,4 milliards, mais qu'au fond le gouvernement fédéral ne voulait en mettre que la moitié, donc qu'il fallait réduire à 1,6 milliard. Bien, je dois dire qu'à date ce 1,6 milliard, il n'en a pas dépensé un seul sou, et ça fait quand même un certain temps qu'il a été élu, et on se demande si effectivement on va voir l'ombre d'un sou noir avant la fin de son mandat.

L'une de ses promesses sont les deux ponts qui doivent relier la 30 à la 20 par le sud-ouest, n'est-ce pas, de la région de Montréal, allant rejoindre la 20 à l'ouest de Montréal. Nous considérons, et je pense que c'est raisonnable de le penser, que les deux ponts sans autoroutes, sans lien autoroutier de chaque côté, n'est-ce pas, n'ont pas de sens. Donc, il faut considérer ce lien autoroutier comme un seul projet. Et les estimations de ce projet à date sont d'environ 730 millions de dollars.

Du côté de la 185, qui pose beaucoup de problèmes, parce que ça reste la route la plus dangereuse du Québec actuellement, et qui relierait Rivière-du-Loup à Edmundston, il y a là un projet qui a été estimé à environ 600 millions pour le moment. Mais ce projet serait un embranchement de la route transcanadienne. Or, la route transcanadienne, dans le passé, a été financée dans les autres provinces, comme d'ailleurs au Québec, à 80 % par le gouvernement fédéral, 20 % par le gouvernement du Québec. Bien, après cet été, je pense que nous aurons mis à peu près 20 % de l'argent sur cette route.

Mais le seul argent qui nous est toujours annoncé dans quelque programme que ce soit, c'est 108 millions que le ministre des Transports, M. Collenette, aurait à mettre au Québec pendant les quatre prochaines années. Je vous rappelle, par point de comparaison, n'est-ce pas, que nous allons dépenser sur les routes, pour les projets d'investissement, 1,4 milliard l'an prochain au Québec. Pendant les quatre années dont M. Collenette parle, où il y a 108 millions à mettre, le Québec dépensera 7 milliards de projets sur ses routes. Alors, vous voyez quand même la différence d'intervention par rapport aux promesses qui ont déjà été faites.

Sur la 30, d'abord, nous avançons. Déjà, nous avons passé l'étape du BAPE pour le secteur entre Sainte-Catherine et Saint-Constant. Nous avons d'ailleurs présenté deux projets et nous attendons l'opinion du BAPE, un projet qui est conforme aux désirs des élus des quatre municipalités depuis longtemps et qu'on nous demande depuis longtemps, qui est le projet de l'autoroute en tranchée, qui passerait là où est la 132. Pourquoi en tranchée? Pour atténuer le bruit, pour diminuer les effets visuels. Et la tranchée, soit dit en passant, ne serait pas du type de Décarie, mais serait plutôt du type de ce que vous voyez dans les beaux endroits en Europe, comme à certains endroits du boulevard périphérique autour de Paris, avec aménagement paysager sur les côtés, un peu d'ailleurs ce que j'ai vu reproduit dans *Le Soleil*, qui espère et qui annonçait récemment des travaux importants sur l'autoroute Duplessis.

Alors donc, évidemment, ce serait autre chose, mais il reste que c'est à la demande des maires des municipalités que nous cherchons à faire un projet qui aurait moins d'impact visuel, moins d'impact sonore, mais qui satisferait les gens.

Mais, par contre, nous avons présenté aussi un projet alternatif qui démembrerait le moins possible de terres agricoles et qui passerait au sud des quatre municipalités, de sorte qu'il ne passerait pas dans le milieu urbain mais, évidemment, il emprunterait quelques terres agricoles. Mais le projet est ainsi fait qu'il irait dans le sens de la longueur des terres agricoles de

façon à en affecter le moins possible. Nous attendons l'opinion du BAPE. Donc, l'étape finale de ce secteur... il est déjà fait. Il reste ensuite...

Mais là vous comprendrez, comme je le disais tout à l'heure, que, pour les ponts qui doivent passer au-dessus du canal Beauharnois et du Saint-Laurent, dans le secteur sud-ouest, ça n'a pas de sens, ce n'est pas dans le contexte d'une autoroute qui est reliée, n'est-ce pas, qui relie, qui part de Sorel n'est-ce pas, donc qui prend la 20 aussi, qui croise la 20 à l'est, au sud-est de Montréal, permettant aux camions qui veulent éviter Montréal et qui circulent sur la 20 de prendre l'autoroute 30, d'éviter Montréal et de reprendre la 20 à l'ouest de Montréal pour continuer leur route vers l'ouest.

C'est ça qui a du sens. Il faut compléter ce lien routier. Ces ponts-là n'ont aucune utilité si on ne fait pas le lien routier au complet. Donc, nous disons au fédéral: Voici, c'est un projet, l'ensemble, d'environ 730 millions. Nous croyons qu'il est important d'impliquer du capital privé là-dedans. D'abord, ça a le double avantage, tant pour le gouvernement fédéral que pour nous, de ne pas alourdir la dette collective des Québécois, mais aussi de prendre une expérience dans la gestion d'autoroutes privées.

Je vous signale que des autoroutes privées, des autoroutes à péage privées, il y en a actuellement partout en Occident qui sont construites. Et on découvre — et c'est ce qu'ont fait nos voisins en Ontario — que, dans certaines circonstances, ça peut devenir très avantageux pour le gouvernement. Le gouvernement de l'Ontario a même réalisé un profit sur la 407 en Ontario. De plus, quand on l'a confiée à un entrepreneur général — c'est ça — on a découvert qu'il est arrivé à faire une autoroute d'une très grande qualité qui va durer certainement 30 ans à 15 % de moins que ce qui avait été estimé.

Donc, je crois que le Québec ne peut pas passer à côté de ces expériences. Donc, nous aurions cet avantage à faire ici, mais, vous voyez, on est certain qu'il n'y a pas d'entrepreneurs privés qui pourraient prendre 730 millions à cause de l'achalandage. Parce qu'on prévoit un achalandage d'autour de 40 à 50 000 véhicules par jour. Sur la 407 en Ontario, il y en a à peu près 250, 250 par jour actuellement. Ils espèrent en avoir 300, 325 éventuellement. Non. Alors, on voit bien que, si, pour 100 km en Ontario, ça a coûté 1 milliard pour éventuellement 350 véhicules qui circulent, bien, sur un projet de 730 millions à 40 ou 50 000 véhicules, je ne pense pas que quelqu'un de privé pourrait prendre l'ensemble du projet.

Donc, on dit: Laissons le privé prendre ce qu'il peut prendre après des études d'achalandage qui sont faites actuellement et puis les évaluations plus détaillées des coûts qu'il assumerait et entendons-nous pour que le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec séparent la moitié du reste. Et là nous penserons à faire un projet comme il a été fait en Ontario, à avoir un seul maître d'oeuvre sur l'ensemble du projet qui pourrait être privé, qui pourrait être mixte. Mais là-dessus nous avons évidemment, dans la fabrication de routes, les gouvernements... Le gouvernement du Québec a évidemment plus d'expérience que le gouvernement fédéral, qui n'en a pas construit depuis longtemps. Et je pense que le fédéral reconnaît ça.

Mais, sur la 30 actuellement, ils ne cessent de parler. Il n'y a pas d'autres choses à mettre que le 108 millions dont parle M. Collenette, donc environ 27 millions par année, n'est-ce pas, pendant quatre ans seulement, distribués sur la 30, la 175 au Saguenay, la 185 dans l'Est du Québec, la 50 qui mène au Gatineau, etc., la 15 qui va à Lacolle, et ainsi de suite.

Quand M. Martin dit que l'argent est disponible, j'ai juste deux questions à lui demander: Dites-moi combien, M. Martin, puis dans quel programme il est. Et, malheureusement, je n'ai toujours pas les réponses à ces questions.

● (11 h 30) ●

Disons que, pendant ce temps-là, par contre, nous n'arrêtons pas. Nous faisons les études de sols, nous préparons les études d'impact pour éventuellement des décisions que devrait prendre... Nous allons devoir nous soumettre au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Toutes ces études-là sont faites, et ceux qui s'inquiètent pour les expropriations n'ont pas à s'inquiéter. D'ici à ce que ces études soient complétées, nous avons amplement le temps de savoir exactement à ce moment-là quels terrains nous allons exproprier et nous ne nous embarquerons pas dans une aventure d'expropriation qui exproprierait trop large et donc généraliser les moyens financiers du Québec, quitte après ça... démembretrait peut-être des terres agricoles. Il faut savoir, au moment où on attaque le processus d'expropriation... que nous soyons fixés sur l'empreinte exacte que suivra le tracé de l'autoroute. Donc, c'est vrai qu'il y a des choses...

Maintenant, nous espérons... C'est certain qu'il y a quelques années nous espérons une entente beaucoup plus rapide avec le gouvernement fédéral. Je ne veux pas présumer des motivations qu'il a derrière parce qu'il est évident que le gouvernement fédéral a intérêt, un intérêt aussi grand que nous à ce que la 30 soit complétée, parce que, pour le gouvernement fédéral, le fait de compléter la 30 dégagerait une certaine circulation sur le pont Champlain qu'il entretient actuellement. Donc, il y a sûrement un intérêt financier, dans son cas, un intérêt technique, à procéder. Donc, nous espérons qu'il soit d'accord rapidement, qu'on s'entende sur qui sera le maître-d'oeuvre, que nous nous entendions, que nous fassions des appels d'offres du côté du privé et que nous nous entendions pour séparer la facture également pour l'ensemble des travaux qui doivent être faits pour compléter la 30, ce qui inclut évidemment le secteur Candiac—Saint-Constant.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député.

Autoroute 30

M. Deslières: M. le Président, M. le ministre, le projet de la 30, je comprends que c'est un seul projet. Mais on va le diviser en deux pour bien se comprendre. Nous avons obtenu, au cours des dernières années, dans la section de Châteauguay à Vaudreuil, toutes les autorisations environnementales. On a passé les 17 étapes, là. On a eu le CAC, le certificat d'autorisation de réalisation, le CAR, excusez-moi, le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation. On a obtenu ça.

On est rendus à l'étape 18, plans et devis. Ça comprend, dans l'étape 17, une vingtaine de travaux à faire, et je vous les donne. À l'étape 17: arpentage, études de sols, préparation des plans et devis, et tout ça. On est prêts à le faire. Votre prédécesseur a accordé des montants d'argent. Il y a un an, c'était 2 millions; au mois de janvier, c'était 5 millions. On demande à la DT de finaliser ces travaux-là pour qu'on puisse être prêts à aller en construction lorsqu'on aura signé l'entente avec le fédéral.

Ma question: Est-ce que les travaux préparatoires se font selon l'échéancier, selon les choses, pour aller en expropriation? Et je vous fais part d'un autre élément: le projet entre Châteauguay et Vaudreuil—Dorion, l'évaluation était de l'ordre de 500 millions et quelques, et là l'autre projet de Sainte-Catherine, ça, c'est rendu à 150, 175 millions.

Ma deuxième question: Advenant qu'il n'y ait pas de privé, il m'a semblé que la volonté politique était claire et nette. Si le privé ne trouve pas son intérêt dans ce projet-là, est-ce que le gouvernement du Québec est prêt aller de l'avant, bien sûr, avec le gouvernement du fédéral?

Et ma troisième question: Quel est le contenu du rapport du comité? Et quand le comité va remettre son rapport concernant l'autoroute 30 entre le fédéral et le Québec?

(Consultation)

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

M. Ménard: M. le député, d'abord, la réponse simple à votre question, c'est oui, et plus détaillée, là voici: Nous suivons l'échéancier qui avait été établi il y a deux ans. Donc, dans les étapes de la détermination... Donc, pour le tronçon dont vous parlez, Vaudreuil-Dorion—Châteauguay, là, l'autorisation du Conseil des ministres a été délivrée le 5 mai 1999. Les travaux d'arpentage sont terminés. Le ministère a débuté l'avant-projet préliminaire. Dans les étapes qui sont à venir, il y a la détermination des emprises, ce qui est en cours actuellement. Il y a le plan d'acquisitions à l'été 2002. Il y a 126 propriétés distinctes qui seront expropriées. Il y a des acquisitions de gré à gré à l'hiver 2002-2003. C'est un processus qui prendra jusqu'à 12 mois, qui est en cours. L'acquisition légale se fera, lui, à l'hiver 2002-2003, parce que le processus est encadré par la loi et ce délai est de 18 mois. Nous prévoyons donc la libération de l'emprise pour l'automne 2004, et les plans et devis pour l'hiver 2002-2003. Donc, nous suivons l'échéancier. Je crois que vous le connaissez. Nous suivons l'échéancier qui avait été établi il y a deux ans.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Ménard: Ah oui! Il y a deux autres questions. Bon, si le privé est absent.

M. Deslières: Et qu'ils se font tirer l'oreille, là, le privé.

M. Ménard: Oh non!

M. Deslières: Non? Pas dans ce projet-là? Non?

M. Ménard: Je ne crois pas. Non, il y a de l'intérêt... Oui, parce que, écoutez, si le privé est absent... On est prêts à y aller moitié-moitié. Nous, on est prêts à mettre notre moitié, O.K.? Maintenant, c'est assez invraisemblable que le privé serait absent parce que, j'ai l'impression, là où on va discuter, ça va être pour quelle portion le privé est-il prêt à prendre. Et ça, je comprends que nous faisons nos études d'achalandage. Je pense que le fédéral en fait aussi, mais j'ai discuté avec des investisseurs privés qui m'ont dit que, eux, avant toute chose, ils vont les faire aussi, n'est-ce pas? C'est eux qui mettent leur capital, qui risquent leur capital. Donc, il vont vouloir être certains de l'emprise, connaître les difficultés qu'ils ont à rencontrer, techniques, faire leur propre évaluation du coût que ça représente et puis leur propre évaluation de l'achalandage pour payer ce coût.

Mais, puisque, justement, on leur donne une extensibilité, si vous voulez, je ne vois pas comment le privé, à moins d'être totalement... de se désintéresser totalement d'avoir des projets au Québec, je ne vois pas comment le privé ne serait pas intéressé à embarquer dans ce projet-là.

M. Deslières: Ma troisième question: le comité, le rapport?

M. Ménard: Oui, la troisième question, le rapport.

(Consultation)

M. Ménard: Le problème du comité technique qu'on a établi avec le ministère des Transports, c'est que, maintenant, on commence à s'apercevoir que ça n'est peut-être pas le ministère des Transports fédéral qui va traiter de la question, mais plutôt le ministère de M. Manley. Et, actuellement, ce sont ces hésitations administratives entre les différents ministères d'Ottawa, là...

Remarquez qu'on est rendus, là, au troisième joueur d'Ottawa qui nous parle de ces choses-là, et je vous signale que, pendant ce temps-là, il n'y a pas un seul sou du fédéral qui a été dépensé pour réaliser ces promesses électorales. Pendant ce temps-là, cependant, nous, nous continuons à faire tous les travaux et à financer tous les travaux préliminaires à la réalisation. Et puis, si le fédéral ne fait rien, bien, on va peut-être être obligés de faire Saint-Constant—Sainte-Catherine tout seuls. Puis on est prêts à le faire, mais il va falloir que le fédéral reconnaisse notre mise de fonds dans ce tronçon que nous aurons réalisé.

M. Deslières: Est-ce que je comprends que, s'il n'y a pas d'entente d'ici six mois, un an, et lorsqu'on va être prêts pour les expropriations, les argentés vont être disponibles pour aller à l'expropriation?

M. Ménard: Oui.

M. Deslières: Merci.

● (11 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

Autoroute 185

M. Béchard: Oui. Merci, M. le Président. Pour faire suite dans le même sujet, vous savez sans doute... Vous vous doutez sans doute de quoi je veux vous parler, MM. les ministres. On a eu une rencontre au mois de mars là-dessus. C'est ça, on va passer à un autre numéro, la 185. Deux, trois petites questions rapides.

D'abord, il y a présentement, au niveau de ville Dégelis et de Saint-Antonin aussi, ville Dégelis et Saint-Antonin, le début du processus au niveau du BAPE. Ce qu'on dit, c'est que, dans le meilleur des cas, ça pourrait commencer à Dégelis, fin 2003-2004. Dans le pire des cas, ça pourrait être plus tard, l'année d'après. Juste pour voir, les gens s'interrogent sur les possibilités d'accélérer ces processus-là. Et, au-delà de l'argent, là, sur le processus, la préparation comme telle, est-ce qu'il y a des possibilités d'accélération?

Deuxièmement, lors de notre rencontre du 5 mars, on a parlé d'un tracé préliminaire sur l'ensemble du tronçon et que ça, il y a des gens au ministère qui travaillaient là-dessus. À quel moment on peut envisager, là, le dépôt du tracé au complet? On sait qu'il passe dans l'emprise actuelle, donc ça ne peut pas varier énormément, mais pour quelques tronçons, ça peut sortir un peu du tracé. Donc, le tracé au complet, là, comme on a convenu lors de la rencontre du 5 mars, quand est-ce qu'on peut envisager l'avoir?

Et aussi, un autre point justement. Quand il y a eu la rencontre avec Collette, on s'entendait pour prioriser la 30, mais vous aviez aussi indiqué que — et je cite *Le Soleil* de ce moment-là, du 22 février: «Nous avons développé une atmosphère de collaboration, a dit M. Ménard à la sortie de la réunion, mais dans un contexte où l'argent est rare, même au fédéral. Nous aurons certainement d'autres projets ensemble — d'autres — (que la 30) — donc, j'imagine la 185 — mais un autre comité s'en occupera à partir de l'argent disponible.» Est-ce que ce comité-là travaille actuellement? Où en sont les négociations sur les autres routes? Est-ce qu'il y a des négociations? Est-ce que des gens discutent de la façon et du moment aussi de financer ces montants-là?

Donc, je résume: la possibilité d'accélérer les travaux, travaux préparatoires entre autres; quand on peut envisager d'avoir un tracé préliminaire sur la longueur du tronçon entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick; et comment vont les négociations; et est-ce que le comité est en place, les négociations avec le gouvernement fédéral, comme vous aviez indiqué le 22 février dernier?

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député.

M. Ménard: Juste avant de passer la parole à mon collègue M. Baril, qui est responsable de l'Est du Québec, je voudrais juste compléter avec M. Deslières. Ce que je viens de vous expliquer, là, je l'ai expliqué à M. Jacques Olivier, maire de Longueuil, qui s'inquiétait. Puis je pense que vous avez vu sa réaction récemment dans les journaux: il comprend notre position, il est d'accord avec, il reconnaît que c'est la plus logique. Puis

lui aussi dit à M. Martin: Bien là, n'est-ce pas, dites-nous ce que vous avez à mettre, dites-nous pas que l'argent est disponible, dites-nous ce que vous avez à mettre, puis où est-ce que c'est.

M. Deslières: Moi, je voulais juste me rassurer, M. le Président, que les travaux préparatoires se font le plus rapidement possible pour qu'on soit prêt lorsqu'on signera l'entente.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Merci. Et M. le ministre délégué aux Transports, on revient sur la 185?

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. D'abord, la 185, c'est une autoroute, les coûts sont évalués à 600 millions en date d'aujourd'hui. Mais, lorsqu'elle sera terminée, on pourra se reparler. De toute façon, elle est basée sur 600 millions. C'est 93 km entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est du ministère des Transports, ce n'est pas d'aujourd'hui, là, on a 20 km de planifiés pour une somme de 225 millions, et les kilomètres qui sont... le 20 km, c'est surtout au niveau d'échangeurs, surtout au niveau des villes qu'on doit traverser.

La demande, c'est que le fédéral... puisque lui-même reconnaît que le prolongement de la 20, de la Transcanadienne donc, nous, on dit: Il doit participer financièrement, pareil comme il fait dans les autres provinces canadiennes, soit à 80%. Et, actuellement, pour démontrer la volonté du gouvernement du Québec d'agir puis de respecter nos engagements, comme vous le savez, bien, les travaux à Notre-Dame-du-Lac sont en cours pour un montant de 25 millions puis ils ont commencé l'an passé, je pense, l'an passé, aux alentours de 6 millions de commencés, et cette année, là, on continue.

À Saint-Antonin, la soirée d'information, comme vous avez mentionné, a eu lieu le 12 mars. Maintenant, c'est des coûts évalués à 27 millions. Celle de Dégelis, la soirée d'information, a eu lieu le 3 avril dernier, c'est quand même assez récent. Et, ici, nous sommes, comme vous connaissez la situation, nous sommes dans l'obligation d'attendre le résultat de cette soirée d'information là, à savoir: Est-ce qu'il y a des gens? Et ils demanderont des audiences publiques, hein?

Et je le répète, je prends la peine de réitérer notre volonté à chaque fois: Tous les gens veulent bien qu'on fasse une route à quatre voies, mais, quand il vient le temps de passer, je ne dirais pas «tous les gens», là, parce que ce serait exagéré, mais chacun veut, je vais dire profiter, hein, profiter du passage du ministère des Transports parce que c'est encore dans la mentalité de trop de personnes à l'effet que, quand une route passe, tout le monde peut s'enrichir. Pourtant cette coutume-là, elle est passée. C'est une coutume qui est dépassée. Et, ici, j'insiste beaucoup à l'effet de dire: Plus les gens participeront, collaboreront avec le ministère des Transports pour ne pas... en tout cas, éviter des audiences publiques, on sauve un minimum d'un an, 12 à 15 mois, peut-être 18 mois. Ça, vous êtes très informés de ça.

Et le ministère des Transports n'est plus, non plus, comme... Il n'agit plus comme il agissait dans le passé. Dans le passé, il n'y avait pas de loi, puis le

ministère des Transports était chez eux partout. Puis la règle tombait là, puis: On passe là puis tassez-vous. C'était comme ça, là, si on recule de voilà un certain nombre d'années. Mais, aujourd'hui, le ministère des Transports est conciliant. Il est ouvert à négocier différentes ententes avec les résidents et surtout les résidents, là, qui voient. Mais, quand on veut avoir une autoroute... Puis sur une autoroute, il n'y a pas de sorties sur une autoroute. Puis, quand les commerces sont situés, comme il y en a, le long de la 185, chacun veut continuer à avoir sa sortie sur l'autoroute, mais là il y a un sérieux problème. Donc, moi, je demande la collaboration des résidents, si je peux dire, pour accélérer les projets.

À Cabano, l'étude d'impact va être déposée, là, en juillet 2002, pareil comme à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. L'impact sera déposé en 2002, l'étude d'impact. Puis à Cabano nord et sud, le dépôt de l'étude d'impact également sera déposé en 2002. Pour ce qui est... Donc, vous pouvez voir qu'on n'a pas de retard, pour notre part, à déposer nos études d'impact environnemental.

Pour ce qui est du tracé préliminaire, si je peux dire que, moi, j'ai demandé à la DT du Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Les Îles de voir à définir effectivement, tout de suite définir le tracé préliminaire qui, à moindre... à des espaces bien restreints, pourrait sortir un peu du corridor soit pour corriger des courbes ou... surtout des courbes, là. Le reste, c'est vraiment... on va suivre le tracé de la 185.

Je ne peux pas, là — ce n'est pas parce que je ne veux pas — je ne peux pas vous donner de date sur le dépôt de cette étude préliminaire là parce que je n'aime pas dire: Ça va être déposé le 12 septembre. Puis, si c'est déposé le 21 septembre, on va dire: Le député... le ministre s'est trompé, c'est huit ou neuf jours plus tard. Donc, tant que je ne suis pas certain de la date, bien, j'aime mieux ne pas m'exprimer. Mais je pense que la volonté du ministère, on l'a exprimée par des faits, des gestes que l'on pose et on va continuer à fonctionner de cette même façon-là.

Pour ce qui est des négociations...

M. Béchard: ...

M. Baril (Arthabaska): Comment?

M. Béchard: On peut parler de l'automne comme volonté pour le tracé préliminaire.

M. Baril (Arthabaska): Le plus rapidement possible.

M. Béchard: O.K.

M. Baril (Arthabaska): On ne veut pas retarder les projets. Comme on l'a mentionné, mon collègue M. Ménard et moi, quand on a rencontré tous les gens, même du Nouveau-Brunswick — le maire d'Edmundston était là; en tout cas, tous les élus de la région donc participaient à cette rencontre-là également — notre volonté, c'est de ne pas retarder le projet. Au contraire, c'est de tout faire, tout mettre en oeuvre pour accélérer les travaux. Mais le tracé préliminaire, là, c'est sur 73 km qu'il reste à définir, ce tracé-là, et les coûts sont

de 375 millions. Et c'est là que le fédéral, hein, le fédéral doit intervenir, respecter ses engagements.

Et les négociations actuellement se... Il y a des négociations entre les fonctionnaires chez nous et ceux du fédéral pour...

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Oui. C'est ça qu'on m'informe. Les négociations vont très bien, mais c'est toujours sur une base de 108 millions, voyez-vous, hein! Ça fait que comment voulez-vous que l'on négocie, je vais dire objectivement, quand il y a 108 millions pour le Québec et il y a 108 millions pour la 30, il y a 108 millions pour la 15, je pense.

● (11 h 50) ●

M. Ménard: C'est toujours le même.

M. Baril (Arthabaska): C'est toujours le même. Oui, ça — vous précisez — c'est toujours le même 108 millions. C'est 108 millions pour la 175, la 185, et là j'en oublie. Donc, c'est difficile, vous savez, négocier quand on nous dit toujours: Il vous revient... Calculez ça, 27 millions par année. On investit ça, là, juste à Notre-Dame-du-Lac, là, cette année puis l'an passé, qui est de 25 millions. Comprenez-vous la difficulté d'arriver à une entente quand on parle toujours du même 108 millions?

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le critique officiel de l'opposition en matière de transport, député de Shefford.

Autoroute 30 (suite)

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout simplement pour peut-être aider à la compréhension du député de Salaberry-Soulanges, le ministre, même dans une lettre datée du 21 mars 2002 adressée à Jean-Marc Fournier, député de Châteauguay, disait, concernant la 30, que l'échéancier du ministère prévoit que les acquisitions identifiées — on parle du tronçon Châteauguay-Vaudreuil — se fera entre 2003 et 2005. Et il dit aussi clairement que l'argent n'est pas disponible dans l'exercice financier qu'on parle, sera disponible peut-être à partir de 2003. Et c'est signé: ministre des Transports, Serge Ménard.

Donc, en plus de ça, M. le Président, on sait qu'il y a deux tronçons proposés, un tronçon sud, un tronçon nord, en ce qui concerne la 30. On sait que les études du BAPE ne sont pas terminées. On sait également qu'ils n'ont pas de partenaires précis dans un partenariat public-privé. Donc, avant de rejeter la faute au fédéral, il faudrait commencer par faire ses propres devoirs. Donc, il n'y a absolument rien de précis. Et ce que l'on voit, même de la réponse du ministre, c'est que ce n'est pas pour demain matin, la 30. En fin de compte, ce qu'on fait, c'est de reprocher à quelqu'un d'autre l'inertie de son propre gouvernement.

Ceci étant dit, M. le Président — et je dois souligner que les ministres sont assez habiles pour, comme on dit, manger le temps ce matin — je voudrais aussi parler d'autres sujets.

M. Baril (Arthabaska): Vous voulez avoir des réponses ou vous n'en voulez pas?

M. Brodeur: D'autres sujets. Et je vais parler immédiatement, M. le Président...

M. Baril (Arthabaska): Si vous continuez, on va vous manger. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Pardon?

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

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Brodeur: Donc, M. le Président, on sait qu'à la Société de l'assurance automobile du Québec on s'attend à un déficit de 200 millions de dollars, ce qui a été confirmé par l'ancien ministre des Transports, M. Guy Chevrette. Et on sait également que ces déficits-là devront être financés d'une façon ou d'une autre. Donc, le ministre précédent avait déclaré... et j'en ai une, de ses déclarations, ici, du 28 septembre, qui a été publiée dans un article de Michel Hébert, qui était à *La Presse canadienne* — c'était dans le journal *La Presse*. M. Chevrette a dit que, même s'il y a un déficit de 200 millions à la Société de l'assurance automobile du Québec, il pourra se servir de la caisse de stabilisation, la réserve actuarielle pour combler ces déficits-là.

Donc, M. le Président, ce qu'il faut savoir, c'est que cette réserve-là en fin de compte, c'est la caisse de retraite des accidentés. Donc, on voit que soit que la Société de l'assurance automobile... se servir de la caisse de retraite des accidentés pour combler le déficit, ce qui pourrait être un choix de la Société de l'assurance automobile du Québec... Du même souffle, l'ex-ministre Guy Chevrette avait dit que, l'année dernière, les coûts d'immatriculation n'augmenteraient pas. Donc, il n'y a pas eu aucun engagement pour la prochaine année. Donc, il faudrait savoir à ce moment-là: Est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec désire piger dans la caisse de retraite des accidentés, ce qui, pour tout le monde, n'est pas acceptable, ou, pour préconiser la deuxième solution pour l'année prochaine, soit d'augmenter les coûts d'immatriculation des automobilistes?

On sait déjà que les automobilistes au Québec paient déjà très cher la taxe sur l'essence, paient très cher en taxes, particulièrement sur l'immatriculation, paient des taxes sur les pneus, et des taxes, mettez-en, il y a tout près de 3 milliards de dollars. Donc, on peut s'attendre: Est-ce que le ministre et la Société de l'assurance automobile va augmenter le coût des plaques ou piger dans la caisse, en fin de compte, des accidentés?

En ce qui concerne également cette caisse-là, on s'aperçoit que la Société de l'assurance automobile du Québec avait des choix à faire. On sait qu'on pelletait en avant. Par exemple, on discutait, il y a quelques semaines, des primes ou des dédommagements versés aux gens reconnus criminellement responsables, là, suite, par exemple, à un accident, soit qu'ils étaient en

état d'ébriété ou des cas de grossière négligence. On sait qu'on paie environ 20 millions de dollars à ces gens-là. Est-ce que la Société de l'assurance automobile va changer sa méthode d'administration?

On sait déjà que le ministre précédent avait déjà annoncé l'engagement de personnel supplémentaire à la Société de l'assurance automobile du Québec, donc encore une augmentation des budgets. Non seulement le déficit de cette année est de 200 millions, on sait que, l'an prochain, suite à l'engagement de ces personnes-là, le déficit sera probablement supérieur, de beaucoup supérieur, donc il devra se financer. Il devra se financer. Et, quand on parlait des 20 millions de dollars payés aux gens qui sont criminellement reconnus responsables, par exemple, d'accidents en état d'ébriété, on a vu en commission parlementaire, par exemple... et c'est la Société de l'assurance automobile elle-même qui a fait le comparable, par exemple avec la CSST. Et on sait que, par exemple, dans un cas semblable, à la CSST, lorsqu'un citoyen se blesse au travail, mais en état d'ébriété, la CSST ne paie pas le dommage, sauf qu'à la Société de l'assurance automobile du Québec on paie même ces dommages-là et tout simplement contrairement aux principes généraux qui sont établis dans toutes les autres lois.

Solutions pour éponger le déficit anticipé

Donc, ma question est assez simple dans un premier temps: Est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec va piger dans le fonds de retraite des accidentés ou va augmenter le coût de l'immatriculation, ou encore est-ce que le gouvernement du Québec va rembourser, rembourser tous les montants qui ont été pris dans la caisse de la Société de l'assurance automobile par les années passées pour ne pas surtaxer encore une fois les automobilistes qui paient déjà des coûts énormes en immatriculation, des coûts énormes en taxes sur l'essence et dans toute autre taxe totalisant tout près de 3 milliards de dollars? Quelles sont les intentions de la Société de l'assurance automobile du Québec à cet égard?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Juste une petite précision sur la question que vous nous posez: Est-ce que, quand vous nous demandez si on va rembourser les argents qui ont été pris dans la caisse....

M. Brodeur: ...

M. Ménard: Bien, laissez-moi terminer, là.

M. Brodeur: O.K.

M. Ménard: Est-ce que vous comprenez le 1,2 milliard que le ministre libéral Gérard D. Levesque avait pigé dans la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec? Est-ce que vous voulez qu'on rembourse celui-là avec intérêts?

M. Brodeur: Les gouvernements ont pigé, peu importe les gouvernements, quels qu'ils soient. L'important, la question que je vous pose, là: Est-ce que, comme gouvernement, vous allez payer ces différences-là? Est-ce que vous vous engagez à payer les déficits de la Société de l'assurance automobile du Québec? Un. Ou, deuxièmement, est-ce que c'est le citoyen qui va payer, l'automobiliste qui va payer les augmentations des coûts de la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Ménard: Alors donc, vous parlez des déficits, parce que, jusqu'à date...

M. Brodeur: Non, non, je ne parle pas des déficits, je parle des coûts d'immatriculation. Est-ce que les citoyens vont payer plus cher pour leurs plaques, l'an prochain, ou vous allez augmenter le déficit de la SAAQ?

M. Ménard: Bien, c'est parce que c'est peut-être pas l'alternative qu'on fixe, là. Ça dépend de ce que vous voulez qu'on rembourse, là. Est-ce que vous voulez vraiment qu'on rembourse ce que le ministre libéral avait pigé dans la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec? Parce que ce n'est pas le même prix, comprenez-vous?

M. Brodeur: Est-ce que les coûts d'immatriculation vont augmenter à partir de l'an prochain?

M. Ménard: C'est peut-être là que vous voyez un déficit, vous? Parce que nous, on n'en voit pas, là.

M. Brodeur: Il y a un déficit de 200 millions de dollars. C'est public, M. le ministre.

M. Ménard: Un déficit...

M. Brodeur: Vous pourriez peut-être prendre le *Journal des débats* de la commission parlementaire...

M. Ménard: Je vais vous le dire tout de suite, je vais demander des explications au président de la Société. Je peux vous dire tout de suite qu'on a amplement d'argent pour honorer toutes les obligations qui ont été prises à l'égard des accidentés pour l'an prochain et même dans plusieurs années, plusieurs années qui s'en viennent.

Il est évident que la Société de l'assurance automobile du Québec, en confiant la gestion de ses économies à la Caisse de dépôt et placement a réalisé, ces dernières années, des profits considérables. Mais, quand on a réalisé des profits considérables par un placement, c'est qu'il faut s'attendre aussi à ce qu'il y ait des années qui soient moins bonnes, mais ça se rajuste généralement dans le futur et c'est certainement supérieur, à date, en moyenne, aux profits que nous aurions faits pour l'ensemble des contribuables québécois si nous n'avions acheté que des obligations, n'est-ce pas, ou si nous n'avions investi que dans l'immeuble.

Mais, de toute façon, pour répondre plus précisément à vos questions que je trouve parfois confuses, hélas...

M. Brodeur: Pas autant que la réponse.

M. Ménard: ...n'est-ce pas, je vais demander l'aide du président de la Société de l'assurance automobile du Québec. À moins que vous vouliez l'entendre vous-même, mais je pense que vous n'aimez pas ça, entendre les fonctionnaires que vous blâmez à tort et à travers, n'est-ce pas?

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous acceptez...

M. Ménard: Voulez-vous accepter qu'il nous donne les explications?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. Un instant.

M. Ménard: Parce que lui, il est économiste.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, s'il vous plaît!

M. Ménard: Moi, je ne le suis pas. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît. M. le député de l'opposition, est-ce que vous acceptez...

M. Brodeur: D'habitude, depuis quelques semaines, on a l'habitude d'entendre le ministre dire qu'il va penser à son affaire, qu'il n'a pas pris connaissance du dossier, en espérant que M. Brind'Amour soit parfaitement au courant du dossier.

Le Président (M. Pinard): Donc, vous acceptez que M. Brind'Amour...

M. Brodeur: Pour quelques instants, oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Brind'Amour est le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, pour les fins de l'enregistrement. S'il vous plaît, monsieur.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci, M. le Président. D'abord, comme vous le savez, les règles font que nous devons déposer nos états financiers vers la fin avril. Donc, le ministre déposera les états financiers à l'Assemblée nationale fin avril. Pour nous donc, c'est difficile, avant le dépôt des états financiers de commenter, s'il y a lieu, sur un déficit ou pas dans le cadre de nos états financiers. Ce que je peux tout simplement vous indiquer, c'est qu'il sera probablement inférieur au montant que vous avez mentionné.

● (12 heures) ●

Deuxième chose, pour apporter une précision, vous avez parlé, pour les accidentés, de 20 millions de dollars. Il s'agit évidemment de 14 millions de dollars et de 2 millions pour les récidivistes, les récidivistes étant, je pense, la clientèle, là, que, dans les débats que nous avons amorcés la dernière fois, nous visons...

M. Brodeur: Donc, on parle de 16 millions.

M. Brind'Amour (Jacques): Non, c'est 14 au total, dont 2,4 pour les récidivistes...

M. Brodeur: O.K. Parfait.

M. Brind'Amour (Jacques): ...qui sont la clientèle que nous visons plus particulièrement.

Pour ce qui est de la réserve de stabilisation, comme vous le savez, la Loi d'assurance automobile oblige la Société à provisionner suffisamment pour couvrir les coûts maintenant et les coûts futurs de toutes les indemnités que nous devons verser aux accidentés. Alors, je peux vous garantir évidemment que la réserve actuarielle, le passif actuariel est bien provisionné, et il l'est suffisamment.

Ce à quoi vous réferez, c'est une réserve de stabilisation. La réserve de stabilisation, effectivement, c'est un mécanisme que nous avons pour nous prémunir contre les mauvaises années, s'il y avait certaines années où nous devons payer davantage d'indemnités, etc. Et, s'il y a lieu, lors de nos états financiers, nous expliquerons ce que nous avons fait avec la réserve de stabilisation pour l'année courante.

M. Brodeur: Donc, vous admettez que ce que disait M. Chevette et ce que disait le gouvernement en fin de compte, la caisse de stabilisation, c'est vraiment une caisse qui est là pour, éventuellement, dédommager, c'est-à-dire, c'est la caisse de retraite des accidentés. Donc, on envisage d'aller chercher dans cette caisse-là des montants. D'ailleurs, c'était indiqué par le ministre Chevette à l'époque, en septembre 2001, que c'était une éventualité qui serait étudiée, d'aller chercher dans cette caisse-là.

Le Président (M. Pinard): M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): C'est-à-dire que je pense que, selon les mécanismes comptables, nous devons avoir une réserve de stabilisation comme toutes les sociétés d'assurance, je crois. Et cette réserve est là pour, effectivement, lorsqu'il y a des années plus difficiles, nous puissions, tout en protégeant complètement le passif actuariel, compenser un certain nombre de déficits éventuels. Donc, c'est une réserve qui est là depuis toutes les années. Comme disait le ministre, elle résulte d'une approche comptable qui vient du fait qu'il y a eu des bonnes années qui nous ont permis de la constituer.

M. Brodeur: Des années plus difficiles en ce qui concerne le dédommagement des accidentés et non des années plus difficiles concernant l'administration elle-même de la Société d'assurance automobile. Ce n'est pas les frais d'opération, là?

M. Brind'Amour (Jacques): Non, non. Au niveau des opérations...

M. Brodeur: Donc, vous allez chercher dans la caisse de retraite pour couvrir vos frais d'opération, si vous le faites.

M. Brind'Amour (Jacques): Non.

M. Ménard: M. le Président, je ne sais pas si je dois intervenir. C'est parce que le député utilise des termes qui lui sont absolument propres, n'est-ce pas? Puis on ne le verra dans aucune... Parce qu'il n'y a pas de caisse de retraite à la Société de l'assurance automobile...

M. Brodeur: C'est une image. C'est la caisse...

M. Ménard: Il y a une caisse de stabilisation. Je crois, je ne suis pas un économiste, mais je crois que cela a un sens précis dans la comptabilité des compagnies d'assurances en général et qu'il est préférable d'utiliser le vocabulaire des compagnies d'assurances, lorsqu'on parle d'assurance, que d'inventer un vocabulaire. Alors, si je comprends bien, c'est exact, M. le Président...

M. Brodeur: On parle de la caisse des indemnités, pour vous satisfaire, M. le ministre.

M. Ménard: ...la caisse de stabilisation, c'est une caisse de stabilisation comme il y en a... C'est une réserve comptable que toutes les compagnies d'assurances doivent avoir justement parce qu'elles sont autorisées...

M. Brodeur: ...indemnisation.

M. Ménard: ...à faire des placements pour faire profiter des bonnes années sachant qu'il y en aura des mauvaises et qu'il faudra par conséquent... C'est vraiment le rôle d'une caisse de stabilisation. Ce n'est pas une caisse de retraite, hein? Ça, ce n'est vraiment pas ça.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Brodeur: C'est une caisse d'indemnisation.

M. Ménard: Ce serait préférable qu'il utilise le vocabulaire généralement employé...

M. Brodeur: Oui. Donc, je vais utiliser le...

M. Ménard: ..par les comptables, et les dirigeants des compagnies, et les gens qui connaissent l'assurance que d'inventer son vocabulaire personnel.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Donc, on va utiliser le terme caisse d'indemnisation. C'est une caisse d'indemnisation, en fin de compte?

M. Ménard: Non, de stabilisation.

M. Brodeur: Stabilisation qui sert à dédommager éventuellement dans...

M. Ménard: À stabiliser.

M. Brodeur: ...les mauvaises années lorsque les coûts seraient trop élevés dans l'indemnisation des citoyens qui ont eu un accident et qui ont droit à cette indemnisation-là.

Le Président (M. Pinard): M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): Pour vous expliquer, le passif... Ce que vous appelez la caisse d'indemnisation ou la caisse des accidentés, nous, on appelle ça le passif actuariel. Donc, c'est le montant que nous devons chaque année dépenser et le montant que nous devons provisionner. Si, demain matin, la Société de l'assurance automobile du Québec n'existait plus, nous devrions, pour tous les accidentés que nous avons jusqu'à maintenant, garantir pour leur vie courante la couverture de ces indemnités. Et c'est cet argent-là qui est provisionné. Et chaque année nous ajoutons, grâce à des calculs des actuaires, un montant dans notre passif actuariel, donc dans nos caisses d'accidentés.

M. Brodeur: La garantie que vous donnez aux accidentés que, si jamais vous fermez vos portes demain matin, qu'ils seront payés, eux autres, jusqu'à la fin de leurs jours.

M. Brind'Amour (Jacques): Voilà.

M. Brodeur: On se comprend bien. Et vous désirez... Le ministre Chevrette a émis l'hypothèse d'aller piger dans cette caisse-là pour effacer les déficits de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Pinard): M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): Non. En plus, nous avons une réserve de stabilisation qui est donc un montant que nous conservons pour pouvoir ajuster, s'il y a lieu, à des déficits éventuels, lorsque c'est nécessaire. Parce que nous nous finançons sur plusieurs années, évidemment, avec des revenus de placements aussi et donc nous amortissons ou nous étalons sur plusieurs années si on a un problème financier une année. Ce n'est pas un problème que nous vivons une fois, là, et puis qu'il faut nécessairement capitaliser cette année-là et rembourser. Donc, la réserve de stabilisation, à moins que je me trompe, on a des comptables ici qui me corrigeront, mais ma réserve de stabilisation, c'est une réserve qui permet de se prémunir contre ces coups-là. C'est une réserve que nous pouvons utiliser maintenant, que nous pouvons conserver et utiliser plus tard. Voyez-vous? Et, lorsque nous allons déposer nos états financiers, comme je vous disais, nous expliquerons cette année comment nous avons utilisé cette réserve de stabilisation.

M. Brodeur: C'est exactement ça. Donc, comptez-vous, suite au déficit de la Société de l'assurance automobile du Québec, suite aux investissements que vous aurez à faire, parce qu'on sait que vous allez engager des gens pour donner le service que les citoyens réclament, donc on peut s'imaginer facilement que le déficit sera plus grand l'an prochain — s'il est tout près de 200 millions cette année, il sera peut-être plus grand l'an prochain — est-ce que vous allez, soit, un, aller dans cette réserve actuarielle ou, sinon, deux, allez-vous augmenter les plaques d'immatriculation?

Le Président (M. Pinard): Soit M. le ministre ou M. le président de la Société de l'assurance automobile du Québec.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que vous êtes en mesure maintenant de... Alors, soit M. le ministre ou M. le président de la Société de l'assurance automobile.

M. Brind'Amour (Jacques): Si vous posez la question «Est-ce que nous avons l'intention l'an prochain d'augmenter les primes d'assurance?», c'est de ça que vous nous parlez...

M. Brodeur: Les coûts d'immatriculation.

M. Brind'Amour (Jacques): Alors, moi, je peux vous répondre que si vous posez la question si nous avons l'intention à un moment donné d'augmenter les primes d'assurance, au moment où on se parle, la réponse, c'est non.

M. Brodeur: Les coûts d'immatriculation.

M. Brind'Amour (Jacques): Bien, les coûts d'immatriculation, ce n'est pas une décision...

M. Brodeur: ...qu'il n'y aura pas d'augmentation?

M. Brind'Amour (Jacques): Pardon? Bien, ce n'est pas une décision que la Société prend, ça, l'augmentation des coûts d'immatriculation.

M. Brodeur: C'est qui qui prend la décision?

M. Brind'Amour (Jacques): C'est le gouvernement.

M. Brodeur: Donc, ma question s'adresse au ministre.

M. Ménard: Je vous référerai au ministre des Finances.

M. Brodeur: Vous êtes responsable de l'administration de votre ministère.

M. Ménard: Ah, mais je n'ai pas de pouvoir...

M. Brodeur: Vous devez connaître, j'imagine, les chiffres de votre ministère, et vous devez connaître, j'imagine... On pourrait s'imaginer que vous pourriez connaître l'état financier de la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, vous, pour éponger ce déficit-là, avez-vous l'intention d'augmenter, par exemple, les coûts d'immatriculation dès l'an prochain?

M. Ménard: Vous savez très bien que le ministre des Transports n'a pas de pouvoir de taxation. La nouvelle taxe passe toujours par le ministère des Finances.

M. Brodeur: Qu'est-ce que vous allez recommander au ministre des Finances?

M. Ménard: Ce que je recommanderai? Ça dépendra des conseils qui me seront donnés à ce moment-là. Mais nous cherchons à vous expliquer, depuis le début, que la caisse de stabilisation, qui est créée, justement... pour prévoir que les placements faits par la caisse seraient moins profitables que d'autres années, qui a été créée pour ça, est suffisante actuellement pour absorber une baisse des revenus sur ces placements.

M. Brodeur: Oui, ça, on a très bien compris, là.

M. Ménard: Et je vous signale que la Société de l'assurance automobile du Québec n'a pas augmenté ses primes depuis 1985. Trouvez-moi une compagnie d'assurances qui en a fait autant. Alors, on peut dire que l'argent a été bien placé, bien utilisé, et qu'aucun accidenté de la route actuel ou même futur n'a d'inquiétude à entretenir. Ils seront payés. Leurs indemnités seront payées, les réserves... Vous voyez très bien que tout a été fait pour qu'une gestion soit prudente, conservatrice. C'est vrai qu'il y a des années où les revenus faits sur les placements sont moins bonnes, mais c'est parce qu'il y a eu des années extraordinairement profitables qui nous ont permis, justement, en étant prudents, n'est-ce pas, de mettre ces profits-là dans une caisse de stabilisation.

● (12 h 10) ●

Mais ce qu'on vous dit, c'est que, pour le moment, je pense, ce qui est prévisible, c'est qu'au moins pour les deux prochaines années — est-ce que je me trompe, M. le vice-président — au moins pour les deux prochaines années, la caisse de stabilisation et la réserve... pardon, la réserve de stabilisation est amplement suffisante pour compenser des revenus qui seraient moins grands que ceux que nous avons connus ces dernières années.

M. Brodeur: Donc, si je comprends bien votre réponse, là, au-delà des explications de la caisse de stabilisation ou bien, l'argent, pourquoi qu'elle est là, puis etc., c'est que soit... de deux choses l'une, ou vous allez piger dans la caisse ou, sinon, suite à ce que vous me dites, que vous n'avez pas augmenté les primes d'assurance depuis 12 ans, vous seriez enclin à augmenter les coûts d'immatriculation, par exemple, et les coûts d'assurance, les coûts de permis de conduire, dans un avenir très, très rapproché, pour éponger ces déficits-là et l'augmentation des coûts d'opération, des coûts d'opération et les coûts de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec?

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

M. Ménard: Encore une fois, je ne sais pas pourquoi vous tenez absolument à utiliser un vocabulaire si différent de ce qui est le vocabulaire comptable...

M. Brodeur: Parce que je n'ai rien à cacher.

M. Ménard: ...parce qu'il n'y a pas une caisse dans laquelle on pige, n'est-ce pas? Enlevez-vous ça de l'esprit. Il y a des réserves, des réserves comptables — hein, je me trompe? — il y a des réserves, parce qu'il y a des inscriptions dans les livres. Et alors, la réserve, on s'en sert, des fois, et puis, d'autres fois, on l'augmente. Ces dernières années, nous l'avons augmentée. Ça a l'air que cette année nous devons nous en servir, de la réserve, et c'est prévisible aussi pour l'an prochain. Peut-être. Mais peut-être aussi que les formidables rendements qui ont été obtenus ces dernières années grâce à des placements judicieux de la Caisse de dépôt et de placement seront de retour, et, dès lors, on n'aura pas besoin d'utiliser la réserve et on se mettra à la remplir.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Brodeur: Oui. M. le Président...

Le Président (M. Pinard): M. le président de la SAAQ. Un instant, M. le député.

M. Brind'Amour (Jacques): Si vous permettez...

Le Président (M. Pinard): Un complément de réponse?

M. Brind'Amour (Jacques): S'il vous plaît, oui, un complément de réponse pour clarifier un point. La Société se finance à même des primes d'assurance, la tarification administrative — vous savez, quand vous payez un droit, là, vous avez une tarification — et des revenus de placements. La Société ne se finance pas avec l'immatriculation. Donc, en aucun cas... Le droit d'immatriculation que nous percevons pour le gouvernement, nous le transmettons au ministre des Finances. Alors, en aucun cas, l'immatriculation, hausse ou maintien, n'a un effet sur la façon dont la Société se finance.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur. M. le député.

M. Brodeur: Donc, bien, il faut comprendre aussi qu'un déficit de 200 millions cette année et peut-être un déficit équivalent l'an prochain, peut-être plus élevé, doit se financer à quelque part. Et là est l'objectif de la question: ça doit se financer soit par les sommes qui sont propriété du gouvernement, ou de la SAAQ, de l'État, ou bien des citoyens. Donc, reste à savoir quel choix vous allez prendre. Ce qui est clair, c'est qu'il y a un déficit, puis, ce déficit-là, ce n'est pas de l'argent qui va tomber du ciel. Il va être pris quelque part, là. C'est ça qu'on veut savoir: À quelle place qu'il va être pris?

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

M. Brodeur: Donc, on sait que les primes n'ont pas été augmentées depuis des années. Ce que l'on cherche à savoir, c'est: Quand? Parce que le ministre précédent s'était engagé, oui, pour l'année financière qui se termine, à ne pas augmenter les coûts, mais,

l'an prochain, vous n'avez pas exclu la possibilité d'augmentation des primes d'assurance, des coûts d'immatriculation et d'autres taxes qu'on attribue aux automobilistes.

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

M. Ménard: Bien, en tout cas... Allez-y.

M. Brodeur: Toujours pendant qu'on a le président...

M. Ménard: Non, non. Bien, il y a une réponse à donner à ça, là.

M. Brodeur: Pardon?

M. Ménard: Il y a une réponse à donner à ça, M. le Président.

M. Brodeur: Allez-y.

M. Brind'Amour (Jacques): M. le député, à la question que vous posez, effectivement, au moment où on se parle, nous n'avons pas l'intention d'augmenter les primes d'assurance, ça, c'est certain. On n'a pas cette intention-là. Les revenus de placements que nous avons accumulés depuis quelques années nous permettent effectivement, cette année, de vivre avec un déficit, qui ne sera, comme je vous l'ai dit, peut-être pas de l'ordre du chiffre que vous mentionnez.

M. Brodeur: C'est parce que vous n'avez répondu tantôt que vous ne vous pouviez pas me donner une réponse avant la fin d'avril parce que vous attendiez le dépôt des états financiers ou des budgets. Tantôt, vous ne pouviez pas me répondre, là vous pouvez me répondre. C'est quoi, la différence, entre les trois minutes?

M. Ménard: Oui, la réserve est suffisante. C'est ça?

Une voix: C'est ça.

M. Ménard: La réserve est suffisante. D'ailleurs, elle avait été conçue pour ça, n'est-ce pas?

M. Brind'Amour (Jacques): La réserve de stabilisation est suffisante pour compenser, cette année, notre situation.

M. Brodeur: Donc, il y a une garantie totale aux citoyens que, cette année, il n'y a pas de problème, il n'y aura pas d'augmentation de coût de l'assurance, d'immatriculation? Garantie totale.

M. Brind'Amour (Jacques): Bien, il y a une garantie qu'il n'y aura pas d'augmentation de primes d'assurance pour financer la Société et le régime d'assurance.

M. Brodeur: Mais il n'y a pas de garantie qu'il n'y aura pas d'augmentation?

M. Baril (Arthabaska): Le député, il cherche, il cherche une taxe, là, hein? Vous voulez faire la manchette, demain, là, comme de quoi les permis vont...

M. Brodeur: Deuxième point... Monsieur...

M. Baril (Arthabaska): ...une taxe, comme vous avez fait pour les stationnements à Montréal, hier, qui était complètement faux.

Dossier des coussins gonflables reconstruits et actionnés à la poudre à canon

M. Brodeur: C'est le ministre Guy Chevrette qui l'avait annoncé, là, l'année passée. On ne prend pas ça... des propos qui viennent de nulle part, là, c'est le ministre précédent. Et donc, étant donné que la responsabilité du gouvernement se passe d'un ministre à l'autre, on s'imagine que les faits sont les mêmes en septembre 2001 puis aujourd'hui.

Donc, M. le Président, pendant que nous avons la Société de l'assurance automobile du Québec — ici, hier, on a parlé de coussins gonflables, et, malheureusement, ces gens-là étaient absents, avaient d'autres occupations — pendant qu'on les a aujourd'hui, et je voyais le ministre, hier, nous dire: Attendez que la SAAQ soit présente pour poser les questions sur ces fameux coussins gonflables, et pendant que nous avons la chance d'avoir ces gens-là... Vous connaissez le problème, on l'a abondamment expliqué hier. Il y a 8 000 personnes qui se promènent sur les routes du Québec avec des coussins gonflables Demers, coussins gonflables actionnés à la poudre à canon. On sait que ça fait sourire bien des gens à l'Assemblée nationale quand on pose ces questions-là, mais des gens, quand même, sont en danger et qui se promènent sur nos routes.

On sait que la Société de l'assurance automobile du Québec décline sa responsabilité dans cette affaire. Nous avons appris que, le 12 mai 1998, il y a eu une rencontre au Groupement des assureurs du Québec où était présent un fonctionnaire de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. Bergeron, pour discuter de la sécurité des citoyens, particulièrement à l'égard de ces coussins gonflables là. À cette réunion, on a décidé, le Groupement des assureurs a décidé de les déclarer dangereux et de ne pas faire installer ces coussins-là sur les autos recyclées. Ils ont également décidé, à leurs frais, de remplacer les coussins des gens qui avaient... auxquels on avait incité à acheter ces coussins gonflables là. Donc, étant bien établi que le fonctionnaire en question a assisté à cette réunion-là, lui, il dit, sous prétexte qu'il est parti avant la réunion, qu'il ne pouvait pas en faire vraiment rapport. Mais c'est un expert en coussins gonflables qui est à une réunion sur les coussins gonflables, il n'en fait pas rapport parce qu'il est parti avant la fin, à ce que j'ai compris. Il semble, M. le Président, donc, que la Société de l'assurance automobile était parfaitement au courant depuis 1998. On a vu qu'en 2002 — on l'a vu dans les crédits — ils ont dépensé 128 000 \$ pour faire une étude sur les coussins gonflables pour en venir à la même conclusion qui avait eu lieu en 1998.

Donc, est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec, dans un premier temps, reconnaît sa

responsabilité à l'égard de son devoir d'inspection de ces véhicules-là, premièrement? Deuxièmement, sinon, si elle ne reconnaît pas sa responsabilité, est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec va nous dire que... si jamais un citoyen est blessé ou même perd la vie suite à l'explosion d'un de ces coussins gonflables là et que c'est démontré que ses blessures viennent des coussins gonflables qui sont défectueux, est-ce que la Société de l'assurance automobile va dédommager ses blessures dues à ces coussins gonflables là au même titre que si ça avait été dans un accident tout à fait standard? Est-ce que le dédommagement sera fait? Quelle est l'intention de la Société de l'assurance automobile du Québec dans cette affaire?

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

M. Ménard: On va répondre à la deuxième question, et la plus facile: la Société de l'assurance automobile du Québec va indemniser toute personne qui serait blessée par un coussin gonflable qui serait défectueux. C'est un accident d'automobile, et, par conséquent, la personne est entièrement couverte, qu'elle soit blessée par son coussin gonflable ou par autre chose dans l'accident, par le choc. Ça veut dire que la personne sera complètement indemnisée comme n'importe quel autre accident de la route.

Maintenant, la première question, «Est-ce qu'elle accepte sa responsabilité?», là, ça, on pourrait peut-être en discuter parce que la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est d'indemniser les accidentés de la route. Ce qu'elle fait et ce qu'elle va continuer à faire.

Maintenant, quant à la réunion du 12 mai 1998, nous nous sommes enquis, effectivement, de cette réunion auprès du Groupement des assureurs automobiles, qui nous ont envoyé le compte rendu de la réunion du comité de travail, qu'ils appelaient, sur l'étude des coussins de sécurité, et nous avons obtenu, justement, ce compte rendu. Il est relativement court, de sorte que je peux me permettre d'en faire la lecture, et puis on jugera de la qualité des informations que donne à l'Assemblée nationale ainsi qu'à cette commission le député de Shefford à la lumière de ce que je vais lire.

● (12 h 20) ●

Donc, après l'adoption de l'ordre du jour, on dit: «Après motion dûment faite et appuyée, il est résolu que l'ordre du jour du comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité soit adopté, ce qui est adopté à l'unanimité.» Alors, je vais passer, mais il y avait, présents, M. Jocelyn Daniel, M. René-Jean Deschênes, Michel Fournier, Pierre Joncas, Jean-Marc Laporte, Lucien Paré, Yves Thouin, Marcel Vendette et aussi M. Gaétan Bergeron, ingénieur au service de normalisation et d'ingénierie de véhicules de la SAAQ, à titre d'invité.

«Donc, après cette motion rapportée ici, nous avons été informés par M. Gaétan Bergeron de la position de la SAAQ concernant le remplacement des coussins de sécurité. La SAAQ maintient la position du remplacement par des pièces neuves du fabricant et nous mentionne qu'il n'y a aucune loi fédérale ou provinciale et aucune norme qui interdise le remplacement des composantes SIR par des pièces recyclées ou usagées. M. Bergeron a également fait mention qu'il y

aura un règlement dans le Code de la sécurité routière, à la section Inspections mécaniques, à l'effet que l'équipement des coussins de sécurité doit être remplacé obligatoirement par de l'équipement adéquat. De plus, la SAAQ n'encourage pas les automobilistes à faire désactiver le mécanisme des coussins de sécurité, mais les gens pourront procéder à la désactivation selon certains critères d'acceptation.» Il y a en effet des gens pour qui le coussin gonflable, même normal, est dangereux. Alors donc, d'où nécessité de le désactiver dans certaines circonstances.

Alors, quant à l'item 2, et je vous signale qu'à partir de l'item 1, M. Gaétan Bergeron, selon un affidavit qu'il a soumis, n'était plus présent sur les deux autres items. Mais enfin, on pourra comparer le compte rendu qui est fait par le Groupement des assureurs automobile au compte rendu que nous donne depuis le début le député de Shefford. Alors, voici le compte rendu: «2. À la suite de notre visite aux installations de la compagnie Coussins gonflables Demers, nous — il s'agit du Groupement des assureurs — nous avons fait le point sur les avantages et les désavantages à remplacer les coussins d'origine par des coussins recyclés. Avantages: coût moindre, livraison sans frais, garantie du fournisseur, vérification des composantes sans frais, possibilité de contrôle des remplacements, moins de véhicules déclarés pertes totales. Désavantages: finition esthétique qui peut laisser à désirer, pas de preuve de test scientifique, fiabilité de ses fournisseurs inconnue.»

À l'item 3: «Nous avons également discuté que cette alternative permettrait de reconstruire des véhicules, alors qu'on doit actuellement les considérer pertes totales à cause du prix élevé des composantes des coussins de sécurité. Il y avait donc un intérêt des membres à cet égard. De plus, il a été convenu que le remplacement par des coussins recyclés ne devrait pas être applicable sur des véhicules de moins d'un an et 20 000 km. Mais, avant toute décision, les membres ont demandé à voir les fournisseurs de pièces qui contribuent à reconditionner ces coussins pour juger de la fiabilité, et, par la suite, une décision pourrait être envisagée avec des normes précises, également, pour les coussins usagés.» Ensuite, «Clôture. L'ordre du jour étant épuisé, la séance prend fin à midi.» J'imagine que la commission serait heureuse d'avoir copie de ce compte rendu de la réunion pour pouvoir le comparer avec les informations qu'a données le député de Shefford. Alors, il est ici.

Le Président (M. Pinard): Alors, il y a un dépôt de document.

M. Ménard: Et je vous offre également copie de l'affidavit présenté par M. Bergeron établissant qu'il n'était pas présent lorsqu'on a discuté des points 2 et 3 sur cet ordre du jour.

Documents déposés

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Alors, ces documents sont déposés. Vous en aurez une copie, M. le critique.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. Je rappelle au ministre, et la Société de l'assurance automobile

du Québec, qu'il est dans son mandat d'assurer la sécurité routière. Je leur rappelle que... d'ailleurs les propos du ministre et les documents qui sont déposés nous indiquent que la Société de l'assurance automobile du Québec était au courant du problème depuis au moins mai 1998.

M. Ménard: ...contraire.

M. Brodeur: J'indique également à cette commission qu'il n'y a eu aucune inspection...

M. Ménard: Alors, j'espère que vous savez mieux lire qu'écouter, n'est-ce pas? Parce qu'on vous dit exactement le contraire.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Brodeur: J'espère que le ministre sait aussi également qu'il n'y a eu aucune inspection chez Coussins gonflables Demers. Et, M. le Président, ensuite de ça, on a fait état, par exemple, de l'enquête sur le commerce de poudre à canon. On s'imagine au Québec qu'on ne doit pas acheter de la poudre à canon au baril, là. Est-ce qu'il y a eu enquête là-dessus? Est-ce que le rapport de la Sûreté du Québec a été déposé? Est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec va nous dire que, même si M. Bergeron a assisté à cette réunion-là en 1998, qu'il y a eu discussion avec le Groupement des assureurs, qu'ils prétendent qu'ils n'étaient pas au courant avant juste il y a quelques mois? Est-ce que ce sont toujours les prétentions de la Société de l'assurance automobile du Québec?

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

M. Ménard: Alors, M. le Président, vous aurez certainement entendu, vous, qu'il n'a jamais été question d'une utilisation par les Coussins gonflables Demers de poudre à fusil ou de poudre à canon. Parce que, en fait, nous savons aujourd'hui que ce n'est pas de la poudre à canon mais de la poudre à fusil qu'a utilisée dans certains, pas dans tous, mais dans certains coussins gonflables la compagnie Demers. Ça, c'est les expériences qui ont été faites. Par la suite, il y a eu enquête policière, qui n'est pas terminée, qui doit l'être bientôt, dont les résultats seront soumis à un procureur de la couronne qui décidera si des accusations doivent être portées.

Mais je pense que vous avez bien entendu, M. le Président, comme nous tous ici — et le député de Shefford pourra le lire lorsque nous aurons les copies — qu'il n'a jamais été question que les Coussins gonflables Demers aient utilisé un explosif dangereux. Au contraire, il a été question de mesurer les avantages et les inconvénients d'utiliser des coussins gonflables recyclés ou résinés, ce qui n'est pas la même chose, soit dit en passant. Et la SAAQ a clairement exprimé sa préférence pour que nous utilisions que les coussins gonflables neufs, même sur des voitures accidentées qui avaient une certaine durée, et, donc, qui avaient une durée de vie moins grande que si elles avaient été moins de 20 000 km, comme il est fait mention dans le compte rendu.

Ceci étant dit, elle a aussi signalé que, malgré ses préférences pour que nous utilisions que du matériel neuf, il n'y avait aucune loi ni fédérale, ni provinciale, ni québécoise qui défendait l'utilisation de coussins gonflables. Et le député sait certainement, s'il a étudié la question, que ce problème se pose dans d'autres juridictions, où l'on se pose les mêmes questions: Y a-t-il lieu d'utiliser des coussins gonflables dans des voitures qui, par exemple, ne sont plus utiles pour d'autres raisons mécaniques, mais dont les coussins gonflables sont encore en bon état? Y a-t-il lieu de les utiliser dans des voitures qui ont été accidentées? Mais, jamais, au moment... en 1998, là, on avait les doutes sur la compagnie de Coussins gonflables Demers que... les doutes que la SAAQ a eus, par la suite sur cette compagnie, en particulier, et sa façon à elle bien particulière de réusiner les sacs gonflables et ses doutes qu'ils pouvaient être dangereux, moment où elle a entrepris une enquête complète, au cours de laquelle, cependant, il n'y a pas eu d'inspection.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député.

M. Brodeur: Dernière petite question parce qu'il reste que deux minutes. Est-ce que le ministre, est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec accepterait que cet après-midi nous entendions M. Gaétan Bergeron, qui est le principal témoin dans cette affaire, qui a assisté à cette réunion-là? Il sait sûrement ce qui s'est discuté lors de la réunion avec le Groupement des assureurs, il sait sûrement ce qui s'est dit à propos de Coussins gonflables Demers. Est-ce que le ministre accepterait qu'on entende M. Gaétan Bergeron dès le commencement des travaux, à 4 heures, cet après-midi?

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

M. Ménard: Je laisse ça à votre discrétion, M. le Président. Je ne sais pas si c'est dans les habitudes de votre commission. Mais, si c'est dans les habitudes de votre commission, je n'ai pas d'objection.

M. Brodeur: M. le Président, tout simplement, c'est le fonctionnaire responsable, et on voit ici qu'on a beaucoup de fonctionnaires. Un de plus, un de moins, ça ne nous ferait absolument rien. Donc, à ce moment-là, je pense qu'il serait de bon usage d'entendre M. Bergeron.

M. Ménard: Disons que j'apprécie votre incohérence, parce que vous aviez commencé en disant qu'aucun des fonctionnaires présents, n'est-ce pas, ne pourrait venir collaborer avec... mais votre incohérence est bienvenue.

M. Brodeur: Donc, on peut comprendre que M. Bergeron sera ici, après-midi, 4 heures. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Pinard): M. le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, je vous remercie d'avoir participé à ce débat sur l'adoption des crédits. Alors, cet après-midi, 16 heures,

nous serons au salon bleu. Donc, je suspends donc nos travaux.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 16 h 20)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite à tous la plus cordiale bienvenue. Nous poursuivons, cet après-midi, l'étude des crédits du ministère des Transports. Alors, je constate maintenant que nous avons quorum et je déclare donc la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour les programmes 1 à 3 pour l'année financière 2002-2003.

Alors, tout comme je l'ai fait ce matin et hier, je vous prierais, ceux qui ont des téléphones cellulaires, de bien vouloir immédiatement enlever vos batteries pour faire en sorte que l'étude se poursuive dans le calme.

Alors, nous poursuivons donc l'étude des crédits du ministère des Transports, selon l'entente adoptée, par une discussion générale, et demain, vers 12 h 30, nous procéderons au vote sur les crédits 1 à 3.

Alors, ce matin, lorsque nous avons suspendu nos travaux, il avait été établi par M. le ministre des Transports et par le président de la Société de l'assurance automobile du Québec... que M. Bergeron, M. Gaétan Bergeron, sera parmi nous cet après-midi. Alors, M. Bergeron? O.K. Alors, merci d'avoir acquiescé à cette invitation. Et, sans plus tarder, nous allons céder la parole au député critique officiel de l'opposition en matière des transports, M. le député d'Orford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout d'abord, étant donné que nous avons changé de salle, il y a des gens qui se sont joints à nous à la maison. Je pense qu'il serait important d'expliquer la situation avant de poser des questions à M. Bergeron.

Le sujet portait sur les coussins gonflables Demers. On sait que ce sont des coussins gonflables à la poudre à canon qui ont été considérés comme dangereux. On sait également que ces coussins gonflables là ont été installés chez plusieurs automobilistes. Donc, il y a 8 000 coussins gonflables qui ont été installés, considérés comme dangereux, et il y a quelques centaines de coussins seulement qui ont été retirés du marché.

Nous savons également... Et d'ailleurs il y a eu une émission télévisée il y a quelques semaines, *La facture*, qui faisait état d'une réunion, en date du 12 mai 1998, au Groupement des assureurs automobiles, à laquelle réunion assistait M. Bergeron ici présent. L'émission fait abondamment question d'une rencontre, justement du 12 mai 1998, dont le sujet principal était les coussins de sécurité. D'ailleurs, le groupe, c'est un sous-comité, en fin de compte, qui a pour nom Comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité. À certains endroits, on m'a expliqué que ce comité de travail là, du Groupement des assureurs automobiles, a été mis sur

piéd suite justement à ces doutes sur la sécurité causés par, entre autres, les coussins gonflables Demers. Donc, spécifier que ce comité-là... à l'origine justement, là, des conséquences et des doutes qu'on avait sur les coussins de sécurité, principalement Demers Airbag inc.

Donc, à cette réunion assistait M. Gaétan Bergeron, qui est ici, ingénieur au Service de normalisation et ingénierie du véhicule à la SAAQ, qui était invité, invité à cette réunion-là. Il est connu, il est notoire que M. Bergeron n'a pas assisté à toute la réunion. Il est aussi connu que M. Bergeron est un expert en coussins gonflables, donc délégué par la SAAQ. Et c'est pour cette raison-là que nous avons invité M. Bergeron ici, sachant qu'il y a eu cette réunion-là le 12 mai 1998, donc supposant, à prime abord, que la Société de l'assurance automobile était au courant des problèmes posés par les coussins gonflables Demers. Il n'est pas dit qu'il était au courant à ce moment-là qu'ils étaient actionnés à la poudre à canon, mais il était fort au courant que ces coussins-là causaient problème, causaient problème.

D'ailleurs, il a été établi que le Groupement des assureurs automobiles, ils ont recommandé à leurs membres d'interdire les coussins gonflables Demers. Et d'ailleurs j'ai entre les mains, ici, un communiqué du Groupement des assureurs automobiles du Québec, en date du 13 avril 1999, qui se lit ainsi: «Coussins de sécurité, Coussins gonflables Demers Air Bag inc. annonçait, le 23 mars 1999, sa récente accréditation par le Groupement des assureurs automobiles. Nous tenons à préciser qu'il n'en est rien, que ce soit en égard de la firme et du produit. Le GAA n'autorise pas les estimateurs à allouer dans la rédaction d'estimations autre chose qu'une pièce d'origine en ce qui concerne les coussins de sécurité et leurs composants pour le moment. Coussins gonflables Demers Air Bag a été avisée de cesser d'utiliser le nom du Groupement des assureurs automobiles dans sa publicité.»

Et, à la réunion qui a eu lieu le 12 mai 1998, et d'ailleurs je m'inspire des documents qui ont été déposés ce matin par la Société de l'assurance automobile, il semble que M. Bergeron ait assisté à une partie, une partie de la réunion qui traitait, en fin de compte, du remplacement de cette pièce-là, de coussins de sécurité. Je tiens à préciser, M. le Président, que le comité, le comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité, avait été mis sur pied justement à cause des doutes qu'on avait sur les coussins de sécurité, et particulièrement des doutes sur les coussins gonflables Demers.

Donc, étant mis en situation, M. le Président, je désire demander bien amicalement, parce qu'il n'est pas question ici de bousculer M. Bergeron, là, tout simplement une question d'informer la commission de ce qui s'est passé à ce moment-là, en 1998. À prime abord, j'aimerais demander à M. Bergeron de nous décrire la réunion. Quel était le sujet de cette réunion-là? Et à quel moment avez-vous quitté cette réunion?

Le Président (M. Pinard): Tout d'abord, vous n'avez aucun problème à ce que... Il y a consentement pour que M. Bergeron réponde?

M. Ménard: M. Bergeron réponde...

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Alors, M. Gaétan Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Oui, merci, M. le Président. Dans un premier temps, j'aimerais dire que la réunion tenue par le GAA... le GAA tient ce genre de réunion là... j'allais dire régulièrement, disons à l'occasion. Les membres qui sont nommés comme personnes présentes, c'est des représentants de différentes compagnies d'assurances. Donc, c'est un comité qui se réunit à l'occasion pour discuter de problèmes techniques qu'ils partagent et pour lesquels ils cherchent une solution commune.

À cette occasion-là, moi, le contact que j'ai au GAA m'avait dit qu'il y avait une réunion justement du comité technique et qu'il y avait des questionnements de la part des représentants des assureurs sur la loi: Qu'est-ce que la loi prévoit pour les coussins gonflables? Est-ce que c'est permis de mettre des coussins gonflables recyclés dans les véhicules? Est-ce que, par exemple... À l'occasion, à ce moment-là, les coussins gonflables se déployaient plus fort qu'aujourd'hui, la technologie a évolué, et il y avait une problématique un petit peu de... les gens avaient beaucoup peur des coussins gonflables, et donc ça arrivait à l'occasion que des clients demandaient à leur assureur, suite à un accident, de ne pas remettre de coussins gonflables parce qu'ils jugeaient qu'ils avaient été blessés par le coussin, puis des choses comme ça. Donc, ils voulaient savoir: Est-ce qu'on peut ne pas remettre des coussins? Est-ce qu'on est illégal si on fait ça? Qu'est-ce qu'on fait pour bien servir notre client?

● (16 h 30) ●

Donc, moi, ça m'avait été présenté dans ce sens-là, et je me suis préparé dans ce sens-là. Je me suis présenté à la réunion et, comme j'étais invité pour ce premier point là seulement, bien, ils ont mis ce point-là en premier à l'ordre du jour. Je pense que vous avez eu le compte rendu de la réunion, vous en avez fait mention tout à l'heure. Ce que j'ai fait, bien, c'est ça, en gros, j'ai expliqué la position du gouvernement, c'est-à-dire... À ce moment-là, il n'y avait aucune loi fédérale ou provinciale concernant les coussins gonflables. Par contre, la Société avait une position assez ferme, assez solide, depuis quelques années, qu'on avait déjà énoncée à d'autres forums, à l'effet que les coussins gonflables devaient être remplacés. On recommandait de remplacer les coussins gonflables par des pièces neuves d'origine, comme le GAA l'avait déjà recommandé, comme les manufacturiers le recommandaient et comme le CCATM, en 1994, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé l'ont recommandé en 1994, et ils sont revenus à la charge, je pense, en 1996 ou, en tout cas... en 1999, à d'autres occasions. Et cette semaine, j'étais encore en réunion avec les gens du CCATM, et on maintient cette position-là. Donc, c'est ce que j'ai amené comme élément aux gens présents.

M. Brodeur: ...à cette réunion, est-ce que... J'imagine, vous qui êtes ingénieur et l'expert de la Société de l'assurance automobile du Québec en coussins gonflables, vous étiez conscient que, sur le marché, il y avait des produits douteux qui circulaient; naturellement, la réunion portait là-dessus. Donc, vous, en tant que personne experte, vous étiez quand même

conscient avant d'arriver qu'il y avait des compagnies qui, en fin de compte, faisaient des produits de moindre qualité; au moins, on pouvait prétendre peut-être qu'il y avait des produits de moindre qualité sur le marché, et, à cet égard-là, vous aviez été invité justement à ce comité-là.

M. Bergeron (Gaétan): C'est-à-dire que j'ai été invité pour les raisons que j'ai mentionnées, M. le Président, tout à l'heure. J'étais au courant évidemment que les coussins gonflables, oui, il y a des... On recommande des coussins neufs, et il s'en vend, il s'en installe. On est au courant que les coussins recyclés... Ce qu'on appelle un coussin recyclé, c'est un coussin qui ne s'est pas déployé, qui est retiré d'un véhicule et qui est installé dans un autre véhicule identique. On était au courant, la Société, et toutes les administrations étaient au courant que cette pratique-là se faisait, comme elle se fait pour beaucoup d'autres pièces qui sont recyclées dans les véhicules. Il ne semblait pas y avoir de problème à ce moment-là avec les coussins recyclés. On était au courant aussi de l'existence de la compagnie Demers, mais qui faisait du recyclage de coussins, donc du coussin comme je viens de mentionner, et qui disait réparer des coussins avec des pièces neuves d'origine.

M. Brodeur: ...on peut affirmer qu'à ce moment-là, le 12 mai 1998, vous, vous étiez au courant que les gens se posaient des questions sur Coussins gonflables Demers. D'ailleurs, c'était connu du Groupement des assureurs, là.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. Bon, j'étais au courant, là... Vous avez mentionné beaucoup de choses. J'étais au courant que Demers existait, que Demers vendait du coussin recyclé et que Demers réparait des coussins avec des pièces neuves d'origine. Bon. Je ne veux pas parler au nom du Groupement des assureurs, mais ce que j'en sais, c'est que c'est Stéphane Demers lui-même qui avait contacté le Groupement des assureurs pour s'offrir... parce que, pour lui, ça représentait un marché intéressant. Donc, il a dit: Écoutez, venez me visiter, je fais des choses intéressantes, je peux vous... Lui, il voulait avoir les assureurs comme clients. Suite à l'invitation, les assureurs ont visité l'entreprise en question et, à la réunion, ils ont discuté, après mon départ, de la visite qu'ils avaient faite avant la réunion, évidemment — je ne sais pas quand, je n'étais pas présent — et des avantages et inconvénients. Et, à ce moment-là, ce que le compte rendu mentionne, c'est qu'ils se sont posés des questions sur les coussins justement de cette entreprise-là. Ils n'étaient pas sûrs, ils disaient: Il faudrait peut-être investiguer davantage avant de donner un O.K. à tous nos assureurs, on reste sur notre position de recommander du neuf. Mais il reste quand même qu'il y a des assureurs qui ont été vers ces coussins-là, il n'y avait pas... ce n'était pas un engagement, c'était une position de recommandation.

M. Brodeur: Les assureurs vous ont... C'est quand que les assureurs... Vous dites que vous étiez au courant de ce qui s'est discuté après. C'est quand que les assureurs vous ont mis au courant de la discussion qui a suivi? J'imagine que vous avez reçu le rapport de la réunion par la suite.

M. Bergeron (Gaétan): Non. Moi, j'ai appris ça cet automne, suite aux événements du dossier. Là. On a eu des contacts avec le Groupement, et tout ça. Comme je vous dis, moi, j'étais invité pour la première partie. Je n'avais pas eu d'ordre du jour, je n'ai pas eu de compte rendu. C'était un petit peu comme quand la Société... je me présente au conseil d'administration pour présenter un projet ou quelque chose à la Société, je suis invité. Je participe au point où on me fait entrer dans la salle et, ensuite, on me remercie, et la réunion se poursuit sans que je sache de quoi il est question.

M. Brodeur: Nous savons que Demers Air Bag avait... sollicitait beaucoup le Groupement des assureurs automobiles pour une reconnaissance. D'ailleurs, j'ai lu tantôt la missive du Groupement disant qu'il ne supportait en rien Demers Air Bag inc. Est-ce que Demers Air Bag inc. avait fait ce genre d'approche là auprès de vous ou de la Société de l'assurance automobile du Québec pour une reconnaissance auparavant ou en même temps que le Groupement des assureurs?

M. Bergeron (Gaétan): Je ne sais pas si c'est en même temps ou auparavant, mais Demers Air Bag nous avait déjà... m'avait déjà contacté pour dire qu'il aimerait avoir un genre de sac «approved» là, une approbation sur les pièces qu'il vendait comme de quoi ça rencontrait les normes de la SAAQ. À ce moment-là, nous, la SAAQ, on ne donne aucune approbation. On se fait demander cette chose-là souvent sur des pièces ou sur des logiciels qui font pour l'entretien préventif ou quoi que ce soit. Ce que j'avais mentionné à M. Demers, c'est qu'on ne donnait pas ce genre d'approbation là, que, de toute façon, il n'y avait pas de normes sur les coussins gonflables. Il n'y a pas de normes de construction sur un coussin gonflable, donc on n'est pas en mesure pour... La façon dont ça fonctionne — je vais faire ça vite — c'est que Transports Canada, pour les véhicules neufs, ont des normes de résultats. Ils mettent un mannequin dans le véhicule, ils lancent le véhicule dans le mur à une certaine vitesse et ils vont mesurer la décélération de la tête, la déformation du thorax, des choses comme ça, et il y a des résultats que le véhicule doit atteindre. Aujourd'hui encore, au moment où on se parle, même si tous les véhicules vendus au Canada ont des coussins gonflables à l'avant, de chaque côté, ils ne sont pas obligatoires. Un manufacturier pourrait rencontrer la norme sans mettre de coussins gonflables. Et, quand les manufacturiers en mettent, c'est une recette secrète qu'ils ont. Transports Canada ne mentionne pas: Si vous mettez un coussin, il doit avoir telle puissance, telle force, puis des choses comme ça. C'est une recette secrète. Puis c'est l'ensemble du véhicule et des autres composantes, ceintures de sécurité, etc., qui doit donner la protection voulue.

M. Brodeur: Et M. Demers était entré en contact, j'imagine, avec vous au même moment qu'il était entré en contact avec le Groupement des assureurs automobiles, j'imagine, pour avoir les mêmes approbations au même moment?

M. Bergeron (Gaétan): Je n'en ai aucune idée.

M. Brodeur: Est-ce que vous vous souvenez à peu près des dates que M. Demers vous a contacté?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Je ne sais même pas si c'est avant ou après cette réunion-là. Je sais que c'est...

M. Brodeur: Donc, c'est aux alentours de cette réunion-là du 12 mai 1998?

M. Bergeron (Gaétan): À ma connaissance, ce serait en quelque part en 1998, mais c'est peut-être début 1999, ça peut être 1997. Là, je n'en ai aucune idée.

M. Brodeur: Donc, est-ce qu'on peut dire, M. Bergeron, que la SAAQ connaissait l'existence de Coussins gonflables Demers à cette époque-là et qu'elle était au courant aussi qu'il y avait des doutes qui avaient été émis par le Groupement des assureurs automobiles, et que vous étiez au courant aussi que le Regroupement des assureurs automobiles ne voulait pas donner de reconnaissance à Coussins gonflables Demers, de même, non plus, que la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Bergeron (Gaétan): Encore une fois — vous avez beaucoup de questions — j'étais au courant que Demers existait, comme j'ai mentionné tout à l'heure. Par contre, je n'étais pas au courant... Ce qui s'est passé après mon départ de la réunion, les gens ne m'ont pas tenu au courant de ça, parce que... bon, ils auraient pu discuter d'autres points qui ne me concernaient pas. Le fait qu'ils aient dit ou qu'ils n'aient pas entériné la demande de M. Demers, je n'étais pas au courant non plus de ça. Comme je vous dis, moi, j'ai appris qu'ils avaient fait une demande à M. Demers quelque part cet automne, l'automne dernier. Donc, j'ai eu le compte rendu de cette réunion-là quand le journaliste de *La facture* l'a présenté à la Société. Je l'ai lu...

M. Brodeur: ...au point de départ que ce comité de travail là avait pour origine en grande partie Coussins gonflables Demers. Donc, j'imagine qu'à la partie de réunion que vous avez assisté, il y a sûrement une personne qui a fait allusion à Coussins gonflables Demers, puisque cette réunion-là, ce qu'on m'a appris, avait été convoqué spécialement pour cette compagnie-là.

M. Bergeron (Gaétan): Je n'étais pas au courant que le but de la réunion était uniquement ça. Comme je vous dis, moi, on m'a présenté ça et on m'a dit: Il y a une réunion où on va discuter, entre autres... où on va discuter de coussins gonflables, et on veut la position de la Société, les recommandations et l'aspect légal. Je suis allé pour ça, comme je vous dis. Je n'avais aucune idée, après, qu'ils discutaient... ni, comme le point 2 du compte rendu mentionne, que les gens ont discuté d'avantages et inconvénients suite à la visite chez Demers qui avait été faite précédemment, je n'étais pas au courant de ça non plus.

M. Brodeur: Connaissant déjà que Coussins gonflables Demers cherchait à avoir une reconnaissance,

est-ce qu'il y a quelqu'un dans la réunion — et j'imagine qu'il y a quelqu'un dans la réunion — qui a au moins prononcé le mot «Demers Air Bag» ou parlé de cette compagnie-là, ou National, toutes les compagnies attachées à Stéphane Demers? J'imagine que, au moins dans la première partie de la réunion, on a au moins donné cette compagnie-là comme exemple, j'imagine.

M. Bergeron (Gaétan): Je ne peux pas vous dire, vraiment pas.

M. Brodeur: Donc, vous me dites qu'il y a eu discussion avec des gens sans nommer la compagnie, alors que, vous, vous étiez au courant qu'on pouvait se poser des questions sur Coussins gonflables Demers, que tout le monde alentour de la table était pour discuter de Coussins gonflables Demers, puis vous me dites, quand vous étiez là... on a fait attention pour ne pas prononcer le nom. C'est ça que vous me dites?

M. Bergeron (Gaétan): Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Brodeur: Non?

M. Bergeron (Gaétan): Je vais répéter. Ce que j'ai dit, c'est que je ne me rappelle pas si on a fait mention... Vous m'avez demandé: Est-ce que quelqu'un a fait mention de Demers? Je ne m'en rappelle pas. C'est plausible. Je connaissais l'existence de Demers, ça se peut qu'on en ait parlé, et, à ce moment-là, la connaissance qu'on en avait, c'était que cette compagnie-là, comme d'autres recycleurs, vendait des sacs recyclés, dont j'ai donné la définition tout à l'heure, et aussi qui réparait des sacs avec des pièces neuves d'origine. C'est ce que je connaissais. Et, quand vous mentionniez tout à l'heure que j'étais au courant ou que la SAAQ était au courant que le GAA avait décidé de ne pas acheter ou que ces sacs-là n'étaient pas sécuritaires, on n'était pas au courant de ça non plus.

M. Brodeur: Vous étiez au courant que Coussins gonflables Demers procédait à l'installation et à la production de coussins gonflables alentour au moins du 12 mai 1998...

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Brodeur: ...un petit peu avant ou un petit peu après. Et vous étiez aussi au courant que le Groupement des assureurs automobiles avait des doutes. Sans préciser le doute précis sur Coussins gonflables Demers, vous aviez sûrement... Vous qui êtes un expert, qui suivez le dossier, sûrement que vous aviez entendu parler du doute qui existait contre cette compagnie-là.

M. Bergeron (Gaétan): Non.

M. Brodeur: Donc, vous dites que vous travaillez dans ce domaine-là et vous n'auriez pas entendu parler du doute contre Coussins gonflables Demers, même si vous connaissiez depuis 1998 l'existence de la compagnie, même si le Groupement des

assureurs automobiles avait en quelque sorte indiqué clairement qu'il n'approuvait pas ni la firme ni le produit.

• (16 h 40) •

M. Ménard: M. le Président, est-ce qu'il pourrait identifier les documents qu'il montre parce que...

M. Brodeur: Oui, je peux même le déposer, c'est public.

M. Ménard: ...tout à l'heure, ce document-là, je crois, il était de 1999, celui que vous avez produit.

M. Brodeur: Oui, 13 avril 1999, oui.

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous le déposez à la commission?

M. Ménard: Évidemment, vous réalisez qu'un document du 13 avril 1999 n'établit pas une connaissance en 1998.

M. Brodeur: Exactement. Il dit: Un peu avant, un peu après, mais nous sommes quand même en 2002, M. le ministre.

M. Ménard: Oui, oui, c'est ça.

M. Brodeur: Oui, ça fait quand même...

M. Ménard: Mais, le 12 mai 1998, c'est à peu près un an avant...

M. Brodeur: On peut reculer à trois ans. Si on ne recule pas à quatre, on reculera à trois.

M. Ménard: À quelle date est le communiqué?

M. Brodeur: 13 avril 1999.

M. Ménard: Alors, près d'un an après.

M. Brodeur: Onze mois. Donc, la réunion avait eu lieu le 12 mai.

Donc, M. Bergeron, on établit que vous connaissiez l'existence de Demers Air Bag. Est-ce qu'on peut aussi comprendre que les doutes sur cette compagnie-là s'étaient rendus à vos oreilles à un moment donné?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Ce qu'on peut dire en matière de sécurité... C'est pour ça qu'on recommandait, nous... c'est pour ça qu'on recommande, la Société, qu'on recommande encore des coussins neufs et qu'on veut mettre ça dans la loi. En matière de sécurité, en cas de doute, on va vers ce qu'il y a de plus sûr. Donc, c'est pour ça qu'on recommandait du neuf, c'est pour ça que le GAA recommandait du neuf aussi. J'étais au courant que le GAA recommandait du neuf, mais je ne leur ai jamais demandé: Pourquoi vous ne recommandez pas du Demers ou du recyclé puis qui provient d'une autre source que Demers?

M. Brodeur: ...le Groupement des assureurs avait un doute. J'imagine que peut-être vous ne connaissiez pas la nature des coussins. Mais, pour recommander des coussins neufs, c'est probablement que vous aviez un doute parce que ceux-là n'étaient pas des neufs.

M. Bergeron (Gaétan): Non, ce n'est pas qu'on a un doute. Comme je vous dis, c'est en matière de sécurité, il faut... si on veut être sûr à 100 %, on va vers le neuf et, à ce moment-là, on ne se pose pas de questions.

M. Brodeur: Est-ce que vous étiez en charge de l'examen de ces coussins gonflables là, étant donné que vous étiez expert? Est-ce qu'à l'occasion vous examiniez, vous aviez un mandat d'aller visiter ces compagnies-là?

M. Bergeron (Gaétan): Non, absolument pas. La Société ne contrôle pas ou n'a pas le mandat, à ma connaissance, de contrôler les pièces recyclées de véhicules d'aucune façon.

M. Brodeur: Donc, ça veut dire qu'il n'y a aucune inspection qui est faite chez ces compagnies-là. Il n'y a jamais une inspection. Ils font de l'autoinspection, ils s'inspectent eux-mêmes. Il n'y a jamais du personnel de la Société de l'assurance automobile du Québec qui s'est rendu chez Coussins gonflables Demers depuis trois ans.

M. Bergeron (Gaétan): Ça ne fait pas partie du mandat de la Société.

M. Brodeur: Vous m'avez dit tantôt que vous étiez au courant que le Groupement des assureurs automobiles s'était rendu chez Coussins gonflables Demers, s'était rendu là plus ou moins avant le 12 mai 1998, plus ou moins après le 12 mai 1998. Lorsque vous avez appris ça, quel commentaire le Groupement des assureurs automobiles du Québec vous a fait sur Coussins gonflables Demers?

M. Bergeron (Gaétan): Moi, j'ai appris ça cet automne qu'ils y étaient allés et ça a été confirmé...

M. Brodeur: Parce que vous m'avez dit tantôt que c'était pas loin de la réunion de 1998.

M. Bergeron (Gaétan): Non. Bien, si on lit le compte rendu, le point 2 mentionne que les gens discutent suite à la visite chez Demers. Donc, la visite devait précéder la réunion. Et ce n'était pas le 12 mai parce que la réunion a eu lieu à Montréal le 12 mai, de 9 heures à midi, et Demers était à Saint-Émile ou en quelque part à Québec. Donc, par déduction, je présume qu'ils sont allés avant le 12 mai. Mais j'ai appris ça cet automne en discutant avec des gens du GAA, justement suite au dossier Demers, là; on a eu des différents contacts et les gens m'ont dit que... le contact que j'ai m'a dit qu'ils y étaient allés. Et, en gros, la raison pour laquelle ils n'avaient pas entériné ça, c'est que ça... Dans ce temps-là, je pense qu'il n'était pas dans les locaux où il était à la fin, il faisait ça chez lui, dans son garage, ou

je ne sais pas trop, et que ça semblait fait un petit peu de façon...

M. Brodeur: ...sous-sol...

M. Bergeron (Gaétan): Pardon?

M. Brodeur: Une première rencontre avait lieu au sous-sol de M. Stéphane Demers.

M. Bergeron (Gaétan): O.K., je ne sais pas si c'était au sous-sol ou au garage, mais que ça avait eu lieu chez lui, et que, eux... en tout cas, ce qu'ils ont mentionné, c'est que ça... ils n'étaient pas sûrs de ce qu'il faisait ou de ce que M. Demers prétendait. Mais, comme je vous dis, ça, j'ai appris ça cet automne.

M. Brodeur: Donc, vous étiez au courant de l'existence de la compagnie Coussins gonflables Demers, vous étiez au courant que ces coussins-là étaient des coussins non conformes aux recommandations que vous faites généralement, non conformes aux recommandations que vous avez faites au Comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité.

Comment peut-on s'expliquer que la Société de l'assurance automobile du Québec se disait pas au courant de l'existence de ces coussins-là avant une date toute récente, il y a quelques mois seulement, alors que, vous, vous-même, vous avez assisté à cette réunion-là du 12 mai 1998, alors que vous me dites que vous connaissiez l'existence de Coussins gonflables Demers depuis à peu près la même période, alors que vous saviez que Coussins gonflables Demers ne produisait pas des produits conformes à la volonté de la Société de l'assurance automobile du Québec? Comment pouvez-vous concilier que la Société de l'assurance automobile du Québec... Je comprends que ça peut être difficile parce que c'est vos patrons, puis ils sont assis alentour de vous en plus. Comment pouvez-vous concilier que la Société de l'assurance automobile du Québec prétend ne pas avoir été au courant de ce dossier-là depuis quatre ans, en avoir eu connaissance que tout récemment?

M. Bergeron (Gaétan): Ce que je mentionnais, c'était que... Vous avez fait mention qu'on était au courant ou que j'étais au courant que les coussins Demers ne rencontraient pas les normes de la Société. Je vous ai dit: On n'a pas de normes à la Société. On était au courant que Demers vendait des sacs recyclés et réparait des sacs déployés avec des pièces neuves. C'est ce qu'on savait, et c'est ce qu'on a toujours su, et c'est ce qu'on a toujours dit. Ce qu'on a appris récemment, suite à l'étude qu'on a faite, au moment où on a eu des doutes sérieux, on a... on s'est doté, en 1998, d'un article dans le Code qui nous permettait de faire des actions comme celle qu'on a faite. On a été rencontré l'entreprise, on s'est procuré des coussins, on a fait des tests. Bon, vous connaissez le reste. Et ça nous a permis, l'article qu'on a mis dans le Code, d'aller rencontrer l'entreprise pour lui dire de cesser immédiatement et de faire un rappel. On a su que les coussins étaient dangereux quand on s'est rendu compte que c'étaient des coussins artisanaux faits avec de la poudre à canon, etc. Ça, on a appris ça cet

automne, suite aux démarches qu'on a faites avec l'École polytechnique.

M. Brodeur: Mais jamais vous n'avez pensé à procéder à une inspection avant, même dans le doute, parce que ce n'était pas conforme aux recommandations que vous avez faites, entre autres, au Comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité, le 12 mai 1998. Vous saviez fort bien que Coussins gonflables Demers n'était pas conforme aux recommandations que vous avez faites, puis vous n'avez quand même pas fait de vérification avant tout près de 2002.

M. Bergeron (Gaétan): On ne savait pas que les coussins n'étaient pas conformes. C'est la même chose...

M. Brodeur: Mais vous aviez quand même un doute parce que...

M. Bergeron (Gaétan): Excusez-moi...

M. Brodeur: ...ils n'étaient pas conformes même aux explications puis aux recommandations que vous avez données au Groupement des assureurs automobiles du Québec.

M. Bergeron (Gaétan): On recommandait des sacs neufs, mais il y a plein d'autres entreprises qui vendaient des sacs recyclés, comme il y a plein d'autres entreprises qui vendent des transmissions recyclées, des pièces de direction...

M. Brodeur: Il y a combien d'autres entreprises sur le territoire du Québec qui produisent des sacs gonflables recyclés?

M. Bergeron (Gaétan): Il y en a une. À ma connaissance, il y en avait une.

M. Brodeur: Il y en avait une?

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Brodeur: Vous étiez conscient qu'il y en avait seulement qu'une, puis celle-là n'a pas été inspectée, même si vous aviez des doutes. Donc, ce n'est pas tellement compliqué, il y a une compagnie...

M. Bergeron (Gaétan): Oui, oui, mais, comme je vous ai dit tout à l'heure, la Société, on n'a pas le mandat d'inspecter ces choses-là. Ce que le Code nous permet, quand on se rend compte qu'il y a quelque chose de dangereux, on peut rétroagir, mais il faut avoir... sinon on pourrait visiter toutes les entreprises de recyclage qui existent au Québec.

M. Brodeur: Êtes-vous conscient que la Société de l'assurance automobile du Québec approuve 3 000 véhicules reconstruits par année — c'est le devoir de la Société de l'assurance automobile du Québec — et, dans ces véhicules recyclés, de temps à autre il y a des coussins gonflables? Puis, s'il y a une seule compagnie au Québec, ça aurait peut-être été facile, étant

conscients qu'il y avait peut-être problème, d'aller inspecter cette seule compagnie-là. Ce n'est pas un travail vraiment énorme, là, ça aurait pu se faire en 1998. Donc, je me demande tout ce qui s'est passé avant, entre 1998 et 2002, là, parce que c'était vraiment la seule compagnie. Comment s'expliquer ça, ici? Comment ça ne s'est pas rendu aux autorités? Est-ce que vous avez fait rapport aux autorités de la Société de l'assurance automobile du Québec ou vous avez gardé ça pour vous tout seul?

M. Ménard: ...plusieurs questions à poser, il les pose une par une, de sorte qu'il obtienne une réponse à la première question qu'il a posée, puis, ensuite, une deuxième réponse à la deuxième question. Mais là je crois que vous êtes rendu à la troisième, là, la question que vous posez. Alors, pourriez-vous peut-être rappeler la première au témoin, et puis...

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, M. le député, pour faciliter quand même ces... Pour M. Bergeron, c'est la première fois qu'il comparait au salon bleu.

M. Brodeur: Je ne voudrais pas que l'ancien procureur de la défense devienne le procureur de la Couronne et que...

Le Président (M. Pinard): Non.

M. Brodeur: Puis ce n'est pas un interrogatoire, ce n'est pas un tribunal ici, là.

M. Ménard: Les conseils que je vous donne sont ceux que j'ai reçus quand j'étais jeune avocat, et j'ai trouvé très avantageux de les appliquer pour le restant de ma carrière: une question à la fois.

M. Brodeur: Parfait. Donc, M. Bergeron, pour revenir à notre histoire, comment s'expliquer que les dirigeants de la Société de l'assurance automobile du Québec prétendent ne jamais avoir été au courant avant 2002 ou l'automne 2001, alors que, vous, vous aviez des doutes en 1998? Est-ce que vous avez fait part de ces doutes-là à quelqu'un ou vous avez gardé ça pour vous?

● (16 h 50) ●

M. Bergeron (Gaétan): Si j'avais eu des doutes, j'en aurais fait part à mes patrons. Ce dont j'ai fait part à mes patrons, c'est qu'une entreprise existait et qu'elle fabriquait des coussins. Tout le monde concerné était au courant de ça. Mais, à ce moment-là, on n'avait aucun doute. Il n'y a rien qui nous amenait à avoir un doute sur une entreprise légale, qui existait de façon légale, qui vendait, qui s'affichait de façon légale. Ce n'était pas quelque chose d'illégal. C'était peut-être nouveau, mais, comme je vous dis, tous les jours il y a des entreprises nouvelles qu'on ne va pas nécessairement visiter, là.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Brodeur: Vous avez fait part aussi aux dirigeants de la Société que Demers Air Bag faisait des coussins recyclés qui n'étaient pas conformes aux

recommandations que vous avez faites, entre autres, au Groupement des assureurs automobiles, et qu'il serait peut-être d'usage d'aller jeter un coup d'oeil sur la fabrication de ces coussins-là, d'autant plus que c'était la seule compagnie sur le territoire du Québec qui pratiquait la fabrication de ce genre de coussins là.

Le Président (M. Pinard): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): M. le Président, comme j'ai mentionné tout à l'heure, la Société de l'assurance auto n'a pas le mandat d'accréditer, d'accepter ou d'approuver les pièces recyclées de véhicules. Donc, je ne vois pas en vertu de quel article ou de quel mandat on aurait pu, d'embêlé, aller visiter cette entreprise-là au moment où il n'y avait pas de doutes sur ce que l'entreprise faisait.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Brodeur: ...tout près ici, il me semble que la loi ne dit pas exactement ça. On sait que... Je disais tantôt que la Société de l'assurance automobile du Québec approuve plus ou moins 3 000 véhicules reconstruits par année. Donc, si elle les approuve, c'est parce que c'est son devoir, j'imagine qu'elle a le mandat. Donc, si elle a le mandat d'approuver des véhicules recyclés, c'est pour la sécurité des citoyens, et la sécurité des citoyens passe, entre autres, par des coussins gonflables qui sont conformes à cette sécurité-là. Donc, vous me dites que, dans ces 3 000 véhicules là, ce n'est pas la responsabilité de la Société de l'assurance automobile de faire l'inspection, l'inspection pour la sécurité. Parce que le but ultime, c'est la sécurité des gens, et donc vous me dites que la vérification des coussins gonflables, ce n'est pas le mandat de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Pinard): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Vous parlez d'une nouvelle chose, vous parlez du programme de contrôle des véhicules perte totale.

M. Brodeur: Simplement du devoir d'inspection et du mandat de sécurité routière donné à la Société de l'assurance automobile du Québec, qui comprend aussi la vérification des coussins gonflables.

M. Bergeron (Gaétan): Exact. En ce qui concerne les véhicules reconstruits, le rôle de la Société est de s'assurer que ces véhicules-là sont reconstruits selon les normes et, bon, c'est pour ça qu'il y a un paquet de mesures qu'on fait, on s'assure de différentes choses, et on s'assure aussi de la présence des coussins gonflables. Même si la loi, depuis aussi longtemps que je me rappelle, en ce qui concerne le programme des pertes totales, même si la loi ne prévoyait pas l'obligation de remplacer les coussins gonflables, les véhicules qui passaient par le programme de reconstruction de véhicules gravement accidentés, on avait une obligation administrative depuis le début où on obligeait qu'il y ait des coussins. Et la façon de s'assurer qu'il y a des coussins dans les véhicules et qu'ils sont conformes,

c'est la même chose que les concessionnaires peuvent faire: on démarre le véhicule, la lumière... allume et, bon, dans certains cas, elle flashe ou elle ne flashe pas, mais elle va éteindre après un certain temps. Ça, c'est l'ordinateur qui fait son autodiagnostic, qui dit: Il y a des coussins gonflables. En vérification mécanique ou en expertise technique, on ne démonte pas pour aller voir est-ce...

M. Brodeur: ...les coussins gonflables, et vous ne vérifiez pas le fonctionnement du coussin gonflable.

M. Bergeron (Gaétan): Bien, le fonctionnement, il faudrait lancer...

Une voix: ...

M. Brodeur: Non, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Écoutez, vous en avez acheté un en 2002. Il aurait pu être acheté en 1998 pour vérification.

Le Président (M. Pinard): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Comme je vous dis, en 1998, on n'avait pas de doute sur ce que Demers faisait. On savait qu'il existait...

M. Brodeur: ...pas de doute puis ce n'était pas conforme à vos recommandations.

Une voix: Non, les recommandations, c'était du neuf.

Le Président (M. Pinard): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): On recommandait du neuf, et M. Demers vendait du coussin recyclé, comme tous les recycleurs du Québec vendaient du recyclé. Et, à ce moment-là, non, on n'a pas testé ces pièces-là, comme on n'a pas testé non plus les crémaillères recyclées, ou les suspensions, ou quoi que ce soit.

M. Brodeur: Je pense que je ne vous retiendrai pas plus longtemps. Mes prochaines questions vont être probablement au ministre ou aux gens responsables de la Société de l'assurance automobile du Québec...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous désirez que M. Bergeron...

M. Ménard: Est-ce qu'on peut libérer le témoin?

M. Brodeur: ...tout en soulignant, M. le Président, pour le ministre, que M. Bergeron est un expert qui s'est rendu, le 12 mai 1998, à une réunion du Groupement des assureurs automobiles du Québec pour discuter...

M. Ménard: M. le Président, on a fait venir...

M. Brodeur: ...pour discuter de coussins de sécurité, M. le Président...

M. Ménard: On a fait venir monsieur pour nous aider.

M. Brodeur: Est-ce que je peux terminer?

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

M. Ménard: Avant qu'il argumente sur ça, est-ce que j'aurais le droit... moi, je vous demande... je crois que je pourrais poser quelques questions à cette personne.

Le Président (M. Pinard): Définitivement. Mais, avant, est-ce que...

M. Brodeur: Oui, mais est-ce que je peux terminer mon intervention?

M. Ménard: Merci. Ensuite, ça pourrait éclairer vos commentaires.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, si vous le permettez...

M. Brodeur: Oui, oui, mais j'en ferai d'autres, si nécessaire.

Le Président (M. Pinard): Si vous le permettez, M. le député, est-ce que vous avez terminé de poser des questions à M. Bergeron?

M. Brodeur: Oui. Je veux juste conclure, conclure.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous désirez que M. Bergeron demeure parmi nous?

M. Brodeur: Oui, oui, oui, vous pouvez demeurer parmi nous pour répondre aux questions du ministre.

Le Président (M. Pinard): Éventuellement?

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Brodeur: Tout simplement pour conclure, à tout le moins, que M. Bergeron a assisté dans les faits, là, a assisté à la réunion du 12 mai 1998 sur un comité...

M. Ménard: ...avec respect, un point d'ordre.

M. Brodeur: M. le Président, M. le Président, écoutez bien pour une seconde, là.

M. Ménard: Je pense qu'avant de conclure je devrais pouvoir questionner le témoin, moi aussi.

M. Brodeur: C'est à qui, le droit de parole? Est-ce que c'est à moi ou c'est au ministre?

M. Ménard: Il l'a appelé comme témoin...

Le Président (M. Pinard): Un instant, s'il vous plaît.

M. Ménard: ...alors je pense que je pourrais l'interroger, moi aussi, pour clarifier certains points. Ce ne sera pas très long d'ailleurs.

M. Brodeur: Non, non, mais ce n'est pas... Non, non. Il faut distinguer, M. le Président. M. Bergeron n'est pas un témoin, c'est un membre...

M. Ménard: C'est le nom que vous lui aviez donné ce matin.

Le Président (M. Pinard): Alors, à ce stade-ci, avant d'en arriver aux conclusions respectives sur ce dossier, est-ce que vous avez d'autres questions à poser? C'est sur le même dossier. Si vous n'avez plus de questions directement à poser immédiatement, à ce moment-là, je vais...

M. Brodeur: M. le Président, je vous ferai remarquer que nous ne sommes pas devant un tribunal ici et ce n'est pas les mêmes règles qui s'appliquent.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Brodeur: Voyons, ce n'est pas un tribunal ici, on ne fonctionnera pas à la façon d'un tribunal. Tout ce que je dois dire à la suite.... La même chose lorsqu'on fait des consultations...

M. Ménard: ..des tribunaux avec des témoins qui ont établi des règles pour être équitables avec les témoins.

Le Président (M. Pinard): Non, mais, écoutez... M. le ministre, on n'est pas en cour ici. M. le ministre, on n'est pas en cour.

M. Ménard: Et si les autres membres du comité qui voudraient poser des questions...

Le Président (M. Pinard): M. le député d'Orford...

M. Brodeur: Shefford.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford a un temps de parole de 20 minutes et, une fois son temps de parole de 20 minutes accompli, à ce moment-là, je céderai la parole, et vous aurez, vous aussi, le temps nécessaire pour poser toutes les questions à M. Bergeron. Alors, M. Brodeur.

M. Brodeur: Oui. Donc, je récapitule. Et je ne doute pas de la bonne foi du tout de M. Bergeron qui

fait son travail correctement. Ce que je dis, je veux juste relater les faits. Le 12 mai 1998, le Comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité s'est réuni concernant les coussins gonflables recyclés. Il a été clairement établi qu'il y a une seule compagnie sur le territoire du Québec qui fait ces coussins gonflables là, c'est Coussins gonflables Demers. Une seule compagnie. Donc, on ne s'est pas installé là pour parler d'une autre compagnie à l'extérieur du Québec. Le 12 mai 1998, il est clairement établi que c'est de Coussins gonflables Demers qu'on discutait. À la même réunion ou immédiatement après, le Groupement des assureurs automobiles du Québec s'est dit en défaveur et ont demandé même aux gens de leur association qui avaient fait installer ces coussins-là de les enlever à leurs frais, ce qu'ils ont fait.

M. Bergeron a dit clairement tantôt que la recommandation de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'était d'installer des coussins neufs, et le but de la réunion était clairement pour parler de Coussins gonflables Demers. Et je répète, M. le Président, c'était la seule compagnie sur le territoire du Québec. Et je sais de source sûre, M. le Président, que cette réunion-là a été convoquée exclusivement pour parler de Coussins gonflables Demers, la seule compagnie existant sur le territoire du Québec. Donc, la Société de l'assurance automobile du Québec savait depuis au moins 1998, ou du moins avait des doutes sur la qualité de ces coussins-là. Ils n'ont pas pris les mesures nécessaires pour faire les tests à une date qui serait plus près du 12 mai 1998 que de janvier 2002, M. le Président. Et la Société de l'assurance automobile du Québec, ce qu'elle cherche à faire présentement là — malheureusement.... M. Bergeron ici fait son travail correctement — la Société de l'assurance automobile, ce qu'elle essaie de faire, M. le Président, c'est de tout simplement camoufler le fait qu'elle ne veut pas sortir des sommes pour rembourser ces gens-là ou du moins les aider.

Il a été établi aussi — et le ministre le sait bien, ou le président de la Société de l'assurance automobile du Québec le sait — la Sûreté du Québec a saisi la liste des clients de Coussins gonflables Demers. Donc, ils possèdent dans leur tiroir, M. le Président, la liste de ces clients-là. On ne les avertit pas, et ces gens-là se promènent avec des coussins gonflables à la poudre à canon devant eux et ne le savent peut-être même pas. C'est du devoir de l'État d'avertir ces gens-là, ou du moins aujourd'hui, et il est clairement établi, M. le Président, qu'ils savent depuis 1998 qu'il y a des personnes en danger au Québec et ils ne font rien du tout. Merci, M. le Président.

● (17 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Shefford. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour que M. le ministre pose des questions à M. Bergeron?

M. Brodeur: ...après.

M. Ménard: Est-ce que j'ai besoin de son consentement pour poser des questions au témoin qu'il convoque?

Le Président (M. Pinard): Oui, parce que, pour...

M. Ménard: Il veut être tout seul à poser des questions au témoin qu'il convoque?

Le Président (M. Pinard): Non, mais...

M. Ménard: Je pense qu'il y a d'autres membres aussi du comité qui pourraient avoir...

Le Président (M. Pinard): C'est parce que vous avez accepté qu'il y ait un témoin qui réponde pour vous. Alors, Mme la députée de...

M. Ménard: Oui, c'est ça. J'imagine que tous les membres du comité peuvent poser des questions à un témoin convoqué par un des membres du comité.

Le Président (M. Pinard): Les membres de la commission.

M. Ménard: Les membres de la commission, pardon. Mais pas par le ministre, c'est ça?

Le Président (M. Pinard): Non.

M. Ménard: Ah, bien, coudon!

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce qu'il y a consentement pour que M. le ministre puisse poser...

M. Brodeur: À condition naturellement, à mon gré, s'il y a des faits nouveaux soulevés lors de la discussion, que je puisse reposer des questions par la suite.

M. Ménard: Ça va de soi, c'est bien évident. Bien oui.

Le Président (M. Pinard): Ça va de soi? Alors, M. le ministre et ensuite Mme la députée de Matapédia.

M. Ménard: M. Demers... M. Demers... Pardon, M. Gagnon, est-ce que...

Une voix: M. Bergeron.

M. Ménard: Ah, c'est Bergeron. Voyons donc! Bon. Je suis mêlé. Alors, M. Bergeron, à quel moment avez-vous entendu parler pour la première fois qu'il y avait dans l'industrie des gens qui utilisaient des coussins recyclés, des coussins gonflables recyclés, lorsqu'ils faisaient des réparations?

M. Bergeron (Gaétan): L'utilisation de coussins recyclés, à ma connaissance, ça existe depuis que les coussins existent. Depuis qu'il y a eu de ces pièces-là disponibles chez les recycleurs, les gens en utilisent au lieu d'utiliser des pièces neuves.

M. Ménard: Et d'où venaient ces coussins recyclés?

M. Bergeron (Gaétan): Les coussins recyclés généralement proviennent de véhicules qui sont mis au rancart ou qui sont déclarés perte totale par un assureur,

mais dans lesquels ils ne se sont pas déployés. Par exemple, si c'est un impact arrière que le véhicule a eu, les coussins ne se sont peut-être pas déployés, mais c'est des pièces qui peuvent être intéressantes à récupérer pour le recycleur.

M. Ménard: O.K. Maintenant, des coussins — je ne sais pas quelle est l'expression à utiliser — lesquels vous dites reconstitués à partir de pièces neuves, à votre connaissance, est-ce qu'il y en avait avant que vous entendiez parler de Coussins gonflables Demers?

M. Bergeron (Gaétan): Non.

M. Ménard: Donc, c'était la première fois que cette chose-là se présentait. Est-ce qu'il y avait des précédents dans l'industrie nord-américaine, à votre connaissance?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Quoique, sur Internet, on trouve toutes sortes de choses plus ou moins difficiles à contrôler. Mais le seul dont on était sûr, là, qu'il reconstruisait des coussins gonflables, c'est l'entreprise Demers.

M. Ménard: O.K. Maintenant, il y a d'autres pièces d'automobiles qui sont reconditionnées comme ça ou réusinées qui sont utilisées lorsqu'on refait des... C'est exact?

M. Bergeron (Gaétan): Oui, oui.

M. Ménard: Bon. Vous avez parlé de suspension, je pense, de transmission, de crémaillère. La crémaillère, si je comprends bien, c'est ce qui est utilisé dans le système de direction.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. C'est une pièce, une composante du système de direction.

M. Ménard: O.K. Donc, qui est quand même assez importante sur l'automobile.

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Ménard: O.K. Bon. Et qu'est-ce que vous faites dans le cas de ces pièces réusinées? Qu'est-ce que vous avez fait normalement quand, par exemple, vous souvenez-vous, quand les premières crémaillères réusinées sont apparues? Qu'est-ce que la SAAQ faisait?

M. Bergeron (Gaétan): Je n'étais pas là.

M. Ménard: Ça fait tellement longtemps.

M. Bergeron (Gaétan): Et la SAAQ non plus, alors... Comme je disais tout à l'heure, les pièces recyclées... Dès qu'une pièce existe, je pense que c'est humain de vouloir la recycler, la réutiliser, et ce marché-là existe depuis toujours. Et, la SAAQ, à ma connaissance, on n'a pas le mandat de vérifier la conformité de ces pièces-là à des normes quelconques.

M. Ménard: Normalement, qui vérifie ces normes-là?

M. Bergeron (Gaétan): C'est le fabricant lui-même qui se procure normalement les normes du fabricant d'origine et qui répète ces normes-là, qui applique ces normes-là.

M. Ménard: Maintenant, les coussins gonflables, je comprends qu'ils utilisent une capsule explosive qui explose au moment de l'impact et qui projette par conséquent... qui gonfle le ballon très rapidement pour protéger le corps du conducteur ou du passager avant qu'il ne frappe des objets: sur le pare-brise ou le volant ou d'autres objets qui pourraient le blesser. C'est ça?

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Ménard: Bon. Quel genre d'explosifs ou de choses met-on dans ces capsules pour les faire exploser?

M. Bergeron (Gaétan): Il y a trois principales composantes. Il y a un allumeur, bon, qu'on appelle un «squib», en anglais. Cet allumeur-là... Bon, je ne vous donnerai pas les noms techniques parce que je pourrais me mêler, c'est des noms chimiques, mais il y a une partie chimique. Dès qu'il y a un courant qui est envoyé, un courant de 12 V, il y a une partie chimique qui réagit tout de suite, qui s'enflamme, qui, elle, allume ou fait réagir une autre partie un petit peu plus grosse. Et ça, l'augmentation de chaleur, ce que ça fait, c'est... le coussin gonflable, lui, est principalement gonflé avec de l'azote qui est produit... Ce qu'on a dans le coussin, dans la pastille, c'est de l'azoture de sodium; puis lorsque ça atteint une certaine température, ça se transforme en azote, principalement en azote, et c'est l'azote qui gonfle le coussin. Tout ça se fait en un trentième de secondes environ.

M. Ménard: O.K. Et la capsule explosive, elle? Est-ce qu'il y a différentes sortes d'explosifs, à votre connaissance, qui sont utilisés?

M. Bergeron (Gaétan): Ça vire toujours, pour ce qui est du côté conducteur: l'azoture de sodium mélangé avec un petit peu d'autres choses. Des fois, en Europe, ça peut varier un petit peu par rapport à ce qu'on a en Amérique. Mais principalement, c'est ça. Côté conducteur, il y a des sacs... Parce que le sac est plus gros, beaucoup plus gros. Il n'y a pas de volant, il y a plus d'espace à combler. Parce qu'il peut y avoir deux passagers aussi. Donc, côté passager, ce qu'on retrouve souvent, il y a des capsules à l'azoture de sodium et il y a des... Souvent, c'est des hybrides; c'est-à-dire il peut y avoir de l'azoture et aussi un gaz sous pression qui vient gonfler le sac.

M. Ménard: Est-ce qu'à votre connaissance il y en a déjà eu qui ont utilisé des explosifs genre poudre à canon ou poudre de fusil ou poudre...

M. Bergeron (Gaétan): Non. Jamais.

M. Ménard: Jamais, hein. O.K. Donc, ça, ce n'était pas une bonne information.

M. Bergeron (Gaétan): Que quelqu'un... Bien, c'est-à-dire ce n'est pas... Non, ce n'est pas une bonne chose de faire ça.

M. Ménard: Non, mais je veux dire... C'est parce qu'on nous avait donné l'information ce matin que peut-être le fabricant Volvo, à une certaine époque, avait utilisé un explosif du genre de poudre...

M. Bergeron (Gaétan): S'il y avait de la poudre à canon, c'est peut-être dans la partie première ou la deuxième partie de ce que je décrivais tantôt pour initier la réaction. Ça, il peut avoir un petit peu de poudre là, en très petite quantité. Le but, c'est simplement d'initier et d'élever la température. Mais ce qui produit le gaz, c'est l'azoture qui se transforme en azote.

M. Ménard: Oui. Mais je comprends que donc, à votre connaissance, on a déjà utilisé une faible quantité de poudre à canon pour déclencher la première explosion, qui déclenche la deuxième.

M. Bergeron (Gaétan): C'est possible.

M. Ménard: Bon. Est-ce que vous saviez, vous, que c'est ce qu'on utilisait chez Coussins gonflables Demers, qu'on utilisait de la poudre à canon pour déclencher l'explosif?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Non, non.

M. Ménard: Vous ne le saviez pas? Quand l'avez-vous su pour la première fois?

M. Bergeron (Gaétan): On l'a su pour la première fois, c'est le 27 juin, quand j'ai été avisé par la Gendarmerie royale du Canada.

M. Ménard: Le 22 juin de...

M. Bergeron (Gaétan): Le 27 juin 2001.

M. Ménard: 2001. O.K.

(Consultation)

M. Ménard: Est-ce que tous les sacs gonflables qu'on a fait exploser dans les tests qui ont été faits sur les coussins gonflables Demers, est-ce que tous ces sacs gonflables, l'explosion était produite par de la poudre à canon?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Demers, dans les sacs qu'on a récupérés de chez Demers et qu'on a expertisés — malheureusement, je n'ai pas les chiffres avec moi, mais il y a peut-être des gens, au besoin, de la Société qui pourraient me les fournir — il y avait des sacs, ce qu'on appelait tout à l'heure des sacs recyclés, c'est-à-dire un sac qui ne s'est jamais déployé, qui a été prélevé d'un véhicule et installé dans un autre véhicule. Demers vendait des sacs comme ça. Il y avait des sacs aussi où M. Demers interchangeait des pièces neuves d'origine, c'est-à-dire qu'il y a certains sacs qui avaient la même cartouche explosive, si vous voulez, qu'un

autre mais, bon, à un moment donné, il pouvait y avoir des sacs neufs à acheter pas très cher. Il achetait ça, il se servait de pièces neuves pour réparer des sacs déployés. Il mettait encore là une pièce d'origine dans le sac, une pièce neuve. Et on a découvert les sacs qui sont les plus dangereux, c'est-à-dire ceux qui contenaient de la poudre et où la cartouche en plus était artisanale. Donc, le danger provenait du fait que le contenant d'aluminium ne résistait pas dans bien des cas à l'explosion. Donc, le déploiement, l'explosion provoquait le bris de cette cartouche-là qui pouvait projeter des pièces de métal. Donc, il y avait trois types, mais...

M. Ménard: O.K. Donc, si je vous comprends bien, là, avant... Bon. D'abord, avez-vous vu la publicité de Demers, disons, même en 1998?

M. Bergeron (Gaétan): Oui, j'avais déjà vu la publicité de Demers.

M. Ménard: O.K. C'est exact que, dans cette publicité, continuellement on disait que la capsule explosive serait neuve, n'est-ce pas?

M. Bergeron (Gaétan): Excusez-moi.

M. Ménard: Dans cette publicité, on indiquait que la capsule explosive serait neuve.

● (17 h 10) ●

M. Bergeron (Gaétan): Oui, oui, oui. C'est toujours ce qui a été prétendu, que les coussins étaient reconstruits... soit recyclés ou reconstruits avec des pièces neuves d'origine.

M. Ménard: Vous n'avez pas pensé, à aucun moment, qu'il avait décidé de fabriquer de façon artisanale la capsule. La capsule était toujours neuve, venait du...

M. Bergeron (Gaétan): Comme je vous dis, on a appris... Le 27 juin, ce qu'on a eu, c'est des allégations à l'effet que l'entreprise Demers pouvait reconstruire ou faire des cartouches artisanales avec de la poudre à canon, et on a procédé immédiatement.

M. Ménard: Bon. C'est ça. Là, à ce moment-là, ça devenait... Je comprends qu'auparavant il s'agissait d'une pièce qui ne correspondait pas à vos recommandations mais qui ne vous apparaissait pas être plus dangereuse, par exemple, qu'une crémaillère réusinée.

M. Bergeron (Gaétan): Exact.

M. Ménard: O.K. Ça n'est que lorsque vous avez eu les informations de la GRC, en 1991, que, là, vous avez décidé... Le 27 juin 1991, c'est ça?

M. Bergeron (Gaétan): 2001.

M. Ménard: 2001, voyons donc! 2001, oui, que vous avez décidé de pousser l'enquête plus approfondie. De faire une enquête plus approfondie.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. D'après ce que la GRC nous disait, bon, dans le cadre d'une enquête, là, dont on n'a pas les détails, un témoin leur avait mentionné qu'éventuellement Demers utilisait de la poudre, et la GRC nous a mentionné que ce témoin-là semblait crédible. Donc, on a procédé immédiatement.

M. Ménard: O.K. Donc, dès le moment où vous avez vu — c'est ça — que les coussins Demers pouvaient être dangereux en plus de ne pas correspondre à des coussins neufs, n'est-ce pas, vous avez fait les efforts pour avertir les gens?

M. Bergeron (Gaétan): C'est-à-dire, ce qu'on a fait dans un premier temps à la Société, on s'est rencontrés à plusieurs personnes impliquées dans le dossier. On s'est fait un plan de... Pour vérifier ça, il fallait se procurer des coussins. Donc, on a téléphoné chez Demers, on a fait enquête. On s'est procuré des coussins. Il a fallu ensuite les faire expertiser, puis c'est en novembre qu'on a eu la certitude, quand on a fait exploser des coussins au Centre d'essais de Blainville, qu'il y avait un danger. Et, dans les jours qui ont suivi, on a rencontré l'entreprise Demers, et le premier communiqué... J'ai un document ici — je pense qu'il a été déposé ce matin, je ne suis pas sûr — où on a le rappel des événements que la Société a fait, les lettres qui ont été envoyées, les courriers... c'est-à-dire les messages à la radio, etc.

M. Ménard: Bon, bien, plutôt que de vous le faire lire, est-ce que vous accepteriez de le produire comme...

M. Bergeron (Gaétan): Oui, oui. Je crois qu'il l'a été ce matin. De toute façon, c'est un document public, puis je crois qu'il est disponible sur Internet, mais je n'ai pas de problème.

Document déposé

M. Ménard: Bon. Alors, maintenant, à votre connaissance, Demers a toujours prétendu auprès du groupe des assureurs aussi qu'il utilisait des capsules explosives neuves.

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Ménard: O.K. Bon. Maintenant, vous me dites que la SAAQ ne donne jamais d'approbation sur un type de pièce mécanique qui est placée dans les automobiles, qu'elles soient réusinées ou qu'elles soient neuves. Ce n'est pas votre rôle.

M. Bergeron (Gaétan): Non.

M. Ménard: O.K. Diriez-vous que les Sacs gonflables Demers opéraient avec la bénédiction de la SAAQ?

M. Bergeron (Gaétan): Absolument pas.

M. Ménard: Absolument pas, n'est-ce pas? Bon. D'ailleurs, c'est un terme religieux peut-être qui est

au terme figuré, au fond, pour dire, au sens propre, qu'ils étaient approuvés, que vous approuviez l'entreprise.

M. Bergeron (Gaétan): Non, ils n'étaient pas approuvés. La loi ne les interdisait pas. Moi, j'ai eu des téléphones de plusieurs clients potentiels de Demers qui demandaient: Est-ce que c'est légal, est-ce que c'est bon? On a toujours eu le même discours, à la Société, on disait: Écoutez, des sacs... Ce qu'on recommande, ce que la Société recommande, les manufacturiers et toutes les organisations responsables dans ce domaine-là, c'est d'utiliser des pièces neuves d'origine. Par contre, il existe des coussins recyclés qui sont moins chers mais qui peuvent présenter des risques, parce qu'il y a...

M. Ménard: Qui sont inconnus, au fond.

M. Bergeron (Gaétan): Bien, c'est-à-dire, c'est ça. Les recyclés, ceux qui sont prélevés dans un véhicule pour être mis dans un autre, il peut y avoir... Il y a eu des manipulations. Est-ce qu'ils sont mis dans le bon véhicule, d'où ils proviennent, etc.? Bon. Ça peut bien fonctionner mais avec... Comme on a différents questionnements, on ne le recommandait pas non plus. Et le dernier... quelqu'un qui me parlait des coussins Demers, bien, ça, je disais: Écoutez, ce n'est pas illégal, mais, moi, je n'en mettrais pas dans mon auto, c'est des coussins qui sont reconstruits. Ce n'est pas illégal de le faire, mais ce n'est pas un choix qu'on recommande, absolument pas.

M. Ménard: O.K. Maintenant, est-ce que vous jouez un rôle dans les efforts de la SAAQ pour retracer ces coussins gonflables Demers, ou les clients, qui ont été utilisés?

M. Bergeron (Gaétan): Il y a plusieurs personnes à la SAAQ qui jouent un rôle depuis plusieurs mois pour retracer... Ce dont M. le député faisait mention tout à l'heure, que la Sûreté du Québec possède la liste des clients de Demers, dès que la Sûreté a eu la liste, on s'est empressé de demander un jugement pour obtenir cette liste-là. Il y a plusieurs personnes qui ont travaillé, je dirais, le jour, le soir et la fin de semaine pendant quelques semaines pour saisir parce que, tout ce qu'on a eu, c'est des boîtes de factures plus ou moins faciles à comprendre. Donc, il y a eu de la saisie, je ne sais plus combien de centaines d'heures de travail de saisie, puis on s'est bâti un petit système informatique pour être capable de traiter cette information-là. Et à partir des données saisies, là on a été en mesure d'écrire aux clients de Demers.

Parce que, ce qu'il faut comprendre, contrairement à... Quand Transports Canada, quand un manufacturier fait un rappel en vertu de la loi fédérale, si le manufacturier veut m'écrire à moi et s'ils savent qu'ils ont... Premièrement, ils savent sur quel véhicule il y a un problème avec le numéro de série et ils peuvent m'écrire à moi, ils peuvent vous écrire à vous pour dire: Il y a un problème sur votre véhicule, présentez-vous chez votre concessionnaire.

Dans le cas de Demers, on n'a pas le numéro de série des véhicules. Tout ce qu'on a, c'est un numéro

d'un client. On pouvait savoir que M. Ménard a acheté 28 sacs Demers, mais, tout ce qu'on pouvait faire, c'est écrire à M. Ménard puis dire: Pouvez-vous, s'il vous plaît, aviser vos clients qu'ils ont des sacs qui sont peut-être dangereux et nous donner l'information où se trouvent ces sacs-là. Donc, c'est ce qu'on a fait, là, et c'est ce qu'on relance aussi, là, actuellement.

M. Ménard: D'accord, je vous remercie. Je n'ai pas d'autres questions.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Merci, M. Bergeron. M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. En soulignant que j'espère que cette situation-là ne créera pas jurisprudence, M. le Président — c'est la première fois que j'ai l'occasion de voir un ministre interroger son propre fonctionnaire — et soulignant également que la responsabilité ministérielle, comme le disait Jacques Parizeau, c'est d'être responsable de ce qu'on ne sait pas. Mais présentement, sûrement que le ministre sait.

Ma première question, M. le Président, suite aux propos de M. Bergeron, vous disiez que les coussins gonflables Demers non seulement, à l'occasion, ils explosaient peut-être un peu fort, mais, à l'occasion, n'explosaient pas du tout. Donc, on peut comprendre que le sac n'ouvrait pas, là.

M. Bergeron (Gaétan): «Vous avez dit ça.» Je n'ai pas dit ça, mais c'est exact.

M. Brodeur: C'est exact?

M. Bergeron (Gaétan): C'est ce qu'on a vérifié avec les tests qu'on a faits cet automne.

M. Brodeur: Donc, c'est un doute que vous pourriez avoir dès le départ, sachant que la compagnie Demers était la seule compagnie sur le territoire du Québec à produire des sacs.

M. Bergeron (Gaétan): Non. On a constaté ça en faisant des tests et on a été très surpris de voir des sacs exploser et de voir d'autres sacs pratiquement pas se déployer.

M. Brodeur: Parce qu'il faut faire des distinctions entre des crémaillères, que vous parliez tantôt, et un sac gonflable. Parce que, j'imagine, c'est plus dangereux d'avoir un coussin gonflable qui ne réagit pas plutôt qu'une crémaillère qui fait défaut. Donc, c'est bien différent. Donc, le devoir de sécurité de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est bien différent dans ce cas-là. Entre un coussin gonflable et une crémaillère, il y a beaucoup de différence.

M. Bergeron (Gaétan): Ce n'est pas la même pièce, puis c'est deux pièces essentielles. La crémaillère, on s'en sert tout le temps, c'est important qu'elle fonctionne; le sac, on s'en sert une fois, c'est important qu'il fonctionne au moment où on s'en sert.

M. Brodeur: Parce que je dois souligner en même temps au ministre que le coroner Samson, sur la Côte-Nord, parlant du décès de Serge Bouchard, on a interpellé le gouvernement du Québec à l'occasion d'un accident mortel alors que le système de coussin gonflable ne s'est pas actionné. Donc, j'ignore si c'était un coussin Demers. Donc, il y a une grande différence. Et d'ailleurs même le coroner avait alerté le gouvernement, et peut-être même qu'à l'époque... J'ignore si le ministre était ministre de la Sécurité publique, sauf qu'il y a une nette différence entre des crémaillères et des coussins gonflables. Tout ce qu'on peut établir... Et d'ailleurs le ministre, par ses questions, établit lui-même que les coussins gonflables Demers étaient les seuls produits de ce genre fabriqués au Québec et que ça aurait dû inévitablement faire l'objet d'une enquête. Et les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec, en l'occurrence vous, M. Bergeron, aviez des doutes, à tout le moins des doutes à partir de 1998 sur les coussins gonflables.

M. Bergeron (Gaétan): On n'avait pas de doute. Et, pour répondre un petit peu à la...

M. Brodeur: Même si ce n'était pas conforme à votre analyse?

M. Bergeron (Gaétan): Même si ce n'est pas conforme à ce qu'on recommande, on n'avait pas de doute. Et, en ce qui concerne l'accident dont vous avez fait mention, il y a une procédure qui existe partout au Canada: quand un véhicule a un accident et que, bon, soit que le coussin ne se déploie pas ou qu'il se déploie de façon inopinée, là — sans avoir d'impact un coussin se déploie — ces faits-là sont rapportés à Transports Canada qui, lui, inspecte les véhicules, fait les inspections, tout ça. S'il détecte un défaut du coussin, il avise le manufacturier; c'est comme ça qu'il y a des rappels de coussins gonflables. Là, il y en a eu sur 500 000 véhicules depuis une dizaine d'années concernant les coussins gonflables. Et, si Transports Canada avait découvert un coussin trafiqué, Demers ou quoi que ce soit, il aurait fait enquête et nous en aurait fait mention.

● (17 h 20) ●

M. Brodeur: Vous avez dit tantôt que vous êtes au courant aussi que la Sûreté du Québec a saisi la liste des coussins gonflables qui ont été installés par Coussins gonflables Demers. Qui vous a...

M. Bergeron (Gaétan): Oui, c'était dans les journaux cet automne.

M. Brodeur: C'était dans les journaux, et je vois que M. le président de la Société de l'assurance automobile du Québec confirme que la Société de l'assurance automobile du Québec a entre les mains présentement la liste complète des coussins installés par Coussins gonflables Demers, et le ministre est également au courant que vous avez dans vos tiroirs, dans vos filières, ces listes-là. Il est aussi établi que vous n'avez aucunement envoyé de missive ou de lettre quelconque à ces gens-là. Ces gens-là, qui ont 8 000 coussins gonflables au Québec, qui circulent, ces gens-là

ne sont pas encore au courant de la situation ou ont été avisés dans un prompt délai.

Je tiens à signaler également, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): On veut avoir une réponse, on a une réponse à cette...

M. Brodeur: Non. Ma réponse? Il n'y a pas de règlement pour dire que... Je peux poser plus qu'une question. S'il vous plaît, M. le ministre, je peux poser plus qu'une question dans une intervention.

Le Président (M. Pinard): Voulez-vous la prendre en note, s'il vous plaît?

M. Brodeur: Donc, M. le Président, il était convenu que j'aurais droit de réplique à la suite de l'interrogatoire. Si je peux dire, du ministre envers son fonctionnaire. Ce que je peux dire — et je résume à nouveau — suite aux questions que j'ai posées au fonctionnaire et suite à l'interrogatoire que le ministre a fait à son fonctionnaire, M. le Président, que, premièrement, il est établi que M. Bergeron est un expert en coussins gonflables; qu'il s'est rendu, le 12 mai 1998, au Comité de travail sur l'étude des coussins de sécurité pour étudier les coussins recyclés alors qu'il y a une seule compagnie au Québec qui opère; ça a été bien établi, il y a seulement Coussins Demers. Le ministre, tantôt, a posé des questions...

M. Ménard: ...

M. Brodeur: On n'est pas au tribunal ici, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Un instant, un instant! Sur une question d'information?

M. Brodeur: En vertu de quel règlement?

M. Ménard: Je voudrais savoir: À quel stade en sommes-nous? Parce qu'il nous avait dit qu'il voulait avoir le droit de poser des questions après que j'aie eu terminé d'en poser. Je l'écoute puis j'attends toujours la question. Donc, je présume qu'il a fini de poser les questions. À ce moment-là, dois-je comprendre que, ce qu'il a appelé le «témoïn», est libéré?

M. Brodeur: ...

M. Ménard: Oui. Il serait peut-être mieux de ne pas parler en même temps, là.

Le Président (M. Pinard): Bon. Écoutez, les règles...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Oui, mais les règles en commission parlementaire font en sorte que normalement le temps est réparti équitablement entre les deux formations politiques, tout en établissant qu'on a un bloc habituellement de 20 minutes. Alors, tout à l'heure, M. le député de Shefford a interrogé M. Bergeron.

fonctionnaire du ministère des Transports. Il vous a également donné la possibilité de contre-interroger M. Bergeron, ce qui a été fait dans les règles et dans beaucoup de respect. Et maintenant, je vous invite, tel que vous l'avez accepté, j'invite le député de Shefford à conclure.

M. Brodeur: Tel qu'on a convenu il y a quelques instants, M. le ministre. Donc, je vais conclure sur cette affaire. Et je conclus, M. le Président. Ensuite de ça, on passera à un autre sujet. Je conclus tout simplement que, le 12 mai 1998, s'est tenue une réunion du Comité de travail sur l'étude sur les coussins de sécurité pour étudier les coussins gonflables recyclés. On sait qu'au Québec... Il a été établi autant par les questions de l'opposition que par les questions du ministre que Coussins gonflables Demers était la seule compagnie au Québec, sur le territoire du Québec, dans l'histoire du Québec, qui a fait ce genre de coussins là. Donc, clairement, M. le Président, c'était à la suite de doutes sur cette compagnie-là. Ça ne peut pas être sur une autre compagnie, c'est sur Coussins gonflables Demers. Donc, il est établi que la Société de l'assurance automobile du Québec était donc consciente du problème causé par ces coussins gonflables là depuis au moins le 12 mai 1998.

Donc, en conséquence, M. le Président, du côté de l'opposition, et surtout du côté des victimes, les gens qui ont des coussins gonflables, la Société de l'assurance automobile, qui a le devoir de protéger la sécurité des gens en automobile, a fait défaut dans ce dossier-là et est responsable en quelque sorte à titre de mandataire du gouvernement.

Donc, en conséquence, M. le Président, il est évident que la Société de l'assurance automobile du Québec était parfaitement au courant depuis 1998 des problèmes causés par Coussins gonflables Demers; et, deuxièmement, il est établi — et je ne sais pas depuis quand — que la Société de l'assurance automobile du Québec a la liste complète des victimes potentielles de ces coussins-là. Il faut établir également, M. le Président, que ce sont des coussins gonflables à la poudre à canon, donc possibilité de brûlure, même de mort. Et, deuxièmement, il a été établi aussi par l'expert que ces coussins-là pouvaient à l'occasion ne pas se déployer.

Et, M. le Président, à la première occasion, on a un rapport du coroner Samson, sur la Côte-Nord, qui explique clairement, qui interpelle Québec entre autres pour lui signifier qu'il y a des coussins gonflables qui ne sont pas conformes et qui peuvent causer la mort de personnes.

M. le Président, lorsque le ministre nous parlait de crémaillère, il y a une grande différence entre parler de crémaillère d'une automobile et de coussin gonflable. Et je lui rappelle qu'il est du devoir de la Société de l'assurance automobile et du devoir de l'État de protéger la sécurité des citoyens. Donc, on doit absolument demander à la Société de l'assurance automobile du Québec de prendre des mesures immédiates et nécessaires pour protéger la sécurité de ces gens-là et absorber le blâme d'avoir attendu quatre ans pendant que ces gens-là pouvaient en tout temps avoir un accident et être blessés par ces sacs gonflables là.

Donc, M. le Président, dans le cas qui nous occupe, je pense que nous devons absolument blâmer le gouvernement, blâmer la Société de l'assurance automobile du Québec, pour grossière négligence dans cette affaire. Je vous remercie, M. le Président. Nous pouvons passer à un autre item.

Le Président (M. Pinard): Si vous permettez, vous avez soulevé des faits. Donc, à ce moment-là, il y a M. le président de la SAAQ, Société de l'assurance automobile du Québec, qui voulait rétorquer à votre propos concernant les...

Une voix: ...

M. Ménard: ...objection à répondre ici.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous avez consentement pour que les officiers présents puissent répondre ou...

M. Brodeur: On va entendre le ministre.

Le Président (M. Pinard): Le ministre. Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Parfait. Bon. D'ailleurs, je ne suis pas étonné de la conclusion évidemment de l'opposition qui blâme le gouvernement, c'est ce qu'elle fait à la journée longue. La question, c'est de savoir... Et d'ailleurs à propos de tout sujet. La question, c'est de savoir si ces blâmes sont justifiés ou pas. C'est vrai que la question est très claire. Certainement que, peu de temps avant le 12 mai 1998, le groupe des assureurs, comme la Société de l'assurance automobile du Québec, ont été mis en face d'une nouvelle situation. Alors qu'auparavant l'un et l'autre recommandaient l'utilisation de coussins gonflables neufs, lorsqu'on réparait des véhicules, il y a quelqu'un qui s'est présenté, il y a une compagnie qui prétendait qu'elle pouvait fournir sans danger des coussins recyclés ou encore des coussins refaits, mais à partir de pièces neuves. Ça a assez intéressé le groupe des assureurs pour qu'ils aillent visiter l'entreprise des Coussins gonflables Demers.

Il est évident qu'ils se sont fait mentir, comme d'ailleurs la SAAQ s'est fait mentir, notamment dans un élément important qui était l'utilisation de la capsule explosive neuve, et que le public s'est fait tromper de cette façon-là, puisque, par la suite on s'est aperçu que les capsules explosives n'étaient pas neuves mais qu'il y en avait qui étaient fabriquées de façon artisanale. Ou, à tout le moins, s'ils ne se sont pas fait mentir sur la situation au moment où ils ont visité, il semble bien que cette personne n'ait pas respecté cet engagement qu'elle publiait partout d'avoir des capsules explosives neuves.

Donc, à ce moment-là, tout le monde est de bonne foi, le groupe d'assurance automobile aussi, mais tout le monde reste prudent. Et, dans les recommandations qu'ils font aux consommateurs, les recommandations sont qu'il est préférable d'utiliser des coussins gonflables neufs toujours, mais qu'il existe sur le marché, légalement, des coussins gonflables soit refaits à partir de pièces neuves soit recyclés, c'est-à-dire des coussins gonflables qu'on a pris de voitures accidentés

alors que le coussin ne s'est pas déployé et qu'il n'y a rien qui empêche ça. Et c'est comme la première fois sans doute que quelqu'un s'est présenté en disant qu'il pouvait refaire des transmissions ou refaire des crémaillères. Et, là-dessus, je pense que nous reconnaissons tous qu'il y a une différence énorme entre la crémaillère et le coussin gonflable: la crémaillère sert à conduire le véhicule et donc à éviter d'avoir des accidents; le coussin gonflable ne sert que si on a un accident et un accident frontal, parce que justement, si on est frappé par en arrière ou sur le côté, l'appareillage est ainsi conçu qu'il n'ouvre pas. Mais enfin, c'est ça la grande différence.

● (17 h 30) ●

Évidemment, les coussins gonflables d'ailleurs sont une pièce nouvelle dans les véhicules. Ce n'est pas la seule. Ils sont arrivés après la ceinture de sécurité qui elle-même joue le rôle de retenir le passager ou le conducteur pour qu'il ne frappe ce qui pourrait le blesser à l'intérieur de la voiture lorsqu'il y a un choc. Cette sécurité demeure, même si le coussin gonflable n'existait pas.

Donc, ça fait quand même une situation assez nouvelle. La SAAQ l'a traitée, je pense, de façon prudente en exerçant sa juridiction, qui était de recommander aux gens toujours d'utiliser des coussins gonflables neufs. Maintenant, les remarques de l'opposition, on le voit aujourd'hui, sont absolument abusives quant aux conclusions qu'elles tirent du compte rendu du 12 mai 1998. Je pense que n'importe qui d'objectif, lorsqu'il lit ce document, voit qu'il s'agissait là de préoccupations du groupe des assureurs de savoir si, effectivement, l'on pouvait utiliser sans danger des coussins gonflables recyclés ou des coussins gonflables reconstitués à partir de pièces neuves. Et on voit qu'ils n'ont pas été convaincus, mais ils ont vu les avantages et les inconvénients.

Alors, il semble bien que M. Demers, qui, jusqu'à date, dans les opérations, on le voit bien, est quelqu'un qui a caché son jeu à plusieurs reprises et qui a trompé tant le groupe des assureurs automobiles que la SAAQ, a probablement continué à tromper d'autres personnes. Il a fini par le faire assez pour que des gens doutent et qu'une enquête policière soit instituée, mais une enquête policière qui devait établir une conduite qui était entourée de mensonges, n'est-ce pas, de fausses représentations.

Dès que la SAAQ a su qu'effectivement M. Demers faisait des représentations, des représentations fausses ou effectivement pouvait avoir fait... et que ça pouvait conduire à l'existence de coussins gonflables dangereux, alors, immédiatement, la SAAQ a pris tous les moyens en son pouvoir, n'est-ce pas, pour avertir le plus rapidement ces gens.

Mais elle avait les problèmes que M. Bergeron a expliqués. C'est que, si vous avez un numéro de série et vous pouvez retracer qui a acheté au moins originellement une automobile qui est enregistrée, bien, un sac gonflable qui est parti d'une voiture pour aller à une autre, on ne sait pas encore comment le trouver parce que lui, il n'a pas d'enregistrement ni de suite.

Donc, on a fait travailler du monde en temps supplémentaire. On a même établi un logiciel pour permettre de rejoindre plus de monde. On a fait des avis

publics, n'est-ce pas? On a informé des provinces voisines qui pouvaient avoir des problèmes semblables. D'ailleurs, les autres provinces se sont mises à imiter les mesures prises par le Québec pour que le plus de personnes possible qui pouvaient être en possession sans le savoir d'un coussin gonflable qui était dangereux puissent prendre les mesures pour le changer.

Et, dans ce cas, n'est-ce pas, il est évident que c'est là-dessus, au début, que l'opposition cherchait à faire des reproches à la SAAQ. Il va de soi que ce n'est pas la SAAQ qui décide quels coussins gonflables seront mis dans les véhicules qui sont réparés. Généralement, ces véhicules sont réparés et ce sont les compagnies d'assurances qui envoient des ajusteurs qui vérifient ces choses et elles ont des responsabilités.

Donc, la SAAQ a pris une série de mesures. Certains étaient fastidieux... de tous les lire, mais je prends quand même les plus importantes. Dès le 27 juin 2001, lorsqu'ils sont avertis par la Gendarmerie royale, ils élaborent un processus d'enquête pour être certains qu'ils ne se feront pas tromper une fois de plus par les Coussins gonflables Demers. Alors, ils acquièrent ces coussins. Ils rencontrent des experts qui peuvent les expertiser. Ces expertises sont faites. Devant les résultats, on rencontre l'entreprise parce que, là, on a la preuve très claire que les représentations de l'entreprise ne correspondent pas aux résultats qui ont été observés. On diffuse des communiqués de presse. Pendant tout ce temps-là, d'ailleurs, on analyse les boîtes, n'est-ce pas, de factures qui ont été remises pour chercher à retracer les gens. Et là je veux dire, on prend une série de mesures pour contacter le public. Et je pense que — et le président de la SAAQ me l'a confirmé tout à l'heure, juste être sûr que je dis bien ce qu'il... Je vais dire ce que j'ai compris, mais c'est bien sûr qu'il est d'accord avec cela.

Effectivement, la liste de la Sûreté du Québec a permis à la SAAQ d'envoyer à tous ces gens... Dès qu'ils ont reçu cette liste, ils ont envoyé des avis individuels, individuels, à tous les gens qui étaient sur la liste. Donc, vous pouvez faire...

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, c'est dans le 13 décembre. Une lettre aux propriétaires de véhicules reconstruits. Alors, je pense que... Personnellement, quand je regarde ce qu'ils ont fait — et je rappelle ce que j'ai dit plus tôt à mon collègue de Shefford, je suis bien à l'aise, n'est-ce pas, pour juger, que ce n'est pas moi qui étais responsable de la SAAQ à ce moment-là — mais il me semble que la SAAQ a agi de façon prudente et qu'ensuite elle a fait les efforts qu'on attend d'elle pour retracer tous les gens qui pourraient être victimes de ces coussins gonflables. Et c'est sans doute à cause des efforts de la SAAQ que nous n'avons à déplorer aucune blessure à date qui ait été causée, aucune mort qui ait été causée par les sacs gonflables de Demers.

Et puis, pour être sûrs, n'est-ce pas, qu'on n'en avait pas manqué, on a fait un deuxième rappel, le 4 avril 2002. On a encore publié des avis, à plusieurs reprises, dans les journaux. Le gouvernement de l'Ontario, d'ailleurs, nous a imités et publié — on en voyait encore cette semaine dans les journaux

d'Ontario — des avis qui ont été faits là-dessus. D'ailleurs, il était... je ne dirais pas à la remorque, mais disons qu'il l'a fait après le gouvernement du Québec. Il s'est inspiré des efforts faits par la SAAQ au Québec pour protéger lui-même ses citoyens.

Donc, on peut porter un jugement sur la SAAQ, mais, pour dire qu'elle n'a pas bien agi, il faudrait pouvoir d'abord faire preuve de bonne foi dans l'examen des documents qui sont soumis, et, deuxièmement, il faudrait être capable de suggérer une autre façon d'agir qui aurait été plus efficace.

Le Président (M. Pinard): Alors, ceci complète le bloc sur les sacs gonflables.

M. Brodeur: ...président de la Société de l'assurance automobile, une seule, très courte.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, est-ce qu'il y a un consentement? M. le député de Shefford veut poser une question au président de la SAAQ.

M. Ménard: Ah, mon Dieu! Étant donné l'importance qu'il accorde à ça et la difficulté qu'il a à comprendre le problème, certainement que je vais lui permettre ça.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Question fort simple: Vous avez été averti le 27 juin 2001. Et votre document dit: «La Gendarmerie royale du Canada — dans une lettre adressée à la Société de l'assurance automobile du Québec — nous informe que les coussins gonflables reconstruits par Coussins gonflables Demers inc. de Québec seraient inadéquats et présenteraient un risque pour les personnes.» C'est dit plus loin: «Dans la suite des événements, le 13 décembre 2001», *Lettre aux propriétaires de véhicules reconstruits*.

Comment expliquer qu'entre le 27 juin 2001, lorsque vous avez été averti par la GRC du danger pour les personnes... comment expliquer que le délai entre le 27 juin 2001 et le 13 décembre 2001, ça a pris tout ce temps-là pour avertir les victimes potentielles, alors que vous étiez avertis par la GRC?

Le Président (M. Pinard): Alors, lorsque vous serez prêt, M. le président. Pour fins d'enregistrement, M. le président de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, comme vous le savez, M. le député, je n'étais pas non plus, à ce moment-là, président de la SAAQ. Je vais donc vous rapporter les faits qu'on m'a dits. C'étaient des allégations. Il faut comprendre un peu. On parlait tout à l'heure d'un délateur, en quelque sorte, d'après ce qu'on peut comprendre, qui a dit à la GRC: On pense qu'il y a quelque chose qui n'est pas correct. Donc, en juin, sur la base des allégations, notre service d'enquête à la Société a élaboré une stratégie. Simplement, la stratégie, c'était de se procurer des coussins. M. Bergeron a expliqué tout à l'heure ce qui

en est suivi. On s'est procuré des coussins, on a fait une première analyse, on a fait une deuxième analyse et, en novembre, on a travaillé avec l'École polytechnique pour avoir des tests beaucoup plus concluants et des tests qui pouvaient être produits, là, de façon plus évidente.

● (17 h 40) ●

Par la suite, le 13 décembre, effectivement, il y a un premier rappel qui a été envoyé à l'ensemble des gens qui étaient sur cette liste, à la fois les propriétaires et à la fois les concessionnaires, à la fois les carrossiers, et tout ça. Quand, en janvier-février, on a constaté, à la Société, que le rappel ne donnait pas des résultats tels qu'escomptés, ce qu'on a fait, on a recommencé un deuxième rappel, et j'ai moi-même écrit personnellement — je vais vous donner la liste parce que je pense que c'est important — j'ai moi-même écrit personnellement à 1 915 acheteurs de coussins gonflables. Ce sont des acheteurs qui se servent de coussins pour les vendre à des carrossiers. J'ai écrit à 946 concessionnaires, 3 700 carrossiers et 34 300 propriétaires de véhicules reconstruits pour nous assurer que ces gens-là étaient bien conscients de ce qui se passe.

Nous avons aussi, pour compléter l'information, M. le Président, amorcé des rencontres avec les carrossiers et nous rencontrons actuellement tous les carrossiers qui ont installé un certain nombre de coussins pour voir qu'est-ce qu'ils ont fait avec les deux rappels. Est-ce qu'ils ont pris les procédures? Et les premières constatations sont très positives. Je pourrais vous donner un exemple. Hier, à Saint-Georges de Beauce, un carrossier qui avait installé 34 coussins en a déjà remplacés 32, et il a assumé le coût parce qu'il juge que c'est sa responsabilité de s'assurer que son client soit bien servi. Alors, nous allons rencontrer tous les carrossiers qui ont installé des coussins, nous allons voir avec eux dans quelle mesure ils disposent dans leur registre des informations requises sur ces coussins-là et nous allons voir avec eux ce qu'ils entendent faire pour se conformer à la sécurité des individus.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous terminons ce bloc. Merci. Merci, M. le président de la Société de l'assurance automobile du Québec. Également, M. Bergeron, un gros merci d'être venu témoigner de votre expertise dans ce dossier.

Alors, nous continuons les autres blocs et, à ce stade-ci, je vais reconnaître Mme la députée de Matapédia, qui est en demande déjà depuis deux jours. Alors, madame.

Mme Doyer: Merci, M. le Président, vous avez terminé sur ce bloc-là, mais permettez-moi de faire des remarques, comme parlementaire, sur la façon de procéder aujourd'hui, parce que je trouve qu'on s'est transformé plus en tribunal d'inquisition sur la terminologie utilisée, on s'est senti dans un tribunal d'enquête, une cour. Et, comme parlementaire, je tenais à vous le dire, je n'apprécie pas cette façon de procéder. Bon. On questionne, on s'informe et on... En tout cas, je vous le fais remarquer. Et l'an passé, l'opposition ne voulait pas que ce soient des fonctionnaires directement impliqués des différents ministères ou d'organismes parapublics; il fallait que tous les gens soient muets. Et,

cette année, comme par hasard, là, c'est questionner, c'est, là... Je pense qu'aujourd'hui c'est questionner pas mal à fond, hein! Alors, on voit que, parfois, c'est dépendamment de leur intérêt, ils y vont à fond ou pas du tout. L'année passée, c'était pas du tout. Mais, aujourd'hui, j'ai trouvé ça bizarre, je tenais à vous le dire.

Financement de la réfection du tronçon Cacouna-Bic de l'autoroute 20

Là, je vais poser une question parce que, dans ma région, sur la 20, chez nous, c'est des dossiers qui nous intéressent. Cet avant-midi, on a parlé de la 185, et là la 20 pour moi, c'est un dossier extrêmement important. Ma question s'adresse au ministre délégué qui s'occupe... vraiment, moi, en tout cas, je tiens à le féliciter. Au niveau de la programmation cette année, je ne peux pas dire que j'ai été oubliée. Dans le comté de Matapédia, il y a eu un effort de mis qui est extrêmement intéressant. Et, souvent, les gens, les leaders socioéconomiques, les gens qui s'expriment dans les médias dans l'Est du Québec font souvent une opposition entre: Bon, on a-tu la 185, ou on a la 20, ou on a-tu... Ils veulent tout en même temps puis, à un moment donné, les ressources financières de l'État québécois qui... souvent, on a vu qu'ils n'étaient pas si aidés que ça par le gouvernement fédéral, hein, parce que, quand... Cet avant-midi vous avez dit, pour le dossier de la 185, là, ils le promettent en élection, mais deux, trois ans plus tard, ils ne sont plus là pour nous aider.

Alors, moi, particulièrement pour le dossier de la 20, les citoyens réclament son prolongement. Pour moi, je suis sécurisée pour ce qui est de Pointe-au-Père à Sainte-Luce et de Sainte-Luce à Mont-Joli. On a eu 10 millions cette année; il nous reste à peu près un investissement de 40 millions à faire. Mais les gens viennent souvent demander pour la partie Cacouna-Bic. Alors, j'aimerais voir où on en est rendu par rapport à ce tronçon et comment est-ce que ça se fait qu'il n'y a pas eu de demande au gouvernement fédéral pour financer le projet de la 20, alors que les autres routes, comme la 185, 175, 50, 35 font partie de la liste des demandes au gouvernement fédéral. Ça, c'est ma première question. La deuxième, ça concerne...

Une voix: ...

Mme Doyer: Pardon? Je reviendrai? O.K.

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

M. Baril (Arthabaska): ...M. le Président, la députée de Matapédia d'abord pour les bons souhaits qu'elle m'a faits et les remerciements qu'elle m'a faits. Et je comprends parce que, cette année, le budget du comté de Matapédia est de plus de 31 millions de dollars, comparativement à 17 millions l'an passé.

Le Président (M. Pinard): Il y en a qui sont chanceuses. Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Ça fait que je comprends la députée, je comprends ou je partage le

plaisir de la députée de Matapédia. Il est intéressant, parce que je veux... Dans sa présentation, là, il y avait quand même deux volets à sa présentation. Il y avait le prolongement de la 20, évidemment, entre Rimouski et Mont-Joli. J'ai un tableau devant moi, qui est quand même significatif, qu'il vaut la peine, je pense, de faire connaître.

En 1983, le gouvernement qui nous a précédés, le Parti libéral, avait fait ce que je vais dire le contournement de Rimouski, hein! On avait commencé... Excusez, vous avez raison, en 1983, c'est nous. On avait fait, on a commencé le contournement de Rimouski pour 6,4 millions. Et là ça a été en 1992, voyez-vous, en 1992 avant qu'il y ait un autre investissement. Sept ans plus tard. Durant ce temps-là, c'est le député de Rimouski, qui est le maire de Rimouski présentement, Michel Tremblay, qui réclame tout, effectivement. Ça a été sept ans plus tard avant qu'on fasse un bout de route chez lui, 1992-1993, comme par hasard. Ils devaient sans doute voir venir les élections, bien entendu, hein. Bon. Et, en 1995, le retour du Parti québécois au pouvoir, il y a eu un investissement de la route 132, là, puis la montée industrielle de 18 millions en 1995. Et, en 1998, il y a eu également, là, de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, à la ville de Pointe-au-Père, plus de 24 millions qui ont été investis. Et, de Saint-Anaclet-de-Lessard à Sainte-Luce, c'est un projet de 23 millions qui est en cours, comme la députée l'a dit, présentement. Et pour... de Sainte-Luce, Sainte-Flavie, à Mont-Joli, c'est un projet... l'estimé, les coûts sont estimés à 50 millions. Et, actuellement, les plans et devis sont confiés à deux firmes de conseils qui nous livreront les plans en 2003. Et nous allons par la suite, quand nous aurons les plans, nous allons programmer pour le prolongement.

Pour ce que la députée parle à l'effet que le prolongement de la 20 ne fait pas partie des négociations, si je peux dire, du gouvernement fédéral, il faut savoir une chose: que le gouvernement fédéral, selon sa politique, lui, il s'est défini un réseau stratégique. Pourtant, le réseau routier, c'est de juridiction du Québec. Mais le fédéral, lui, il s'est défini un réseau stratégique puis il dit: Moi, j'investis sur le réseau stratégique. Le prolongement de la 20, lui, il le fait par Rivière-du-Loup—Edmunston. Donc, ailleurs, le prolongement à l'est de Rivière-du-Loup ne faisant pas partie du réseau stratégique fédéral, bien, lui, il dit: Nous autres, on n'investit pas sur notre réseau.

Nous, la 20 fait partie de notre réseau supérieur et, pour ce qui est de notre part, fait partie de nos demandes au gouvernement fédéral de dire: Si vous êtes en mesure de vous engager à investir pour la 175 — ce n'est pas une route nationale, la 175, elle s'en va au Saguenay, hein — donc, vous voulez investir là-dessus, pourquoi vous n'investiriez pas sur le prolongement de la 20, qui fait partie de notre réseau supérieur? Donc, il est faux de prétendre, de la part des gens de chez vous, de prétendre que le gouvernement du Québec ne fait pas aucune démarche auprès du gouvernement fédéral pour obtenir des sous sur le prolongement de la 20.

Mais je vous dirais, pour compléter, là, je vous dirais que, entre nous, comment qu'on ajoutera plein

d'autres bouts de route, si vous voulez me passer l'expression, le fédéral va encore nous revenir avec le même 108 millions qu'il nous sert le dessert à chaque fois qu'on le rencontre. À chaque fois, sur toutes les routes qu'il s'était engagé à investir 3,5 milliards, il revient toujours avec le même 108 millions. Donc, pour ce qui est de notre part, soyez assurée que nous allons demander au gouvernement fédéral qu'il investisse sur le prolongement de la 20, parce qu'il fait partie sur notre réseau supérieur, c'est de notre juridiction. Et c'est curieux également, parce que, dans ses juridictions à lui, il se retire. Je l'ai dit, je l'énumère: le maritime, le ferroviaire, l'aérien, c'est sa juridiction puis il se retire; puis, sur notre juridiction à nous, bien il vient se mêler le nez dans nos affaires, voyez-vous?

Le Président (M. Pinard): Sous-question, madame?

● (17 h 50) ●

Mme Doyer: Oui. Bien, ce n'est pas une sous-question, mais il a fait l'ouverture sur une autre question que je voulais poser. Merci, M. le ministre, M. le Président, merci de me redonner la parole.

C'est parce que vous m'ouvrez la porte sur une autre question sur les aéroports — moi, je suis la députée de Mont-Joli aussi, qui est dans mon comté, où on a un aéroport régional — et la question des ports commerciaux. Parce que ça fait... Il y a quelques années, il se désengageait des aéroports, il a fait travailler les gens de mon milieu, là, on est rendu à créer une régie inter-MRC, quatre MRC qui s'impliquent dans ma région, puis les gens se prennent en main parce qu'ils disent: L'aéroport de Mont-Joli, il est important, puis là, tout d'un coup, ça ne presse plus, là. Maintenant, on a créé la régie, ça ne presse plus. Il nous disait: Dépêchez-vous. Fallait sortir des décrets. Le gouvernement du Québec fait ses devoirs par rapport à ça, puis, tout d'un coup, ça ne presse plus. Alors, moi, à un moment donné, ça devient agaçant.

État des négociations avec le fédéral en vue de l'acquisition des ports commerciaux régionaux

Mais surtout par rapport aux ports commerciaux. En avril 2001, le ministère des Transports, vous aviez signifié à votre homologue fédéral la volonté de négociation de l'acquisition des ports commerciaux régionaux. Puis c'est important, Matane. En tout cas, il y en a plusieurs tout au long du Saint-Laurent. Un an plus tard, est-ce que le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime peut nous dire où en sont rendues les négociations par rapport aux ports commerciaux?

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

M. Baril (Arthabaska): M. le Président, à l'heure où on se parle, je dois dire que les négociations sont au point mort, puisque, au mois de décembre, début décembre dernier, le gouvernement fédéral nous confirmait par écrit son refus de négocier... pas de négocier, mais refusait de nous céder la série de ports qui devront faire partie de notre réseau stratégique. Et — je n'ai pas la lettre devant moi, là — la lettre disait

à peu près ceci: Puisque le programme prend fin au 31 mars 2002, nous ne savons pas qu'est-ce que nous allons faire après mars 2002, à la fin du programme. Donc, on va attendre de réfléchir pour savoir ce qu'on va faire. D'ici ce temps-là, on met fin au programme. On ne met pas fin au programme, on n'en cède plus.

Et, chose surprenante, puis c'est public, c'est sur Internet, mon monde sont allés voir ça, qu'est-ce qui se passe sur Internet, et, voyez-vous, depuis qu'ils nous ont refusé à nous d'en céder, on continue à céder dans les autres provinces canadiennes. Voyez-vous, là, à partir de la lettre qu'ils nous ont envoyée, là, le 13 décembre, ils en ont cédé trois en Colombie-Britannique, jusqu'au 29 janvier; le 4 février, il y en a un en Nouvelle-Écosse; le 14 mars dernier, ils en ont cédé un autre en Ontario, voyez-vous? Donc, pendant qu'on nous dit non, au Québec, on continue à en transférer partout ailleurs, puis on est en train de vider la caisse.

(Consultation)

M. Baril (Arthabaska): Le 21 février, mon collègue M. Ménard a rencontré M. Collette pour lui rappeler, là, que: Écoutez un peu, ça n'a pas de bon sens, pendant que vous en transférez ailleurs, chez nous, vous dites non au Québec; c'est quoi qui se passe? Il est évident que... On m'a dit que M. Collette était un peu beaucoup mal à l'aise avec cette position, parce que, si c'était juste de lui, je pense qu'il négocierait avec nous autres puis il serait prêt à les céder. Mais toutes les informations que nous avons, autant du milieu que d'ailleurs, ce sont les députés libéraux, libéraux fédéraux au Québec, qui s'opposent au transfert de ces structures portuaires au gouvernement du Québec, parce qu'ils craignent de perdre leur visibilité sur le fleuve. C'est complètement scandaleux. Pendant qu'ailleurs on ne se préoccupe pas de ça, chez nous, au Québec, on laisse, je vais dire, les régions à elles-mêmes et on nous refuse de transférer.

Suite à la démarche que mon collègue a faite, bien là M. Collette a accepté de prolonger le programme d'une année, hein, d'une année, qui devra se terminer au 31 mars 2003. Mais il nous a avisés, il a informé que le montant d'argent qui était alloué pour la cession des ports ne serait pas augmenté. Mais, au moins, on a un espoir à l'effet de dire: Nous, on va continuer à faire des démarches auprès du gouvernement fédéral. On va tenter à nouveau d'avoir vraiment l'appui des corporations gestionnaires de ces ports pour faire en sorte que le fédéral puisse nous les transférer, que nous, on puisse investir sur ces structures-là, investir sur ces structures-là, pour qu'elles puissent être utilisées au développement économique des régions.

Parce que, dans certains endroits — pour ne pas dire la plupart — à des endroits, ça fait 15, 20 ans, 25 ans que le fédéral n'a pas investi un sou sur ces structures, sur ses propriétés à lui, et, à certains endroits, c'est rendu tout à fait... ces structures sont tout à fait non sécuritaires de les utiliser. Et ce que nous, nous voulons faire, nous allons... Aussitôt que le transfert sera fait, nous allons réinvestir, nous allons moderniser ces structures-là. Nous allons les mettre, les adapter aux besoins de chacune des régions.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre.

Mme Doyer: Avec une belle politique maritime comme on a, là, ça nous prendrait tous nos outils.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. M. le député de Montmagny-L'Islet.

**Prévisions budgétaires
pour le maintien d'un service
de traversier entre Rimouski et Forestville**

M. Gauvin: Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, j'avais l'intention d'entrer directement dans le dossier des transports, l'amélioration du réseau routier et la section surtout voirie. Étant donné qu'il nous reste quelque temps, j'aimerais revenir, M. le ministre, sur un débat qu'on avait eu ce matin, et c'est un peu la continuité, je pense, dans le même ordre de ce que vient de débattre la députée de Matapédia.

On parlait, ce matin, de l'implication du gouvernement du Québec via le ministère des Transports, secteur maritime, sur la conservation d'un service entre Rimouski et Forestville si ça s'avérait nécessaire que le ministère s'implique suite à l'abandon des services par un propriétaire privé. Est-ce que le ministère des Transports a un budget de développement dans ce secteur-là de prévu? En supposant que la problématique se pose au cours de l'année 2002, nous sommes à l'étude des crédits 2002-2003, est-ce que le ministère des Transports a un budget de développement à ce niveau-là de prévu?

M. Baril (Arthabaska): D'abord, c'est par le biais de la Société des traversiers du Québec. La Société des traversiers du Québec a actuellement préparé, planifié, bonifié un plan de développement stratégique pour les 10 prochaines années. Et ce que nous allons tenter, c'est de faire accepter ce plan de développement stratégique par le Conseil du trésor pour, au lieu d'y aller à la pièce, qu'on puisse planifier pour les 10 prochaines années. Donc, oui, dans les cartons, dans les plans de la Société des traversiers, nous avons toute une stratégie de modernisation, de réparation de la flotte appartenant à la Société des traversiers, également la mise à jour — puis on tient nos affaires en ordre, là — mais la réparation de quais, la construction de gares si nécessaire, etc.

Mais, pour ce qui est, spécifiquement, je l'ai dit ce matin et je le répète, de la traverse entre Rimouski—Forestville, qui est remplie... le service est donné, est accordé par l'entreprise privée, nous sommes en négociation également avec le propriétaire de ce traversier-là, traversier rapide. Nous sommes en bons termes avec lui. Et c'est ce que nous voulons prévoir justement: le jour où est-ce qu'il décidera de mettre fin à son service, que, justement, la Société soit prête à remplir les fonctions qu'elle doit remplir, soit d'unir les deux rives par un traversier.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

**Prolongement de la période
de service du traversier entre
Montmagny et l'île aux Grues**

M. Gauvin: Toujours dans le même ordre d'idées, M. le ministre, ça touche plus spécifiquement à la traverse Montmagny—l'île aux Grues. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, déjà au niveau du service des traversiers, la Société des traversiers du Québec, de prévoir, de façon, je pense, récurrente, des dates prolongées soit à l'automne, d'une part, et commençant beaucoup plus de bonne heure au printemps, que le service commence beaucoup plus de bonne heure pour qu'on ne soit pas obligés de se battre à tous les ans pour renégocier des dates de fermeture et d'ouverture. Je pense que les relations ont l'habitude d'être assez bonnes. Mais les dates de fermeture de service... Quand je dis «fermeture», fermeture de service du traversier pour que la population de l'île aux Grues ait un message clair que le service va se continuer, va être conditionnel à la température, comme le veut la règle habituelle. La température est belle, on n'a pas à se battre pour faire reporter la date prévisible qui pouvait être fin novembre. C'est la température qui va conditionner le service.

Et il y a des spécialistes, je pense, qui connaissent bien ça et, dans le passé, ils ont su à certaines occasions nous amener à une date, à une échéance qui était satisfaisante pour les gens de l'île aux Grues, les utilisateurs du service de traversier, parce qu'ils reconnaissaient qu'il n'était plus possible à cause d'un phénomène de la température. Donc, personne ne souhaitait que ce soit reporté après Noël ou avant Noël.

● (18 heures) ●

Donc, M. le ministre, il faudrait probablement... Je pense qu'il y a lieu d'envoyer un message en disant que, oui, nous allons porter une attention particulière au service prolongé en saison d'automne et au printemps, à l'ouverture, dans les meilleurs délais.

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

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, le ministère des Transports, la Société des traversiers est très ouverte et, habituellement, là, il n'y a pas de date fixe d'arrêtée. On arrête le — je dis une date, là — le 27 novembre, puis on recommence le 22 mai. On y va selon la nature, selon les glaces, selon les glaces. On voit ça dans les glaces.

Et je sais que le député de Montmagny — je ne sais pas si c'est l'an passé ou voilà deux ans — a fait des démarches pour prolonger la saison. L'automne dernier, je pense que le traversier a été jusqu'au 15, environ à la mi-décembre, aux alentours de la mi-décembre. Donc, on ne lésine pas à cet effet-là. On essaie de donner le service tant que la nature nous le permet.

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

M. Gauvin: Juste conclure sur ce point-là, je pense qu'on pourrait fermer le dossier. Je n'ai aucun reproche à faire à la Société des traversiers. Ce que je vous demande: Essayons d'avoir cette ouverture pour ne pas qu'on soit obligés de se battre ou se débattre pour faire extensionner, pour des raisons x, le service de

traversier parce que la température le permet. C'est juste ça, mon point de vue, parce que les relations, on doit l'admettre, les relations avec la Société des traversiers, en autant que le service Montmagny—l'île aux Grues... les relations sont bonnes avec les responsables. Mais on doit constamment négocier et, M. le ministre, vous-même, vous êtes intervenu, puis je pense vous leur avez donné raison, à la satisfaction des gens. C'est ce qu'il faut éviter. Je pense qu'en politique, on n'a pas à se le cacher, on a d'autres dossiers à traiter. Quand on peut en régler certains définitivement, ça nous donne du temps pour faire d'autres choses.

M. Baril (Arthabaska): C'est un engagement, M. le député, qui ne sera pas dur à tenir parce que c'est déjà un acquis. Ça va?

Le Président (M. Pinard): Alors, je pense que cette séance se termine merveilleusement bien et...

M. Ménard: Est-ce qu'on pourrait savoir de l'opposition, M. le Président, s'ils exigent la présence de la SAAQ demain? C'est parce que la SAAQ, la Société des traversiers, on en a parlé beaucoup aujourd'hui. On pourrait peut-être réserver demain pour le ministère et l'AMT pour lequel j'ai su qu'on avait demandé. Est-ce que vous croyez qu'on aura besoin des autres représentants des...

M. Gauvin: M. le ministre, M. le Président, à moins d'avis contraire, mes collègues n'étant pas ici, demain, j'entends, si le programme n'est pas changé avec les échanges avec nos collègues, j'entends recommencer avec le dossier Infrastructures, Transport, Voirie. Et je sais que mon collègue de LaFontaine va être ici puis il va vouloir échanger, garder une partie du temps pour traiter de l'Agence métropolitaine et d'autres dossiers qui nous ont été soulevés qui touchent la grande région de Montréal. Donc, en autant que je suis concerné, je pense qu'on va traiter Transport, Voirie. Je ne pense pas que les...

Une voix: ...

M. Gauvin: Oui.

M. Ménard: ...traversiers.

Le Président (M. Pinard): Ni la SAAQ ni les traversiers?

M. Ménard: Puis il y a la Commission des transports aussi.

M. Gauvin: C'est-à-dire, en autant que je suis concerné, la Société des traversiers, je ne pense pas qu'on ait à y revenir, à moins qu'on ait...

M. Ménard: Il reste la SAAQ. Est-ce que vous tenez à ce que la SAAQ revienne?

M. Gauvin: Je ne crois pas. Je parle en...

M. Ménard: Il ne faut pas abuser du pain béni. Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Pardon?

M. Ménard: Il ne faut pas abuser du pain béni.

M. Gauvin: Et voilà! En autant que je suis concerné et d'après les indications que mon collègue m'a données tantôt, je ne pense pas que ce soit nécessaire que les représentants de la SAAQ soient ici demain.

Une voix: ...

M. Gauvin: Le député de LaFontaine peut indirectement, en traitant de l'Agence métropolitaine de transport, indirectement avoir à poser des questions, sous toutes réserves. Je ne sais pas si ça vous satisfait. Je ne peux pas aller beaucoup plus loin que ça comme...

M. Ménard: Moi, je vais être ici.

M. Gauvin: Et voilà!

M. Ménard: C'est pour les autres.

Le Président (M. Pinard): Donc, il est 18 h 4, et nous allons tout simplement ajourner nos travaux à vendredi 12 avril à 9 h 30, alors que nous poursuivrons l'étude des crédits du ministère des Transports. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 4)

