ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 12 mai 2004 — Vol. 38 N° 16

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 12 mai 2004 — Vol. 38 N° 16

Table des matières

Discussion générale 1
Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite) 1
Mesures visant à encourager le covoiturage et l'utilisation du transport en commun 4
Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Delson 5
Utilisation des surplus budgétaires de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) 7
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 7
Travaux routiers dans le comté de Matapédia 8
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 9
Travaux routiers dans le comté de Matapédia (suite) 9
Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite) 10
Intégration tarifaire des services de transport en commun dans la région de Montréal 11
Projet d'implantation d'un train léger reliant la Rive-Sud et Montréal 12
Entretien et amélioration du réseau de transport en commun dans la région de Montréal 13
Développement du transport ferroviaire et maritime 14
Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Mascouche 16
Taux d'utilisation du transport en commun à Montréal 17
Journée internationale «En ville, sans ma voiture!» 18
Respect des voies réservées 19
Partenariats public-privé dans le domaine du transport en commun 20
Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Mascouche (suite) 20
Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Repentigny-L'Assomption 23
Prolongement de la ligne de train de banlieue Montréal-Blainville jusqu'à Saint-Jérôme 25
Taux de satisfaction des usagers des trains de banlieue 26
Adaptation du transport en commun pour les personnes handicapées 27
Outils d'évaluation du taux d'utilisation du transport en commun 28
Transport en commun dans les milieux ruraux 29
Financement et organisation du transport en commun 30
Document déposé 32
Bilan routier de l'année 2003 34
Réglementation des véhicules et des machines agricoles circulant sur les routes 35
Impact de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement 35
Utilisation du téléphone cellulaire au volant 35
Financement et organisation du transport en commun (suite) 37
Abolition du crédit d'impôt pour les entreprises de chemin de fer 39
Impact de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement (suite) 41
Diminution des décès et profil des victimes d'accidents de la route 41
Prévention des accidents impliquant des motocyclistes 42
«Services SAAQclic-concessionnaires» 43
Service de raccompagnement Tolérance Zéro 43
Entretien du réseau routier 44
Financement et organisation du transport en commun (suite) 44
Entretien du réseau routier (suite) 45
Situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) 45
Comportement des agents d'indemnisation de la SAAQ 46
Prise en charge rapide des accidentés de la route 48
Absence de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires 48
Comportement des agents d'indemnisation de la SAAQ (suite) 49
Situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec (suite) 50
Intentions quant au régime d'assurance sans égard à la responsabilité 50
Bilan routier du transport scolaire 53
Centres d'appel de la SAAQ 53
Agressivité au volant 54
Projet de norme nord-américaine d'arrimage des charges en matière de transport routier 55
Intentions quant au régime d'assurance sans égard à la responsabilité (suite) 56
Recyclage de pièces d'automobiles 56

Table des matières (suite)

Intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président
M. Jean Dubuc, président suppléant
M. Norbert Morin, président suppléant

M. Yvon Marcoux
M. Normand Jutras
M. Jean-Pierre Soucy
M. Réjean Lafrenière
Mme Danielle Doyer
M. Janvier Grondin
Mme Lucie Papineau
M. Luc Thériault
M. Jean-Claude St-André
Mme Julie Boulet

* M. Joël Gauthier, AMT
* M. Jacques Brind'Amour, SAAQ

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 12 mai 2004 — Vol. 38 N° 16

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Brodeur): S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Et je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux autres personnes présentes — et il y en a quelques-unes — de bien vouloir éteindre leurs téléphones cellulaires, si c'est le cas. Et je rappelle le mandat de la commission: le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2004-2005.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par Mme Maltais (Taschereau); M. Pinard (Saint-Maurice) est remplacé par M. St-André (L'Assomption); et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Jutras (Drummond).

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le secrétaire. Je vous rappelle qu'il a été convenu, lors de la séance d'hier, de tenir une discussion d'ordre général sur les programmes 1 à 3 par blocs de 20 minutes et qu'il y a entente à l'effet d'étudier spécifiquement les crédits de l'Agence métropolitaine de transport ce matin et ceux de la Société de l'assurance automobile du Québec cet après-midi.

Donc, on continue les discussions d'ordre général. On se souviendra, hier, que la parole était au député de Drummond et que, lors de l'ajournement, il restait et il reste 14 minutes au bloc de temps dévolu à l'opposition. Donc, M. le député de Drummond, pour les 14 prochaines minutes, c'est votre bloc.

M. Jutras: Alors...

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

M. Marcoux: M. le Président, si vous me le permettez, je voudrais présenter — évidemment, hier, je vous ai présenté M. Gagné et M. Bastien — donc M. Joël Gauthier, qui est président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, qui est accompagné de Mme Céline Desmarteau et également de M. Raynald Bélanger, qui est vice-président à l'AMT.

Le Président (M. Brodeur): Donc, bienvenue en commission parlementaire. Merci beaucoup. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Et est-ce que je dois comprendre, M. le ministre, que la ministre déléguée ne sera pas ici aujourd'hui, ou cet avant-midi seulement?

M. Marcoux: M. le Président, je pense qu'elle va être présente tout à l'heure, la ministre déléguée.

M. Jutras: O.K. C'est parce que j'ai encore des collègues qui vont venir poser des questions: ma collègue la députée de Matapédia sur la 20, et j'ai d'autres collègues aussi qui veulent venir poser des questions, là. Alors, je comprends donc qu'elle va être ici pour répondre, là.

M. Marcoux: Oui. Et puis, comme ce matin... enfin, en principe nous devions discuter seulement des dossiers de l'AMT, mais on va s'organiser en conséquence et on pourra, là...

M. Jutras: Bien, en tout cas, moi...

M. Marcoux: Non, non, je suis d'accord. Ça va.

M. Jutras: Je n'avais pas compris que c'était uniquement, là. Parce que ça refoule, là.

M. Marcoux: Parfait. O.K. Alors...

Le Président (M. Brodeur): Donc, on peut comprendre que la ministre déléguée n'est pas loin, qu'elle s'en vient.

M. Marcoux: Non, non. Tout à fait, elle va être présente, et on pourra à ce moment-là, là, répondre aux questions des députés.

Discussion générale

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Donc, M. le député de Drummond.

Participation du gouvernement fédéral au financement des travaux routiers (suite)

M. Jutras: Alors, on va donc continuer là où on en était rendus hier, là, et on parlait du financement pour lequel vous êtes en négociation avec le gouvernement fédéral. Et ce que j'ai compris finalement, hier, c'est: au total, on parle de deux tranches de 500 millions, ce qui fait somme toute 1 milliard de dollars, et ça, c'est 1 milliard de dollars sur plusieurs années, alors que votre gouvernement, là, depuis deux ans, investit près de ce montant-là par année, et là le fédéral, lui, y va d'un milliard sur plusieurs années.

Et je vais vous dire, M. le ministre, ce qui m'inquiète dans vos réponses d'hier, c'est quand vous refusez de me répondre à savoir quels projets vous avez en négociation avec le gouvernement fédéral, pour le financement. Je vais vous dire, ça m'inquiète beaucoup. Et, quand vous ne pouvez pas me répondre non plus pour me dire quel est votre échéancier pour l'argent que vous allez aller chercher du fédéral, ça m'inquiète aussi énormément.

Parce que, vous me direz si je me trompe, mais, moi, ce que j'y perçois, ce que j'y vois, c'est une démission de votre part encore une fois devant le gouvernement fédéral. Autrement dit, on est dans une juridiction du Québec, et somme toute vous allez vous soumettre aux dictées du fédéral, de sorte que le fédéral vous donnera bien l'argent qu'il veut, il vous donnera l'argent qu'il veut quand il le veut et il vous donnera l'argent qu'il veut quand il le veut pour les projets qu'il veut. Est-ce que je me trompe quand je pense ça? Parce que j'essaie de comprendre la raison de votre refus de répondre à ma question: Quels projets vous négociez avec le fédéral? Puis je repensais à ça cette nuit, là, et c'est la seule explication que j'ai trouvée à votre refus.

Le Président (M. Brodeur): Vous allez manquer de sommeil, M. le député de Drummond. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je m'en voudrais de provoquer l'insomnie chez le député de Drummond. J'espère que ça n'arrivera pas à tous les jours, parce que j'en serais malheureux.

M. Jutras: Ça dépend de vos réponses.

M. Marcoux: Oui, bien, écoutez... D'abord, je voudrais simplement rappeler au député de Drummond que ça ne semblait pas presser tant que ça, lui, lorsque le Programme stratégique d'infrastructures routières avait été annoncé, en 2000, par le fédéral, qu'il y avait 108,5 millions de disponible, et puis, deux ans et demi après, ils n'avaient rien fait, ils ne donnaient aucune négociation à peu près avec le fédéral. Donc, ça ne semblait pas urgent pendant qu'ils étaient au pouvoir.

● *(9 h 40)* ●

Je comprends que, comme je disais hier, 108,5 millions, ça paraissait peut-être un petit montant pour le gouvernement du temps, mais, moi, je pense que c'est un montant important, et, en l'espace de deux mois, après mon arrivée au ministère des Transports, nous avons conclu une entente précisant des projets qui seraient couverts par le Programme stratégique d'infrastructures routières et dont les coûts sont partagés à 50-50. Je pense que c'est important de vous rappeler ça, M. le Président, au moment où le député de Drummond dit: On ne sait pas où le gouvernement s'en va. Moi, il me semble que c'est important, lorsqu'il y a de l'argent de disponible, qu'on peut faire, de ne pas traîner. Parce que là c'était au Québec à faire des propositions, puis il n'y en avait pas eu de faites. Ça a été à la dernière minute, et puis il n'y a rien qui s'est réglé, là, avant qu'ils quittent le pouvoir. Puis, en l'espace de deux mois, bien on est arrivé puis on a fait une entente. Ça s'est réglé, puis maintenant il y a des projets, là, qui sont éligibles.

Quand le député de Drummond nous parle des projets qui feraient l'objet d'ententes dans le cadre du fonds stratégique d'infrastructures, je veux lui rappeler que les priorités sont déterminées par le Québec. Cependant, et comme dans les autres ententes, il doit y avoir des discussions et des négociations avec le gouvernement fédéral dans le cadre de ces projets-là. Mais les priorités sont proposées par le gouvernement du Québec.

Il y a eu une autorisation globale qui a été donnée de poursuivre, là, les négociations, et ça va bien. Et, moi, j'espère qu'on va pouvoir bientôt conclure, là, les ententes requises pour ce qui est de l'ajout du deuxième milliard en 2003. Parce que, pour ce qui est du premier, annoncé en 2001, nous l'avons rappelé hier, les projets qui ont été annoncés à ce moment-là ont été la 175 et la 30. Alors donc, ça se déroule très bien, les priorités sont établies par le gouvernement du Québec. Mais cependant, comme c'est le cas auparavant, je n'ai pas l'intention, là, à ce moment-ci de dire: On va négocier ça en public. On va le faire, on va établir nos priorités puis, quand ça va être réglé — je pense que ça va l'être rapidement — on va faire les annonces requises, et je pense que ça va démontrer, là, que ça va servir les intérêts, là, des gens qui ont besoin d'utiliser ces routes-là.

Parallèlement, comme je vous le mentionnais hier, il y a aussi des discussions pour modifier et inclure, dans la définition du réseau national, des routes qui actuellement en sont exclues. Un exemple, c'est la 50 qui n'est pas actuellement dans le réseau national. Il y en a d'autres, là. Mais toutes les provinces sont en principe d'accord, parce qu'elles aussi veulent modifier la définition pour rendre éligibles des axes routiers à des programmes 50-50 avec le fédéral. Alors, ça, ça se déroule bien et puis ça va suivre son cours le plus rapidement possible.

Quand le député de Drummond nous dit: Bien, écoutez, là, ça va être sur quelle période de temps? Bien, la 175, là, ça ne se fera pas en l'espace d'un an. Donc, ça va être sur une période, là, d'ici 2009-2010. Même chose pour la 30. Alors, ça, là, ce sont des projets qui ne peuvent pas se réaliser en l'espace d'une année. Donc, les contributions vont êtres versées au fur et à mesure. Mais ça, il y a des annonces à cet égard-là.

Dans le cas du PSIR, du Programme stratégique d'infrastructures routières, bien les projets que nous avons mentionnés hier, ce que nous avions priorisé l'an dernier, bien c'est déjà en marche: l'échangeur Taschereau, la 185 dans ville Dégelis, la 40 dans l'ouest, les ponts jumeaux ici, à Québec. Alors donc, ce sont les projets. Puis, cette année, bien il va y en avoir à peu près pour 70 millions qui vont être affectés. Alors, les ententes...

Une voix: ...

M. Marcoux: Non, mais écoutez, là...

M. Jutras: Vous répétez la même chose. Moi, ce que je vous dis, là, c'est que je trouve que votre silence finalement est éloquent. Et, comme réponse, je vais vous dire, ça me suffit, mais ce que ça démontre bien, ce que ça démontre bien de façon très claire, c'est que vous vivez, dans le domaine des transports comme dans tous les autres ministères... puis ce que le gouvernement libéral vit comme le gouvernement du Parti québécois le vit, l'a vécu, c'est le déséquilibre fiscal, et, plutôt que de combattre ça, vous vous soumettez. Vous prenez ce qu'Ottawa vous donne, puis Ottawa vous dicte votre conduite, et vous acceptez ça. Et c'est ça que je trouve inacceptable.

Et ce que je trouve inacceptable de votre part, c'est qu'alors qu'on est à l'aube d'une campagne électorale où les libéraux fédéraux sont en difficulté vous ne profitiez pas de ce cette occasion-là pour servir les intérêts des Québécois. C'est ça que je trouve inacceptable. Si vous le «squeeziez», Paul Martin, puis si vous lui disiez, là: Écoute, tu vas nous en donner, de l'argent, sinon on va travailler contre toi, pensez-vous que Paul Martin ne se mettrait pas à table? Mais, non, vous n'êtes pas capables de faire ça. Alors, autrement dit, avant les intérêts des Québécois, c'est les intérêts du fédéralisme que vous servez. Alors, pour vous autres, c'est donc le fédéralisme avant la santé, c'est le fédéralisme avant les transports, c'est le fédéralisme avant les intérêts des Québécois.

Et, quand je vous entends dire: Ça va très bien, si ça allait si bien que ça, pourquoi vous ne le dites pas, sur quels projets vous négociez? Dans le fond, là, c'est parce que ça ne va pas si bien que ça. Moi, je pense que ça va bien pour le fédéral mais que ça ne va pas bien pour vous. C'est ça que je pense. Et, quand vous dites: Ça va bien, ça me fait d'autant plus rire qu'en l'espace de trois semaines, un mois, là, vous avez reçu, comme on dit en langage populaire, je ne sais pas combien de claques en pleine face, tu sais. Vous vous faites dire non sur la TPS après une résolution unanime de l'Assemblée nationale. Vous vous faites... l'autre résolution... Ah! C'était pour la reconnaissance du déséquilibre fiscal, vous vous faites dire non, dans la même journée, par le fédéral. C'est de même, là, à répétition. Vous vous êtes fait dire non pour de l'argent en santé, puis ça, c'est au détriment des Québécois. Pendant ce temps-là, il y a des Québécois et des Québécoises qui sont sur des listes d'attente, qui attendent pour des traitements. Puis vous acceptez ça.

Alors, la question que j'ai le goût de vous poser: Des claques comme ça, combien de claques êtes-vous prêts à recevoir? Ça vous en prend combien pour réagir par rapport au fédéral, tu sais? Ou il y en a qui pourraient dire: Des coups de pied dans le derrière, ça vous en prend combien pour réagir puis dire «c'est assez puis on n'accepte plus ça»? Parce que c'est ça qu'on sent de votre part, c'est cette soumission par rapport au fédéral, au détriment des intérêts des Québécois.

Puis vous êtes les premiers en Chambre à dire: Oui, il y a un déséquilibre fiscal. Puis vous le vivez. Je trouvais ça pathétique, hier, d'entendre la ministre déléguée qui parlait des besoins en transport à travers tout le Québec, puis combien il y en avait, de projets en attente, puis que vous êtes obligés de répartir ça, puis là c'est pour ça que vous y allez avec des grenailles à droite puis à gauche, puis 12 millions sur la 50. 12 millions sur la 50, ça veut dire que ça va prendre 48 ans pour la faire, tu sais. C'est la même chose pour la 20. On pourrait prendre tous ces projets-là l'un après l'autre, puis ça va prendre autant d'années que ça. Alors, je dis: Quand est-ce que vous allez vous tenir debout puis quand est-ce que vous allez prendre en premier la défense des intérêts des Québécois? Moi, je suis porté à penser que la ministre fédérale Hélène Scherrer, la députée de la région de Québec, quand elle dit que, derrière des portes closes — elle l'a dit deux fois à part de ça — vous êtes gentils comme des moutons, moi, je suis porté à penser qu'elle a raison, quand elle dit ça. Puis je suis d'autant plus porté à penser qu'elle a raison que vous ne l'avez même pas démentie, Hélène Scherrer, quand elle a dit ça. Remarquez, M. le ministre, qu'elle ne parlait pas nécessairement de vous, mais elle parlait en général, là, des ministres du gouvernement du Parti libéral. Tu sais, elle dit: Derrière des portes closes, là, ça va très bien.

Puis, justement, moi, je pense que, derrière les portes closes, si vous ne nous dites pas sur quels projets vous êtes puis qu'est-ce que vous êtes à négocier puis si vous vous contentez des montants d'argent que vous donne le fédéral... Puis êtes-vous d'accord avec moi qu'il s'agit de pinottes? Quand on regarde tous les besoins que le Québec a en matière de transport, êtes-vous d'accord avec moi que c'est des pinottes? Alors, je suis porté à penser qu'effectivement, derrière des portes closes, vous acceptez ce qu'on vous donne, puis c'est pour ça que vous ne répondez pas à ma question.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre, en vous rappelant qu'il vous reste 1 min 30 s pour ce bloc de l'opposition.

M. Marcoux: Oui, bien, M. le Président, je vais respecter 1 min 30 s. Je reviendrai après, au deuxième bloc de 20 minutes. Je voudrais simplement d'abord rappeler... Encore une fois, le député de Drummond nous ressert la même chanson qu'il nous a servie hier puis à deux reprises, et j'imagine que ça va continuer encore une fois aujourd'hui, au lieu de parler des vrais enjeux. Je veux simplement lui rappeler que les fonds d'infrastructures fédéraux valent pour 10 ans, et ça permet, pour des projets majeurs, d'en assurer la réalisation sur un certain nombre d'années. Ce qui est normal.

● *(9 h 50)* ●

Deuxièmement, ce que je lui rappelle, c'est que le fonds annoncé en 2003, l'ajout de 2 milliards, à peu près 500 millions pour le Québec, nous sommes en négociation déjà sur des projets. Les priorités sont déterminées. Il est normal, et c'était la même chose, qu'il y ait des discussions pour justement établir la liste des priorités qui sont déterminées par le Québec. Et c'est ça qui va se faire. Et nous allons le faire rapidement, contrairement à ce que le Parti québécois a fait dans le temps où, pour une entente d'à peu près 217 millions, il n'a rien fait pendant deux ans et demi là-dessus puis il a attendu, il s'est croisé les bras en disant: Bien, le fédéral, ça ne marche pas, on n'est pas capable d'aller chercher l'argent qui était disponible, lorsqu'ils ont placé 800 millions en fiducie à Toronto au lieu de s'en servir pour la santé au Québec. Alors, des grands discours, mais, lorsqu'on regarde, des gestes concrets qui viennent en contradiction avec les discours qui sont prononcés.

En ce qui a trait aux négociations sur le déséquilibre fiscal, le ministre des Finances et le premier ministre, hier, ont très, très bien établi la position du gouvernement. C'est que, oui, il y a un déséquilibre fiscal, et le ministre des Finances va continuer de travailler pour rétablir cet équilibre, un meilleur équilibre fiscal. Il y a des gestes qui ont déjà été posés, il y a un conseil de la fédération, il y a le... Le premier ministre a établi des liens avec les premiers ministres des autres provinces, ce qui est majeur, je pense, pour amener des

changements où il y a des ententes entre les provinces. Et ça, c'est une initiative qui a été mise en place rapidement avec un secrétariat sur le déséquilibre fiscal.

Le fédéral a déjà annoncé son intention de participer au financement des infrastructures. Parce qu'il y a d'autres besoins. Il va y avoir des discussions sur la taxe sur l'essence dont il a parlé, qui pourrait être allouée notamment pour des projets reliés aux municipalités. Parce qu'on parle du réseau supérieur qui est sous la juridiction du ministère des Transports, mais, dans les municipalités également, il y a des besoins puis il y a des besoins en matière d'infrastructures routières, il y a des besoins également sur le plan d'aqueducs et d'égouts. Donc, les priorités sont déterminées. On va procéder pas mal plus rapidement qu'eux autres ont procédé pour un programme d'à peu près 217 millions, où ils n'ont rien fait pendant deux ans puis ils ne s'en sont pas occupés. Et puis, dès qu'on aura les résultats, on va les annoncer, et ça va aller rapidement, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

Mesures visant à encourager le covoiturage et l'utilisation du transport en commun

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. J'ai hâte qu'on discute vraiment, là, avec nos invités d'aujourd'hui, M. le Président, les gens qui représentent l'Agence métropolitaine de transport. Je pense qu'on n'est pas partis sur la bonne voie, là, mais j'imagine qu'ils sont habitués de faire des changements de voie, à l'agence, donc ça devrait être facile de retomber dans notre sujet.

M. le Président, nous savons que les gens se déplacent en grande partie pour se rendre au travail, principalement dans les grandes villes comme la ville de Montréal. Nous savons également qu'ils sont généralement seuls à bord de leurs voitures. On sait que, dans certains États américains, il y a des voies réservées pour les gens qui partagent leurs véhicules avec au moins deux personnes. Dans le contexte du Protocole de Kyoto, qui un jour sera peut-être conclu, et la réduction aussi des gaz à effet de serre, aussi dans le but de réduire la congestion sur certains tronçons routiers, notamment sur les ponts de la région de Montréal, quelles sont les mesures que le ministère des Transports envisage de mettre en place pour encourager les automobilistes à se regrouper et à faire du covoiturage?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. Je pense que le ministère est très conscient de la problématique, là, que vous soulevez, M. le député de Portneuf, et travaille à développer, en collaboration aussi avec les employeurs, et l'AMT a été innovatrice à cet égard, un programme qu'on appelle le programme allégo, donc avec des employeurs, et qui facilite, là, ou qui met en oeuvre des façons de faire pour se rendre au travail autrement que seul en auto. Parce que, vous avez raison, quand vous voyagez seul en auto, évidemment ça augmente le nombre d'automobiles, ça augmente les émissions de gaz à effet de serre, etc., et ça augmente la congestion également.

Alors, dans la région de Montréal, le ministère a mandaté l'AMT pour développer des programmes avec les entreprises et pour encourager les travailleurs à utiliser davantage le transport en commun et également à faire du covoiturage. À date, il y a 13 entreprises, là, et deux centres universitaires, je pense que notamment il y a Concordia et McGill, qui sont impliqués dans de tels programmes dans la région de Montréal. Et le ministère appuie, M. le Président, cette démarche-là en apportant une aide financière aux entreprises, là, une aide financière qui n'est pas très importante mais qui constitue un incitatif à participer à un tel programme. Alors donc, c'est l'AMT qui fait la promotion de ce programme-là. On sensibilise près de 14 500 entreprises dans la région de Montréal pour inciter les travailleurs de ces entreprises-là à utiliser les transports collectifs.

Alors, il y a une vingtaine de projets allégo. Il y en a 15, là, qui impliquent 13 employeurs puis deux universités, donc on mentionnait Concordia et McGill. Il y a un projet en démarrage, là, qui touche le milieu scolaire. Ça s'appelle allégo à l'école, avec la commission scolaire de Laval. Il y a trois centres de gestion des déplacements: au centre-ville, à Saint-Laurent et dans l'est de Montréal, puis il y en a un autre en démarrage, là, dans le secteur Côtes-des-Neiges, là, à l'exemple de Transportation Management Association aux États-Unis. Il y a un partenariat public-privé, allégo Laval, qui implique la Société de transport de Laval, la Chambre de commerce et d'industrie de Laval. Il y a un autre projet en démarrage dans les secteurs industriels des Moulins. Puis également il y a deux projets de covoiturage qui sont gérés par le Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides et par la ville de Châteauguay, qui visent à organiser le covoiturage, là, à partir des lieux de résidence. Donc, ces projets-là n'ont pas encore fonctionné. Donc, ça a été mis en place, là, mais ça n'a pas encore fonctionné.

Je voudrais peut-être ajouter qu'il y a des voies réservées, notamment celle qui est sur la 25, voies réservées d'autobus, où des automobilistes, je pense que c'est trois passagers, peuvent utiliser la voie réservée. Alors, ça, c'est un incitatif à faire du covoiturage. Il y a des endroits aux États-Unis, par exemple, justement, vous vous en allez, puis il y a des indications: si vous être trois par voiture, bien vous pouvez prendre cette voie-là qui va plus rapidement; si vous êtes seulement un dans votre voiture, vous devez prendre l'autre voie. Et, sur la 25, on pourra en reparler, mais je pense que c'est un succès, cet incitatif-là à avoir trois personnes et qui permet d'utiliser la voie réservée aux autobus.

De 1999 à 2003, l'encadrement des projets allégo avec les entreprises, là, le ministère des Transports a investi à peu près 1 million, et l'AMT a investi plus de 500 000 $ dans ces projets-là. Et là on vient de recevoir, de l'AMT aussi, une autre demande pour investir un montant additionnel, là, pour ce qui serait développé, à venir, dans les mois à venir. Alors, ça implique une trentaine de partenaires, cette démarche de programme allégo, chacun dans leur champ de compétence respective et de façon complémentaire, là, pour assurer la

réussite des initiatives des employeurs, donc soit le gouvernement, les universités, une collaboration des sociétés de transport, des conseils intermunicipaux de transport ou des organisations intermunicipales de transport.

En avril dernier, on a demandé d'ailleurs à l'AMT une étude, parce que, lorsqu'il y a des projets qui sont mis sur pied, il est essentiel, je pense, d'en faire une évaluation, de déterminer leur efficacité, les résultats de ces initiatives-là. Alors, l'AMT nous a transmis, là, récemment une étude qui fait l'évaluation des projets allégo qui ont été réalisés avec l'aide financière du ministère. Ce que ça démontre, en tout cas de façon préliminaire, là, une analyse plus exhaustive, c'est que des solutions novatrices, là, qui sont mises en place sur les lieux de travail et une aide technique et financière minime sont appréciées à la fois des employeurs et des employés, je pense que c'est ça qui est important, puis de l'ensemble des partenaires qui sont impliqués dans le transport en commun.

● *(10 heures)* ●

Et ce que ça amène, selon l'analyse, l'évaluation de l'AMT, c'est également un changement d'attitude de la part des employés. Une fois que l'habitude est prise d'utiliser le transport en commun, bien normalement, subséquemment, là, cette habitude-là se maintient, et je pense que ça, c'est important. Donc, il semble qu'en tout cas c'est une évaluation qui est positive. On va l'analyser bien au ministère, mais l'Agence métropolitaine de transport recommande de poursuivre ce programme-là, qui est peu coûteux mais qui semble avoir des effets très, très positifs, là, en termes d'augmentation d'utilisation du transport en commun puis également de changement d'attitudes ou d'adoption de nouvelles attitudes par les employés, là, qui sont visés... les employeurs qui sont visés par cette initiative-là et qui acceptent d'y participer. Alors, l'AMT va sensibiliser encore davantage les employeurs, va publiciser ce programme-là.

Il y a des parallèles qui existent en Europe puis également aux États-Unis, et on verra, là, quel appui financier on peut continuer. Et l'objectif est toujours d'avoir une participation qui est minimale, mais qui constitue un incitatif suffisant pour apporter des changements de comportement, principalement du côté des employés, là, qui ont à se déplacer pour aller à leur travail.

M. Soucy: Alors, merci...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Non, ça va, je vais...

Le Président (M. Brodeur): Parfait. M. le député de La Prairie.

Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Delson

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. le ministre, M. le directeur — M. Gauthier — et ainsi M. Bélanger. Moi, je vais m'adresser sur la question du train de banlieue. Dans mon comté, je vis avec le train de banlieue. Depuis plusieurs années, M. le Président, le train de banlieue, disons, c'est toujours des délais de six mois à six mois: six mois, on ne sait pas si on va l'avoir ou si on va tirer la plug sur le train de banlieue dans le comté de La Prairie.

Et puis on a réalisé que c'était un grand besoin aussi, un train de banlieue, dans le comté, parce qu'on voit l'achalandage de plus en plus, qu'il y a un besoin qui se fait sentir. Dans le comté chez nous, il y avait trois villes qui payaient puis il y en avait trois qui ne voulaient pas payer, qui ne sontaient pas intéressées à payer parce que, bon, à ce moment-là, au moment qu'on se parlait, dans ce temps, ne sontaient pas... sontaient du moins pas intéressées. Je trouvais que le train de banlieue, M. le Président, c'était important qu'on l'ait, pas à court terme, que ce soit du long terme. Et il y avait des citoyens qui m'appelaient dans mon bureau, puis ils disaient: Bien, M. Dubuc, dans trois mois, là, on va-tu encore l'avoir, le train de banlieue? Ils ne sontaient jamais sûrs. Ils achetaient une carte de membre à chaque mois, bon, ils ne savaient pas s'il y avait le train de banlieue qui serait là encore au bout de six mois.

Ça fait que j'ai négocié avec les villes puis avec toutes les municipalités qui ne payaient pas, indirectement. Et puis on est venu à une entente que toutes les villes, M. le Président, toutes les villes sont intéressées à s'impliquer, à vouloir payer leurs quote-parts pour garder le train de banlieue dans le comté. Le pourquoi qu'ils ont décidé de payer, il y avait une seule et unique raison, c'est parce que c'est un besoin, M. le Président, dans le comté, de garder le train de banlieue. Le pourquoi que c'était un besoin, bon, on voyait que les gens de plus en plus prenaient ça. De plus en plus, s'il y avait un train de banlieue, il y en avait au-dessus de 700, 800 qui prenaient ça — M. Gauthier va répondre exactement au nombre tantôt. Ça dégageait beaucoup le trafic sur les ponts, sur le pont Mercier, le pont Champlain, surtout le pont Mercier. Ça fait que, s'il y a moins de trafic sur le pont Mercier, à ce moment là, bien ça dégage le pont, parce que les gens prennent le train de banlieue.

Ça fait que les villes, ils ont été à l'écoute de tout ça puis ils ont dit: Oui, on s'implique. Ça fait que toutes les villes dans mon comté, même des petites municipalités qui avaient un usager qui prenait le train de banlieue, ils ont dit: Oui, c'est important. Surtout, le pourquoi que c'est important, le train de banlieue, c'est que ça amène souvent un développement, M. le Président, attirer les gens à venir s'installer chez nous. Tant qu'on peut se permettre de dire que, oui, on a le train de banlieue, oui, on a le service de transport en commun, bien les gens sont plus intéressés à vouloir venir s'installer dans notre comté.

À ce moment-là, moi, la question se poserait à monsieur.... peut-être à M. Gauthier ou M. le ministre. Nous savons que le projet du train de banlieue est important pour la population concernée dans Delson, j'aimerais savoir, M. le ministre: Qu'entendez-vous faire avec le projet?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre. Mais, avant de préciser autre chose, M. le ministre, si vous désirez céder la parole, par exemple au président de l'AMT,

il faudra le consentement des deux côtés de cette Assemblée. Donc, M. le ministre.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Alors, je vais faire une remarque préliminaire suite à la question du député de La Prairie. Et, avec la permission des membres de la commission, à ce moment-là je demanderais au président-directeur général de compléter dans ce cas.

Donc, je voudrais simplement rappeler que la mise en place, là, du service de train de banlieue entre Delson et Montréal a été initiée, à partir de septembre 2001, à titre de projet pilote. Donc, je pense que c'est comme ça, là, que ça a été mis en place, en disant: Bien, on va commencer et on va voir comment ça va aller. Et le ministère a subventionné, un montant assez important, la mise en place, là, de ce projet pilote, pas seulement l'AMT. Compte tenu d'ailleurs de la capacité financière des municipalités qui étaient impliquées à ce moment-là, il était nécessaire d'avoir une aide financière autre pour mettre en place ce projet-là.

Il y a eu évidemment 6,7 millions, là, d'investis pour remettre en état de marche sept voitures — parce que ça prend des voitures — et puis aménager de façon temporaire, là, quatre gares. C'est un service de train avec une rame, donc deux départs de Delson le matin, deux départs le soir de la gare Windsor. À la fin de 2002, je ne sais pas si l'AMT a des statistiques plus récentes, là, mais il y avait à peu près 1 000 personnes par jour qui prenaient le train. À partir de septembre 2002, il y a eu une amélioration du service, donc il y a eu une augmentation du nombre de départs, et le service a été prolongé effectivement, là, il y a trois ou quatre mois, l'annonce de prolonger cette expérience pilote jusqu'au 30 juin 2004.

Évidemment, le ministère des Transports continuait d'accorder une subvention importante, et ça, il fallait en arriver à une solution, là, qui permette de réduire cette subvention du ministère des Transports pour l'exploitation de la ligne. Donc, il y a eu des discussions entre l'AMT et, comme vous dites, avec vous-même et puis les municipalités. Vous avez été très, très impliqué dans ce projet-là, M. le député de Dubuc. Et, avec la permission de la commission, je demanderais peut-être à M. Gauthier, qui a mené les négociations, de faire le point, là, sur ce projet-là, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Est-ce qu'il y a consentement pour entendre le président de l'AMT?

M. Jutras: Oui, M. le Président, là, je consens volontiers.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Merci pour votre consentement, M. le député de Drummond. M. Gauthier.

M. Jutras: C'est parce que ça rappelle un temps où les libéraux ne voulaient pas que d'autres interviennent. Moi, je consens volontiers. Je ne suis pas d'accord avec ces méthodes-là, je consens volontiers.

Le Président (M. Brodeur): Merci beaucoup, M. le député de Drummond. M. Joël Gauthier, s'il vous plaît.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci beaucoup, M. le député de Drummond, M. le député du comté de La Prairie, M. le ministre. En complément de réponse à la réponse du ministre... Je vous remercie de la question, dans un premier temps.

Effectivement, la ligne de train de banlieue qu'on appelle la ligne Montréal-Delson, c'est une ligne qui a été implantée, comme le soulignait le ministre, en septembre 2001 et qui est en croissance d'achalandage depuis le début des opérations. L'AMT, l'an dernier, a rajouté des départs de train, puisqu'il y avait une demande. On a maintenant doublé le nombre de départs de train. Et, comme le soulignait à juste titre le ministre, bien il y a plus de 2 100 — ça va être des chiffres de 2004, de février 2004 — déplacements effectués à tous les jours, aujourd'hui. Juste pour vous souligner aussi au niveau des statistiques, depuis le début de l'année 2004, dans le premier trimestre, là, janvier, février et mars, il y a une augmentation de plus de 23 % de l'achalandage sur cette ligne-là.

Et c'est un succès, on le constate de mois en mois. On est en croissance d'achalandage à tous les mois, il n'y a eu aucune régression. Et je reviens à votre question, à la question principale, puis vous êtes bien au fait du dossier, M. le député de La Prairie, ce projet-là a été lancé sous forme de projet pilote, on le disait tantôt, en septembre 2001, projet pilote pour un an, deux ans, après ça, c'est devenu un projet pilote qui a été extensionné jusqu'en 2003. Le projet pilote devait se terminer en décembre dernier, décembre 2003, vous vous rappelez, on a eu des discussions ensemble. Il a été convenu, compte tenu de la situation, de la croissance d'achalandage, des représentations notamment que le député de La Prairie faisait, mais aussi des représentants des municipalités, de prolonger le projet pilote d'une période de six mois supplémentaires, alors jusqu'en juin 2004. Au cours des prochains jours ou des prochaines semaines, nous aurons une annonce à faire dans ce dossier.

Mais ce que je peux vous dire, je pense que vous avez bien cerné la situation, puis je vous félicite, parce qu'on a eu une collaboration dans les derniers mois, je vous félicite du travail qui a été effectué: Dorénavant, il semble que l'ensemble des passagers répartis dans le territoire, il pourra y avoir une répartition qui est plus équitable au niveau du train de banlieue de Delson.

● *(10 h 10)* ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Gauthier. Je suis prêt à reconnaître encore un député du parti ministériel. Oui, en complémentaire, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Bon. En tout cas, je suis bien heureux de voir le pourcentage, 23 % qu'on a eu, 2 100 usagers.

Une voix: Par jour.

M. Dubuc: Savez-vous quoi? C'est beaucoup de monde. On voit que c'est un besoin dans le comté. Je suis très heureux. Puis je tiens à remercier ici tous les maires de mon comté qui se sont impliqués dans ça. J'ai travaillé très fort, puis ils m'ont écouté puis ils ont dit oui parce qu'ils sentaient qu'il y avait un besoin, puis les besoins... J'ai posé des questions sur des chiffres, ils

savaient que je voulais avoir la réponse aussi, en même temps, pour répondre à tous les gens. Ça fait qu'ils se sont impliqués, tous les maires, parce qu'ils voyaient que c'était important. Ça fait que: Félicitations! Puis je tiens à vous remercier, vous aussi, parce que vous avez travaillé très fort. On a travaillé tous les deux dans ça pour avoir une gare. À court terme, bien on va avoir l'annonce, j'ai bien hâte d'avoir la date de l'annonce, bientôt. Merci.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de La Prairie. Est-ce qu'il y a un commentaire de la part du ministre à ce sujet-là, ou du président de l'AMT?

M. Marcoux: Bien, M. le Président, je pense que la situation a été bien résumée: il y avait peu de municipalités qui participaient au point de départ, c'est bien sûr que, pour continuer, ça demandait une participation d'un plus grand nombre de municipalités. Ce principe-là est acquis, et donc, au cours des prochains mois, là, ou d'ici peu, il devrait y avoir, là, de la part de l'AMT, une annonce relativement à ce projet-là. Mais il y a un excellent travail qui a été fait, et une bonne collaboration aussi des municipalités impliquées.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. En rappelant aux députés ministériels qu'il leur reste 40 secondes pour une question et réponse. M. le député de Gatineau.

Utilisation des surplus budgétaires de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)

M. Lafrenière: 40 secondes, ce n'est pas tellement long, ça fait que je vais en prendre une courte: Nous constatons, au niveau de l'AMT, un surplus de 7,7 millions dans le budget, qu'est-il advenu de ces surplus?

Le Président (M. Brodeur): M. le ministre. M. Gauthier.

M. Marcoux: Je vais demander à M. Gauthier de répondre à cette question-là.

Le Président (M. Brodeur): M. Gauthier, oui.

M. Gauthier (Joël): Alors, effectivement, M. le député de Gatineau, l'AMT a fait un surplus, en 2003, de 7,7 millions. C'est le plus gros surplus de toute l'histoire de l'AMT. C'est un surplus qui s'explique par... on a 40 secondes, hein?

Le Président (M. Brodeur): Moins 11 secondes.

M. Gauthier (Joël): Moins 11 secondes. Merci, M. le député de Shefford. C'est un surplus qui s'explique — il y a un petit peu un cercle vicieux, là — à cause des remises gouvernementales plus élevées au niveau du 30 $ qui est perçu sur l'immatriculation et au niveau de la taxe sur l'essence. Alors, chaque fois que le parc automobile augmente, nous qui sommes là pour favoriser l'utilisation du transport en commun et le promouvoir, on reçoit plus d'argent. Et, chaque fois qu'il y a une plus grosse consommation d'essence, il y a plus d'argent qui rentre.

Ceci étant, pour répondre spécifiquement à votre question, le 7,7 millions a été redistribué auprès des sociétés de transport et... Ce n'est pas le 7,7, ce n'est pas exact, là, 7,4 millions du 7,7. 96 % du surplus a été redistribué, ce qui veut dire 5 millions notamment... Si je vous donne des chiffres, là, c'est 5 millions pour la Société de transport de Montréal, 1,5 million pour le Réseau de transport de Longueuil, un montant de 500 000 $ pour la Société de transport de Laval, et les CIT ont reçu un montant de 600 000 $.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Gauthier. Ce bloc de 20 minutes est maintenant terminé. Avant de céder la parole à Mme la députée de Matapédia, on m'a appris, il y a quelques instants, que la ministre déléguée sera retardée encore de quelques minutes, on me parle même d'une heure peut-être, pour des circonstances incontrôlables. Donc, juste pour informer les membres de cette commission que la ministre sera avec nous ce matin, mais un petit peu plus tard. Donc, Mme la députée de Matapédia.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

Mme Doyer: Merci, M. le Président, de me donner la parole, surtout que j'ai été membre pendant quelques années de cette commission, que je trouvais très intéressante. Et, moi, je vais avoir deux blocs de questions, je dirais. Le premier bloc concerne l'autoroute 20, M. le Président, parce que je sais que, par rapport à l'autoroute 50, on a été capable de donner un échéancier précis: 2008-2009, c'est-à-dire quatre ans, pour 500 millions, 125 millions par année; la route 175, vous avez annoncé 2009-2010, c'est-à-dire cinq ans, avec des dépenses de 700 millions, et même en disant que ça pourrait coûter plus cher, et, nous, nous avons fait une défense vraiment extrêmement poussée de notre dossier de l'autoroute 20... dossier que j'avais réglé, M. le Président, quand j'étais déléguée régionale du Bas-Saint-Laurent, avec le ministre, l'ancien ministre, Jean Campeau. Nous l'avions réglé, nous avions commencé à avancer. Et je dois dire que la ministre déléguée aux Transports nous a bien reçus à Québec, les membres de la coalition pour le prolongement de l'autoroute 20, mais, moi, je n'ai pas envie de faire ce pèlerinage... je n'ai pas terminé...

M. Marcoux: Je ne voudrais pas du tout interrompre la députée de Matapédia. Je me demandais, puis je ne veux pas vous empêcher de poser la question, là, ce n'est pas ça du tout: Comme la ministre déléguée est principalement impliquée dans ce dossier-là, vous l'avez rencontrée, elle est allée faire les annonces également, savez-vous s'il serait possible — et je pense que c'est dans notre intérêt, et vous, là — de pouvoir...

Mme Doyer: Ce n'est pas possible, M. le ministre... M. le Président, ce n'est pas possible parce que je dois aller au Conseil de l'industrie forestière tout de suite après. Mais je suis sûre que vous allez être

capable, avec vos fonctionnaires, et vous-même, de lui transmettre mes doléances. Elle les connaît et vous les connaissez. Monsieur... est-ce que je peux continuer, M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Vous pouvez continuer.

M. Marcoux: Parfait. O.K.

M. Soucy: M. le Président...

Le Président (M. Brodeur): C'est une question de règlement, M. le député de Portneuf?

M. Soucy: Bien, c'est juste que ça va nous faire plaisir d'entendre la réponse pour la troisième fois, pour répondre à mon collègue de Drummond.

Le Président (M. Brodeur): Mme la députée de Matapédia.

M. Jutras: Écoutez donc la réponse avant de dire que déjà ça va être la même chose.

Le Président (M. Brodeur): Bon. Bien là je dois vous rappeler à l'ordre, s'il vous plaît, là. C'est le...ici le...

Des voix: ...

Le Président (M. Brodeur): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Donc, chacun des députés a un droit de parole qui est reconnu par notre règlement, et le ministre est libre de répondre à la question ou de vous référer à quelqu'un d'autre. Mais, pour l'instant, Mme la députée de Matapédia, vous pouvez continuer votre question.

Mme Doyer: C'est ça, parce que de toute façon c'est la même chose dans tous ces dossiers où il y a plusieurs millions qui sont en jeu, M. le Président, les gens veulent avoir un échéancier en termes d'années. Et, nous, on n'a pas arrêté de nous bousculer avec ça tout le temps qu'on était au pouvoir. Nous avons un prolongement de l'autoroute 20 Sainte-Luce—Mont-Joli, ça coûte 50 millions. Les demandes qui étaient faites... D'abord, là, d'accord, merci, on a eu une réponse que ça allait se prolonger jusqu'à Mont-Joli, que ce 50 millions serait dépensé, M. le Président.

Alors, ma question: Celle-là, on a la confirmation, donc un échéancier précis, si vous êtes capable de le donner dans d'autres dossiers, pourquoi vous ne nous en donnez pas un? Nous, on va mettre nos pancartes le long des murs, là, on va les remiser, puis, l'année prochaine... Cette année, moi, j'ai eu 5,8 millions pour prolonger, donc 5,6 millions pour la 20 dans le comté de Matapédia, 200 000 $ pour Saint-Anaclet, et ce bout-là. Alors, moi, je n'ai pas envie que ça se fasse en 2015, là. Et on a aussi le bout Cacouna-Bic, ça, c'est d'une ampleur assez importante. Mais là, si vous êtes capable de donner des 500 millions pour l'autoroute 50, des 700 millions pour la route 175... Donc, premièrement, merci d'avoir confirmé.

Deuxièmement, un échéancier précis. Nous, on avait dit 2006, puis on n'arrêtait pas de nous bousculer pour que ce soit en 2007... Ils nous disaient, à un moment donné, les gens: Commencez donc par les deux bouts, ça va se finir plus vite. Moi, je disais «2007» aux gens. Parce qu'on avait des problèmes aussi, il faut que la route soit assise correctement, qu'on mette de la matière et qu'on attende un an ou deux avant de mettre de l'asphalte. C'est ça, les gens du ministère savent ça. Puis, quand on est intelligent, on est capable de faire comprendre ça aux gens.

Troisièmement, notre demande de la coalition, là, où tout le monde, tous les élus, les MRC autour, on disait: Est-ce que c'est possible d'avoir aussi... Parce que, là, on sait que ça va se terminer jusqu'à Mont-Joli. Les plans et devis de Sainte-Luce à la route Carrier, c'est 100 % qui sont terminés, M. le Président. Alors, est-ce qu'on est capable d'avoir aussi une réponse à la question qu'on posait, c'est-à-dire: Les plans et devis de la route Carrier à Mont-Joli, il y en a 72 % de faits, quand est-ce que ça va être terminé? Ça, c'est mon premier bloc de questions.

Puis là je tiens à faire remarquer aussi, M. le Président, que des 59 millions qui sont alloués pour le réseau routier dans le Bas-Saint-Laurent, il y en a 40 millions qui ont été comme par hasard déplacés vers l'ouest, dans deux dossiers: la 185 — d'accord, bravo! il faut intervenir sur la 185 — et un autre projet, Saint-Antonin—Rivière-du-Loup. Mais la priorité qui avait été décidée depuis nombre d'années, c'était de terminer la 20. Alors, d'accord pour déplacer les priorités ou se décider des priorités soi-même, là, au-delà de ce que le Conseil régional de concertation et de développement... Dieu ait son âme! Parce qu'il est défunt, il est mort, on l'a enterré dernièrement et on a créé la Conférence régionale des élus.

● *(10 h 20)* ●

Donc, un échéancier puis dire quand est-ce que les plans et devis vont être terminés. Puis 10 à 15 millions par année, s'il vous plaît! Moi, là, si on avait été reporté au pouvoir, on avait 12 millions et demi. On a eu 8 120 000 $ l'année passée, et, cette année, j'ai 5,8 millions. Bien, ce n'est pas comme ça qu'on va finir. Ce n'est pas correct. Puis, moi, je trouve que là on en met beaucoup ailleurs. On n'est pas des citoyens de seconde zone, dans le Bas-Saint-Laurent. Ça fait 30, 40, 50 ans qu'on en parle, on peut-u finir par aboutir un jour? Première affaire.

Travaux routiers dans le comté de Matapédia

Deuxième affaire. Moi, je suis députée d'un comté où il y a 34 municipalités, 34 villes et villages. M. le Président, et le ministre, je suis sûre... Il faut que vous soyez sensibles à ça. Quand vous étiez dans l'opposition... On n'arrête pas de dire: Ce ne sont pas des dépenses, ce sont des investissements dans le réseau routier, puis que, si on ne dépense pas suffisamment, il va prendre le bord, les routes vont être finies. Moi, dans mon comté, la 195, l'an passé, si on avait gardé le pouvoir, j'avais 5 à 6 millions pour la 195. Je n'ai rien, j'ai zéro. C'est une route extrêmement dangereuse, les gens n'arrêtent pas d'appeler à mon bureau. Mais, moi, cette année, là...

Lundi, j'ai annoncé ma programmation aux journalistes, j'ai dit: J'annonce mes petites pinottes,

parce que, si j'enlève la 20, si j'enlève, à un moment donné, un pont — je ne sais pas qui a fini par demander ça, ce pont-là, c'est surgi d'où? Bravo — mon Dou! — 820 000 $ pour un pont à Lac-au-Saumon — j'en ai, j'en ai, des ponts, dans mon comté, mais, si j'enlève le pont, si j'enlève la 20, il me reste à peine 3 millions pour 34 municipalités. Adieu le prolongement de... Adieu la 132 à Amqui, on était en dernière phase. Adieu Saint-Zénon—Lac-Humqui, on était aussi en besoin pour là. Adieu la 195. J'avais besoin de 700 000 $ pour continuer le projet de Val-Brillant, «700 000 $», j'ai eu 101 000 $. Je ne sais pas ce qu'on va faire avec ça. Je vais demander à notre bon serviteur de l'État, M. Jean-Louis Loranger, de m'expliquer tout ça. Qu'est-ce qu'il va faire avec 101 000 $ à Val-Brillant?

Même si j'ai averti les gens, là, dans mon comté d'arrêter de se chicaner, parce que ce n'est pas... C'est le bien collectif, hein? Vous savez, c'est un point noir, c'est extrêmement dangereux Val-Brillant. Ce n'est pas pour moi, là, ce n'est pas pour faire des belles annonces, c'est pour la sécurité des citoyens, des camions. Moi, j'ai un comté très forestier, très agricole. Les camions de bois circulent, merci de ne pas avoir eu d'accident grave! Mais il y a des dossiers... Moi, je ne peux pas... Si vous êtes pour faire ça pendant quatre, cinq ans, bien adieu le réseau routier. Si c'est ça, dites-nous-le, on va expliquer ça au monde dans le temps qu'ils nous appellent, là. Mais, moi, je vois ça comme des investissements, M. le Président. Voilà mes questions.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la députée de Matapédia. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. Merci à la députée de Matapédia. Peut-être rappeler, là, le contexte, Mme la députée. Vous savez, et ça, je reviendrai après ça à vos questions plus précises, il y avait à peu près, là, pour 4 à 5 milliards de promesses un peu partout sur le réseau routier au Québec. Il est bien évident, là... et il y a des choses qui avaient été annoncées deux, trois fois. Il y en a qui avaient été annoncées pour se réaliser, là, rapidement puis que ce n'était pas réalisé de toute façon. Donc, je veux vous donner le contexte, et c'est évident qu'on peut dire, là... Il y avait des annonces qui avaient été faites et que ce se serait réalisé, 4, 5 milliards de promesses, là. Tout simplement vous rappeler qu'il y en avait, là, qui auraient décalé considérablement dans le temps. Ce n'était pas réaliste et c'est sûr que, avec raison d'ailleurs, ça suscite beaucoup d'espoir chez les citoyens. Et, si ça ne se réalise pas selon les promesses qui ont été faites et répétées, ça crée beaucoup de déception, et ça, je pense que c'est important de vous donner le contexte à cet égard-là.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

En ce qui a trait Bic—Mont-Joli, tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli, bien, l'an dernier, nous avions complété ce qui avait été commencé. Je pense que c'était pour une valeur d'à peu près 8 millions...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui, à peu près. Ça, c'était important parce que c'était déjà commencé. Il était essentiel de le terminer.

Et, pour ce qui est de Sainte-Luce—Mont-Joli, comme vous l'avez mentionné — puis les gens du milieu et vous avez rencontré la ministre déléguée, et cette dernière évidemment, là, a annoncé que les 13 km commenceraient en 2004, pourraient être initiés en 2004 — ce qui va servir cette année, ce qui va être investi va servir principalement à consolider, là, les tourbières qui sont traversées par les tracés de l'autoroute. Et le début de ces travaux, en 2004, va permettre aussi d'amorcer le tassement des sols et puis d'avoir un meilleur comportement quand on va mettre la chaussée en service.

Je suis bien conscient, comme la ministre déléguée — puis je comprends très, très bien vos attentes, là — que ce tronçon-là doit être réalisé en entier avant d'être mis en service parce qu'il n'y a pas d'autre axe nord-sud entre la route 298 à Luceville et la route 132 à Mont-Joli. Le fait que les travaux aient été autorisés cette année, ça démontre certainement la volonté d'aller de l'avant, ça, je pense que c'est clair, autrement on n'aurait pas commencé les travaux. Cependant, sur le calendrier précis, ce que je vous dis, et je pense que c'est ça, le message aussi que ma collègue vous a donné: Le calendrier précis de réalisation des travaux, ça va être établi, là, en tenant compte des capacités financières du gouvernement. Donc, oui, ça va aller de l'avant, autrement on n'aurait pas commencé les travaux.

Je ne veux pas, à ce stade-ci, vous dire: On va établir, là, un calendrier précis, on fait la promesse, puis, dans deux ans, bien, si ce n'est pas tout à fait... ça ne marche pas complètement, vous dites: bien là vous nous aviez dit que. Alors, ça commence, ça va se poursuivre. Et, pour le moment, là, le calendrier exact de réalisation, on pourra le déterminer un peu plus tard. Mais je vous dis que ça va aller de l'avant, ça, je pense que c'est important. Et je pense que de toute façon, là, ça indique aussi... Et je comprends que ce n'est pas tout à fait satisfaisant, là, ce n'est pas ça que je vous dis, mais quand même il y a une préoccupation, là, pour que ça puisse aller de l'avant, je pense que ça, c'est très, très important.

Travaux routiers dans le comté de Matapédia (suite)

Vous m'avez posé une question aussi sur... je pense, en disant, là: Pourquoi le pont à Lac-au-Saumon? On me dit, moi... ce que le ministère... bien, je ne sais pas si je suis correct en vous disant ça...

Mme Doyer: Ce que je veux, M. le Président...

M. Marcoux: Oui.

Mme Doyer: ...excusez-moi de vous interrompre, M. le ministre, c'est juste de vous faire bien prendre conscience que, lorsqu'on est la députée de Matapédia... Et je pense qu'il y a à peu près une dizaine de comtés comme ça, au Québec, de circonscriptions, de pauvres députés qui ont une infinité de municipalités.

J'en ai 34, villes et villages. Mon comté a le plus grand kilométrage à entretenir dans le Bas-Saint-Laurent. Et on a quelques circonscriptions comme ça, Nicolet-Yamaska, où il y a beaucoup de kilométrages à entretenir, beaucoup de municipalités, puis on ne fournit pas d'avoir des demandes, puis on essaie de tout régler, et on est en train de perdre notre réseau routier, autant les collectifs que la 132, M. le ministre... M. le Président.

Et, moi, ce que je vous dis: Ce n'est pas avec 3 millions, cette année, pour 34 municipalités... C'est une programmation de peau de chagrin, de petites pinottes, et je n'avais jamais vu ça depuis 10 ans que je suis députée, des 5 000 $. J'ai eu, M. le Président, 6 000 $, c'était écrit «Diverses routes, Mont-Joli», «MRC de La Mitis, diverses routes». J'ai montré ça aux journalistes, ils n'en revenaient pas, eux autres aussi. C'était écrit 6 000 quelques cents, 70 000 $, 5 000 $, 820 000 $ le pont. Il faut en faire, la réfection des ponts, mais, moi, ce que je vous dis, c'est qu'à un moment donné il faut voir ça comme de l'investissement dans l'ensemble du Québec, parce que, si on n'en met pas, d'argent... Au-delà de la partisanerie politique, il faut qu'on ramène ce réseau routier dans un bon état. La coalition, avec à la tête M. Gilles Vaillancourt, nous l'avait dit. Alors, au-delà de la partisanerie, tous les collègues en sont très conscients, libéraux, adéquistes, péquistes, mais — sapristi! — nous avions planifié, nous, 10 milliards sur, hein, un certain nombre d'années...

Une voix: 12 milliards.

Mme Doyer: ...12 milliards? 12 milliards, 1,2 milliard, je crois. Alors, si on ne le fait pas, on va le perdre, le réseau routier, et ça va finir par être les Québécois et Québécoises qui vont payer de toutes sortes de façons.

Les ambulanciers, quand on a plaidé auprès de la ministre déléguée, M. le Président, elle a été sensible au fait que les ambulanciers étaient là pour nous dire: Ça n'a pas de bon sens, quand on se trimbale avec des malades en crise cardiaque, là, dans les routes du comté de Matapédia, ça fait dur. Je suis gênée. Je suis gênée quand je circule dans mon comté, la 195. Mais, comme on est toujours en train d'éteindre des feux, bien, à un moment donné, on laisse aller des portions de route, et ça n'a plus de bon sens. Ce n'est plus tolérable pour nos citoyens et citoyennes. Puis — bon Dieu! — je le sais qu'on a des difficultés financières, mais, à un moment donné, c'est aussi la responsabilité du ministère des Transports d'avoir un réseau routier qui est acceptable, je dirais, minimalement.

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli (suite)

Et puis l'échéancier, si vous êtes capable de le donner pour d'autres routes, pourquoi pas la 20? 10, 12 millions, 8 millions, 10, 12 millions, puis vous ne nous entendrez plus pendant 4, 5 ans. Puis on va le savoir qu'en 2007-2008 c'est fini. Puis on va être contents. Puis on ne sera pas obligés de vous écrire à chaque année puis de garder nos pancartes le long du mur dans mon bureau ou ailleurs chez les leaders socioéconomiques de La Mitis, M. le ministre... M. le Président. Je m'adressais à...

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la députée. D'ailleurs, les fabricants de pancartes se portent très bien dans ce temps-là.

Mme Doyer: Elles sont belles à part de ça.

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

• *(10 h 30)* •

M. Marcoux: M. le Président. D'abord, je veux rappeler à la députée — mais je comprends que ça peut ne pas la satisfaire, là — mais de rappeler deux choses. Un, lorsqu'elle réfère au programme ou au plan de 12 milliards sur 10 ans, ce que j'ai simplement dit hier, c'est que ce plan-là ou ce programme-là avait été énoncé par le ministre mais n'avait pas été approuvé, à nulle part, tout simplement. Et, au mois de février 2003, donc une année après l'annonce de ce plan-là, le Conseil du trésor approuvait 930 millions. Je comprends qu'on dit après ça: Le ministre est revenu dans son projet de budget du 12 mars, là, pour dire: On va rajouter 200 millions, là. Mais ça, c'était une journée avant les élections. Je ne veux pas faire de partisanerie non plus, là, mais ce que je vous dis, c'est que le Conseil du trésor, au mois de février, fin février 2003, avait approuvé 930 millions. C'était bien loin du 1,2 milliard, là, qui avait été annoncé une année précédente par le ministre des Transports. Alors, ça, je pense que c'est important à tenir compte.

Deuxièmement, ce que je vous dis également... Donc, 1 milliard cette année, ça fait près de 1 milliard en moyenne sur deux ans. Ce que j'ai rappelé hier, c'est que la moyenne de 1994 — je veux juste le mentionner, je ne reviens pas là-dessus — à 2002 a été, là, de 692 millions. Donc, je pense qu'il faut le mettre en perspective aussi sur un certain nombre d'années. À mon avis, c'est très, très important. Parce qu'on peut bien faire ça, mais, si on fait ça après, là, comme vous dites, ce n'est pas mieux... Et l'idée, c'est d'assurer une stabilité et puis graduellement de l'augmenter. Je pense qu'on est tous d'accord là-dessus. C'est ce que j'ai déjà mentionné.

Pour les plans et devis auxquels vous faites référence, là, ça devrait être terminé d'ici quelques mois, selon l'information que le ministère me donne. Et c'est sûr que ça ne comprend pas tout votre comté, là. Vous avez beaucoup de municipalités, comme d'autres députés ruraux également, là, ont beaucoup de municipalités. Je vois le député de Beauce-Nord qui est à côté de vous. Il a un certain nombre de municipalités, lui aussi, je connais le coin. Mais il reste qu'il va y en avoir, des travaux sur la 20, et ça va se faire aussi dans votre comté. Ça, je pense que c'est bien important et ça va constituer des investissements relativement, tu sais, considérables. Ce que je vous dis: Pas de...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui. Bien, l'objectif... Vous savez, moi, j'aime toujours mieux — puis je pense que ma collègue également — annoncer des projets que de dire: On ne peut pas les faire ou on doit les retarder, c'est bien évident. Mais ça va constituer quand même des investissements relativement importants dans votre circonscription électorale, Mme la députée.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Matapédia, allez-y.

Mme Doyer: Une petite dernière, parce que je dois partir de toute façon, M. le Président. Comment ça se fait — parce que, lorsqu'on avait rencontré la ministre déléguée, on l'avait sensibilisée à ça — que, à un moment donné, nous, dans le comté de Matapédia... La 20, c'est quand même une... Il y a beaucoup de circulation de transit vers le Nouveau-Brunswick, puis c'est sûr que c'est... Antérieurement, c'est la route 185 qui était la Transcanadienne, mais, quand on voit des investissements substantiels du fédéral se faire ailleurs, dans d'autres circonscriptions, pour d'autres projets routiers et que, nous, nous ne sommes pas capables d'aller chercher de l'argent du fédéral pour accélérer la réalisation de la 20, c'est comme si on avait un discours différent dans un projet que dans un autre projet. Et, quand nos citoyens voient ça, ils disent: Voyons, c'est quoi, cette affaire-là?

Pourquoi on est capables de voir M. Charest, M. Martin où antérieurement — excusez, le premier ministre, bon — et que, chez nous, quand on essaie de discuter ou de sensibiliser ou qu'on utilise nos députés qui sont présents au fédéral pour aller chercher des millions — après tout, on en paie, des impôts, hein, nous autres aussi — bien on n'est pas capables de faire appuyer nos projets par le fédéral, par exemple le prolongement, alors que c'est beaucoup plus justifiable parce qu'on a quand même une bonne circulation de transit vers le Nouveau-Brunswick? Si je pense à la 132, puis de... bien, l'autoroute 20, puis ça s'en va vers la vallée de la Matapédia, ça vient de la Côte-Nord, ça circule beaucoup aussi, comme sur la 185. Alors, est-ce que ça va faire partie de vos projets où vous allez discuter? Parce que je sais qu'il y a des routes admissibles, il y en a qui le sont moins, mais, câline, c'est comme du deux poids, deux mesures, puis ça, ce n'est pas acceptable.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la députée. Il y a 19 min 32 s d'écoulées au bloc. M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, d'abord rappeler à Mme la députée qu'évidemment la 175, là, c'est un projet aussi qui avait été annoncé, comme vous le savez, il y a deux ans, en août 2002.

Mme Doyer: Oui, oui.

M. Marcoux: Et, quand vous parliez de la 185, là, l'argent provient du Programme d'infrastructures stratégiques qui avait été annoncé en 2000. Il n'y avait pas eu de résultat concret avant qu'on arrive, et c'est le Québec qui a déterminé les priorités, là-dedans. Il y a sur la 185 et... Je comprends qu'il y a d'autres tronçons également où il y a des problèmes, là, on dit de sécurité, mais il y avait des sections, des tronçons sur la 185 qui comportaient des problèmes particuliers, sur le plan de la sécurité. Et je pense que partout, là, dans la programmation que nous avons faite cette année, le critère de la sécurité est un qui est très, très important. C'est vrai pour les structures, les ponts, les viaducs — quand vous parliez tantôt du pont, là, on m'informe que c'est un problème de sécurité, il fallait le retravailler — et c'est vrai également pour les chaussées. Et il y a des routes, là, que nous sommes en discussion d'ailleurs avec les autres provinces et le fédéral pour faire inclure dans le réseau national, qui n'y sont pas actuellement.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Merci, Mme la députée de Matapédia. M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. C'est sûr qu'on ne parlera pas longtemps des routes parce qu'on est ici pour parler du transport en commun puis de l'AMT. Si on revient sur la question des routes, il ne faut pas oublier de dire une chose: que le gouvernement, ils ont été neuf ans au pouvoir, ça fait un an qu'on est au pouvoir, ça fait que les routes, là, depuis 10 ans, il y a eu une forte demande dans plusieurs dossiers puis dans plusieurs routes.

Intégration tarifaire des services de transport en commun dans la région de Montréal

Si on revient à l'AMT, avec la création de l'AMT en 1996, concernant les tarifs de nombreux services de transport en commun dans la région de Montréal, dans le contexte des récentes hausses des tarifs intervenues dans la région de Montréal, je sais qu'il y avait eu, en 1998... l'AMT, je sais qu'elle avait mis en place un système tarifaire pour l'ensemble de la région de Montréal. Je pourrais-tu avoir plus de détails sur ça, M. le ministre, s'il vous plaît?

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

M. Marcoux: M. le Président. Évidemment, l'AMT a été créée en 1996, M. le député de La Prairie, comme vous le mentionnez, et, en juillet 1998, l'AMT a mis en place un système d'intégration tarifaire pour l'ensemble de la région de Montréal. Et ça, je pense que c'était important pour permettre, là, aux gens d'un secteur ou d'une couronne qui utilisent le système de transport en commun de pouvoir se déplacer, avec la possibilité d'avoir un système tarifaire, là, qui soit uniforme dans leurs déplacements.

Depuis 1998, les titres, ce qu'on appelle les titres de transport métropolitain, là, qui ont été émis par le système d'intégration tarifaire — c'est aussi vrai avec les trains de banlieue, les sociétés de transport sur la Rive-Sud, la STL, etc. — ça donne accès aux services de métro et d'autobus qui sont offerts. Parce qu'il y a 17 organismes de transport qui desservent 64 municipalités dans la région métropolitaine, alors ce n'est pas simple de mettre ça en place, là. Mais il y a un excellent travail, je pense, qui a été fait, et donc ça a permis, là, de pouvoir mettre ça en oeuvre.

Je pense que l'évaluation qui a été faite par l'AMT — je demanderai au président de commenter, là — indique que la mise en place d'un tel système d'intégration tarifaire pour les citoyens de la région métropolitaine a été importante. Et je pense que ça a été un projet, là, qui est fort positif en termes d'utilisation du transport en commun puis aussi en termes de facilité

pour les usagers. Alors, je vais peut-être demander au président, si vous le permettez, de vous donner certaines statistiques, là, qui justement démontrent l'importance de l'intégration tarifaire et puis également les impacts positifs que ça a eus, là, parmi la clientèle.

Le Président (M. Brodeur): M. Gauthier.

• *(10 h 40)* •

M. Gauthier (Joël): Merci. Merci, M. le Président. Alors, M. le député de La Prairie, en complément de réponse à ce que vous disait le ministre, depuis juillet 1998, là, il y a une certaine intégration tarifaire, il y a une démarche progressive qui a été mise en place. Effectivement, il y a 17 organismes de transport dans le territoire de l'AMT, dans la région de Montréal, pour desservir 64 municipalités. Il y a eu, dès 1998, mise en place d'un titre qu'on appelle le titre métropolitain. Et, juste pour vous donner des chiffres, l'an dernier, en 2003, les ventes de titres métropolitains se sont élevées à 71 millions de dollars. Le titre métropolitain, là, juste pour qu'on se comprenne, ce n'est pas la CAM, là, de la Société de transport de Montréal, ce n'est pas le titre mensuel pour utiliser le réseau d'autobus à Longueuil ni celui de Laval. Alors, le titre métropolitain, c'est un titre, là, pour ce qui est en périphérie, ce qu'on peut dire dans les couronnes, qui permet à un citoyen de pouvoir prendre le train, utiliser le métro, utiliser les autobus, là.

Mais, quand on donne des chiffres, 71 millions de dollars, là, c'est des titres qu'on peut qualifier de régionaux, métropolitains, pour les couronnes. On est en croissance de 15 % par rapport aux années précédentes et c'est un véritable succès. Je vais essayer de le faire avec une certaine humilité puis une certaine modestie, là, mais c'est un véritable succès. S'il y a quelques problèmes à identifier, je vous dirais que le ticket de train pour un usager, le ticket quotidien, là, n'est pas en place, mais ça, ça va faire partie des études qui s'en viennent. Pour prendre le train, ça, c'est facile, parce qu'il y a des machines aux gares, aux points de services, là, mais, pour un usager, un ticket quotidien qui serait acceptable sur les réseaux de Montréal, Laval et Longueuil, là, il y a peut-être une difficulté qu'on va devoir travailler au fil des prochains mois. Mais je pense que, plus on va aller vers une intégration des titres métropolitains pour les couronnes et les trois grosses sociétés de transport, Laval, Longueuil et Montréal, c'est vers ça qu'on doit tendre.

Ceci étant dit, je vous dirai qu'au cours de cette année... Nous, on a un comité. On a un comité et des sous-comités qui regroupent les représentants des CIT, les représentants des trois sociétés de transport, qui se sont réunis depuis quelques années, et on pense être en mesure, au cours des prochains mois, de déposer des propositions pour aller encore plus loin dans l'intégration tarifaire.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de La Prairie.

Projet d'implantation d'un train léger reliant la Rive-Sud et Montréal

M. Dubuc: Dernière question: Comment s'insère le projet du SLR A-10 dans la vision du développement présentée dernièrement dans la Société du Havre de Montréal, M. le ministre?

Le Président (M. Brodeur): M. le ministre, oui.

M. Marcoux: M. le Président, je demanderais peut-être au président de l'AMT de répondre à cette question-là. C'est un projet dans lequel l'AMT est impliquée.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le ministre. M. le Président. M. le député de La Prairie, vous avez une bonne question, puis je vous en remercie. Je ne veux pas vous reprocher... Elle est un petit peu pointue, votre question, mais je vais essayer d'être plus large, là, puis je vais finir dans le pointu.

Dans un premier temps, c'est l'AMT qui est maître d'oeuvre et mandataire pour réaliser les études pour l'implantation d'un train léger, là, ce qu'on appelle communément le SLR. Nous sommes mandataires de Transports Québec et de Transports Canada. Les études sont en cours, et on devrait être en mesure, au cours des prochains mois, là, de pouvoir déposer une étude de faisabilité. Depuis quelques années, en réalité depuis 2000... depuis 2000, il y a un comité directeur qui se réunit, où les représentants du milieu sont présents. Pas les représentants du milieu, les parties intéressées: Transports Canada, Transports Québec, les représentants de Parcs Canada, des représentants de Développement économique Canada. Alors, toute personne qui est intéressée dans le tracé...

Puis c'est important de le savoir parce que le tracé, le tracé prévu part de Chevrier. Chevrier, ça, c'est un stationnement incitatif sur la Rive-Sud de Montréal qui est presque aux angles de l'autoroute 30 et de l'autoroute 10. C'est un stationnement avec plus de 2 100 places. Et, si jamais vous avez l'occasion, M. le député, entre l'autoroute 30 et la sortie Taschereau, vous regarderez du côté est, il y a un immense stationnement. Ça, ce serait le point de départ du train, du train léger, du SLR, avec une arrivée au centre-ville de Montréal. Et je vous dis ça, je vous donne cette précision-là parce que c'est important de savoir qu'il y a... Dans le projet, là, ce qui est étudié actuellement, c'est un train léger, un SLR, qui aurait une voie réservée en site propre, au centre de l'autoroute A-10. Le tunnel pour traverser est déjà fait, là. Il a été fait, il y a des...

Lorsqu'on arriverait à traverser la voie maritime, c'est là qu'il y a beaucoup d'intervenants qui interviennent. Le train léger passerait sur l'estacade. L'estacade n'appartient ni à Transports Québec ni à l'AMT. L'estacade appartient à la Société des ponts fédéraux. Donc, quand je vous parle de comité directeur, où il y a beaucoup d'intervenants, là, bon, il y a la Société des ponts fédéraux qui sont là. Ensuite, quand on traverse du côté de l'île de Montréal, il faut traverser sur des terrains, ou des parties de terrains, ou des lots qui appartiennent à plusieurs intervenants. Il y a les ports, le port de Montréal, la Société des ports de Montréal, il y a Parcs Canada, il y a DEC, Développement économique Canada. Alors, tous ces gens-là, qui ont un intérêt direct ou indirect, là où on doit négocier le tracé, font partie des comités directeurs. Alors, juste

vous expliquer le projet, là, le projet chemine relativement bien.

Maintenant, votre question précisément, la Société du Havre a rendu public, la semaine dernière, je crois, ou il y a 10 jours, son projet avec un horizon jusqu'à 2025. Dans son projet, la Société du Havre parle des moyens de transport qui pourraient être, notamment... Ce n'est pas le caractère principal du rapport de la Société du Havre, mais je vous dirai... Puis je vous le dis de toute mémoire, là, je pense que c'est à la page 19 de son rapport, il y a un paragraphe précis sur le corridor du SLR où on prévoit le tracé, et, oui, ça s'inscrit dans la démarche AMT: étude de faisabilité, projet, horizon 2025.

Juste souligner aussi, quant au dépôt du rapport de la Société du Havre: la Société du Havre recommande aussi d'autres systèmes de transport légers, mais pas dans le corridor de la Rive-Sud. Parce que je pense que le corridor qui vous intéresse le plus, là, parce que vous êtes député de la Montérégie, c'est la Rive-Sud. Mais la Société du Havre prévoit aussi d'autres mécanismes de transport pour desservir le Vieux-Montréal et l'Île Notre-Dame, le Casino de Montréal, et ça pourrait s'insérer dans le tracé prévu pour le train léger. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Bienvenue à nos visiteurs de l'Agence métropolitaine de transport, M. Gauthier, madame...

Une voix: Desmarteaux.

Une voix: Bonjour.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Bienvenue à Québec. Si vous aviez le temps, vous pourriez descendre un petit peu plus loin dans la région Chaudière-Appalaches. C'est très beau, chez nous. Les oies sont parties, mais elles vont revenir.

Le Président (M. Brodeur): M. le député, est-ce que vous voulez un train entre Montmagny-L'Islet et Montréal?

Entretien et amélioration du réseau de transport en commun dans la région de Montréal

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Non. Des bons autobus, ça pourrait faire.

Donc, ma question est sur le maintien et le développement du réseau du transport collectif dans la région de Montréal. Compte tenu que... Je regardais la mission, ici, du ministère, qui est «d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec». Ensuite, il «élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport». Et ça se matérialise par certaines activités. Il y en a six qui sont mentionnées, mais je voudrais vous en nommer trois: planifier, concevoir et réaliser les travaux d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui sont sous sa responsabilité; soutenir les systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain; favoriser le développement de l'industrie liée au transport par des investissements importants dans le réseau routier et les infrastructures de transport en commun ainsi que par l'aide à la recherche. Donc, quels sont pour vous, M. le ministre, les grandes priorités pour assurer le maintien et le développement du réseau de transport collectif dans la région de Montréal?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, je remercie le député de Montmagny-L'Islet pour sa question. Je vois que, même s'il est de l'Est du Québec, il s'intéresse à ce qui se passe à l'ouest, et notamment à Montréal et dans sa grande région. Alors, merci.

Écoutez, j'ai eu l'occasion de le mentionner, je pense que la qualité des infrastructures de transport, des services de transport collectif dans un milieu urbain est essentielle, là, pour assurer la compétitivité économique et la qualité de vie dans une région comme celle de Montréal, compétitivité économique autant pour les entreprises, dans le fond, et la qualité de vie, là, pour les citoyens.

● *(10 h 50)* ●

Il est bien évident que, dans la grande agglomération de Montréal, ce qui constitue l'ossature du service de transport urbain, c'est le métro, qui a en moyenne à peu près 750 000 déplacements par jour. Sur une moyenne annuelle, ça fait à peu près 220 millions déplacements par année. Le métro a été commencé en 1966, au moment de... en fait une année précédant l'Expo, et ça fait 40 ans de service, donc il doit être modernisé. On sait que les MR-63 donc ont 40 ans, les 73 ont été mises en service en 1970, donc sont un peu plus récentes mais exigent de la rénovation. Alors, c'est un actif qui a bien servi mais qui doit être modernisé. En fait, j'ai fait état hier d'une première phase, là, d'un programme qu'on appelle Réno-Systèmes, qui vise à remplacer tout le centre de contrôle, l'aspect technologique, tous les équipements fixes du métro. Et c'est un projet de la première phase de 311 millions, avec une participation de 129 millions du gouvernement du Québec, de 103 millions du gouvernement du Canada, le reste étant réparti, là, entre l'AMT et les sociétés de transport. Donc, ça, c'est une phase qui est essentielle, d'ailleurs qui était prévue et qui va permettre également de faire fonctionner, là, le métro de Laval.

Si on regarde sur une projection d'une dizaine d'années, simplement, là, pour le métro, il y a des investissements de près de 2 milliards qui vont être nécessaires, à la fois pour la rénovation, la phase II de Réno-Systèmes, la rénovation de stations, le

remplacement des voitures, des MR-63, qui sont au nombre de 330 à peu près. Alors, c'est un projet qui est coûteux mais qui est absolument essentiel, là, pour assurer la pérennité du service et la sécurité également, sécurité qui actuellement est bien assurée, mais il va falloir rénover, modifier, remplacer ces voitures-là.

Alors, c'est déjà commencé. Bon. La première phase, là, de Réno-Systèmes est en marche, et il y a des discussions avec la STM, là, actuellement sur les modalités de mise en oeuvre du processus qui pourra mener au remplacement des MR-63, l'objectif étant de le faire au moindre coût et de bénéficier également de l'expérience, là, de ce qui se fait ailleurs dans ce type de projet. Je pense qu'il est essentiel de ne pas réinventer la roue. C'est complexe, mais je pense qu'il est très important de pouvoir tenter de simplifier le processus et de tabler sur des expériences, là, qui se sont faites ailleurs.

Pour ce qui est du développement du réseau, il y a évidemment le tronçon du métro de Laval, là, qui part d'Henri-Bourassa, avec les stations Concorde, Cartier et Montmorency, du côté de Laval, donc les trois stations. Et on poursuit également, c'est bien sûr et je suis convaincu que nous aurons l'occasion d'en discuter un peu plus tard, la question des trains de banlieue vers Saint-Jérôme, Mascouche et Repentigny. Puis on a tout à l'heure fait le point sur l'expérience pilote, là, sur la Rive-Sud, le train de Montréal à Delson. Aussi, il y a le projet dont le député de La Prairie a fait état, le projet de SLR.

Et l'objectif également est — en fait il y a des travaux dans ce sens-là — de continuer à améliorer le réseau de transport métropolitain par autobus, la mise en place de terminus, des stationnements également, ce qui est important, et puis des voies réservées. Nous avons parlé tout à l'heure de la 25, un grand succès pour la 25, et il y a encore du développement à faire du côté des voies réservées. Il y en a à Montréal, il y en a d'autres, et on va pouvoir avoir l'occasion, là, de faire état de d'autres projets de voies réservées, qui sont relativement moins coûteux mais qui permettent, là, une utilisation accrue du transport en commun. Et, il y a trois semaines à peu près, dans ce sens-là, nous avons annoncé un investissement de 7,2 millions pour un nouveau terminus d'autobus à la station de... enfin Côte-Vertu, c'est ça, et qui va bénéficier à l'ensemble des résidents de l'arrondissement de Saint-Laurent. Et c'était devenu, ça, essentiel parce qu'il y avait beaucoup de problèmes, notamment pour l'arrivée des autobus à cette station de métro là.

Donc, c'est important, je pense, que, dans les agglomérations urbaines, le transport en commun... Je vous rappelais également hier qu'il y a maintenant aussi une participation du ministère, là, pour le monde rural, pour tenter de mettre en place des réseaux de transport collectif dans les MRC, etc. On a parlé notamment du transport adapté hier. Donc, tous ces projets sont fort importants, et c'est une préoccupation constante, de la part du ministère, de pouvoir développer davantage et mettre en oeuvre, là, de nouveaux moyens pour permettre la croissance de l'utilisation du transport collectif dans les agglomérations urbaines.

On parle de Montréal, il y a aussi Québec, il y a d'autres territoires, là, qui sont desservis d'ailleurs par des sociétés de transport, les principales agglomérations urbaines du Québec. C'est vrai dans l'Outaouais, c'est vrai dans l'Estrie, Saguenay, etc.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Le temps est maintenant écoulé pour le bloc du parti ministériel. Je suis prêt à reconnaître M. le député de Beauce-Nord.

Développement du transport ferroviaire et maritime

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, M. le ministre, moi, écoutez, je suis un peu nouveau dans le domaine du gouvernement provincial, là. J'étais plus habitué dans le domaine municipal. Je trouve ça quand même un peu drôle. On dirait qu'on se lance la balle un et l'autre. Quand il y a un parti qui est au pouvoir... Dans le domaine municipal, c'était ça, on disait: Ah! On arrive proche des élections, on va avoir des promesses pour nos routes.

Je trouve qu'on est rendu à un point que c'est tellement rendu important qu'on ne devrait pas juste attendre une période électorale pour avoir des investissements ou des réparations sur nos routes. Et puis, dans les années passées, justement dans des promesses électorales, il y a beaucoup de décisions qui se sont faites, puis on se rend compte aujourd'hui que les décisions se sont prises, mais ce n'est peut-être pas les meilleures décisions qui se sont prises.

Si on recule de 10 ans, 15 ans, on a décidé, moi, dans mon comté, de démanteler le réseau ferroviaire. On n'en avait plus besoin. On a pris des camions puis on les a mis sur les routes. Alors, aujourd'hui nos routes, là, qui ont été refaites — puis on sait très bien qu'on ne peut pas toutes les refaire, là — les routes qui étaient faites pour la circulation automobile se sont ramassées avec des camions de 100 000 livres, et puis il n'y a plus une route qui résiste, là. Alors là, aujourd'hui, on dit: Bien, il me semble que ces camions-là, s'ils se retrouvaient sur le système ferroviaire, ça ferait un gros problème qu'on enlèverait à nos infrastructures routières.

D'autant plus qu'aujourd'hui... Regardez, moi, dans le comté de Beauce-Nord, promenez-vous puis regardez vis-à-vis des entreprises, des grosses entreprises de camionnage: Chauffeurs demandés. Chauffeurs demandés. Il y en a partout. Les compagnies ont des problèmes de chauffeurs. Puis là il y a un autre problème qui arrive: le problème du prix du «fuel». Les entreprises, le «fuel» monte, elles ne sont plus compétitives.

Si on regarde toujours la réparation des routes, c'est un domaine tellement important qu'on ne devrait pas juste penser qu'on va régler le problème en période électorale. Il me semble que c'est un problème qu'on devrait mettre de l'avant puis dire: Bon, bien, sur une période de 15 ans, 20 ans, on va mettre un système puis on va regarder l'ensemble du problème. Aujourd'hui, là, si on regardait pour développer, redévelopper, redémarrer le système ferroviaire pour mettre nos camions sur les tracks, on allégerait beaucoup le système routier. Puis on a aussi la voie maritime. Si on se servait de ces voies de transport là, on allégerait le système routier, au lieu de tout regarder pour envoyer ça sur nos routes, quand on sait qu'on n'est pas capables de les entretenir.

On regardait ici, là, dans une conférence de presse, là, il y en a un qui — bien, c'est justement M. Vaillancourt — disait: D'ici quelques années, il y a 42 % des ponts, des viaducs qu'on devrait réparer, dans les cinq prochaines années. On sait très bien qu'on n'a pas les moyens pour le faire. Mais, au lieu de toujours regarder pour envoyer ça sur les routes... Moi, la question que je me pose: Est-ce qu'on ne devrait pas mettre plus d'accent sur le système ferroviaire, le système maritime pour essayer de dégager les routes, si ce ne serait pas plus rentable pour le gouvernement?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Beauce-Nord. M. le ministre.

• *(11 heures)* •

M. Marcoux: Alors, M. le député... D'ailleurs, quand vous parliez du monde municipal, vous étiez maire de la municipalité de Saint-Jules, avant. Donc, vous connaissez bien le monde municipal. D'abord, quand vous parlez en fait de l'établissement des priorités et d'une meilleure planification et de ne pas évidemment faire ce que j'appelle des sauts de crapaud, en termes d'investissements, l'année précédant une élection, je suis entièrement d'accord avec vous. Je pense que c'est à ça qu'on doit viser, et de bien établir les priorités sur le plan de la sécurité, des besoins des régions, et de le faire d'une façon, là, qui soit maintenue au cours des années. Ça, je suis tout à fait d'accord avec vous.

Quand vous parlez d'une utilisation peut-être accrue, par les entreprises, notamment pour le transport de produits, de marchandises par le ferroviaire ou le maritime, c'est certainement un excellent point. Il est sûr que, depuis, je pense, disons une vingtaine d'années, vous savez comme moi que les entreprises ont changé beaucoup, dans leurs façons de faire, leurs façons de fonctionner, en raison des coûts et aussi avec l'implantation de la technologie dans les entreprises. Et, lorsqu'on parle des réseaux de distribution, notamment, même les manufacturiers ont mis en place, là, ce qu'on appelle le juste-à-temps. Donc, on supporte le moins d'inventaire possible, que ce soit dans le monde manufacturier ou encore le réseau de détail, quel que soit le réseau de détail, et on demande d'avoir nos marchandises ou nos intrants, dans le cas d'un manufacturier, selon des périodes qui sont bien déterminées puis en disant: On veut supporter le moins d'inventaire possible. Et ça, ça a amené une utilisation croissante du camion et du camionnage.

Je disais, hier, surtout, par exemple sur le plan des exportations, dans notre cas, au Québec, où la grande majorité de nos produits s'en vont vers le Nord-Est américain, bien il y a eu une croissance importante, là, du camionnage, en pourcentage de transport, si on regarde les autres modes de transport. Il y a eu une évolution, là. Les autres ont réduit. Cependant, ça ne veut pas dire qu'on ne doit pas faire des efforts pour tenter d'utiliser mieux les autres modes de transport, soit le ferroviaire ou le maritime, au Québec, parce que on a une voie, le Saint-Laurent, là, qui est importante. Et c'est dans ce sens-là où on parle davantage d'intermodalité, de pouvoir établir des liens entre les différents modes de transport, pour que les expéditeurs — dans le fond ce sont les entreprises qui en seraient les bénéficiaires — puissent avoir accès à un système de transport qui est efficace, au meilleur coût, puis qui leur permet également d'être compétitifs, notamment pour les régions plus éloignées, ce qui est important, et d'essayer d'établir un meilleur équilibre modal dans les systèmes de transport.

Ce n'est pas évident, mais on va travailler vers ça, et d'en arriver à une utilisation plus optimale, là, des infrastructures de transport, que ce soit le réseau routier, ferroviaire ou même aérien, et puis notamment notre réseau portuaire, et puis une meilleure intégration de ça. Un exemple, c'est le traversier, là, entre Matane—Baie-Comeau—Godbout. C'est-à-dire, il y a un traversier-rail qui a été mis en place, il y a un certain nombre d'années, et qui est très, très utilisé. Et je pense qu'il est devenu aujourd'hui un élément important dans la compétitivité de nos entreprises puis dans le transport de marchandises.

Et donc il commence à y avoir des expériences aussi dans le port de Montréal, là. On commence à avoir des expériences d'intermodalité entre le transport maritime puis le transport par camion, même ferroviaire. Ce n'est pas toujours évident parce qu'il y a, je dirais, peut-être une certaine compétition entre les différents modes de transport, mais, moi, je suis convaincu qu'il y a un avantage à moyen et long terme, pour l'ensemble des modes de transport et pour nos entreprises, à développer davantage l'intermodalité, là, entre les modes de transport.

Et d'ailleurs je ne sais pas si vous vous rappelez, dans le discours inaugural, l'an dernier, c'était mentionné, là, de tenter de développer des moyens de pouvoir accroître l'intermodalité des modes de transport. Et ça, là, c'est ce qu'on va faire. On ne sait pas... En tout cas, ce n'est pas évident, là, mais on peut peut-être financer des projets d'infrastructures ferroviaires, des projets à caractère intermodal non pas seulement le provincial, mais aussi avec le gouvernement fédéral. Je pense que le fédéral est fortement interpellé à cet égard-là. Et on va travailler dans ce sens-là, au cours des prochaines années, de façon intense. On verra les résultats, mais c'est une orientation qui, quant à moi, est essentielle pour la compétitivité de nos entreprises et l'accès de nos régions, là, à un meilleur circuit, une meilleure ouverture vers les marchés.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Beauce-Nord, pour une dernière question.

M. Grondin: Oui. Juste pour ajouter... C'est sûr que vous dites que les compagnies ont regardé pour une livraison rapide, une diminution des inventaires. Ça, on est au courant de tout ça. Mais, si on regarde dans nos comtés présentement qu'est-ce qui se passe, là — je l'ai vécu chez nous, dans ma propre paroisse, là — c'est que présentement les... Il y avait une compagnie qui fonctionnait. Aujourd'hui, elle est en faillite. Elle est en faillite parce qu'ils achètent des produits de la Chine. Bien, les produits de la Chine, ça prend trois mois de livraison. Mais ils ont trouvé que, s'ils sauvaient 25 % à 30 % du coût, même si ça prend trois mois de livraison, ils sont capables d'établir un calendrier pour avoir les produits. Alors, les entreprises, aujourd'hui, qu'est-ce qui marche? Les gars, ils marchent avec l'argent. Si ça

coûte moins cher, ils sont capables de planifier. Alors, le moyen de transport, il peut se planifier aussi.

M. Marcoux: Bien, moi, je suis d'accord avec vous là-dessus. C'est pour ça que je vous disais que c'est un élément important de la compétitivité de nos entreprises. Ça veut dire donc de l'activité de nos entreprises chez nous, ici. Alors, c'est bien sûr que la Chine, de façon globale, représente un défi majeur sur le plan de l'économie mondiale. Je pense que, dans bien des domaines — et ça, là, on le voit — on commence à en voir des effets. Ce n'est pas uniquement à cause du transport. Il y a d'autres éléments également, comme vous le savez, et ça dépasse de beaucoup le transport.

Cependant, ça ne minimise pas l'importance qu'on doit accorder ici à avoir des réseaux de transport plus efficaces, et non pas seulement routiers, mais également sur le plan ferroviaire et sur le plan maritime. D'ailleurs, ici, au Québec, il s'est développé... Quand les grands, le CN et le CP, ont abandonné des lignes, il y a eu ici, au Québec, le développement, là, des CFIL, les petites entreprises de transport. Je pense que la première, c'était entre Québec et Charlevoix, de mémoire. Et ça s'est multiplié. Il y en a également dans la Beauce. Ça a été supporté, ça, par le gouvernement. Vous avez eu des incitatifs qui ont été accordés. Et on entend poursuivre aussi dans le cadre du soutien au développement des industries ferroviaires, notamment les CFIL, qui jouent un rôle très, très important, je pense. Et ça, ça a été unique au Québec, le développement de ces entreprises plus petites, efficaces et qui font le service des territoires plus limités mais qui sont extrêmement importantes.

Alors donc, votre préoccupation, là, je suis entièrement d'accord avec vous là-dessus, et on va tenter de travailler pour développer davantage l'intermodalité.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Prévost.

Mme Papineau: Non. Je vais laisser la place pour tout de suite. Après.

Le Président (M. Brodeur): Non? M. le député de Masson.

Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Mascouche

M. Thériault: Merci, M. le Président. Alors, je salue mes collègues des Transports. M. le ministre, je suis content de vous revoir cette année. L'année dernière, on a eu un bel échange, un échange transparent. Cette année... D'abord, d'entrée de jeu, je vous dirai que je vais questionner la ligne Mascouche, et mes deux collègues, le député de L'Assomption va questionner la ligne L'Assomption, et ma collègue de Prévost, la ligne Saint-Jérôme.

L'année dernière, on a eu un débat transparent. Cette année, à la question 20, on vous demandait, l'opposition officielle, au point C, l'état d'avancement de la ligne Mascouche-Montréal. Or, j'ai été très surpris de voir que, l'année dernière, vous nous aviez soumis l'état de l'avancement par écrit; cette année, il n'y a rien, absolument rien, au livre des crédits. Alors, j'aimerais ça que ça puisse être déposé, qu'on puisse finalement avoir le même état d'avancement que l'année dernière. C'est quand même important pour l'opposition officielle et les gens, quant au projet.

● *(11 h 10)* ●

M. le ministre, l'année dernière, je vous ai posé la question à savoir quand le train allait rentrer en gare à Mascouche. Vous m'aviez dit, à l'époque, que tous les projets étaient en révision. Je vous avais demandé si cette révision-là allait reporter aux calendes grecques le train de Mascouche. Est-ce qu'il était mis sur la glace? Vous m'avez dit que le train de Mascouche n'était pas sur la glace. Il y a eu des argents du Conseil du trésor, tel que c'était stipulé d'ailleurs, l'année dernière, dans l'état d'avancement des travaux, et tel que c'était confirmé par Mme Adenot de l'AMT, en date du 16 juin dernier. Il y a des argents du Conseil du trésor qui ont été alloués à la ligne de Mascouche. Alors, qu'est-ce qui fait que le train n'est pas rentré en gare encore?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord, en ce qui a trait au train de Mascouche et l'autorisation du Conseil du trésor, je voudrais simplement clarifier une chose, en ce qui a trait à ce vous dites, à l'autorisation du Conseil du trésor. À chaque année, le ministère des Transports dépose, au Conseil du trésor, un plan triennal d'immobilisations. Et donc il peut y avoir, dépendant de l'évolution de certains projets en termes d'investissements, parfois des révisions qui sont faites. Et, dans le cas particulier que vous mentionnez, je voudrais juste simplement vous rappeler le contexte, là, et ce n'est pas pour différer la réponse. Il y avait eu un premier plan d'immobilisations d'approuvé en janvier 2003. Il y a eu une revue rapide du Conseil du trésor le 17 mars, donc durant les élections, puis l'annonce s'est faite le 20 mars, au moment des élections, juste pour situer le contexte, là. Il y a eu beaucoup d'autres annonces, d'ailleurs, de faites à ce moment-là, autant dans la voirie, dans les transports. Il y a le député de Saint-Hyacinthe, hier, qui disait: Bien, regardez, j'ai eu une promesse, moi, là, au moment des élections, pour un viaduc. Alors, ça, je veux rappeler ce contexte-là.

Deuxièmement, le projet lui-même. Il y a eu des analyses qui ont continué d'être faites, et le président-directeur général pourra vous faire le point là-dessus. On se rappellera que, au moment de l'annonce, on parlait d'un montant de 39 millions, si ma mémoire est bonne. Je pense, là, c'est 39 millions de dollars, et le service de train de banlieue serait, vous savez, en place, à Mascouche, à la fin de l'année 2004. Et il y a des analyses qui n'avaient pas été faites à ce moment-là, nous en avions parlé l'an dernier.

Il y a deux ou trois éléments. D'abord, selon l'AMT, l'investissement est de près de 50 millions. Je pense que M. Gauthier pourra vous en reparler. Il y a eu des rencontres. Vous savez, j'ai rencontré, moi, les maires. Et là vous êtes tous les trois députés de la même région. J'ai rencontré le maire de Mascouche, M. Marcotte. J'ai rencontré aussi la mairesse de Repentigny, Mme Deschamps. Je pense que la députée de Prévost sait que j'ai rencontré aussi le maire Gascon à une couple de

reprises. Alors donc, on a maintenu le dialogue, là, avec le milieu. Et la municipalité de Mascouche, elle, nous a dit: Bien, écoutez, je pense qu'on pourrait réduire le projet. On pourrait organiser ça autrement et réduire les coûts. Il y a eu une évaluation de faite, là, par l'AMT, et, lorsqu'on regarde la réduction de coûts, il semble que, de façon tout à fait réaliste, en tout cas on n'arrive pas à l'évaluation, là, qui est faite par la municipalité de Mascouche, O.K.? Oui?

M. Thériault: L'année dernière, on parlait d'une évaluation de l'AMT de 40,9 millions et on parlait des argents de 2003 à 2005, de 29,2 millions, qui avaient été autorisés par le Conseil du trésor en nouvelle initiative. Sauf qu'on apprend, avec votre nouveau PTI, là, que le projet est passé de initiative à projet autorisé. D'ailleurs, il apparaît sur la carte, ici, comme projet autorisé, en termes de ligne. Alors, qu'est-ce qui est arrivé avec le 29 millions, puis comment ça se fait qu'on n'a pas encore de date pour la mise en service de ce train-là? Rapidement parce que mes collègues vont poser d'autres questions.

M. Marcoux: Oui. Bien, ce que je vous indique là-dessus, là, c'est que les coûts évalués sont de près de 50 millions, de façon réaliste. Ça ne donne rien de se cacher la tête dans le sable, puis de partir, puis là après ça dire: Bien, non, ce n'est plus 35, là, c'est 50. Ça, je pense que c'est très, très important. Et il y a eu des discussions avec l'AMT et la ville de Mascouche aussi sur le projet qui a été présenté. Vous savez également qu'il y avait eu des études d'achalandage qui avaient été faites. Et il y a eu une voie réservée qui a été mise en place sur la 25 qui est, je pense, très performante. Et les études d'achalandage nous indiquent actuellement qu'évidemment le nombre de passagers en tout cas ne serait pas selon les estimations qui ont été faites. Et ça, ça a un lien aussi avec le montant des investissements qui doivent être réalisés.

Je voudrais simplement vous rappeler aussi que, dans le cadre des investissements sur l'île de Montréal, là, et dans le plan triennal d'investissements...

Le Président (M. Dubuc): En conclusion, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Marcoux: Pardon?

Le Président (M. Dubuc): En conclusion. Il vous reste encore 20 secondes.

M. Marcoux: Bon. C'est que... Bien, on pourra revenir, M. le député de Masson. On pourra revenir après, là, pas de problème. Mais, vous savez, il y a un investissement majeur qui vient à peu près de doubler, là, et puis donc qui rentre aussi dans le plan d'investissements, là, c'est le métro de Laval. Et puis ça, c'était complètement imprévu. Et, dans l'ensemble du plan d'investissements, bien on doit en tenir compte aussi.

Alors, il y a deux éléments: un, de bien ficeler et de savoir exactement où on s'en va dans les projets, premièrement; et, deuxièmement, lorsqu'il nous arrive, vous savez, un excédent de 200 millions ou 250 millions dans un plan d'investissements, bien, à un moment donné, il va y avoir peut-être certains projets qui devront être décalés, malheureusement, et ça, j'en suis très malheureux. Dans le cas de Mascouche, on reviendra sur les analyses tout à l'heure. Et je vais demander au président-directeur général de faire le point là-dessus, si vous voulez, M. le député de Masson, rester jusqu'à la fin.

Le Président (M. Dubuc): Merci, M. le ministre. Le bloc de l'opposition est terminé. On va aller au bloc ministériel pour 20 minutes. Qui va prendre la parole? M. le député de Portneuf.

Taux d'utilisation du transport en commun à Montréal

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. On a parlé, un petit peu plus tôt, du projet allégo à Montréal. On a parlé évidemment de l'intégration tarifaire. On a parlé d'une voie réservée où on favorise évidemment l'utilisation de l'automobile pour plus qu'un passager. D'un autre côté, on sait qu'aujourd'hui, au niveau de la réalisation de nos projets, on parle de performance, on parle d'indicateurs. J'aimerais ça, M. le Président, que soit le ministre ou le président de l'organisme nous parle des objectifs d'utilisation, les objectifs qui sont visés par le gouvernement avec les projets, là, de transport collectif, en milieu urbain principalement. Alors, est-ce qu'on s'est fixé des seuils à atteindre? Est-ce qu'on les atteint? Est-ce qu'on a un rythme de croisière qui est intéressant? Est-ce que vraiment on se dirige vers, je dirais, une plus grande rentabilité de nos investissements publics? Alors...

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

M. Marcoux: Alors, M. le député de Portneuf, il est évident que le transport collectif est important, surtout dans les milieux... dans les grandes agglomérations. L'AMT, si vous parlez de l'AMT de façon particulière, et les organismes de transport, de façon générale, évidemment visent à augmenter l'achalandage. Ça, je pense que c'est un objectif qui est essentiel. Et, dans l'agglomération de Montréal, il y a eu une augmentation de 1,7 %, je pense, par année, depuis un certain nombre d'années. Et ça, je pense que ça démontre une progression.

● *(11 h 20)* ●

Je voudrais vous dire que le taux d'utilisation du transport en commun dans l'agglomération de Montréal dépasse le taux d'utilisation dans les autres villes canadiennes, Toronto, et également le taux d'utilisation dans les métropoles américaines. Alors, je pense que c'est intéressant, ça. C'est intéressant à dire. Enfin, j'ai des statistiques... Je ne sais pas si on les a ici, là, sans doute, mais le taux d'utilisation du transport en commun... Parfois, on peut être portés à dire: Bien, nous, là, il n'y a pas beaucoup de succès avec notre transport en commun. Bien, si nous nous comparons, on a un meilleur taux d'utilisation à Montréal que dans les autres villes canadiennes et les métropoles américaines. Alors, c'est un aspect positif. Je pense qu'il faut le mentionner. Je pense que c'est une bonne nouvelle. Ça ne veut pas dire qu'on doit arrêter

nos efforts. Au contraire, là. Mais c'est quand même vraiment à mentionner. Et le transport collectif, ça contribue, là, au développement économique du Québec. Et évidemment, en même temps, ça contribue à réduire les gaz à effet de serre et à partager évidemment... C'est une voie de mise en oeuvre pour mieux atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto.

Et, chez nous, on sait que les sociétés de transport ont un contrat, là, pour l'achat d'un certain nombre d'autobus sur plusieurs années, dans le cadre du renouvellement de la flotte. Et évidemment on a Nova Bus, au Québec, qui est un fabricant d'autobus, lequel a des contrats avec les sociétés de transport et qui joue un rôle important, là, sur le plan de l'emploi et sur le plan du développement économique.

Alors donc, on doit viser à maintenir évidemment et à continuer de développer le transport urbain. Il ne s'agit pas de le faire contre l'automobile, hein, ce n'est pas l'un contre l'autre. On sait que, en Amérique du Nord, il y a une tendance des citoyens à utiliser davantage l'automobile, premièrement, et, deuxièmement, nous devons réaliser aussi qu'il y a eu une augmentation considérable du nombre d'automobiles au cours des 10 dernières années. Vous vous rappelez... Vous, vous êtes plus jeune, M. le député de Portneuf, mais en tout cas, dans mon temps, il y avait peut-être une automobile par famille. Aujourd'hui, si vous regardez les jeunes, là, et puis le nombre d'automobiles par unité familiale, c'est pas mal plus élevé. Alors, il y a une progression constante, et on le voit d'ailleurs dans nos statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et il y a une mentalité, surtout, un peu en Amérique du Nord: ça va mieux en automobile puis on se déplace plus facilement. Ça, on doit tenter de réduire ou de modifier ce comportement. Mais par ailleurs rappelons-nous, là, je pense qu'on a de bons succès, et le taux d'utilisation est un élément très, très important.

Le Président (M. Dubuc): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, vous nous dites qu'on a un taux d'utilisation qui est hors du commun, là, pour...

M. Marcoux: Meilleur. Il est plus élevé qu'ailleurs. Normalement, j'avais des statistiques là-dessus, là. Je ne sais pas si nous les avons ici, mais... Oui.

M. Soucy: O.K. Mais je voulais vérifier: Est-ce qu'on a un seuil? Est-ce qu'il y a un seuil? Est-ce qu'on se rend compte que, si on fait une moyenne mondiale... En Europe, j'imagine que, étant donné la proximité, probablement que le taux d'occupation est encore plus élevé. Peut-être que je me trompe. Est-ce que, nous, on a un objectif à atteindre? Parce que, là, on nous dit que ça augmente de 1,7 % par année. Alors, j'imagine qu'on va atteindre une limite, à un moment donné, là, pour toutes sortes de raisons. Alors, c'est ça que je voulais vérifier avec vous, si vous aviez les statistiques, mais je pourrais prendre la réponse en délibéré, là, sans aucun problème.

M. Marcoux: Bien, écoutez, il est sûr que, à un moment donné, dans ça comme dans d'autres choses, là, si on part de plus bas, on peut augmenter plus rapidement. Si nous sommes rendus à un taux plus élevé, évidemment le pourcentage d'augmentation va être plus difficile à atteindre, là, pour continuer de le faire. Mais, en termes de croissance de pourcentage, plus nous sommes élevés, là, évidemment plus c'est difficile. C'est comme si vous avez 5 sur 10 à l'école, puis vous améliorez votre... vous avez 6 ou 7 sur 5, il y a un bon pourcentage d'amélioration. Si vous avez 9 sur 8,5, c'est bon, c'est encore mieux que l'autre, mais c'est un peu... l'écart est moins grand. En Europe, je ne peux pas vous dire, je ne sais pas si... Je ne peux pas vous mentionner, là, de comparaison avec l'Europe, en tout cas pas à ce stade-ci.

Le Président (M. Dubuc): M. le député de Hull... Gatineau, excusez-moi. Gatineau. Allez-y.

Journée internationale «En ville, sans ma voiture!»

M. Lafrenière: Ce n'est plus Hull. Il est-u bon, là, lui, mon Jean! Merci, M. le Président. M. le ministre, Montréal avait décidé, en 2003, de se joindre à 36 pays à travers le monde pour décréter une journée «En ville, sans ma voiture!» Dans un premier temps, quels ont été les résultats de la première édition? L'événement aura-t-il lieu à nouveau cette année, en 2004?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, c'est en septembre dernier, là, que Montréal s'est jointe pour la première fois à peu près à 1 300 quelque villes à travers le monde et 36 pays qui ont fêté la journée «En ville, sans ma voiture!» Je pense que ça démontre l'importance, là, qu'on attache à la mobilité, donc, sans voiture au centre-ville de Montréal. D'ailleurs, en passant, Londres a fait une expérience assez particulière, là, en limitant les accès au centre-ville et de façon très, très restrictive. En tout cas, ça fonctionne à Londres actuellement. Chaque contexte de ville est différent, mais ça, c'est un exemple.

Alors, l'AMT a organisé cette journée en collaboration avec la ville de Montréal, avec l'arrondissement Ville-Marie. Je pense que ça a été un excellent succès et, comme l'AMT y a participé beaucoup, je... Ah! Ça va se répéter d'ailleurs. Alors, ce que je veux vous dire, c'est que ça va se répéter. Donc, je vais demander au président-directeur général de vous faire état, là, de ce qui s'est passé, de l'évaluation, et on va continuer de le faire, là, au cours des prochaines années.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le ministre.

Le Président (M. Dubuc): M. le député de Gatineau encore, oui?

M. Marcoux: Non, monsieur. Si vous permettez, M. Gauthier va donner davantage de détails.

M. Gauthier (Joël): J'ai un complément...

M. Marcoux: C'est l'AMT...

Le Président (M. Dubuc): Ah! Excusez. Allez-y, M. Gauthier.

M. Marcoux: Si vous permettez, M. le Président...

Le Président (M. Dubuc): Allez-y.

M. Marcoux: Si les membres de la commission sont d'accord...

M. Gauthier (Joël): Alors, merci. Est-ce que les membres... M. Jutras...

Le Président (M. Dubuc): Vous permettez?

M. Gauthier (Joël): Oui, oui.

Des voix: Oui, oui.

Le Président (M. Dubuc): Oui?

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le ministre. Alors, comme vous en faisait part M. le ministre, c'est la première fois que Montréal participait à cette journée internationale sans voiture, journée qui se déroule à toutes les années, le 22 septembre. Alors, statutairement, là, c'est le 22 septembre. Et, cette année, la prochaine journée sans voiture se déroulera aussi le 22 septembre.

Montréal s'est jointe à 13 021 municipalités, réparties dans 36 pays. Alors, c'est une journée importante. Et juste vous dire qu'on a connu, cette journée-là, un accroissement de l'achalandage, là, toutes sociétés de transport confondues, la Société de transport de Montréal, celle de Laval, Longueuil, l'AMT avec les trains de banlieue, un accroissement de 10 % de l'achalandage. Puis c'est tout mode confondu: au niveau des trains de banlieue, là, c'était 13 %; au niveau du réseau de métro, c'était 15 %; au niveau des réseaux d'autobus qui venaient des couronnes, c'était 8 %. Mais tout ça pour vous dire: Une hausse d'achalandage de 10 %.

Mais ce qui est particulier aussi à souligner, puis je pense que ce qui est un peu méconnu, là, c'est qu'il y a des études, il y a des tests qui ont été faits au niveau de la qualité de l'air, cette journée-là, et, au coin des rues, c'est Metcalfe et Sainte-Catherine, on a enregistré une baisse de 40 % du monoxyde d'azote et de près de 40 % du monoxyde de carbone, alors des baisses qui ont été enregistrées par rapport aux autres tests qui sont faits, là. La ville de Montréal et le département de l'environnement font des tests... bien peut-être pas quotidiennement mais de façon hebdomadaire, pour voir la qualité de l'air. Et, cette journée-là, parce qu'il y avait moins de voitures au centre-ville, alors hausse de la qualité de l'air de 40 % au niveau, là, du monoxyde d'azote.

Il y avait eu — puis je tiens à le souligner, là, de façon publique — un grand débat, au niveau de l'organisation de la journée internationale sans ma voiture. C'était la première fois que ça se faisait, alors il y avait certaines réticences qui avaient été manifestées, notamment par les commerçants du centre-ville de Montréal, Destination centre-ville, et je veux juste les remercier pour la collaboration qu'ils ont manifestée lors de l'événement l'an dernier. Le départ avait été difficile. Il y a eu une excellente collaboration. Et, cette année, nous anticipons aussi la collaboration avec les gens de Destination centre-ville, les marchands du centre-ville de Montréal.

Ceci étant, juste une précision, au niveau de 2004: je vous annonce que le périmètre ne sera pas le même que l'an dernier. L'an dernier, le périmètre partait de la rue Guy puis on allait jusqu'à McGill College. Cette année, le périmètre va être déplacé un petit peu plus vers l'est. On va être encore dans le centre-ville, mais je pense, sous toutes réserves, que le périmètre, là, va débuter de Peel... On est encore en négociation avec la ville de Montréal et l'arrondissement, mais ce sera de Peel vers la Place des Arts et le quartier des festivals, là où se déroulent le Festival de jazz et les Francofolies, etc.

Je ne sais pas si ça répond à votre question, M. le député.

Le Président (M. Dubuc): M. le député de Gatineau, avez-vous une autre question? Oui.

Respect des voies réservées

M. Lafrenière: Dans un autre ordre d'idées, on constate de plus en plus d'infractions sur les voies réservées, sur tout le territoire, à la grandeur du Québec. Prévoyez-vous faire quelque chose à cet effet? Bien, la ville de Montréal, c'est de plus en plus aussi, là...

M. Gauthier (Joël): Oui. C'est M. le ministre ou c'est moi?

M. Lafrenière: M. le ministre, oui.

• *(11 h 30)* •

M. Marcoux: Bien, écoutez, les demandes d'aménagement d'une voie réservée, là, permettent d'accélérer évidemment la circulation des autobus. Où il y a du covoiturage, également de pouvoir accélérer et augmenter le nombre de passagers dans les voies réservées. Ce sont des équipements importants. Il y a eu, dans certains cas, bien des discussions. Je me rappelle, sur l'avenue du Parc, je pense — justement une question d'accident. Et il va y avoir, dans les prochaines semaines, une campagne de respect des voies réservées. Il y en a sur le pont Champlain, aussi. Donc, il y a un certain nombre d'endroits où elles sont très, très importantes.

Et donc il va y avoir, au cours des prochaines semaines, là, une campagne pour assurer davantage de sécurité, pour demander aux automobilistes d'être plus prudents. Et puis la surveillance policière va être augmentée dans la région métropolitaine de Montréal. Alors, c'est la première fois qu'une telle campagne va être tenue, là, et elle va être tenue non pas seulement à Montréal, mais à Montréal et à Québec, parce que, également à Québec, le nombre de voies réservées est important et ça joue un rôle essentiel, je pense.

Alors, oui, on va faire quelque chose, et il va y avoir une campagne de sensibilisation, je pense qu'il faut commencer par ça, et, comme dans d'autres cas, là,

dans le domaine de la sécurité routière, une collaboration avec les corps policiers pour assurer une surveillance plus étroite. Parce que, si vous avez en place une voie réservée qui a trop d'accidents, bien là ça compromet parfois l'avenir ou le maintien de la voie réservée, parce que les citoyens disent: Écoutez, c'est trop dangereux dans notre secteur et puis il faut changer ça. Alors, c'est un moyen à mon avis de valoriser les voies réservées, de sensibiliser les automobilistes et puis d'assurer une meilleure sécurité. Puis je pense que ça, ça permet de favoriser le développement des voies réservées.

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

Partenariats public-privé dans le domaine du transport en commun

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre déléguée aux Transports. Dans le plan de gestion des dépenses 2004-2005, on nous dit que les choix budgétaires effectués par le ministère se situent à l'intérieur de trois grands enjeux stratégiques: le premier enjeu concerne la qualité, fonctionnalité des infrastructures; second, l'amélioration de la sécurité, l'efficacité des systèmes de transport en soutien au développement économique, social et durable du Québec; et le troisième, c'est lui qui m'intéresse ce matin, concerne l'amélioration des façons de faire, notamment par la mise en place de partenariats public-privé là où cela s'avère avantageux, de façon à offrir à la population les modes de prestation de services les plus efficaces et efficients.

Donc, dans son plan d'action, l'Agence métropolitaine de transport tient-elle compte de la nouvelle réalité que constitue le partenariat public-privé?

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

M. Marcoux: M. le Président, évidemment je remercie le député de Montmagny-L'Islet pour sa question. On pourrait en parler pendant un certain temps non pas seulement pour le transport en commun et pour l'AMT, mais également dans le cas des infrastructures routières.

Dans le cas du transport collectif, oui, il y a des avenues possibles. À mon avis, il est essentiel de pouvoir bien les examiner et ne pas les exclure au point de départ. Je pense que ça s'inscrit, là, dans une perspective de changement. Et, compte tenu du fait que nos ressources financières sont limitées, il est essentiel de pouvoir examiner, analyser et, le cas échéant, mettre en oeuvre des nouvelles façons de faire.

Je pourrai revenir sur cette question-là, notamment sur le plan des infrastructures routières. Mais, comme vous posez la question à l'AMT, nous en avons déjà discuté d'ailleurs, j'en ai déjà parlé au président-directeur général et je vais lui laisser la parole, parce que je pense qu'il y a des avenues du côté de l'AMT, notamment, pas uniquement, qui sont porteuses d'avenir à cet égard-là.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le ministre. J'ai le consentement, là?

Le Président (M. Dubuc): Oui.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député. Merci, M. le ministre. Évidemment, la question des partenariats public-privé, c'est que c'est une question qui intéresse l'agence, qui a toujours intéressé l'agence depuis sa création, et ça fait partie de son plan d'action. Mais, si vous me permettez, dans un premier temps, je vais peut-être vous révéler un secret qui est bien gardé, là. L'AMT, c'est un peu, dans une certaine mesure... et je vais essayer de le dire avec humilité, mais l'AMT, c'est un modèle de partenariat public-privé. Actuellement, là, l'AMT fonctionne à plus de 80 % partenariat public-privé.

Prenons l'exemple des trains de banlieue, qui est un bel exemple, là. Les trains de banlieue actuellement, la gestion quotidienne des trains de banlieue, incluant le service à la clientèle, est faite contractuellement avec une co-entreprise, la SNC-Lavalin et Gesproex. L'exploitation des trains de banlieue est faite, au moment où on se parle, par le Canadien National ou le Canadien Pacifique, dépendamment sur quel réseau on se situe. Et l'entretien des trains, parce qu'il y a trois grandes étapes au niveau des trains de banlieue, l'entretien des trains est fait actuellement par CN ou CP, là, mais dans des contrats distincts.

Alors, je vous donne l'exemple des trains de banlieue, mais c'est comme ça aussi au niveau du fonctionnement du réseau de transport métropolitain par autobus. Alors, à plus de 80 %, l'AMT fonctionne avec ce qu'on appelle, nous, une politique de faire faire, mais qui est une politique qu'on peut parler de partenariat public-privé.

Ceci étant dit, au niveau du plan d'action de l'AMT, votre question est: Qu'est-ce que l'AMT a prévu au niveau du plan d'action sur les partenariats? C'était ça, votre question. Au niveau du plan d'action, juste vous retourner un petit peu en arrière, en octobre dernier, le 31 octobre dernier, l'AMT, en collaboration avec l'Institut des partenariats public-privé, a organisé un colloque. Il y a plus de 200 personnes qui étaient présentes au colloque. Et il y a eu des débats très intéressants qui ont eu lieu...

Le Président (M. Dubuc): M. Gauthier, en conclusion, s'il vous plaît.

M. Gauthier (Joël): Alors, en conclusion, juste vous dire qu'en collaboration avec les partenaires du milieu et l'Institut du partenariat public-privé l'AMT souhaiterait continuer, donner suite à ce colloque-là en 2004 ou en 2005 puis qu'il y a déjà des discussions qui sont enclenchées. Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Dubuc): Merci. Le bloc, il est terminé. On va aller... 20 minutes au bloc de l'opposition. M. le député de Masson.

Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Mascouche (suite)

M. Thériault: Merci beaucoup, M. le Président. Bon. Alors, j'ai compris tantôt, là, à ma première question, qu'on allait nous fournir la réponse à la question

qu'on demandait, là, au livre des crédits, concernant les demandes de renseignements particuliers quant à l'avancement des travaux de la ligne Mascouche-Montréal. Ça, j'ai compris qu'on allait nous fournir ça.

M. Marcoux: C'est-à-dire qu'on pourra fournir les éléments, là, qu'on peut vous fournir selon les règles habituelles.

M. Thériault: Comme l'année dernière.

M. Marcoux: Mais je ne dis pas comme l'année passée, là, je ne me souviens pas. Ce que je vous dis, c'est que nous fournirons ce que nous pouvons vous fournir.

M. Thériault: Ce serait important, monsieur...

M. Marcoux: Parce qu'il s'agit de documents de travail, on n'est pas...

M. Thériault: Oui. Mais ce serait important, M. le Président, là. Parce que, quand même, quand je regarde le bulletin de l'AMT de mars 2004, hein — et on publie des chiffres, là, puis la population a accès à ça, c'est public, là: train de banlieue Mascouche et l'étude de L'Assomption, les deux projets ensemble, programmation totale pour le PTI 2004-2006, 41 millions. Et là on me parle de 50 millions, tout à l'heure, et après ça on se demande pourquoi la population se... En deux mois, là, ça vient de grimper de 10 millions. On se demande pourquoi la population ne comprend rien dans le fait des dépassements de coûts, etc. En tout cas, moi, je pense qu'il y aurait lieu, là, qu'on puisse avoir un état de l'avancement des travaux qui soit exhaustif, rigoureux, pour qu'on puisse faire la lumière là-dessus.

Il y a un 29 millions qui a été autorisé. Je vous ai posé la question tout à l'heure: Où est passé cet argent-là? Comment il a été utilisé? Parce que la présidente-directrice générale de l'AMT, en juin dernier, me disait: Le ministère des Transports avait inscrit dans son plan triennal d'immobilisations 2003-2005 le projet de train de banlieue Montréal-Mascouche au coût estimé de 39 millions. Le projet avait fait l'objet d'une autorisation du Conseil du trésor, en mars dernier, en même temps que l'approbation du PTI. Le ministre des Transports, Serge Ménard, en a fait l'annonce le 20 mars. Et là on faisait état de ce qu'on avait fait: Suite au changement de gouvernement, l'ensemble des projets d'immobilisations autorisés fait présentement l'objet d'une revue par le ministère des Transports. La décision est attendue au cours des prochaines semaines.

Il y a quand même eu des choses qui ont été faites, puisque, le 15 octobre, la même présidente-directrice générale, dans une lettre qu'on lui adressait, nous disait: Nous avons réalisé des études préliminaires de faisabilité des différents scénarios de service du train de banlieue. Nous remettons à jour les analyses de prévision de l'achalandage à court et à long terme en tenant compte des différents projets en cours et envisagés. Nous avons amorcé, l'été dernier, des évaluations détaillées des coûts de mise en oeuvre du projet Train de banlieue Mascouche-Montréal. Nous avons récemment octroyé des contrats de services professionnels pour réaliser les plans et devis, les travaux de construction, l'infrastructure et de remise en état du matériel roulant usagé ainsi que leur évaluation. Celle-ci devrait être complétée au début de 2004. Et les résultats de ces évaluations-là seront ajustés, là, selon le prochain PTI, bon, etc.

• *(11 h 40)* •

La présidente de l'organisme Accès Laval-Lanaudière rencontrait et faisait état de ça dans un journal local, *La Revue*, le 14 avril 2004, faisait état d'une rencontre avec la présidente du Conseil du trésor, et à laquelle assistait M. Gauthier, où elle se dit tout à fait optimiste, parce que la présidente du Conseil du trésor — c'est peut-être un bon «cue» pour vous, M. le ministre — appuyait ce projet-là, était d'accord et trouvait intéressant le projet Mascouche-Montréal. Et assistait à cette rencontre M. Thibault, du CP. Alors, le responsable des trains de banlieue au CP disait avoir l'impression que les choses bougeraient rapidement, étant donné que l'AMT lui avait demandé de lui faire parvenir des études avancées. Selon M. Thibault, le projet devait être autorisé au printemps 2004, pour une mise en service en septembre 2005.

M. le ministre, vous comprenez, là, que, depuis l'élection, hein, où cette question du train a été amplement politisée — quels que soient les candidats, tout le monde savait qu'il y aurait un train à Mascouche, on ne savait juste pas quand il allait rentrer — on nage dans le flou total et dans la valse-hésitation, à savoir à quel moment ce train-là va rentrer à Mascouche. Et là j'aimerais ça qu'une fois pour toutes on puisse avoir un état de situation qui est réaliste, qui est précis, qui est rigoureux, qui est exhaustif, afin qu'on arrête de laisser des espoirs à la population qui a travaillé très fort dans ce dossier-là, alors qu'on n'a pas l'intention d'aller de l'avant sous prétexte qu'on n'aurait pas d'argent.

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

M. Marcoux: Quelques mots au député de Masson, puis après ça je demanderai aussi au président de prendre la parole, parce qu'il y a une question d'évaluation, puisque vous mentionnez des changements d'évaluation.

Ce que je voudrais vous dire. Je ne suis pas contre, là, le train de Mascouche, moi, je suis d'accord pour annoncer plusieurs projets, et je pense que ça, là, je voudrais bien qu'on soit clair là-dessus, c'est toujours plus agréable de dire: Écoutez, là, il y a des projets qui fonctionnent puis ça marche, que de dire: Bien, on ne peut pas le faire tout de suite, ou il y a des raisons. Ça, je voudrais bien qu'on se comprenne là-dessus, M. le député de Masson. Vous travaillez dans ce dossier-là puis c'est correct, vous jouez votre rôle de député.

Puis il y a aussi une distinction à faire entre le plan triennal d'immobilisations — je sais que c'est technique, là, cette affaire-là; le plan triennal d'immobilisations — de l'AMT et ce qui peut être subséquemment approuvé aussi par le Conseil du trésor. Alors, ça, là, je veux juste qu'on distingue entre ça. Ça ne veut pas nécessairement dire que tous les projets dans le programme triennal d'immobilisations de l'AMT, qu'elle présente... et qu'il y a d'autres projets qui ne sont pas sous la férule de l'AMT mais qui doivent être inclus dans l'ensemble d'un projet

en investissements sur trois ans et, je vous le rappelle, qui peut évoluer dans le temps. C'est-à-dire, à un moment donné, il arrive des éléments nouveaux puis parfois ça oblige, au niveau du Conseil du trésor, de réaménager certains éléments.

Alors, ça, là, je veux juste vous faire part de ça. Et je ne veux pas mettre la faute non plus sur le métro de Laval, mais, quand il arrive un investissement de 200 millions imprévu, bien, je veux dire, ça rentre dans l'ensemble des investissements de transport en commun, là, ça, je voudrais juste qu'on soit tous conscients de ça.

Le Président (M. Dubuc): M. Gauthier, oui.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le ministre. Il y a beaucoup de questions dans ce que vous avez dit, M. le député de Masson, puis je vais essayer de les prendre en ordre, là. Puis, si le ministre me le permet, là, si ce n'est pas assez clair, on reprécisera, là, vous me reposerez des questions.

Dans un premier temps, juste vous dire que je constate, là... Parce que j'écoutais ce que... j'écoutais la lettre, là, quand vous citiez, la lettre de Mme Adenot du 15, je pense, du 15 octobre dernier, où elle vous dit que, depuis l'été dernier, l'AMT procédait à une actualisation des coûts. C'est ce que j'ai compris de la lettre que vous avez citée, là, je ne l'ai pas sous les yeux. Effectivement, il y a une actualisation des coûts qui se fait dans le projet. Le projet est actuellement, pour nous, là, à l'AMT... Et puis on a vu une proposition qui nous est arrivée de la ville de Mascouche récemment, là. Pour nous, on a encore révisé une deuxième fois les coûts, et c'est un projet qui va se réaliser, réalistement, là, à 47,9 millions.

Alors, pourquoi il y a une augmentation? Parce que c'était ça, une des questions que vous avez posées tantôt, c'est: Pourquoi il y a une augmentation? J'ai le détail ici, avec moi, mais je peux vous dire que, depuis les derniers mois, derniers mois étant... depuis l'été dernier, il y a une demande qui a été formulée, demande qui... On le vit, là, sur d'autres réseaux. On le vit sur Delson, on le vit sur Blainville, il y a une demande... Après que l'AMT, le milieu et tout le monde se prononcent puis on avance dans un projet, il arrive souvent que les compagnies ferroviaires exigent de bonifier un peu le réseau pour les raisons qui leur sont propres. Alors, je veux juste vous dire qu'il y a eu comme demande additionnelle, depuis l'annonce — je pense que vous avez une fiche à 40 millions — une demande additionnelle de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique pour un système de signalisation ferroviaire automatisé sur le tronçon entre Mascouche et Saint-Martin, qui fait en sorte d'augmenter les coûts du projet. Ceci étant, je voulais quand même vous le préciser.

D'autre part, je veux juste souligner, M. le député de Masson, que je n'étais pas présent à une rencontre avec le Conseil du trésor et les accès mais que j'étais au courant de cette rencontre-là, puis... mais je n'étais pas présent, mais que j'ai quand même rencontré les représentants d'Accès Laval-Lanaudière, le 12 décembre dernier, et qu'il y aura une rencontre prochainement avec les gens du milieu au début juin, qui est prévue.

Maintenant, quant au projet, juste vous souligner deux faits aussi qui, je pense, ma prédécesseur vous l'a souligné dans sa lettre du 15 octobre dernier... Effectivement, il y a des choses qui se font, dans le projet de Mascouche. Des plans et devis ont été octroyés pour la gare de Mascouche, ont été octroyés l'automne dernier. Alors, vous avez une lettre du 15 octobre, là; ils ont été octroyés le 16. Alors, je présume que Mme Adenot voulait vous souligner que ce serait imminent.

Et, d'autre part, ce qui ralentit un peu — parce qu'à votre première question, dans le bloc de tantôt, vous vouliez savoir quand est-ce que le train va être sur les rails — effectivement, il y a des emprises ferroviaires, mais ça prend du matériel roulant. L'AMT a acheté l'an dernier, en 2003, 22 voitures de Metra, une firme de Chicago, 22 voitures usagers. Et je sais que ce n'est pas à la connaissance du public, là, mais, en novembre dernier, il y a eu un déraillement dans le transport des trains, des voitures entre Chicago et Montréal, il y a eu un déraillement à Hamilton qui a impliqué nos voitures. Et, pour l'instant, au moment où je vous parle, on a juste 16 voitures, on en a encore six qui sont à Hamilton, là, des conséquences du déraillement. Mais je veux juste vous expliquer. Ça, c'est des faits qui ne sont pas connus du public, là, mais c'est des faits qui retardent un peu le processus.

Maintenant, tantôt, on a parlé d'achalandage, et, de façon très candide, là, je vous le dis, l'étude de l'AMT... Il y a une étude de marché qui a été faite, en 1999, pour savoir quels sont les outils de transport en commun pour le désengorgement de ce secteur-là, qui est le secteur Mascouche, Terrebonne, la 25. Il y a une étude de marché qui a été faite par l'AMT, qui prévoyait 2 800 passagers, à moyen terme, pour le train, avec un service de quatre départs. Ça, cette étude de marché là a été faite avant même qu'on traite de la voie réservée sur l'autoroute 25. Depuis ce temps-là, la voie réservée a été réalisée en très grande partie. Il y a encore des projets pour la rallonger, mais elle a été réalisée en grande partie, puis je pense que le ministre faisait référence tantôt que c'était un très très grand succès.

Il y a eu des études qui ont été faites suite aux crédits ici, l'an dernier, il y a des études qui ont été faites, études d'achalandage, simulations, qui ont été faites comme elles sont faites sur toutes les autres lignes, là. Ces études-là sont réalisées par le MTQ, le ministère des Transports du Québec, et la STM, et on nous donne comme résultats, là, à ce jour, M. le député, on nous donne un achalandage qui est largement diminué par rapport à l'étude de marché de 2 800 personnes de 1999. D'instinct, je vous dirai que j'ai demandé à ce qu'on revoie la base de données de cette étude-là, parce que la base de données sur laquelle on s'appuie pour conclure à 1 200 ou 1 350, là — je n'ai pas le chiffre exact — passagers s'appuie sur l'enquête origine-destination de 1998. Je vous dis, d'instinct, moi, que je pense que le boum démographique chez vous et à Terrebonne, dans la partie est de ville de Laval, fait en sorte que les données puis les déplacements qui sont là depuis 1998 ne sont pas bons.

● *(11 h 50)* ●

Ceci étant dit, l'AMT, avec les partenaires, a réalisé une enquête origine-destination en 2003, auprès de 70 000 répondants. On va avoir les résultats dans les

prochaines semaines. Puis ce que j'ai demandé, puis je vous le dis, là, très franchement et c'est ce que je vais dire lorsque je vais rencontrer les gens: je veux m'assurer que les données sont bonnes, parce que, d'instinct, je pense qu'avec les données de 2003 on va hausser les capacités d'achalandage. Je ne sais pas si ça répond à vos questions?

Implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Repentigny-L'Assomption

M. St-André: M. le Président, toujours sur le même sujet, la question des...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de L'Assomption.

M. St-André: ...des trains de banlieue, en encourageant le ministre des Transports et le P.D.G. à être plus courts et plus concis dans leurs réponses, pour qu'on puisse poser davantage de questions. D'abord, j'aimerais insister pour dire que la nécessité, la nécessité d'un développement des lignes de train de banlieue s'impose d'elle-même. Juste dans le cas de la MRC de L'Assomption, ça fait plus de 20 ans qu'on discute de ces projets-là, il y en a eu de nombreuses, études. Et ce que je constate, c'est qu'on continue à faire des études.

Prenons simplement certains faits objectifs. Entre la MRC de L'Assomption puis la ville de Montréal, il y a 20 000 déplacements quotidiens par jour. Quand même qu'on referait des études sur les déplacements, origine-destination, on a simplement à emprunter le pont Charles-De Gaulle à tous les matins pour se rendre compte que la mise en place d'une ligne de train de banlieue dans ce secteur-là, dans ce corridor-là s'impose, ce qui est réclamé d'ailleurs par la population depuis de nombreuses années.

Je constate aussi que, dans le cas de la MRC de L'Assomption puis de la MRC des Moulins, dans la grande région de Montréal, on est le seul secteur où le transport en commun est peu développé, voire inexistant. Et j'ai des chiffres ici, devant moi. Par exemple, la MRC de la Vallée-du-Richelieu, qui a une ligne de train de banlieue, a 97 000 de population. Il y a également Vaudreuil-Soulanges, que le ministre des Transports connaît bien: 105 000 de population, a sa propre ligne de train de banlieue. Et c'est le cas de la MRC de Deux-Montagnes, aussi, avec 84 000 de population. La MRC L'Assomption a 106 000 de population et la MRC des Moulins, 113 000; il n'y a toujours pas de ligne de train de banlieue. Et pourtant les citoyens de ces deux MRC là contribuent financièrement à l'Agence métropolitaine de transport.

La question, elle est toute simple: Est-ce que le ministre, qui se montre d'accord avec la mise en place de ces lignes de train de banlieue là, a un plan précis quant au développement de ces deux lignes-là? Et, s'il a un plan précis, est-ce qu'il peut nous dire quel est son échéancier pour la mise en oeuvre et la mise en service de ces deux lignes-là? Et, s'il n'est pas capable de répondre aux questions, bien on va comprendre que, même s'il se montre d'accord avec le développement de ces deux lignes-là, dans les faits, pour lui, ce n'est pas une priorité.

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

M. Marcoux: M. le Président, je remercie le député de L'Assomption. Je voudrais d'abord lui rappeler ceci, en toute amitié. C'est sûr, je sais très bien qu'on discute de ce projet-là depuis un certain nombre d'années, depuis plusieurs années. Et son gouvernement aurait pu le mettre en pratique, il aurait pu l'ouvrir, la ligne, tu sais, je veux dire, à un moment donné, là, je comprends, là, mais ne pas arriver juste la veille des élections ou durant les élections faire des promesses. Et ça, je pense que c'est important, et je peux vous en donner des exemples.

Dans le cas de la MRC de L'Assomption et tout ce qui touche Repentigny, etc., j'ai rencontré d'ailleurs la mairesse, Mme Deschamps, je suis très, très sensible aux besoins, et ça, là, je le reconnais. L'AMT a établi une évaluation des coûts; je pense que c'est essentiel, avant de partir, je pense que ça, là, vous comprendrez ça également. Et c'est sûr que, aussi, il va falloir les financer. Alors, quand vous disiez tantôt... Et je suis tout à fait d'accord avec vous, ça fait plusieurs années, mais il ne s'est rien passé là non plus de concret, dans ce cas-là, chez vous, avant le mois d'avril dernier. Ça, il faut reconnaître ça.

Une petite allusion au train de Rigaud parce que c'est dans Vaudreuil. Le train de Rigaud, là, c'est le plus vieux train de banlieue dans la région de Montréal. Ça existe depuis... je ne sais pas combien d'années. Alors, je n'ai rien à voir là-dedans, mais je tenais à vous donner le contexte parce que vous y avez fait allusion.

Dans le cas de Repentigny et de la MRC de... entre Repentigny et L'Assomption, effectivement c'est un projet où il y aurait, selon les études d'achalandage, là, une clientèle potentielle intéressante. Parce que c'est vrai, ce que vous mentionnez, cependant c'est un coût d'au moins 50 millions qui serait requis, là, pour le mettre en service.

M. St-André: Excusez-moi, M. le Président. C'est parce qu'il reste peu de temps au bloc, là. J'entends bien le ministre. Et il y a ma collègue de Prévost également qui aimerait poser une question sur le train de banlieue vers Saint-Jérôme. Le ministre vient de parler de 50 millions. Il a rencontré, il a fait référence au fait qu'il a rencontré la mairesse de Repentigny, la préfète de la MRC, qui lui a remis un plan qui parle d'environ 29 millions de dollars.

M. Marcoux: Simplement, puis je ne veux pas, là, écourter, là, on pourra... Effectivement, comme dans...

M. St-André: Puis je reviens à ma question: Est-ce qu'il a une date à nous annoncer en ce qui concerne la mise en oeuvre d'une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption? L'essentiel de ma question, c'est celle-là: Pas besoin de me parler des différentes études qu'ils sont en train de faire, y a-tu un échéancier de réalisation quant à la mise en place d'une ligne de train de banlieue pour Montréal-Repentigny-L'Assomption? C'est ça, la question.

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

M. Marcoux: M. le Président, j'ai rencontré la mairesse, et effectivement elle nous a parlé de ce plan-là. On l'a communiqué à l'AMT, parce que, s'il y a un projet ou une façon de faire qui peuvent réduire les coûts, ça facilite d'autant la mise en oeuvre d'un tel projet. Je pense que ça, vous le reconnaissez. Et, si c'est possible, là, de réduire les coûts, je pense que l'AMT a fait son évaluation, on va le faire.

Quant à un échéancier précis, je ne vous en donnerai pas aujourd'hui, d'échéancier précis, parce que, d'une part, on va bien compléter les études, et, deuxièmement, ça va devoir s'inscrire dans le cadre du plan d'immobilisations. Et ça, là-dessus, là, ça va être en discussion avec le Conseil du trésor. Je pense que c'est important.

M. St-André: ...du ministre, j'aimerais permettre maintenant à ma collègue de Prévost de poser une question.

Le Président (M. Brodeur): Je ne sais pas si le ministre voulait peut-être...

M. Marcoux: Bien, je trouve...

M. Jutras: ...on l'a entendu, le ministre, il rit de nous autres. Je pense que, tu sais, là...

Le Président (M. Brodeur): Bien, un instant là!

M. Jutras: ...

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

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): Oui. Il reste environ 20 secondes à votre bloc. Allez-y...

M. Marcoux: Bien, on comprend mal l'impatience du député de Drummond, là.

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, s'il vous plaît! M. le député de Drummond, je vous demanderais, là, d'être prudent dans vos propos.

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): M. le député, vous savez que ce n'est pas acceptable ici, en commission parlementaire. Donc, le temps de...

M. Jutras: ...

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, je pense qu'il y avait eu une bonne atmosphère ici, depuis deux jours. Je pense que les propos que vous avez tenus sont peut-être imprudents, et je vous demanderais à l'avenir d'être plus prudent dans les propos que vous allez tenir. Tout ça pour vous dire que le bloc de 20 minutes de l'opposition est terminé, et je suis maintenant prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci...

M. Marcoux: Moi, si... D'abord, je pense que le député de Drummond devrait retirer ses paroles. Ça, c'est la première chose. Et, deuxièmement, si les membres de la commission y consentent, moi, je suis prêt à donner une question à la députée de Prévost, sur sa question, là, si les membres de la commission y consentent.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond...

M. Jutras: Ce que dis...

Le Président (M. Brodeur): ...est-ce que vous acceptez cette proposition?

M. Jutras: Oui, oui. Oui, oui. Ça, j'accepte ça.

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Donc, vous retirez vos paroles et...

M. Jutras: Non, non. Ça, non. Moi, je continue de dire que le ministre rit du monde.

Le Président (M. Brodeur): Ah bien! Ça...

M. Jutras: Ça, je continue de dire ça, M. le Président, parce qu'il ne répond pas aux questions.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond!

Une voix: Le temps de parole est écoulé, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Juste un instant, là! M. le député de Drummond, vous savez parfaitement bien que les propos que vous tenez présentement sont inacceptables en commission parlementaire. Les propos que vous venez de tenir ne devraient pas être retenus, vous le savez bien, et je vous demande d'être prudent, et juste pour une question de bon déroulement de nos travaux, M. le député de Drummond. Je pense inacceptables les propos que vous avez tenus. Je vous ai demandé d'être prudent, vous les avez répétés à nouveau, et ce serait juste, je pense, une façon de faire continuer nos travaux de façon beaucoup plus acceptable, de changer vos propos, de les retirer. Et, en même temps, le ministre est prêt à collaborer et à accorder une question immédiatement à Mme la députée de Prévost, en échange de cette collaboration qui devrait demeurer pour cet après-midi et pour demain. Donc, M. le député de Drummond, avez-vous quelque chose à ajouter à ce que je vous ai demandé?

M. Jutras: Bien, ce que j'ai à ajouter, M. le Président... On voit aller le ministre, qui prend du temps, et du temps, et du temps pour répondre aux

questions, et qui ne répond pas aux questions des collègues. Les collègues, ils sont ici pour poser des questions au nom de leurs commettants et savoir qu'est-ce qui arrive des trains de banlieue chez eux, et le ministre fait perdre le temps de la commission, fait perdre le temps des parlementaires. Et, moi, ça, je n'ai pas le droit de dire ça, je n'ai pas le droit de commenter l'attitude du ministre, qui m'apparaît, elle, inacceptable, et...

M. Soucy: M. le Président.

● *(12 heures)* ●

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf! L'article 35 est très clair à ce sujet-là, là. L'article 35 dit, puis on le répète souvent au salon bleu comme ici: il est interdit d'«imputer des motifs indignes à un député ou refuser d'accepter sa parole». Donc, ce que vous faites, M. le député de Drummond, c'est tout simplement de refuser d'accepter la parole du ministre. Vous lui imputez des motifs indignes.

Donc, dans ces conditions-là, M. le député de Drummond, en fin de compte, pour que nos travaux continuent de la même façon qu'ils avaient débuté hier, serait-il possible, premièrement, d'être prudent? Et je vous demanderais, dans la mesure où vous pouvez collaborer et qu'on garde la même atmosphère durant l'après-midi et la journée de demain, si vous voudriez bien retirer vos paroles, et nous pourrions, à la suite, continuer nos travaux dans une marche qui serait plus acceptable pour tout le monde. Même chose, M. le député de Drummond, on sait que vous avez d'autres questions, sûrement, à poser cet après-midi, que la député de Prévost a des questions à poser — le ministre acceptait de répondre à ses questions. Et, dans cette condition-là, M. le député de Drummond, je vous demanderais de retirer vos paroles.

M. Jutras: M. le Président, je veux bien être prudent. Vous appelez à la collaboration; je pense que la collaboration, ça va dans les deux sens. Et, si le ministre a l'intention de continuer comme il fait... Comment vous qualifiez ça, cette attitude-là?

Le Président (M. Brodeur): ...question d'appréciation.

M. Jutras: Puis est-ce que vous appelez à sa collaboration aussi? Moi, je suis prêt à collaborer, O.K., je suis prêt à être prudent, comme vous m'invitez à le faire, mais par contre, par rapport au ministre, qu'est-ce que vous dites de son attitude?

Le Président (M. Brodeur): C'est une question d'appréciation de la réponse, M. le député de Drummond. On sait que vous pouvez en faire ce que vous voulez politiquement et qu'il y a des décisions qui ont été rendues à maintes reprises là-dedans. Entre autres, la décision majoritaire dit qu'«aucun rappel au règlement ne peut être fondé sur le motif que la réponse d'un ministre à une question est insatisfaisante. Il n'appartient pas à la présidence d'apprécier la qualité des questions et des réponses.»

Donc, en ce qui concerne l'appréciation de la réponse, vous en faites ce que vous voulez, en fin de compte. Pour le reste, pour l'application du règlement, ça appartient à la présidence, et vous avez contrevenu à l'article 35 du règlement. Tout simplement, M. le député, pour la bonne marche de la commission parlementaire... Et, si le député de Drummond veut bien se conformer au règlement, à l'article 35, retirer les paroles qu'il a dites, et je pourrai à ce moment-là, de consentement avec le ministre, donner le droit à une question à la députée de Prévost.

M. Jutras: Alors, pour faire avancer le débat, M. le Président, je ne suis pas d'accord avec ce que vous venez de dire, là, mais je vais les retirer, mes paroles. Mais j'aimerais ça, par contre, que le ministre collabore aussi.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Donc, j'ai compris qu'il y a consentement, à la suite de cet événement, à ce que la députée de Prévost pose une question?

Mme Papineau: Oui, j'ai juste une question.

Le Président (M. Brodeur): Allez-y, Mme la députée, une question.

Prolongement de la ligne de train de banlieue Montréal-Blainville jusqu'à Saint-Jérôme

Mme Papineau: Ça va? Oui. D'abord, vous savez certainement où je suis en train de vous emmener, M. le ministre. Vous avez dit, le 8 juillet 2003, que d'ici quelques semaines, un mois et plus, là... de pouvoir annoncer la décision et l'orientation qui est retenue dans le dossier du train de Saint-Jérôme, qui est un dossier important, vous l'avez mentionné, qui va exiger aussi une gare, qui est faite. Je peux même... J'aimerais juste donner une invitation à votre chef de cabinet, M. Bastien, que j'attends juste son appel pour vous amener inaugurer la belle gare à Saint-Jérôme.

Vous parlez de la construction de la gare. Bon. La fusion s'est faite, chez nous, ça va bien. Le garage, où on dit, dans votre réponse à la question 20... où qu'il y a une autorisation de principe qui a été accordée pour la relocalisation du garage. Alors, il ne manquerait que l'aménagement des nouveaux rails. Alors, j'ai quand même des milliers d'auditeurs qui sont en train de nous écouter parce qu'ils attendent impatiemment votre réponse, à savoir qu'est-ce... Moi, je vais vous demander l'échéancier pour l'arrivée du train de banlieue à Saint-Jérôme.

J'aurais pu élaborer sur ma question, mais, comme on en est aux dernières minutes, je vais m'arrêter là. Et j'aimerais vous entendre, là, quand est-ce que... Moi, je vais vous la poser, la question, l'échéancier pour que le train ne soit plus le train de Blainville-Montréal mais soit le train de Saint-Jérôme—Montréal. Et, comme je vous le disait, M. Bastien, le maire de Saint-Jérôme, on attend votre invitation... on lance une invitation pour que vous veniez inaugurer la nouvelle gare à Saint-Jérôme, qui est très belle d'ailleurs, il ne manque que le train.

M. Marcoux: Bien, j'ai vu des photos, Mme la députée de Prévost. On s'en est parlé. J'ai rencontré le

maire également là-dessus, vous le savez, et c'est un projet prioritaire. C'est un projet qui est évalué à peu près à 14, 15 millions, à peu près — on disait au début 6 millions. Et, oui, il faut une nouvelle gare... C'est-à-dire, je veux juste préciser, il y avait un échéancier du CP, là, qui n'est plus nécessairement un échéancier qui était aussi butoir qu'on le disait. Je suis en train de le regarder dans le cadre du plan d'immobilisations, parce qu'il y a eu des changements aussi avec le métro de Laval, là, si vous voulez, et je vais vous revenir rapidement là-dessus, je vous le dis, là, rapidement.

Mme Papineau: Vous allez me revenir, là?

M. Marcoux: Je vais revenir rapidement là-dessus.

Mme Papineau: Mais l'année passée, vous avez dit un mois, là. C'est 12 mois plus tard.

M. Marcoux: Oui. Oui, vous avez tout à fait raison, il y a eu certains éléments qui se sont passés. Puis il y a des éléments imprévus, vous le reconnaissez avec moi également, je veux dire, le métro de Laval, il n'y a pas personne qui a prévu ça, là, puis c'est 200 millions, 250 millions de plus dans le plan d'immobilisations. Puis ça, là, c'est arrivé, là — pfut! — comme ça. Alors, à un moment donné, il y a des... dans l'ensemble, malheureusement, il faut l'examiner dans l'ensemble.

Mme Papineau: Bien, venez nous voir, on a une belle gare à inaugurer, M. le ministre.

M. Marcoux: Le maire m'a dit ça, que c'était excellent, puis d'ailleurs que le ministère des Affaires municipales avait participé à ça.

Mme Boulet: Une députée convaincue.

Mme Papineau: Pardon?

Mme Boulet: Une députée convaincue.

M. Marcoux: Et je voudrais vous dire d'ailleurs que vous représentez bien et que vous débattez ça avec conviction. Je le sais parce que, à chaque fois, vous me voyez.

Mme Papineau: ...écrit dans le front.

Le Président (M. Brodeur): Le climat s'améliore. Merci. Donc, je suis prêt à reconnaître M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, vous aurez compris qu'on a collaboré, on a accordé du temps à ma collègue. Puis ça me fait plaisir aussi de collaborer. D'ailleurs, je rappellerais qu'on a eu droit à trois interventions sur la 20 et puis, d'une fois en fois, la réponse était meilleure. Donc, c'est au bénéfice des gens qui ont posé les questions et de ceux qui nous écoutent.

Taux de satisfaction des usagers des trains de banlieue

Tantôt, M. le Président, on a parlé de projets dans la région de Montréal; on a parlé du projet allégo, on a parlé d'intégration tarifaire. Puis j'avais une sous-question, mais là le temps m'a manqué, alors, si vous me permettez, je vais la poser. En regard des trains de banlieue, je voulais vérifier si on faisait, à l'occasion, des études de satisfaction de la clientèle pour s'assurer que finalement les gens étaient contents des services puis dans quelle direction ils voyaient les améliorations à apporter.

M. Marcoux: Alors, M. le député de Portneuf, si vous permettez, peut-être je vais demander au président-directeur général de répondre à cette question-là.

M. Soucy: Ah! Absolument.

Le Président (M. Brodeur): M. Gauthier. Oui.

M. Gauthier (Joël): Merci. Alors, oui, M. le député de Portneuf, il y a des processus en place pour s'assurer de l'humeur des clients des trains de banlieue. C'est un processus qu'on appelle les enquêtes à bord, où, sur chacun des quais, il y a des questionnaires qui sont remis aux usagers-clients du train. Et ça se fait de façon périodique.

Juste vous dire qu'en 2002 le taux de satisfaction de la clientèle à l'égard du train de banlieue, satisfaction globale, là — alors, ça inclut la ponctualité, la propreté, la qualité des services, etc. — était à 95 %, et qu'il y a une progression: en 2003, on est à 95,4 %, ce qui sont de bons taux, là. Et je vous dirai que, nonobstant qu'on est en haut de 95 %, la priorité de l'AMT, là, c'est le service à la clientèle, et c'est par le service à la clientèle qu'on va s'assurer que nos équipements, que ce soient nos stationnements incitatifs, que ce soient les autobus, les express métropolitains ou les trains, on puisse les optimiser.

Actuellement, moi, je vous dirai que le train, ça va très, très bien. On a doublé l'achalandage des trains dans les sept dernières années: il y avait 7 millions de passagers en 1995, dans les trains de banlieue; aujourd'hui, il y en a 14 millions. Et on est en progression depuis le début de l'année. Je faisais référence tantôt à des chiffres, avec votre collègue le député de La Prairie, il y a une progression depuis le début de l'année. Mais, oui, on est très satisfait des résultats qu'on obtient au niveau de la satisfaction globale, et je vous dirai qu'on ne s'arrêtera pas là.

M. Soucy: Alors, merci.

Le Président (M. Brodeur): Oui, vous voulez compléter la réponse, M. le ministre?

● *(12 h 10)* ●

M. Marcoux: Peut-être rajouter quelques commentaires suite à la question du député de Portneuf et aussi ce que j'ai mentionné tantôt quant au taux d'utilisation du transport en commun à Montréal versus les grandes agglomérations nord-américaines. Il y a

également une étude, là, qui a été faite par le Transportation Texas Institute, qui indique que Montréal est la moins congestionnée des 13 régions urbaines de tailles comparables en Amérique du Nord. On parlait tantôt d'utilisation, de congestion, là, mais je pense que c'est une statistique qui est intéressante et qui est positive également. Et Montréal ne serait que la 40e ville la plus congestionnée, sur les 75 régions urbaines considérées dans l'étude, là, que j'ai mentionnée. C'est bien sûr qu'il y a... Une des hypothèses de justification, c'est que le transport en commun y est davantage utilisé, si je compare à Dallas, Atlanta, et aussi on possède peut-être moins d'automobiles que dans certaines de ces villes comparables. Alors, je pense que c'est important.

Et l'autre statistique intéressante, là, c'est que le déplacement transport en commun per capita...

Une voix: ...

M. Marcoux: ...par personne, là, Montréal est au premier rang par rapport à plusieurs villes américaines de même taille.

M. Soucy: Alors, monsieur...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Bien, je pense que vous venez de soulever des éléments importants qui sont tout à l'honneur des gens de l'AMT et aussi à l'honneur des gens du ministère des Transports qui s'occupent d'assurer...

M. Marcoux: Les sociétés de transport.

M. Soucy: Et voilà, et les sociétés de transport, merci. Alors, une autre... Combien il nous reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Il vous reste 15 minutes.

Adaptation du transport en commun pour les personnes handicapées

M. Soucy: O.K. Alors, j'ai quelques petites questions en rafale. On sait que... puis ce n'est pas... Ça fait déjà longtemps qu'on l'attend, cette période-là, on est en pleine période, M. le Président, où la population vieillit, et qui dit vieillissement dit aussi difficulté, disons, à se déplacer, des gens à mobilité réduite. Alors, dans ce contexte-là, qu'est-ce que le gouvernement fait pour améliorer l'accessibilité du transport collectif aux personnes à mobilité réduite? Évidemment, principalement on parle des réseaux de transport, là, soit le métro ou l'autobus.

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

M. Marcoux: M. le Président, oui, c'est un point très, très important. D'ailleurs, j'ai rencontré, il y a une semaine et demie ou deux semaines, un certain nombre d'organismes qui représentaient des personnes handicapées, par exemple, les... Bon. Il y a l'Office des personnes handicapées, que j'ai rencontré; le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal; l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées; la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec; Kéroul; l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec. Donc, je pense que c'est une préoccupation, là, qui est bien présente pour nous.

Pour ce qui est de l'AMT, et le président pourra compléter, l'AMT a effectué un premier bilan de ses équipements en regard de leur capacité à accueillir des personnes qui vivent avec des limitations. Et, pour la première fois, là, l'AMT prévoit à son programme d'immobilisations un montant qui n'est pas très important, là, mais qui est significatif, de 100 000 $ pour effectuer les travaux qui visent à rendre plus accessible un des équipements de l'AMT. Et le premier équipement visé, c'est le terminus Longueuil, qui est très achalandé, comme vous le savez. Et il y aura des travaux, là, pour améliorer la signalisation, l'éclairage, l'accès aux fauteuils roulants, etc. Et dorénavant, là, tous les nouveaux projets de l'AMT devront être conçus en prévoyant leur accessibilité aux personnes, là, qui vivent avec des limitations. Par exemple, les trois nouvelles stations de métro de Montréal, c'est-à-dire métro de Laval, seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Et ça, je pense que c'est la première fois que ça se réalise. Ça signifie des investissements additionnels, mais ça va être réalisé par l'AMT dans le cadre de ces travaux-là.

Alors, je ne sais pas si, M. le président, vous avez quelque chose à ajouter pour l'AMT. Je pourrai parler un peu du ministère des Transports après, M. le député de Portneuf.

Le Président (M. Brodeur): M. Gauthier, oui.

M. Gauthier (Joël): Bien, M. le député, est-ce que... La réponse du ministre m'apparaît assez complète, là. Si vous voulez une réponse...

Le Président (M. Brodeur): Vous avez une question complémentaire, M. le député?

M. Soucy: Oui, une question complémentaire sur la première question principale, M. le Président. C'est que là, M. le ministre nous indique qu'au terminus Longueuil on fait des aménagements pour accueillir les fauteuils roulants. J'imagine que ces gens-là prennent le métro et se dirigent quelque part. Alors, il y a seulement, je vous dirais... en écriture comptable, hein, c'est à double patte, alors il y a sûrement moyen, là, d'avoir une réception de ces gens-là. Où est-ce que c'est prévu, dans le réseau? Les premiers investissements, là, si on les accepte au terminus de Longueuil, on doit sûrement, sur l'île, avoir des endroits où on peut accepter les gens qui se déplacent. Est-ce qu'on est déjà dans le ton ou...

Le Président (M. Brodeur): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Oui.

M. Soucy: Parce qu'il y avait plusieurs hypothèses, mais... si je peux poursuivre, il y avait plusieurs hypothèses qui avaient été envisagées: on parlait de Berri-UQAM, on parlait d'Henri-Bourassa, de Bonaventure, Côte-Vertu, Longueuil, Lionel-Groulx. Alors, elles ne sont peut-être pas toutes faites, au moment où on se parle. Où est-ce qu'on a priorisé les travaux?

M. Gauthier (Joël): Bien, effectivement, vous avez raison, puis votre question est très pertinente, il y a un programme prioritaire pour l'accessibilité aux personnes qui vivent avec des limitations, qui a été mis de l'avant. Je veux quand même vous rappeler que les actifs du métro de Montréal appartiennent à la Société de transport de Montréal. Alors, nous, on a mis un programme prioritaire, on veut intervenir. Puis on a de bonnes relations avec la STM. Mais, à tout événement, je veux juste vous dire que les actifs... On ne contrôle pas les actifs, ce n'est pas à nous, mais il y a un programme prioritaire qui a été mis de l'avant. On a identifié neuf stations, les neuf plus achalandées, là, évidemment, là, et, dans ça, il y a le terminus Longueuil, mais il y a Côte-Vertu, il y a Berri-UQAM, Bonaventure, Lionel-Groulx et, je pense, la station McGill, là, sous toutes réserves, je vous dirais la station McGill, qui est la station la plus occupée, là, la plus achalandée à Montréal. Et ce programme-là est mis de l'avant et il y a une évaluation sommaire qui a été faite des coûts pour s'assurer qu'on puisse mettre en place certaines mesures. Et on a estimé... Il est estimé à 300 000 $ pour une réalisation à l'interne, par les employés de la STM, pour faire quelques aménagements et à 400 000 $ si on devait aller dans une phase, là, ultérieure pour bonifier encore les projets au niveau des six stations dont on a fait référence.

M. Soucy: Merci.

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

M. Marcoux: Pour ajouter, M. le Président, qu'il y a aussi les autobus qui sont un élément important, en termes d'accessibilité, là, pour les personnes à mobilité réduite. Alors, il y a un programme d'achat d'autobus, ce qu'on appelle à plancher surbaissé, évidemment, qui a été mis en place, là. Et selon ce programme-là, dans les différentes sociétés de transport au Québec, soit à Montréal, Québec, Sherbrooke, là, les territoires où nous avons des sociétés de transport existantes, il y aurait, en 2007, 66 % du parc d'autobus à plancher surbaissé, donc qui est très, très favorable pour les personnes à mobilité réduite. Et puis ça avait été commencé, je pense, en 1996 ou 1997, et je pense que c'est un excellent programme qui va dans le sens, là, d'une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Et ça avait été commencé en 1997, principalement.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui, merci, M. le Président. Alors, dans le préambule de la réponse, tantôt, on a fait état évidemment de transport adapté puis de transport par fauteuil roulant, là. Alors, pour les autres clientèles, exemple, là, les personnes qui sont atteintes de cécité, qui se promènent avec des chiens-guides, etc., est-ce qu'il y a des mesures particulières de prises au niveau du transport en commun pour les personnes, là, qui normalement utiliseraient peut-être le transport adapté, mais pas nécessairement parce qu'elles sont en chaise roulante mais pour d'autres raisons?

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

M. Marcoux: Oui. M. le député de Portneuf, je sais que l'AMT a conçu un comité technique, là, qui regroupe les principaux intervenants de transport adapté dans la région métropolitaine de Montréal pour analyser, là, l'ensemble des enjeux et des défis qui proviennent de la demande pour le transport adapté. Et il y a une étude qui va être réalisée en 2004 sur l'impact — et je ne sais pas si c'est... selon le calendrier initial, là — du vieillissement de la population sur les services de transport adapté offerts, là, dans la région métropolitaine de Montréal. Je ne sais pas si ça progresse selon le calendrier prévu, là, M. le président?

M. Gauthier (Joël): Oui.

M. Marcoux: Oui? Bon. Alors, ça, je pense que c'est une orientation et ça va permettre de dégager les options, là, pour justement faciliter le déplacement de ces personnes-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Combien de temps il nous reste?

• *(12 h 20)* •

Le Président (M. Brodeur): Il vous reste sept minutes.

Outils d'évaluation du taux d'utilisation du transport en commun

M. Soucy: Sept minutes? Une autre question qui va s'adresser, M. le Président, peut-être aux gens de l'AMT parce qu'on est dans le cadre de leur action. On a parlé tantôt d'augmentation de fréquentation, mais sur quelles bases l'AMT fait-elle ses prévisions de projets pour les années futures? On sait qu'on peut... On l'a vu tantôt à l'égard des trains de banlieue, on a des projets, on a des besoins. Par contre, on a des contraintes financières auxquelles on doit évidemment faire face. Alors, est-ce qu'il s'agit de bases qui nous permettent des prévisions d'achalandage, là, très solides?

Le Président (M. Brodeur): Oui. M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le Président. Merci pour votre question, M. le député. On y a fait référence tantôt, je pense, en réponse à une question du député de L'Assomption, la principale base de données que l'AMT utilise, c'est l'enquête origine-destination. L'enquête origine-destination s'effectue une fois tous les cinq ans, et il y a 165 000 personnes qui sont visées par

l'enquête origine-destination, là: c'est 70 000 ménages. Et c'est un questionnaire qui dure une quinzaine de minutes.

Et je vous dirai que la dernière avec laquelle on travaille, la dernière enquête, c'est l'enquête origine-destination 1998, mais l'enquête de 2003 est terminée, est en traitement actuellement. C'est Léger Marketing et Polytechnique qui font le traitement des données. Puis on devrait avoir nos résultats pour le début de septembre.

Ceci étant, là, c'est comme ça que ça fonctionne au niveau du transport au Québec, depuis à tout le moins 1970. C'est le MTQ, le ministère des Transports qui a débuté avec les enquêtes origine-destination. Nos données sont partagées, parce que, c'est important de le dire, là, on ne garde pas ça, là, entre nous, là, nous partageons nos données avec le ministère des Transports, les principales sociétés de transport et même les intervenants. On voit, là, des demandes au niveau de nos bases de données sur des questions bien précises, là, qui viennent maintenant du réseau de la santé, on veut savoir, là, les origines des déplacements. Je sais par ailleurs — c'est un aparté, là — que la santé publique, le département de santé publique de Montréal effectue une étude actuellement très importante en matière de transport, les effets du transport, là, sur la santé publique.

Mais la principale base de données, là, pour l'évaluation des projets, c'est l'enquête origine-destination. Après ça, bien, évidemment il y a les demandes du milieu, il y a des évaluations qui sont faites, là. Mais la validation passe par l'enquête origine-destination.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Gauthier. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Est-ce que je peux me permettre une question qui ne touche peut-être pas les milieux urbains?

Le Président (M. Brodeur): Oui.

Transport en commun dans les milieux ruraux

M. Soucy: Alors, M. le Président, tantôt on a parlé de transport collectif, là, en milieu urbain, et, moi, je suis dans un comté rural. Évidemment, le transport collectif nous interpelle aussi. Nous aussi, on vit des situations particulières. Comment le ministère des Transports entrevoit peut-être le financement d'organismes présents et, je dirais, à venir? Parce qu'on sait qu'il y a quelques expériences pilotes dans certaines régions du Québec; il y en a d'autres qui sont à l'étude à ce moment-ci. Et là, bien, on est confrontés à la réalité que tous les organismes de transport affrontent, soit le financement, puis on sait qu'on ne pourra jamais atteindre un niveau d'achalandage comme l'AMT, à Montréal.

Donc, au niveau de nos régions, comment on pense aider au financement du transport collectif, en sachant que, d'une part, la population vieillit, les populations quittent les milieux ruraux pour se diriger vers la ville? Alors, vous comprendrez que ça va nous prendre de l'aide d'une façon substantielle pour maintenir, à tout le moins, la vie dans l'ensemble de nos communautés rurales, qui sont très grandes, très dispersées puis très peu densifiées.

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

M. Marcoux: M. le Président, je voudrais dire qu'il existe depuis 2002, ça avait été mis en place dans le cadre de la politique sur la ruralité, par le gouvernement précédent, un programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural. Et il était entré en vigueur le 1er janvier 2003. Ça prévoit 10 millions sur cinq ans, en termes, là, de soutien à des mises en commun, des expériences de mise en commun de services de transport collectif, en collaboration avec les élus municipaux. Et ça, c'est un programme qui est en continuité, la mesure d'aide temporaire de mise en commun de services de transport collectif, là, soit le transport adapté, scolaire et ce qui existe pour la santé et services sociaux, le covoiturage. Et le programme d'aide gouvernementale donc est entré en vigueur le 1er janvier 2003.

Déjà, il y a 25 MRC qui ont bénéficié, là, d'une aide aux études d'un montant de 10 000 $... qui varie de 10 000 $ pour... Donc, un montant de 10 000 $ pour les 25, et 18 autres MRC ont reçu des subventions aux dépenses d'exploitation pour des montants qui varient de 8 000 $ à 28 000 $. Alors donc, il y a quand même déjà un soutien, là, qui existe pour le monde rural.

Et présentement il y a des groupes communautaires qui travaillent en partenariat avec les MRC, le ministère des Transports, pour définir des paramètres d'un réseau de transport collectif sur leur territoire. Puis il y a d'autres demandes de subventions qui sont à prévoir. Il y a certains milieux en particulier qui sont très actifs dans ce domaine-là. J'ai rencontré, je vous le mentionnais, la mairesse Mme Chantal Deschamps, de Repentigny, qui me mentionnait que dans la MRC... évidemment, ça ne touche pas tout à fait le député de Masson, là, ou un petit peu, et la circonscription du député de L'Assomption, mais qui me dit qu'ils sont en train de travailler sur un projet et qu'ils seraient intéressés justement à participer avec le ministère, là, sur une sorte de projet pilote pour améliorer tout ce qui touche le transport collectif. Il y a certains autres milieux, aussi. Alors, ça, je pense que c'est intéressant, et le ministère va continuer de soutenir ces initiatives-là. Alors donc, ça va continuer.

Puis il y a un nombre de 81 MRC qui sont admissibles au programme et qui donc vont pouvoir bénéficier de ce programme-là. Et ce que je souhaite, moi, c'est qu'avec les intervenants du milieu, avec les groupes, enfin les MRC, transport scolaire aussi dans certains endroits, qu'on puisse en arriver à assurer... Bon. Le député de Montmagny-L'Islet me dit que oui. Je ne sais pas si ça fonctionne déjà chez vous. Donc, qu'on puisse, là, apporter au moins un réseau de transport collectif qui dessert les gens. Puis souvent ceux qui en ont besoin, dans le milieu rural ou le milieu mi-rural, mi-urbain, ce sont des personnes qui n'ont pas de voiture, ou des personnes plus âgées, ou des gens qui ont davantage de difficultés à se déplacer, là, et puis qui n'ont pas le moyen à chaque fois de payer un taxi puis... Alors, ça, je pense que c'est important qu'on puisse continuer de tenter de développer cet aspect-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Le bloc du parti ministériel est terminé. Et, pour les quelques minutes qu'il nous reste, M. le député de Drummond.

Financement et organisation du transport en commun

M. Jutras: Oui. Toujours dans le transport en commun, là, on sait que les sociétés de transport en commun ont lancé plusieurs appels au secours parce qu'elles vivent une grave situation financière. On a parlé d'un manque à gagner de l'ordre de 90 millions de dollars. Le ministre devait faire connaître des orientations par rapport à ça; les orientations ne sont pas venues. Et par ailleurs le ministre a fait savoir qu'éventuellement il y aurait une consultation. Alors, ma question, c'est de savoir c'est quand, cette consultation-là. Quelle forme prendra-t-elle? Est-ce qu'il faut comprendre que ce sera une consultation en commission parlementaire? Et la consultation portera sur quoi?

M. Marcoux: M. le Président — et on pourra revenir aussi, si ce n'est pas complet, là, à la reprise des travaux cet après-midi — moi, j'ai rencontré l'Association du transport urbain du Québec, là, le 19 février dernier. Dans un premier temps, je voudrais peut-être revenir sur le chiffre de 90 millions, là, qui a été mentionné par les sociétés de transport.

Compte tenu des prévisions budgétaires 2004, qui ont été présentées par les sociétés de transport, et le déficit présentement, là, parce qu'il y a eu certaines augmentations de tarifs — puis on pourra reparler des taux... des tarifs au Québec dans l'ensemble, mais il y a le remboursement de TPS, la TPS aussi, pour les intrants, là, qui a été annoncé par le fédéral — donc, le déficit résiduel, par rapport au point de départ où on disait 90 millions — et on a des chiffres là-dessus — est beaucoup moindre. Je pense que c'est peut-être davantage de l'ordre d'une dizaine de millions, 10 à 13 millions. Oui?

Le Président (M. Brodeur): Vous me voyez désolé de vous interrompre, puisqu'il est 12 h 30.

M. Marcoux: Bien, on pourra rapidement continuer cet après-midi.

Le Président (M. Brodeur): Avant de suspendre nos travaux, j'aurais peut-être une question pour le député de Drummond et pour les membres de cette commission. Vous avez besoin encore de l'AMT, cet après-midi? Est-ce qu'on peut les libérer ou on les...

M. Jutras: Bien, c'est sûr, M. le Président, qu'au rythme où vont les choses, on va encore parler du transport en commun cet après-midi, puis que ça ne portera pas, cet après-midi, exclusivement sur la Société d'assurance automobile du Québec, puis que je pense bien que c'est inévitable qu'on va avoir à revenir, là, sur certains projets de routes.

● *(12 h 30)* ●

Le Président (M. Brodeur): Donc, les gens de l'AMT vont se comporter en conséquence. Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, est-ce que je puis demander au député au Drummond puis aux autres membres de la commission, là... Mme Nicole Poupart, qui est la présidente de la Commission des transports, est ici avec d'autre membres de... en fait, le personnel de la Commission des transports. Est-ce qu'on prévoit avoir des sujets qui touchent la Commission des transports? Si oui, ils vont demeurer ici, ou, sinon, bien, nous pourrions les libérer. C'est simplement la question que je vous demande. Mme Poupart, la présidente, est ici.

M. Jutras: Pas cet après-midi, pour la Commission des transports. Puis, en fin de journée, on pourra se reparler peut-être pour demain.

M. Marcoux: Bon, bien, parfait. Excellent. Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Donc, la Commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 34)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Et, tout comme par les journées passées, je demande aux gens qui ont des téléphones cellulaires de bien vouloir les fermer et les mettre dans la chaudière que j'ai près de moi.

Je rappelle que le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2004-2005. Et, lorsque nous avons ajourné ce matin, à 12 h 30, le député de Drummond avait la parole, et je lui rappelle qu'il lui reste 18 minutes, à titre de porte-parole de l'opposition, ainsi qu'à l'opposition. Donc, M. le député de Drummond, la parole est à vous.

M. Jutras: Bien, est-ce que ce n'est pas le ministre qui avait commencé à répondre, là?

Le Président (M. Brodeur): Oui, peut-être...

M. Jutras: Parce que ma question était concernant le transport en commun, là, je peux nous resituer dans le contexte, là, concernant le financement du transport en commun, relativement au problème du cadre financier du transport en commun, le déficit de l'ordre de 90 millions de dollars, que le ministre avait annoncé une consultation. Alors, quand allait se faire cette consultation? Quelle forme prendra cette consultation? C'est ça, là, alors la consultation. Puis le ministre avait commencé à me répondre en me disant que le déficit finalement n'était plus de 90 millions, il était rendu à 8, 10 millions, là. C'est là que nous en étions.

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

M. Marcoux: Alors, merci, M. le Président. Vous allez me donner quelques minutes peut-être pour

resituer le contexte, je pense que c'est important, M. le député de Drummond.

Lorsqu'on examine la situation financière du transport en commun dans le contexte général, la situation financière, là, n'est pas si mauvaise que ça. Je pense qu'il faut bien l'évaluer. D'abord, au Québec, le gouvernement présentement contribue, enfin en 2004-2005, à la hauteur de 380 millions au transport en commun: il y a évidemment la contribution aux immobilisations, il va y avoir 186 millions, cette année, en subventions, là, pour les immobilisations; 23 millions pour financer les réseaux de transport en commun, les CIT et les OMIT; 57 millions pour les services de transport adapté; il y a aussi un 2 millions pour le transport en milieu rural; et plus de 110 millions, là, qui proviennent de la taxe sur l'essence et droits sur l'immatriculation.

Et ça, de toute façon, vous l'avez dans le livre des crédits, dans ce qu'on appelle le livre... je ne sais pas lequel, là, mais c'est Gestion des plans de dépenses, je pense, donc où on totalise, là, 381,8 millions. Donc, déjà là, il y a une contribution importante du gouvernement provincial dans le transport en commun. Et, selon les statistiques que nous avons, là, la participation du gouvernement du Québec est parmi les meilleures en termes de contribution des gouvernements provinciaux au transport en commun. Donc, ça, c'est la première chose.

Deuxièmement, souvent on parle des tarifs aux usagers. Alors, les tarifs aux usagers, ils ont augmenté, c'est sûr, depuis un certain nombre d'années, mais ils demeurent avantageusement comparables à ce qui se fait ailleurs, et au Canada et en Amérique du Nord.

Troisièmement, et j'y ai référé ce matin, les taux de fréquentation sont bons. Ils pourraient être meilleurs, et nous devons viser à les augmenter, mais ils sont en croissance.

Quatrièmement, nous en avons discuté hier, le transport adapté s'est développé de façon intéressante dans presque toutes les régions du Québec. Il y a 95 % de la population qui est couverte par les services de transport adapté. Il y a encore bon nombre de municipalités, de petites municipalités, près de 900, qui ne sont pas encore couvertes. Donc, il faut viser à l'étendre. Mais c'est déjà, je pense, un accès au service, là, qui est extrêmement important, qui est bien développé. Bon. Alors, ça, je pense que c'est le contexte général.

Deuxièmement, oui, il y a certains problèmes de financement puis comme souvent dans tout service public, là. Je pense que le transport en commun n'est pas unique là-dessus. Vous savez que le gouvernement du Québec, dans le 382 millions, là, contribue aux dépenses d'immobilisations. Bon. Ça varie selon les catégories d'investissement: 100 % dans le cas de métros, là; 75 % dans le cas des stations pour les garages et terminus, les voies réservées; et puis 50 % pour l'achat d'autobus, en termes d'immobilisations. Et ça, ça se retrouve, là, dans le budget du ministère.

Pour ce qui est des dépenses d'exploitation, le député de Drummond a parlé ce matin, là, de 90 millions, effectivement c'est un chiffre qui avait été, à un moment donné, là, rendu public par les sociétés de transport. Cependant, si on prend compte d'un certain nombre d'éléments, notre évaluation, nous: le déficit résiduel, pour l'année 2004, là, est de l'ordre de 13 millions, 14 millions.

● *(15 h 40)* ●

Et, là-dessus, il y a la STM qui est un cas spécial et puis c'est relié à la contribution de la ville de Montréal. Et, on se rappelle, là, la STM dit: Bien, j'ai un manque à gagner, puis là on verra qui contribue. À cet égard-là d'ailleurs, je voudrais simplement rappeler qu'en 2003 il y avait eu, le 27 novembre, on parle ici, là, de... c'est-à-dire pour l'année 2002, la STM avait fait une demande aussi au gouvernement, dans le temps, pour dire: Écoutez, là, il nous manque 15 millions, et puis on demande au gouvernement du Québec de compenser ce 15 millions là. Alors, dans un article du *Journal de Montréal*, là, de novembre 2003, on dit bien que Québec n'a pas répondu à ce moment-là à la demande de la STM, considérant que, non, on ne devait pas y répondre. Alors, la même demande aussi avait été faite, et le gouvernement du temps avait dit non.

Alors donc, les dépenses d'exploitation, si on prend compte les tarifs des usagers, qui ont été ajustés mais qui ne sont pas plus élevés dans plusieurs cas, moins que d'autres juridictions, le remboursement de la TPS, l'impact du remboursement de la TPS fédérale, l'impact du surplus de l'AMT dans la région de Montréal, bien tout ça, là, on retrouve un manque à gagner qui selon nous se situe entre 13 et 14 millions. Ça, c'est bien important.

Il y a, pour ce qui est des dépenses d'exploitation, des sources de revenus possibles. Cependant, il y a aussi les façons de faire qu'on doit regarder. Comme on le fait au gouvernement, dans toutes les autres sociétés et également dans les sociétés de transport qui sont principalement, là, locales et régionales, les façons de faire doivent être revues... tenter de mettre en oeuvre des avenues qui sont déjà exploitées ailleurs. Et nous pourrons en reparler.

En ce qui a trait aux dépenses d'immobilisations, ce que nous estimons actuellement, c'est que, sur une période de 10 ans, il y a des besoins de l'ordre de 3,8 milliards. Une proportion importante évidemment se situe, là, dans la région de Montréal, notamment à la Société de transport et en particulier pour le métro, soit la rénovation des systèmes, des équipements fixes et également le remplacement des 336, là, MR-63. Donc ça, c'est un problème majeur, d'autant plus que, selon les règles actuelles...

M. Jutras: M. le Président, ce n'est pas ça, ma question. Ma question, c'est: La consultation, quelle forme prendra-t-elle, quand aura-t-elle lieu, sur quoi portera-t-elle? Je n'en suis pas sur les dépenses d'exploitation, à moins qu'il me dise que c'est ça sur quoi va porter la consultation. Je veux bien qu'on tourne en rond, là, mais...

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député. M. le ministre, vous pouvez compléter votre réponse.

M. Marcoux: Bien, écoutez, moi, il me semble qu'on doit compléter puis avoir le cadre général, là. Je pense que l'étude des crédits, ça doit servir à ça, puis voir un peu ce qui s'en vient. Je pense que c'est important, pour voir.

M. Jutras: Vos collègues du parti ministériel poseront ces questions-là s'ils veulent, mais on n'est pas ici pour faire le tour général de ce que le ministre veut faire. On est ici pour étudier les crédits. Moi, je pose une question précise au ministre sur la consultation dont il a lui-même traité: Ça va être quoi, cette consultation-là? C'est ça, ma question. Les dépenses d'exploitation puis les dépenses d'immobilisations du métro, il en a parlé hier tant et plus. Il y a des collègues du parti ministériel qui ont posé des questions là-dessus. Je n'ai pas le goût, moi, qu'on tourne en rond puis qu'on se répète constamment. On est ici pour informer la population, pas pour se répéter puis faire les perroquets.

Le Président (M. Brodeur): Si je peux me permettre, M. le député de Drummond, nous avons déjà discuté de l'appréciation des réponses d'un ministre ce matin. D'ailleurs, il y a eu des décisions nombreuses qui ont été rendues à ce sujet-là suite à des appels au règlement. Et je vous rappelle d'ailleurs: j'ai devant moi une décision qui a été prise l'année passée, lors de la même commission, par le même président, qui était...

M. Jutras: Oui, parce que c'était le même ministre avec le même comportement.

Le Président (M. Brodeur): ...qui était sur le rapport d'un même commentaire d'ailleurs du député de Drummond, et la réponse reste la même. Donc, M. le député de Drummond, vous aurez la chance après d'apprécier la réponse du ministre, et ça, c'est votre entière discrétion. Pour l'instant, on va laisser le ministre répondre à la question.

M. Marcoux: Merci, M. le Président. Et ça me surprend que le député de Drummond ne soit pas intéressé à connaître le cadre général et la problématique. Il me semble que c'est important, en politique publique, de pouvoir se situer dans un cadre général.

M. Jutras: J'ai écouté hier, moi, hein? J'ai écouté hier. Ça a été dit.

M. Marcoux: Donc, alors je voudrais simplement vous soumettre que je pense que, pour la population, c'est important que la population sache dans quel contexte se situe cet enjeu majeur du transport en commun. Et je pense que c'est de l'information qui est utile et qu'il est nécessaire de donner. Alors, c'est dans cette perspective-là que je la donne. Et je ferai remarquer au député de Drummond, s'il parle des crédits, que ce n'est pas une question sur les crédits qu'il me pose, là, une question sur une consultation. Alors, je veux juste lui dire ça. Alors, je respecte beaucoup, vous savez, mon collègue.

Alors, j'y viens, à la consultation. Alors, les dépenses d'immobilisations sont un enjeu majeur, d'autant plus qu'avec les règles actuelles de financement le gouvernement du Québec assume 100 % pour le métro, 75 % pour d'autres types d'investissement et 50 % pour les autobus. Et je dirais que c'est là le principal défi à la fois pour les sociétés de transport, pour le transport en commun, pour les usagers puis pour le gouvernement.

Alors, il y a trois éléments dont nous allons discuter avec les sociétés de transport, en impliquant également les municipalités, parce qu'il y a une partie importante pour les municipalités. Il y a évidemment les façons de faire, c'est important, et on pourra y revenir; le financement de ces infrastructures-là, et le ministre des Finances a annoncé, dans le dernier discours du budget, une corporation financière, de financement des infrastructures locales du Québec, en indiquant qu'en plus de financer des projets d'infrastructures, notamment le transport en commun et la voirie locale, bon, cette mesure favorisera l'amélioration de l'efficacité énergétique, en référant, là, aux véhicules énergivores. Mais cette corporation-là va servir aussi, le ministre des Finances l'a indiqué, pour le transport en commun. Et on devrait avoir des discussions également avec le gouvernement fédéral.

Le 19 février dernier, j'ai rencontré les sociétés de transport, l'Association du transport urbain du Québec. Nous avons préparé un document de consultation qui est davantage des questions qui entourent, qui touchent les principaux enjeux que l'on retrouve dans ce défi du transport en commun. Et donc c'est un document de réflexion, ce n'est pas un document de solutions à tous crins, mais on propose des avenues. Mais il y a beaucoup de questions. Nous allons poursuivre les consultations avec l'Association du transport urbain du Québec.

Ce que j'ai indiqué, c'est que, oui, il y aurait des consultations. Donc, il y aura des consultations avec l'association et possiblement une consultation plus large, dont je déterminerai les modalités. C'est ce que j'ai indiqué au mois de mars dernier. Puis, avec l'ATUQ, on déterminera les modalités d'une consultation plus large, soulignant que ça implique beaucoup les municipalités, c'est bien sûr, donc le ministère des Affaires municipales et puis également des Finances.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Préalablement, M. le Président, le ministre vient de faire référence à un document, là. Alors, je demanderais qu'il nous le dépose, s'il vous plaît.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a une possibilité de déposer ce document, M. le ministre?

M. Marcoux: Moi, je n'ai pas d'objection. On l'a donné à toutes les sociétés de transport, M. le Président, je n'ai pas d'objection à le déposer.

Le Président (M. Brodeur): Bon. Parfait. Donc, on considère que...

M. Marcoux: Mais c'est un document de réflexion, je vous dis bien, là. C'est dans cette perspective-là qu'il doit être compris, qu'il doit être abordé.

Document déposé

Le Président (M. Brodeur): Si on peut m'apporter le document ici. Merci beaucoup. Donc, le document est déposé. Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais, moi, je repose ma question, là: Quand cette consultation-là se ferait-elle? Puis quelle forme prendrait-elle? Puis sur quoi porterait-elle exactement?

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

• *(15 h 50)* •

M. Marcoux: M. le Président, je vous ai indiqué que la problématique, c'est ce qu'on expose dans le document de réflexion. Donc, il va y avoir une consultation avec les intéressés, avec l'ATUQ et les sociétés de transport. On pourra ouvrir sur une consultation plus large, je suis d'accord là-dessus. Et on déterminera les modalités, donc, d'une consultation qui pourrait se tenir, là, mettons, au mois de septembre, à peu près, ou fin septembre. Mais, sur les modalités, ce que j'ai indiqué, c'est que je les déterminerais et je reviendrais avec les modalités. C'est ce que j'ai annoncé, indiqué à la fin de février, là, et on va s'entendre là-dessus.

M. Jutras: Par contre, quand vous parlez que la consultation va se faire auprès de certains intervenants, comme les gens de l'ATUQ, c'est ça?

M. Marcoux: Principalement.

M. Jutras: Et, par la suite, et par la suite, c'est une consultation plus large. Mais est-ce qu'il faut que je comprenne que c'est une consultation ici, en commission parlementaire, ou c'est une consultation que vous allez continuer sur le terrain, auprès de certains intervenants?

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

M. Marcoux: Là-dessus, là, je n'ai pas encore déterminé précisément quelles seront les modalités. Je vais le faire au cours du prochain mois. Ça pourrait être une consultation plus large sur le terrain ou en commission parlementaire. Et ça va être relié aussi... Vous savez très bien, là, que le gouvernement a déjà indiqué qu'on pourrait regarder, examiner les sources de diversification des revenus des municipalités, ça aussi, ça pourrait être tenu en compte. Mais la consultation, donc, plus large se ferait probablement, là, au cours du mois de septembre ou fin septembre.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Et, lorsque vous nous dites que les sociétés de transport et les gens de l'ATUQ nous parlaient, il y a quelques mois, là, d'un manque à gagner de l'ordre de 90 millions pour les différentes sociétés de transport, vous nous dites que c'est rendu de l'ordre de 8 à 10 millions, est-ce qu'entre autres il y a eu une telle réduction par le fait que les sociétés de transport, leur manque à gagner en fait, ils l'ont passé dans les comptes à recevoir? Est-ce que c'est ça qui explique, là, qu'il y a eu une réduction de l'ordre de 90 millions à 10 millions de dollars? Et, si c'est le cas, bien ça veut dire que le manque à gagner est encore là.

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

M. Marcoux: M. le Président, ce n'est pas du tout, du tout, là, ma prétention. Et l'examen, ici, a été fait avec le ministère, et ce qu'il reste comme déficit, entre guillemets, résiduel pour nous, c'est de l'ordre de 13 à 14 millions. C'est bien sûr qu'il y a eu, d'un côté... dans certains cas, il y a eu des augmentations de tarifs aux usagers ou... Écoutez, la STM est un exemple, là, qui est peut-être plus... qui a été davantage publicisé. Dans certains cas, il y a eu des hausses de contribution municipale.

Et il y a l'impact du remboursement de la TPS fédérale qui vient réduire donc les dépenses, en fait qui contribue, là, à la réduction des dépenses. Dans le cas de Montréal, nous avons parlé ce matin du surplus de l'AMT qui a été redistribué. C'est de l'ordre de 6,8 millions, près de 7 millions. Donc, tout ça fait que, disons, là, ça a diminué ce qui avait été annoncé comme 90 dans le temps, et, pour nous, il reste de 13 à 14 millions de déficit.

Et, si vous regardez les contributions des différents partenaires aux dépenses des organismes de transport en commun, là, au Québec et dans le reste du Canada, la contribution des usagers au Québec, en moyenne, là, est de l'ordre de peut-être un peu plus de 40 % et, de façon précise... mais, en moyenne, donc par rapport au... la moyenne canadienne serait de 45 %, à peu près. Alors, notre moyenne ici de tarif des usagers, là, est moindre que ça actuellement. Même s'il y a eu des hausses récemment, en termes de contribution des gouvernements provinciaux, le Québec est l'un des gouvernements, là, ou sinon le, qui contribue le plus, selon les formules en place. Cependant, dans le reste du Canada, les municipalités dans plusieurs cas contribuent davantage, alors...

Donc, moi, je pense qu'on peut dire qu'au niveau local, si on regarde ce qui se passe, tarifs aux usagers, contribution des municipalités, là, on n'excède pas la moyenne canadienne. Et les contributions du gouvernement du Québec sont probablement parmi les plus importantes, là, en en ce qui a trait... ou si on considère uniquement les gouvernements provinciaux.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Donc, le bloc...

M. Marcoux: Et, pour moi, là, je voudrais juste rajouter pour le député de Drummond, je pense qu'il est important de bien s'entendre aussi à la fois sur la problématique puis également les principaux enjeux, et ça, de le faire avec les partenaires impliqués.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Donc, le bloc de 20 minutes réservé à l'opposition est terminé. Avant de passer à une question du député de Portneuf, est-ce que l'opposition tient encore à garder l'AMT ici pour d'éventuelles questions, ou peut-on les libérer, ou prévoyez-vous tantôt revenir sur des questions concernant l'AMT?

M. Jutras: Bien, c'est possible, M. le Président, que, dans le prochain bloc, il y ait encore des questions sur le transport en commun.

Le Président (M. Brodeur): De même que la Commission de transports.

M. Jutras: Bien, c'est-à-dire la Commission des transports, il me semble qu'on leur a donné congé, puis on a convenu, le ministre et moi, qu'on en reparlerait en fin d'après-midi pour demain.

Le Président (M. Brodeur): Bon. Parfait. Donc, la Commission des transports est en congé. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): De rien.

Bilan routier de l'année 2003

M. Soucy: À chaque année, il est d'usage que le ministre des Transports nous fasse un bilan routier de l'année en cours. Ce bilan-là a été présenté rapidement aux médias, là, il y a une dizaine de jours, deux semaines à peu près. Alors, j'aimerais ça, moi, M. le Président, que les gens de la commission et les gens qui nous écoutent puissent se remémorer enfin les principales constatations, là, qui ont été soulevées lors de la présentation du bilan routier. Alors, j'aimerais ça principalement connaître les faits saillants et puis les données les plus significatives.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, effectivement avec la Société d'assurance automobile du Québec, et je voudrais profiter de l'occasion, M. le Président, pour présenter aux membres de la commission, ici, M. Jacques Brind'Amour, qui est le président-directeur général de la Société d'assurance automobile du Québec, et puis également... Évidemment, je ne les présenterai pas toutes ou tous, mais il y a plusieurs autres dirigeants de la Société d'assurance automobile du Québec.

Alors donc, le 28 avril dernier, nous avons présenté le bilan routier, et, si on regarde par rapport aux années précédentes, là, le nombre de décès a diminué, est passé de 704 à 621, c'est-à-dire 621 pour l'année 2003 versus 703 ou 704 l'année précédente. Et ça fluctue un peu d'année en année, c'est bien sûr, le nombre de décès, parce que, en 2001, c'était 610; en 2002, 704; et, en 2003, 621. Mais il y a une tendance, depuis un certain nombre d'années, à une amélioration en ce qui a trait au nombre de décès, donc une réduction du nombre de décès, et 2003, avec 621 — et c'est encore trop, on ne peut jamais se réjouir de ça, là — c'est la deuxième meilleure année après 2001.

Par ailleurs, il y a eu une augmentation, là, plus importante des blessés graves et des blessés légers. Il y a 11,4 % de hausse des blessés graves et des blessés légers. Il y a un objectif qui avait été fixé, c'est, en 2000-2001, de viser à réduire à 650 annuellement le nombre de décès. Et cet objectif-là avait été fixé du fait que, les années 1995 à 2000, il y avait eu un nombre beaucoup plus élevé de décès, même si c'était en réduction par rapport aux années précédentes. Et on avait considéré que, si nous pouvions, en 2005, atteindre 650 et le maintenir, ce serait une amélioration considérable. Alors, pour les trois premières années, on a même un peu en bas de ça, espérons qu'on pourra maintenir cette moyenne et que ça continuera de réduire, c'est-à-dire cette tendance, là, des décès, qui est à la baisse.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, maintenant qu'on a des statistiques, bien j'aimerais ça, M. le Président, que le ministre nous explique qu'est-ce qui fait que, dans le cas des décès, ça diminue, et qu'est-ce qui explique que, pour ce qui est des blessés graves, ça augmente. Alors, est-ce qu'il y a des considérations particulières, là, qui pourraient être évoquées à ce moment-ci?

● *(16 heures)* ●

M. Marcoux: Écoutez, évidemment il y a toutes sortes de considérations, là. Il y a des hypothèses. C'est sûr que le nombre de véhicules continue d'augmenter, donc il y a davantage, disons, de possibilités. Et également le kilométrage, le nombre de kilomètres parcourus continue d'augmenter. Ça veut dire qu'il y a davantage de circulation, ce qui peut provoquer davantage de collisions, donc de blessures.

Et on se rappellera qu'il y a certaines routes, là... Et les routes de 90... où la vitesse est de 90 km sont celles où il y a davantage de blessés graves, si ma mémoire est bonne. Alors que celles de 50 km sont celles où il y a davantage de décès. Puis ce n'est pas sur les autoroutes qu'il y a le plus de décès, assez curieusement, à ce qu'on peut penser. Alors donc, le facteur augmentation des véhicules, augmentation du kilométrage. Parfois, on... enfin les gens de la société, selon certaines évaluations, pensent que la température peut avoir un impact. Je sais qu'étant fils d'agriculteur, moi, la température était un événement important dans l'agriculture, là, mais on dit qu'aussi ça peut avoir un impact pour les conducteurs.

Alors, ce que je voudrais ajouter, c'est pour ça que les campagnes de sensibilisation sont très, très importantes, et vous pourrez... Je ne sais pas si vous avez vu, là, qu'on a commencé... la société a commencé à avoir, dans les médias électroniques, une campagne de publicité pour les décès, là, de la route, un, qui va évidemment pour la vitesse. On met en garde les conducteurs contre la vitesse, avec des images, là, qui sont assez percutantes. Et, deuxièmement, il y a aussi une autre campagne qui va commencer, si elle n'est pas commencée, et qui vise principalement la question de l'alcool. Donc, ne pas conduire si vous avez consommé de l'alcool. Et cette campagne-là, je ne sais pas si elle a commencé, bon, elle est commencée, elle vient de commencer et vise dans le fond une clientèle peut-être de 28-29 ans à 40-42 ans, parce que, pour les jeunes, c'est la vitesse qui est un élément important, ce n'est pas nécessairement l'alcool. Il y en a là, mais la vitesse excessive est la principale cause. Donc... parce que la vitesse est toujours une cause importante d'accidents, c'est un peu plus de 20 %, alors que l'alcool est de 29 % à 30 %.

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

Réglementation des véhicules et des machines agricoles circulant sur les routes

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Aujourd'hui, nos producteurs agricoles possèdent plusieurs terres cultivables et ils doivent donc traverser des villages en entier, aller d'une paroisse à l'autre avec leurs machineries agricoles, qui sont de plus en plus grosses puis, j'oserais dire, monstrueuses. Ce temps-ci, on les voit traverser nos rangs avec leurs citernes à purin, là. C'est des grosses machines. J'aimerais savoir quelle est la réglementation actuelle concernant la machinerie et les remorques agricoles.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président — puis, M. le député de Montmagny, évidemment vous avez, comme vous dites, une région agricole, donc c'est important pour vous — actuellement les machines agricoles, parce qu'on a défini différemment, dans le projet de loi n° 29 qui a été étudié au mois de février, là, les tracteurs, donc on parle de machines agricoles maintenant incluant les tracteurs, peuvent circuler sur le réseau routier, à l'exception des autoroutes. Et il y a un certain nombre de règles qu'elles doivent observer.

D'abord, il y a des règles sur l'éclairage des tracteurs puis les machines agricoles, là, elles doivent être munies de phares appropriés, qui sont bien précisés. Pour ce qui est des remorques ou des machines agricoles qui sont tirées par un tracteur, par exemple, ils doivent avoir, là, deux feux rouges en arrière, deux déflecteurs rouges. Puis, si elles sont tirées par un tracteur de ferme, elles doivent être munies de chaînes ou d'un autre dispositif pour qu'elles restent reliées au tracteur, là, si elles n'ont pas de frein indépendant, les remorques. Et aussi vous le voyez sur les routes, là, il y a des panneaux avertisseurs, dans certains cas qui sont requis. Par exemple, les tracteurs, les machines agricoles, les autres véhicules routiers, là, qui sont conçus pour circuler à une vitesse inférieure à 40 km doivent avoir un panneau avertisseur.

Il y avait aussi, depuis un bon bout de temps, des discussions avec l'Union des producteurs agricoles en ce qui a trait aux machines agricoles, là, d'une grande largeur, je ne sais pas, si vous prenez une moissonneuse-batteuse par exemple, là, entre autres. Donc, avec l'adoption du projet de loi n° 29 dont nous avons discuté au mois de février — on a commencé au mois de décembre avec ma collègue et au mois de février — les machines agricoles hors normes en largeur, là, qui mesurent plus que 2,6 m vont être assujetties à des normes spécifiques de circulation et de signalisation. Il va y avoir un projet de règlement de présenté. C'est en processus d'élaboration et ça s'est fait aussi en discussion avec l'Union des producteurs agricoles. Parce que c'est important que ce soit fait et il est essentiel de bien les réglementer parce qu'il y a eu des accidents avec des machines agricoles hors normes, comme on dit, dont la largeur dépassait 2,6 m. Ça touche également la sécurité des usagers de la route.

Impact de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Je peux peut-être en profiter pour poser une question, moi aussi. Vous savez, M. le ministre... Je ne sais pas si vous avez lu le journal local, le journal *La Voix de l'Est*, mais je m'étais engagé auprès d'un groupe de jeunes préoccupés par l'environnement à poser une question lors des crédits. Et, lors de la Journée de la Terre justement, ce groupe de jeunes là sont venus me rencontrer pour donner toutes sortes de suggestions sur l'emploi de véhicules automobiles.

Et la suggestion qu'ils ont faite... Et je me suis engagé à vous faire part de cette suggestion-là en commission parlementaire, surtout à la suite du budget et à la suite de la décision, concernant les cylindrés de 4 litres et plus, d'avoir une taxe excédentaire. Ces jeunes-là, fort préoccupés par l'environnement m'ont suggéré... Ils m'ont demandé de vous faire part s'il était possible... Dans le Code de la sécurité routière ou dans les livres concernant la sécurité routière sur lesquels porte l'examen, est-ce qu'il serait possible, étant donné l'impact énorme de la conduite automobile sur l'environnement, d'avoir un chapitre sur l'impact environnemental de la conduite automobile? Ou serait-il possible d'avoir une question, au moins pour l'obtention du permis de conduire, concernant justement l'utilisation, l'impact de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement? C'est la suggestion que ces jeunes-là ont faite, il y a quelques semaines, lors de la Journée de la Terre, et j'aimerais leur transmettre la réponse que vous allez nous donner.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, d'abord je voudrais vous remercier de cette suggestion-là, dire aux jeunes que c'est une préoccupation que nous partageons, je pense, et que c'est une suggestion que je reçois avec beaucoup de déférence, et que nous allons examiner, je pense, les remercier pour leur contribution et également leur préoccupation à cet égard-là, puis également, vous, vous remercier de vous faire le porte-parole de ces jeunes-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Réjean serait prêt avant.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Gatineau, allez-y.

M. Lafrenière: Bien, je ne sais pas s'il va me laisser assez de temps, je n'avais rien que 40 secondes. Comment qu'il lui reste de temps, là?

Le Président (M. Brodeur): Il vous reste huit minutes.

Utilisation du téléphone cellulaire au volant

M. Lafrenière: Ah! c'est bon. C'est bon. M. le ministre, au cours des derniers mois, beaucoup de choses ont été dites et écrites sur l'utilisation du téléphone

cellulaire au volant. Plusieurs sont pour et plusieurs sont contre. J'aimerais qu'on prenne quelques instants pour expliquer brièvement pourquoi le téléphone cellulaire au volant est considéré comme un problème de sécurité routière important.

Et je reviendrai en additionnelle, ce qu'on appelle à l'Assemblée nationale, mais que M. Arcand appellerait en rafale.

M. Marcoux: En rafale, bien, écoutez, ça m'inquiète. Mais c'est un sujet qui a été discuté, évidemment qui est discuté depuis quelque temps et qui a repris une actualité peut-être au cours des cinq ou six derniers mois ou à l'occasion d'accidents qui sont survenus et où on dit que le téléphone cellulaire pouvait être en cause dans le cas d'accidents. Et d'ailleurs le dernier accident qui est survenu, là, c'est à Saint-Étienne-des-Grès il y a à peu près trois ou quatre semaines, donc, dans la Mauricie, là, dans le bout justement de Saint-Barnabé, Saint-Étienne-des-Grès qui est une municipalité dans ce coin-là.

● *(16 h 10)* ●

Le cellulaire est certainement, là, une occasion de distraction parce que, quand nous conduisons, il est essentiel de conserver le maximum de concentration pour éviter les accidents ou encore causer des accidents, ce qui est aussi pire. Et donc le cellulaire est une source de distraction. Mais ce qu'on peut constater, c'est que le cellulaire, il n'est pas une source de distraction unique. Il y a beaucoup d'autres sources de distraction possibles. Dans bien des nouveaux véhicules, comme on dit, il y a beaucoup de gadgets électroniques, là, ça dépend des véhicules. Vous pouvez aussi être distrait en pitonnant votre radio, en faisant bien d'autres choses, et c'est une responsabilité de chacun des conducteurs, chacune des conductrices d'essayer de maintenir le maximum de concentration.

Et, au Canada, si on parle de législation, parce que c'est une hypothèse qui est évoquée, il y a la province de Terre-Neuve qui a légiféré et qui permet évidemment le main libre, qui exclut ce qu'on appelle le combiné et qui permet le main libre. Il y a d'autres juridictions également qui ont légiféré aux États-Unis. Il n'y a pas d'autres provinces canadiennes qui l'ont fait. On pourra revenir sur ces expériences-là plus tard, si vous le voulez. Présentement, l'orientation que j'ai retenue, ce n'est pas celle, là, de l'interdiction par voie législative, c'est celle, dans un premier temps, de sensibilisation des conducteurs aux risques que peut comporter une utilisation mal contrôlée du cellulaire.

La Société d'assurance automobile a préparé un dépliant, donc ce n'est pas une campagne de sensibilisation médiatique, mais un dépliant qui est distribué et qui est disponible dans tous les centres de services de la société, ou les mandataires de la société, et puis également qui est transmis aux entreprises, là, qui ont plus de 25 conducteurs. Et donc ça, là, c'est un premier pas. Il y a aussi d'autres publicités, d'autres publications de la Société d'assurance automobile, là, qui touchent justement le cellulaire. Nous allons faire une évaluation de l'impact de cette campagne de sensibilisation, qui est modeste au départ, et déterminer s'il n'y a pas lieu de faire, comme la Société d'assurance automobile le fait dans d'autres domaines, là, pour la vitesse, pour l'alcool, une campagne de sensibilisation plus musclée pour bien... produire plus d'impact auprès du public et auprès des conducteurs automobiles.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Gatineau.

M. Lafrenière: Est-ce qu'il y a des études en cours, est-ce qu'il y a des études qui existent en fonction de l'utilisation des cellulaires?

M. Marcoux: Bien, il y a certaines études qui ont été faites sur l'utilisation du cellulaire. En 2001, l'Université de Montréal a réalisé une étude qui démontrait que les utilisateurs d'un cellulaire au volant avaient plus de risques d'accident que les non-utilisateurs. Ce qui veut dire que, si vous utilisez un cellulaire, évidemment vous avez plus de propension à être moins concentré puis peut-être être plus à risque, comme n'importe quelle autre source de distraction, là, si vous ne faites pas attention quand vous conduisez votre voiture. Mais cette étude-là n'a pas établi de lien direct de cause à effet, à savoir, là, si la personne impliquée dans l'accident était réellement au téléphone au moment de l'accident, en tout cas pas selon cette étude-là.

Et donc c'est davantage un changement de comportement, je pense, chez les usagers de la route, à cet égard-là, et donc l'orientation retenue, c'est de sensibiliser les gens, d'ailleurs la publicité de la SAAQ dit: *Ne vous laissez pas conduire par votre cellulaire*, et de faire appel dans le fond davantage à l'intelligence des gens, là, et à leur gros bon sens là-dedans. Mais ce que je vous mentionne tantôt, c'est que la campagne de sensibilisation, campagne de publicité pourrait être plus musclée afin d'avoir davantage d'impact auprès des conducteurs de véhicules automobiles, là, quels qu'ils soient. Vous savez, c'est autant l'automobile que le camionneur qui peut utiliser aussi son cellulaire au volant, il tient son cellulaire alors qu'il conduit.

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

M. Lafrenière: Dans les études pouvant exister, est-ce qu'il y a une différence entre le main libre puis le téléphone, là? Au niveau des décès?

M. Marcoux: Bien, les études qui existent, là, c'est que ce que ça tend à indiquer, ce n'est pas la composition du numéro de téléphone nécessairement, ou sa manipulation, qui est problématique, là. C'est davantage la nature de la conversation qui distrait que le fait de pitonner pour avoir le numéro ou encore de maintenir, de manipuler le téléphone lui-même. Et je pense que plus on a une conversation qui peut être longue puis stressante, bien, ça, là, je pense que ça peut davantage réduire la concentration d'une personne qui est au volant puis, à ce moment-là, augmenter la distraction puis augmenter les risques d'accident.

M. Lafrenière: Autrement dit, les études ne sont pas assez avancées, puis les connaissances, pour que le gouvernement du Québec déciderait de légiférer.

M. Marcoux: Non. À ce stade-ci, moi, j'ai indiqué que je n'avais pas l'intention de légiférer et pour les raisons que j'ai indiquées. Et, si vous regardez aux États-Unis, principalement dans l'État de New York où on a interdit l'utilisation du combiné, on permet l'utilisation du main libre, la première année, on a fait beaucoup de publicité puis on a constaté une réduction du taux d'utilisation. Quand la sensibilisation et la publicité ont diminué, on a justement évalué, on a constaté une augmentation du taux d'utilisation qui est revenue. Alors, ça, c'est pour vous dire, je pense, que la sensibilisation est très, très importante.

M. Lafrenière: Puis, quand on essaie de faire un parallèle avec la SAAQ qui...

Le Président (M. Brodeur): Excusez-moi, M. le député de Gatineau, malheureusement le temps imparti au parti ministériel est terminé. Donc, je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

Financement et organisation du transport en commun (suite)

M. Jutras: Moi, je veux revenir sur la question du cadre financier du transport en commun au Québec, là. C'est sûr qu'il y a une bonne partie de la solution qui a résidé dans le fait d'une augmentation des tarifs, là, pour les usagers. Je pense que c'est de l'ordre de 48 millions de dollars que les usagers du transport en commun ont eu à payer. Alors, ça s'est rajouté à beaucoup d'autres solutions semblables que le gouvernement libéral a mis de l'avant, là: l'augmentation des frais de garderie de 15 %, puis l'augmentation des frais d'électricité pour les gens, et l'augmentation du transport en commun, puis sans compter qu'il n'y a pas eu les réductions d'impôts qui avaient été promises, à moins qu'on confonde comme le ministre des Finances fait, qu'on confonde «déduction d'impôts» puis «allocation familiale» — il me semble que c'est bien différent, là, on va lui envoyer un dictionnaire.

Mais j'aimerais ça que les gens du transport en commun partagent, je dirais, le jovialisme du ministre concernant le transport en commun. Parce que les gens des sociétés de transport et les gens de l'ATUQ, eux, sont très inquiets quant à l'avenir du transport en commun. Ils craignent de devoir imposer aux usagers d'autres augmentations de tarifs, avec les conséquences que ça peut avoir sur le transport en commun. Et, entre autres, là, ils sont très inquiets, même si le problème est en partie solutionné cette année, là, entre autres par l'augmentation des tarifs, ils sont très inquiets pour l'an prochain parce que le même problème va se représenter.

Puis, alors que l'année financière du gouvernement se termine au 31 mars, bien les sociétés de transport, eux, c'est l'année civile, c'est au 31 décembre, puis, au rythme où va le ministre, là, parce que, là, de ce qu'on comprend, on va se retrouver quelque part comme à l'automne, puis là, bien, évidemment la décision ne sera pas prise, et on va se retrouver encore, j'en suis convaincu, on va se retrouver encore avec... au mois de novembre, au mois de décembre, les sociétés de transport vont dire: Qu'est-ce qu'il arrive de notre cadre financier? Puis il n'y aura pas de décision qui sera prise encore, et ces gens-là seront dans l'incertitude.

Et je les comprends, là, d'être inquiets, puis le message que je vous fais, M. le ministre, là: je pense que vous devriez rencontrer un peu plus ces gens-là puis aller prendre leur pouls un peu plus, parce qu'ils sont très inquiets et ils se demandent qu'est-ce qui va arriver du transport en commun. Puis cet optimisme-là, là, que vous avez tenté de nous transmettre, bien il faudrait peut-être que vous tentiez de leur transmettre à eux, parce qu'ils ne sont vraiment pas sur la même longueur d'onde que vous, je vous le dis, là. Je vous transmets ce message-là. Puis c'est peut-être une déconnexion comme ça, là, qui fait en sorte que, bon, vous vous retrouvez avec un bulletin comme on a connu, là, le bulletin du 14 avril, avec la note E, là, E pour échec, je le répète, là. C'est peut-être une déconnexion comme ça qui fait que vous vous retrouvez avec un bulletin comme celui-là, là, en matière des transports.

Et là je repose la question au ministre: Ça veut dire quoi, ça, «pour l'an prochain»? Parce que le même problème de cadre financier va se présenter au 1er janvier, les sociétés de transport ont à préparer leurs budgets pour l'année prochaine au mois d'octobre, au mois de novembre. Au rythme où vous allez, là, ils n'auront pas de réponse. Alors, ils vont s'enligner comment? Premièrement.

● *(16 h 20)* ●

Puis, deuxièmement, quand, entre autres, les sociétés de transport vous disent: Ce n'est pas nécessairement plus d'argent qu'on veut, mais, entre autres, réglez donc notre problème de façon définitive en nous donnant plus de pouvoirs habilitants, est-ce que ça veut dire ça aussi qu'ils vont attendre à je ne sais pas quand pour avoir cette réponse-là? Puis ils vont encore vivre, l'automne prochain, dans l'incertitude, puis quittes à s'enligner vers une autre augmentation des tarifs du transport en commun, puis c'est encore les Québécois et Québécoises qui vont payer pour le fait que vous retardez vos décisions.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, quand le ministre... pas le ministre, mais le député de Drummond parle de jovialisme, je pense que ce n'est pas ça du tout qui découle de ce que j'ai mentionné. J'ai indiqué que c'était... oui, il y avait un enjeu important et que ça n'avait rien à voir avec le jovialisme. C'est une question de réalisme donc de donner l'état de la situation et de dire: Oui, il y a des enjeux importants, il y en a davantage d'ailleurs, de façon particulière, au niveau des investissements pour les 10 prochaines années. Et c'est dans cette perspective-là que nous avons préparé le document de réflexion, que nous allons discuter avec les organismes et que nous allons mener une consultation pour en arriver avec des hypothèses de solution pour... Parce que, comme vous le savez, c'est sur une année de calendrier, les années financières des sociétés de transport.

Quant à la hausse des usagers, là, en 2002, ils ont eu une hausse de 10 % parce que le gouvernement du Parti québécois aussi a dit: Non, non, nous, on ne vous en donne pas non plus, vous dites «on en a besoin», on vous dit «non, vous n'en avez pas besoin». Alors là simplement rappeler ça au député de Drummond.

Je voudrais lui dire aussi que le Parti québécois en a eu un bulletin l'année dernière, le 14 avril, alors c'est un bulletin. Je pense que ça a été assez clair. La note était assez basse, je pense, c'est peut-être en bas de E, hein, en bas de E. Alors, nous, là, on a un mandat, un mandat de quatre ans ou cinq ans, on va réaliser nos engagements, puis la population fera son choix à ce moment-là. Je pense que, vous savez, je me... Je ne pense pas que je voudrais dire que je suis très satisfait, en tout cas si j'étais dans l'opposition, du bulletin qui a été donné, le 14 avril dernier, au gouvernement du Parti québécois, par la population. Je pense que c'était assez clair.

L'autre chose... L'autre chose aussi...

M. Jutras: Nous, on l'a accepté. Mais ce qu'il faudrait que vous fassiez, c'est prendre acte du bulletin que vous avez présentement, un taux d'insatisfaction de l'ordre de 70 %. Il faudrait que vous en preniez acte, de ça, puis il faudrait que vous vous préoccupiez de ce que pensent les Québécois. Et surtout, surtout ce qu'il faudrait que vous fassiez, c'est que vous preniez des décisions quand...

M. Marcoux: M. le Président, je n'ai pas interrompu le député de Drummond, là, lorsqu'il a parlé, là, je lui demanderais simplement de me laisser continuer.

M. Jutras: Ah! Bien, je pensais qu'il avait terminé, M. le Président. C'est parce que...

Le Président (M. Brodeur): Vous pouvez compléter, M. le ministre.

M. Jutras: Ah bon! O.K. Je pensais que c'était terminé.

M. Marcoux: Merci. Et, lorsqu'il dit, vous savez, que c'est les Québécoises et les Québécois, là, qui, d'une façon ou de l'autre, vont payer ou ne paieront pas, que ce soit le gouvernement ou d'autres organismes, vous savez qu'on a à financer, là, le gouvernement du Québec, c'est aussi l'argent puis les taxes des contribuables et de l'ensemble des Québécoises et des Québécois. Alors, c'est comme si on disait: On va donner du financement, là, des subventions aux sociétés de transport, puis ça vient de nulle part. Bien, ça vient aussi des taxes de l'ensemble des Québécoises et des Québécois, autant les personnes qui sont dans le milieu rural, qui ne l'utilisent pas, que les autres. Alors, ça, je pense qu'il n'y a rien qui se crée puis il n'y a rien qui se perd.

Ce qui est important, un volet important aussi, majeur, le financement, mais c'est également les nouvelles façons de faire. Et ça, ça va être en discussion. On va le faire, au gouvernement. Je pense que les autres... Il y a des sociétés qui ont commencé à le faire. Et ça, là, il y a eu du progrès de réalisé dans les sociétés de transport sur le plan d'une meilleure efficacité de l'exploitation et notamment dans certaines sociétés, puis ça, on doit le reconnaître. Mais il y a encore, je pense, du chemin à faire, et, dans certains cas, on peut initier des avenues ou considérer et mettre en oeuvre des avenues qui ont été appliquées ailleurs avec succès et... parce qu'il est essentiel aussi, comme c'est le cas au gouvernement, autant dans les sociétés de transport, d'être capable de démontrer au public qu'on utilise le mieux possible, de la façon la plus efficace possible, les ressources disponibles et... parce que ce qui compte, ce n'est pas le moyen de rendre le service, mais c'est la qualité de la prestation du service qu'on rend aux citoyens.

Par exemple, vous savez, dans le transport en commun, j'ai parlé d'infrastructures, j'ai également parlé de partenariat public-privé, et ce n'est pas un dogme et ni une panacée, puis ce n'est pas de... ça doit se faire avec les employés, et c'est ce que... en respectant donc les droits des employés. Mais on doit, là, je pense, le considérer. Et ça s'est fait ailleurs. Ça s'est fait ailleurs dans le transport en commun, par exemple à Stockholm, en Suède...

M. Jutras: M. le Président, là, est-ce que le ministre veut qu'on fasse un dialogue de sourds? Est-ce qu'il veut prendre tout le 20 minutes, puis après, quand je reviendrai, moi, je prendrai mon 20 minutes? Est-ce que c'est comme ça qu'il voit l'étude des crédits? Il me semble que ce n'est pas ça, une étude de crédits, M. le ministre. On a des comptes à rendre à la population, vous avez des comptes à rendre à la population. Et pensez-vous que la population, quand elle vous entend, elle trouve ça correct, votre façon d'agir? Je vais vous dire: Je trouve ça, moi, inacceptable. Je trouve ça même inqualifiable, votre façon de procéder.

Alors, est-ce que c'est ça que vous voulez, un dialogue de sourds, ou vous voulez que vraiment on renseigne les Québécois? C'est pour ça qu'on est ici, pour renseigner les Québécois. Alors, qu'est-ce que vous voulez: un dialogue de sourds ou vous voulez vraiment qu'on renseigne les Québécois? C'est quoi, pour vous, une étude des crédits?

M. Marcoux: M. le Président, je ne sais pas qu'est-ce que je fais si ce n'est pas de renseigner les Québécois. Peut-être que le député de Drummond ne veut pas entendre ce que je dis. Bien là, ça, c'est son choix. Qu'est-ce que c'est que vous voulez, c'est son choix.

M. Jutras: Ce n'est pas que je ne veux pas entendre ce que vous dites. Ce que je ne comprends pas, c'est votre façon de répondre aux questions. Est-ce que c'est parce que vous ne connaissez pas vos dossiers? Est-ce que c'est parce que vous avez peur de répondre aux questions? C'est quoi, votre problème? Moi, je vous parle, là, d'une décision qui est à prendre. Puis c'est ça, votre rôle de ministre, entre autres: vous avez des décisions à prendre.

Puis ce que je dis: Qu'est-ce que vous dites aux gens du transport en commun qui sont inquiets pour la prochaine année qui s'en vient? Qu'est-ce que vous allez leur dire? Parce que ce que je crains, là, au rythme où vous allez, là — puis, d'après ce que je vois, dans vos décisions, vous êtes comme dans vos réponses ici, à l'Assemblée nationale — à l'automne, les gens, ils n'en auront pas, de réponse, encore. Puis, moi, je vous invite à trancher les problèmes puis je vous invite à répondre aux gens.

Puis je vous pose une question bien précise: Sur la question des pouvoirs habilitants qu'on vous demande, qu'est-ce que vous répondez à ça? Je ne vous demande pas de partir sur les PPP. On pourra en parler plus tard, des PPP, si vous voulez, là, j'en ai des questions là-dessus. Mais qu'est-ce que vous répondez sur cette question-là, les pouvoirs habilitants que vous demandent les sociétés de transports?

M. Marcoux: Il me semble que ce que j'ai dit...

M. Jutras: C'est ça, ma question.

M. Marcoux: Bien, qu'est-ce que j'ai dit, M. le Président, là, puis ce que j'ai répondu, c'est qu'il y a un document de consultation. De toute façon, là, le Parti québécois n'a rien fait dans le transport en commun pendant qu'il a été là. Alors, mettons ça, là. Je comprends que c'est beau de vouloir aujourd'hui crier, puis dire les hauts mots, puis donner l'impression qu'il ne se fait rien, là, le Parti québécois n'a rien fait dans le transport en commun pendant qu'il a été là, alors je pense qu'il n'a pas de leçons à nous donner là-dessus. Premièrement. Deuxièmement... puis je vous l'ai donné tantôt, là, le 15 millions, là, de la STM.

Deuxièmement, il y a un document de réflexion, il va y avoir une consultation, et on va définir des avenues pour l'an prochain. Alors, quand... Il y a diverses hypothèses, ça, ça peut en être une parmi d'autres, mais je ne voudrais pas préjuger à ce stade-ci, avant la consultation, puis des discussions qui auront lieu, des hypothèses qui seront retenues pour l'année 2005, hein? C'est ça, la réponse, c'est assez clair là-dessus.

M. Jutras: Ça va. Maintenant, on va... Toujours dans le domaine du transport, puis après on en viendra à la Société d'assurance automobile.

M. Marcoux: Si je comprends, M. le Président, le député de Drummond ne veut pas que je parle des PPP. Mais on pourra en parler tantôt.

● *(16 h 30)* ●

M. Jutras: Non, non. Non, non, aïe! je veux qu'on en parle. Je veux qu'on en parle, j'ai des questions là-dessus, parce que j'ai entendu la présidente du Conseil du trésor, la semaine dernière, nous présenter ça puis j'avais l'impression d'entendre Alice au pays des merveilles qui vient, là, de... qui vient d'avoir, là, la grande illumination, là, tu sais, puis c'était... Je trouvais ça un peu comique de l'entendre. C'était vraiment Alice au pays des merveilles que je voyais à la télévision quand je l'entendais. Mais on y reviendra là-dessus.

Abolition du crédit d'impôt pour les entreprises de chemin de fer

Mais je voudrais vous parler, entre autres, du transport ferroviaire, parce que ça aussi, c'est un... il vient de se passer quelque chose d'assez spécial à ce niveau-là. On convient tous à quel point c'est important, le transport ferroviaire. On sait que ce sont des milliers d'emplois au Québec. On sait à quel point aussi le transport ferroviaire, dans beaucoup de régions périphériques, dans beaucoup de régions éloignées, c'est un élément de l'économie qui est on ne peut plus important. Et là il vient d'y avoir, au cours des derniers mois, une rupture d'un pacte fiscal qui avait été convenu entre le gouvernement du Québec et l'industrie ferroviaire, et les gens de l'industrie ferroviaire. Et ce pacte fiscal, c'était le suivant. Les gens de l'industrie ferroviaire disaient: Nous, on n'a pas à payer de taxes municipales pour les voies ferrées sur lesquelles on circule; c'est comme si on payait des taxes pour nos voies de circulation, que de toute façon on construit nous autres mêmes et qu'on entretient nous autres mêmes.

Alors, il y a un pacte fiscal qui est intervenu entre le gouvernement, et à ce moment-là les gens de l'industrie ferroviaire ont retiré, je pense, c'est au-delà de 6 000 plaintes, là, en révision d'évaluation municipale, dans le domaine de la fiscalité municipale, en raison d'un crédit d'impôt qui leur a été consenti par le gouvernement du Québec pour les taxes qu'ils payaient. L'année dernière, le ministre des Finances coupe ça de 25 %. Cette année, en consultation prébudgétaire, les gens de l'industrie ferroviaire sont allés rencontrer le ministre des Finances pour expliquer la situation puis dire: Bien, laissez-nous à tout le moins le crédit d'impôt qu'il nous reste, qui était de l'ordre de 75 %.

Et là ce qui est arrivé, c'est qu'ils ont eu la désagréable surprise, dans le budget, de voir que ce crédit d'impôt était complètement annihilé, que le pacte qui avait été convenu, bien, était en quelque sorte rompu, était en quelque sorte mis de côté carrément. Alors, je comprends les gens de l'industrie d'être déçus de cela. Et ce qui était d'autant plus choquant pour les gens de l'industrie du transport ferroviaire, c'est que la justification que le ministre des Finances invoquait dans son budget, c'était de dire: On met fin à une aide à l'entreprise, alors que ce n'était pas une aide à l'entreprise, c'était une question d'équité fiscale puis une réparation d'une inéquité fiscale.

Alors, j'ai posé la question à date, en Chambre, à la ministre déléguée, là, puis qui nous a dit qu'ils avaient rencontré les gens de l'industrie ferroviaire — puis je sais qu'il y en a ici, dans la salle, là, que je salue. Et, lorsque j'ai posé la question à la ministre, qu'est-ce qu'elle entendait faire avec ça, elle m'a répondu, elle a dit — puis ça, c'est il y a quelques jours, là... il y a quelques semaines, c'est-à-dire: «Bon, je l'ai dit tantôt, on est après — je lis tel que c'est écrit et que c'est rapporté, là — apporter des modifications au programme. On aura l'étude des crédits prochainement. Nous allons faire connaître nos modifications et les mesures que nous allons apporter, puis après on demandera au collègue de Drummondville s'il est content.»

Alors, je veux savoir donc si je vais avoir des raisons d'être content. Et je demande à la ministre, qui nous a dit, à la période des questions, qu'à l'étude des crédits elle nous annoncerait des choses concernant l'industrie ferroviaire, puis il y a des gens de l'industrie ferroviaire qui sont ici dans la salle: Alors, est-ce que la ministre peut nous faire part de ses décisions quant à l'industrie ferroviaire?

Mme Boulet: M. le Président, je peux prendre la parole?

Le Président (M. Brodeur): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, oui, ça me fait plaisir évidemment. Comme le dit le député de Drummond, il a posé la question à la période de questions. On a donné en fait une réponse mais qui n'était pas complète parce qu'il y avait éventuellement d'autres informations à apporter dans le dossier des entreprises ferroviaires, alors ça va me permettre de faire un peu le tour avec le député de Drummond et lui apporter certaines précisions.

Alors, effectivement il y a eu une coupure au niveau du crédit d'impôt. À l'époque où le crédit d'impôt fut mis en place, j'aimerais préciser que le secteur ferroviaire était en réorganisation. Et, à ce titre-là, j'aimerais saluer M. Fallu, qui est parmi nous. C'est le directeur général de la Société de promotion de l'industrie ferroviaire, qui est avec nous aujourd'hui. Et je pense que ça va être d'un grand intérêt, les discussions que nous allons avoir dans les instants qui viennent.

Alors, j'aimerais préciser que le Québec a toujours été à l'avant-garde dans le domaine ferroviaire, notamment par la taxe sur le diesel, qui est une des plus basses au Canada, M. le Président. Alors, je peux donner quelques exemples. La taxe provinciale sur le diesel pour le train est de 0,03 $. Si on compare avec les taxes qu'on retrouve dans certaines provinces canadiennes sur le diesel, pour les trains toujours, ça peut aller jusqu'à 0,15 $. Alors, nous, on est à 0,03 $, et on peut se rendre jusqu'à 0,15 $, dans certaines provinces canadiennes. La taxe provinciale — pour avoir un comparatif — sur le diesel mais pour les camions, elle est plus de 0,15 $. Alors, je pense qu'en partant, au niveau du diesel... du carburant pour l'industrie ferroviaire, je pense qu'ils ont déjà un avantage qui leur est attribué.

C'est également notre intention de demeurer dans le peloton de tête avec des mesures bien ciblées. Le ministère des Transports travaille actuellement à la modification du programme ferroviaire actuel, et en ce sens nous discutons avec l'industrie ferroviaire et également avec le gouvernement du Canada.

C'est important, et je pense que le premier ministre l'a rappelé, c'est important au Québec de favoriser un équilibre modal dans les systèmes de transport du Québec, M. le Président. Alors, on sait qu'on a nos routes, on a le réseau routier, mais on a aussi l'industrie... on a les modes de transport ferroviaire, aérien, maritime, et les trois... les quatre, je dirais même, les trois plus les routes devraient ou doivent être complémentaires pour assurer un plein développement économique de la province du Québec.

Alors, l'équilibre entre le soutien au développement économique régional et touristique dépend de systèmes de transport qui soient efficaces, sécuritaires, viables, complémentaires, et ainsi on va pouvoir assurer une plus grande mobilité de la collectivité, une plus grande mobilité de la marchandise également et une meilleure qualité de vie pour les citoyens du Québec.

Alors, pour ceci, il faut utiliser de façon optimale toutes les infrastructures et tous les réseaux de transport, alors, comme je le disais: le réseau routier, le réseau ferroviaire, le réseau aérien. On sait qu'on a un fleuve Saint-Laurent également qui peut être optimisé. Alors, c'est important de développer tous ces modes de transport là, et notre réseau routier en serait probablement soulagé. Parce qu'on sait qu'un wagon de train peut... ça remplace... C'est trois camions, je pense, un wagon de train, ça remplace à peu près trois camions sur les routes. Alors, c'est important, là, de développer de plus en plus ces modes de transport là.

Dans cet esprit, l'intermodalité concrétise le principe de l'équilibre des modes de transport pour une intégration et une complémentarité qui favorisent la compétitivité des entreprises, autant les entreprises situées à Montréal que celles situées en région. Parce qu'on sait qu'en région on retrouve les CFIL, et les CFIL ont une contribution importante au niveau de l'économie des régions, alors c'est important de les soutenir.

Alors, ce que j'aimerais dire, c'est que présentement on est en négociation avec le fédéral et que le gouvernement, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et le secteur privé sont après élaborer un programme qui nous permettrait de dégager, dans l'intermodalité, des sommes d'environ 100 millions de dollars qui pourraient être utilisées en partie... 60 % de ces montants-là pourraient être utilisés pour la réhabilitation des infrastructures ferroviaires et 40 % seraient attribués à l'intermodalité.

Alors, je pense qu'en soi c'est une excellente nouvelle pour l'industrie ferroviaire. Ces gens-là ont été rencontrés récemment, ils connaissent les développements, les discussions qui sont en cours, et je pense qu'on est après leur préparer, là, un beau terrain pour qu'on puisse les aider à se développer et à optimiser les infrastructures qu'ils possèdent à l'heure actuelle.

Le Président (M. Brodeur): Merci beaucoup, Mme la ministre. Ce bloc de l'opposition est terminé. Avant de donner la parole au parti ministériel, juste une simple observation. On observe, à l'occasion, des distorsions entre les temps de question et de réponse. Donc, peut-être devrait-on diminuer le temps de réponse ou augmenter le temps des questions, de la part surtout particulièrement... bien, je ne veux pas signaler d'un côté ou de l'autre, mais d'essayer de balancer le plus possible temps-question et réponse. Donc, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. M. le Président, je ne suis pas de nature belliqueuse, mais, à entendre le député de Drummond, à l'occasion, nous parler de bulletin, j'ai le goût, moi aussi, d'en parler, d'un bulletin. J'ai fait sortir les bulletins du passé, puis, disons, on n'a pas le choix, il faut remettre les pendules à l'heure. Et un des bulletins qui avaient été obtenus par le député de Drummond, à l'époque où il était encore à la Sécurité publique, on dit qu'il avait cependant vécu des moments passablement gênants quand on a appris que des détenus de la prison d'Orsainville fabriquaient des cartes d'identité pour les policiers de la Sûreté du Québec.

M. Jutras: ...

M. Soucy: Je pense que vous étiez ministre à ce moment-là.

M. Jutras: Oui, oui, mais la décision s'était prise du temps des libéraux.

M. Soucy: On peut poursuivre, M. le Président?

M. Jutras: Oui, oui, allez-y.

• *(16 h 40)* •

M. Soucy: Un autre bulletin, celui-là, c'est un bulletin d'aujourd'hui, M. le Président. Alors, le bulletin d'aujourd'hui, dans *La Presse* du 12 mai, disait ceci, sous la plume de M. Jacques Léger, de Morin-Heights. Il dit: «Le Parti québécois, spécialement MM. Lucien Bouchard, Guy Chevrette et Serge Ménard ont fait preuve de laxisme et de manque de transparence dans cette décision de prolonger le métro jusqu'à Laval sans donner l'heure juste aux citoyens face aux coûts réels qu'entraînerait cette interminable aventure. Le désir de plaire à la clientèle électorale de la région concernée a étouffé le devoir essentiel de tout gouvernement de donner l'heure juste à tous les citoyens qui auront à en assumer les frais. À ce niveau, les responsables gouvernementaux de l'époque doivent expliquer clairement leur douteux silence à la population du Québec.»

Alors, ça, c'était le bulletin d'aujourd'hui. C'est sûr qu'avec les déclarations qu'il a faites, il sera sûrement dans *Le Courrier parlementaire* de demain, hein? Mais enfin il faut vivre avec ça, M. le Président. C'est pénible, mais on a juste... À coups de 20 minutes, ça ne passe pas pire. Enfin.

Impact de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement (suite)

Je reviendrai, M. le Président, sur deux éléments. Si vous me permettez, un petit commentaire peut-être à l'égard des jeunes qui vous ont interpellé par rapport à l'environnement. J'ai eu la chance, M. le Président, de travailler sur quelques dossiers avec le ministère des Transports, et au fil des conversations j'ai appris que le ministère des Transports disposait d'une douzaine de voitures hybrides, alors qui fonctionnent à l'électricité... enfin par batterie électrique, là, et au gaz. Et j'ai appris aussi qu'il y a certains de ces véhicules-là qui sont disposés de systèmes qui permettent, avec les icônes, de percevoir si on conduit bien, si on conduit pour être le plus économe possible. Donc, vous pourrez dire à vos jeunes que ça existe déjà, et il s'agit d'aller consulter les concessionnaires, là, seulement dans votre coin. Mais le ministère des Transports, je vous dirais, a pris un certain leadership dans ce domaine-là, et il utilise déjà une douzaine de voitures hybrides.

Diminution des décès et profil des victimes d'accidents de la route

Maintenant, tantôt on a passé rapidement sur le bilan routier, M. le Président. M. le ministre a parlé du fait que le nombre de décès avait diminué au cours des années puis on s'était fixé déjà un objectif à atteindre. Alors, en regard des résultats obtenus cette année, est-ce que l'objectif qu'on avait prévu pour 2005, est-ce qu'on le maintient ou on le réajuste, d'une part? Et, une deuxième question qui touche encore ce domaine-là: Est-ce qu'on peut, suite aux statistiques qui ont été annoncées, est-ce qu'on peut détecter un portrait type de la victime d'un accident de la route? Alors, deux petites questions, M. le Président.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, merci au député de Portneuf. Tantôt, je vous parlais de l'alcool et des causes de décès, là. Simplement vous préciser que 29 % sont dus, là, à l'alcool, et donc, avec la vitesse, c'est deux des grands responsables. Et il y a 80 % qui est dû au comportement. Alors, évidemment «comportement», là, ça peut inclure aussi l'alcool ou la vitesse, alors... Et vous avez là, là, les principales causes de décès.

Vous demandez si on va revoir à la baisse pour 2005, parce qu'on a fixé 650. On ne le reverra pas à ce stade-ci, là, parce que l'objectif avait été fixé selon la moyenne entre 1995 et 2000, qui était de... je pense que c'est 745, et il est bien sûr que c'est d'essayer constamment de diminuer. Tant mieux, si on peut maintenir ça à 610, 615, là. Puis ça, je pense que c'est dû à une série de politiques qui, depuis 20, 25 ans, sous les différents gouvernements, ont amené une plus grande sécurité sur les routes et puis beaucoup plus de sensibilisation. Il y a eu des campagnes sur la vitesse. Aussi, l'application des lois est plus rigoureuse. Il y a eu des modifications au Code de la sécurité routière, en ce qui a trait aux mesures, aux sanctions appliquées dans le cas de l'alcool au volant. Le Code criminel également a été modifié. Alors, toutes ces mesures-là, je pense, ont un effet dissuasif qui explique une réduction, là, certainement, en tout cas, des décès.

Donc, le nombre de victimes, on doit l'examiner dans une perspective de trois à cinq ans. Je pense que c'est de cette façon-là qu'on peut le mieux mesurer l'efficacité et les tendances. Sur une année, ce n'est pas suffisant parce que ça peut varier. Il peut y avoir aussi à un moment donné, une année, un accident plus important qui implique plusieurs véhicules. Mais, avec une moyenne de trois ou cinq ans, je pense que c'est ça qu'on doit considérer. Et là on a une diminution graduelle depuis dix ans si on considère une moyenne mobile de trois à cinq ans. Et je pense que, dans un an ou un an et demi, avec la société, là, on va fixer un autre objectif quinquennal, et je suis convaincu que cet objectif-là va être encore à la baisse, pour réduire davantage.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui, M. le Président. Pour la deuxième partie de ma question, concernant le portrait type des victimes?

M. Marcoux: Disons que c'est fortement concentré. Évidemment, la baisse des décès, là, comme la hausse des blessés graves et des blessés légers, on les retrouve chez les automobilistes, principalement. Ce que nous avons constaté l'année dernière, c'est une forte diminution des décès chez les jeunes. Évidemment, les jeunes représentent à peu près, je pense, 11 % des détenteurs de permis; 22 % sont impliqués dans des accidents, donc il y a une proportion, là, inversement

proportionnelle. Mais on a constaté une diminution chez les jeunes; une diminution des décès et des blessés également chez les cyclistes; une hausse de victimes chez les motocyclistes, mais aussi on constate, et selon la société, une hausse constante du nombre de motocyclettes, alors ça a certainement un lien entre les deux; une augmentation des blessés graves plus forte dans les accidents qui impliquent un véhicule lourd.

Et, d'une manière générale, la diminution des décès s'est retrouvée à peu près dans toutes les régions du Québec. Parfois, il y a des augmentations, mais, sauf une ou deux régions, il y a eu une réduction des décès dans l'ensemble des régions du Québec. À Montréal, ce qui est intéressant, et ce que le capitaine de la Sûreté du Québec nous indiquait, c'est qu'il y a près de 50 % qui sont des piétons, et ça, c'est particulier à la ville de Montréal, ces statistiques-là ne se retrouvent pas ailleurs. De sorte qu'on peut se demander s'il n'y a pas une sensibilisation particulière à faire à Montréal pour les piétons. Mais je pense que ça, c'est avec la ville de Montréal et le corps de police municipale... le service policier de la communauté urbaine et puis la Sûreté du Québec. Mais c'est quand même, ça, assez inusité, en tout cas, comme statistique.

Donc, chez les jeunes, il y a eu une réduction des décès, ce que je trouve très significatif et très encourageant.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf.

Prévention des accidents impliquant des motocyclistes

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Vous venez de mettre en lumière le fait qu'il y a quand même une hausse des victimes chez les motocyclistes. On sait que, en tout cas, quelqu'un qui regarde ça un petit peu à distance, qui n'est pas motocycliste lui-même, on sait que des types de motocyclettes de type... on appelle ça les bombes, les affaires sport, là, puis il y a les autres, un petit peu plus confortables, je dirais, pour les baby-boomers puis ceux qui aspirent à le devenir rapidement. Est-ce qu'il y a une politique de tarification éventuelle qui va faire référence au fait qu'il y en a qui conduisent des véhicules qui sont faits pour aller très vite et d'autres qui sont faits pour aller moins vite? Est-ce que ça, c'est envisagé?

M. Marcoux: Quand vous parlez des tarifs d'assurance ou...

M. Soucy: Immatriculation, oui c'est ça.

M. Marcoux: Immatriculation?

M. Soucy: Bien, assurance, là.

M. Marcoux: Bien, les tarifs d'immatriculation évidemment, ça varie, et M. Brind'Amour pourra compléter, mais c'est selon les catégories de véhicule. Et je pense qu'il y a différents éléments qui peuvent être pris en compte. Maintenant, dans le cas des motocyclistes, ce n'est pas non plus nécessairement toujours de leur faute, là. Ça peut arriver, mais il reste que, si... Donc, ça, je pense qu'on doit en tenir compte.

Maintenant, peut-être que vous pourriez peut-être expliquer un peu la tarification, M. Brind'Amour, si les membres de la commission sont d'accord, la tarification actuelle?

M. Brind'Amour (Jacques): Oui. Jacques Brind'Amour, président de la SAAQ. Effectivement, il n'y a pas actuellement de tarification qui vise à discriminer entre certains types de motocyclistes. Si je comprends bien, de votre question, c'est de dire: Est-ce qu'on devrait faire payer plus cher ceux qui représentent un risque plus élevé?

Une voix: ...

M. Brind'Amour (Jacques): Oui. Alors, ça, ce sont des études qu'on poursuit chaque année, on regarde effectivement s'il y a des équités intercatégories. Mais on n'est pas encore arrivé à cette conclusion-là concernant les motocyclistes.

● *(16 h 50)* ●

M. Soucy: Toujours sur le même sujet. Exemple, est-ce qu'on sait qu'aujourd'hui on ne limite pas, je pense, la grosseur de la motocyclette qui serait achetée, là? Un jeune qui ferait un cours de conduite de motocyclette à 16 ans pourrait s'acheter, je ne sais pas, moi, un 1 500 cc, la plus grosse machine qu'il y a... Alors, est-ce que ça, on peut envisager des mesures qui viseraient à, en fonction de l'expérience, vérifier si on ne pourrait pas limiter la grosseur des cylindrées, là, selon l'expérience, là, des jeunes qui conduisent des motocyclettes?

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le Président de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Brind'Amour (Jacques): Ce que vous dites dans le fond, c'est: Est-ce que les jeunes devraient payer plus cher ou est-ce qu'on devrait limiter l'utilisation de certaines cylindrées par les jeunes? Pour la moto, tout comme pour le véhicule automobile, c'est toujours lié au comportement davantage, dans le fond, que la cylindrée.

Bien sûr, on voit davantage, on constate davantage d'accidents avec des motos sport, là, c'est plus spectaculaire parce que ça représente souvent un décès, hein, ils vont à une vitesse excessive, ça représente un décès assez spectaculaire. Mais ce n'est pas un facteur qui est déterminant. Ce qui est déterminant, c'est le comportement. Alors, vous pouvez rouler très vite avec un véhicule de 500 cc ou avec un véhicule de moins; ça dépend de la route où vous êtes, ça dépend de la vitesse à laquelle vous allez, ça dépend comment vous appréhendez dans une courbe, votre façon de conduire, etc.

Je pense qu'il faut beaucoup plus agir sur le comportement. Et que peut-être ça ne serait pas une bonne idée, là, de pénaliser le jeune parce qu'il a une cylindrée plus importante. C'est plutôt son comportement qui va être déterminant.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. J'aimerais rappeler amicalement au député de Drummond, quand on a pris le pouvoir, le 14 avril 2003, Yves ne s'est pas retrouvé au pays des merveilles.

«Services SAAQclic-concessionnaires»

Le gouvernement, comme nos industries, comme nos manufacturiers, cherche de nouvelles façons de faire. Tantôt, M. le ministre nous a parlé de qualité de services. Je sais qu'à la SAAQ ils ont un nouveau service qui est implanté en mode pilote, on parle de la SAAQclic-concessionnaires. J'aimerais qu'on me parle de ce nouveau service.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, puis M. Brind'Amour pourra compléter, là, c'est un service qui a été implanté, là, en mode pilote en 2003 auprès de 30 concessionnaires de véhicules automobiles. Et l'objectif, c'est d'accréditer 800 concessionnaires automobiles, là, sur un potentiel de 950, d'ici la fin de l'année 2005. Et ça comporte des avantages bien sûr pour les citoyens: c'est l'immatriculation du véhicule directement sur place, directement chez les concessionnaires; la mise à jour immédiate du dossier d'immatriculation; la réduction des délais et des intermédiaires; la réduction des coûts — c'est parce que ce service devrait être de l'ordre de 10 $, alors qu'il en coûte en moyenne 25 $ actuellement.

Et il y a des avantages aussi également pour le concessionnaire, qui, lui, a un accès à un service d'immatriculation sur place plus rapide, qui est plus facile à utiliser, qui est sécuritaire, et les transactions sont traitées, sont complétées en quelques minutes seulement. Puis il n'y a aucun équipement informatique supplémentaire. Actuellement, le service est limité aux transactions qui sont les plus simples, là, puis à celles qui ne comportent pas de risque d'erreur ou de fraude, parce que à cet égard-là, là, la sécurité des transactions est extrêmement importante.

C'est une innovation. Je pense que c'est le reflet de la volonté de la société d'être plus efficace et de se rapprocher davantage des clients. Et évidemment aussi on utilise, là, dans le fond ce qu'on appelle... ça s'inscrit dans le gouvernement en ligne, ce qui est fort intéressant. Peut-être de demander au président, là, de compléter, si vous avez des informations supplémentaires.

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

M. Brind'Amour (Jacques): Je pense que la réponse du ministre est complète.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Gatineau.

Service de raccompagnement Tolérance Zéro

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. M. le ministre, la Société de l'assurance automobile du Québec supporte Tolérance Zéro. Pourriez-vous nous parler de cet organisme, des objectifs poursuivis et de son impact dans les régions?

M. Marcoux: Oui. Et ça, c'est relativement nouveau, et je pense que c'est extrêmement intéressant, lorsqu'on parlait tantôt d'alcool au volant. Vous savez que la société, depuis plus de 20 ans, en tout cas, au moins 20 ans, supporte l'Opération Nez rouge, qui est accessible à travers toute la province. Et maintenant Tolérance Zéro, c'est un organisme à but non lucratif qui est né à Victoriaville, donc dans le centre du Québec. Et la mission, c'est de sensibiliser la population aux dangers de la conduite avec les facultés affaiblies puis d'offrir un outil concret, là, qui permet de réduire le nombre d'accidents qui sont occasionnés par des conducteurs en état d'ébriété qui peuvent aller veiller le soir, consommer de l'alcool.

Alors, ce qui est différent, ce qui est assez inédit dans ce cas-là, c'est que l'organisme offre un service de réaccompagnement à l'année pour des gens qui veulent se joindre... qui joignent cet organisme-là. Et actuellement c'est dans cinq régions du Québec. Et l'organisme va étendre son application, là, graduellement dans d'autres régions. Et je viens de voir qu'ils ont annoncé, je pense, c'est hier ou avant-hier, qu'ils l'étendaient dans la région de Québec. Alors donc, ils ont commencé dans la région du Centre-du-Québec, Victoriaville, puis graduellement, là...

Une voix: ...

M. Marcoux: Ah oui! Pas loin du coin du député de Drummond, tout à fait. Et c'est M. Dany Bélisle qui est le président, qui... je veux dire, qui a une vocation, qui a travaillé énormément avec beaucoup de... bien, vous le connaissez, M. le député de Drummond, je pense, puis il vient du comté de Laviolette, et qui est vraiment excellent, et qui y croit, qui a travaillé énormément. Et alors la Société de l'assurance automobile, après évaluation du travail qu'il fait, de l'impact que ça peut avoir pour réduire dans le fond le nombre de conducteurs qui peuvent conduire en état d'ébriété, a décidé de supporter l'organisme. Et c'est un investissement total de 450 000 $ réparti sur trois ans, et ça s'inscrit, dans le fond, dans la vocation d'une meilleure sécurité routière et moins d'accidents et moins de décès.

Et l'organisme, par exemple, je vous donne quelques statistiques, ce qu'on appelle de création d'emplois: la région Centre-du-Québec, il y a huit emplois permanents; la région de la Mauricie, trois emplois permanents; l'Estrie, cinq; Chaudière-Appalaches, quatre; région de la Montérégie, deux. Alors, disons, il se répand. Et, la société, on trouvait que c'était très important de pouvoir supporter cet organisme-là. Et son objectif, c'est de pouvoir offrir le service partout au Québec d'ici trois ans.

Et c'est une formule particulière où les gens s'inscrivent. Ça fonctionne à l'aide de vente de cartes à des membres individuels. Il y a à peu près plus de 12 500 cartes de membres actuellement, qui ont été vendues. Également, les établissements en font partie. Alors, c'est une formule originale et ça fonctionne, puis je pense que ça peut, dans l'ensemble du Québec... Un peu comme Nez rouge, qui a commencé graduellement puis qui est devenu très, très important, bien, pour moi, là, Tolérance Zéro... Et aussi ça évolue dans ce sens-là.

Et c'est une initiative, je pense, qui mérite, là, d'être bien connue et qui va apporter des résultats fort intéressants.

M. Lafrenière: La partie de subvention que vous accordez, c'est l'équivalent de Nez rouge, quoi?

M. Marcoux: Non. Je ne peux pas vous dire... Oui, voulez-vous répondre, M. Brind'Amour?

M. Brind'Amour (Jacques): Alors, non, ce n'est pas la même formule. Nous versons environ annuellement à Nez rouge 410 000 $ ou 420 000 $, mais il faut comprendre que c'est une opération qui se déroule presque sur trois semaines, un mois, dans toutes les régions du Québec, et notre contribution vise surtout à supporter tous les coûts entourant la promotion dans l'ensemble des villes: posters, activités, etc. Dans le cas de Tolérance Zéro, c'est plus une subvention à son fonctionnement, à son fonctionnement qui est lié au développement de ses activités. Alors, c'est 150 000 $ par année, alors que Nez rouge, c'est plutôt de l'ordre de 400 000 $.

● *(17 heures)* ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Brind'Amour. Oui, pour ajouter quelque chose de façon très courte, M. le ministre.

M. Marcoux: Non. M. le Président, j'aurais une faveur à demander aux membres de la commission, là. S'ils y consentent, M. le député de Drummond, et les membres de la partie ministérielle, et vous-même, c'est que, dans la salle présentement, je crois comprendre qu'il y a la présence de M. Paul Gérin-Lajoie. Je voudrais rappeler que M. Paul Gérin-Lajoie a été élu député du comté de Vaudreuil-Soulanges dans le temps, en 1960. Il a été alors... Et je puis vous dire que... malgré un âge que je ne veux pas mentionner, mais il a une jeunesse de coeur et d'esprit extraordinaire. J'ai eu l'avantage de siéger pendant quelques années, avant d'entrer en politique, au conseil d'administration de la Fondation Paul-Gérin-Lajoie, et il n'a jamais perdu son sens de l'initiative, son dynamisme.

Et je pense que c'est un exemple, là, pour l'ensemble des Québécoises et des Québécois et surtout pour les jeunes. Il vient beaucoup dans les écoles. Il est venu dans le comté de Vaudreuil parce qu'il y a la Dictée Paul-Gérin-Lajoie. Alors, moi, ça me fait plaisir de lui rendre hommage et lui dire, bien, merci beaucoup. Mais, quand vous parlez aux gens de Vaudreuil, les gens qui l'ont bien connu évidemment, tout le monde est très, très fier de Paul Gérin-Lajoie.

Le Président (M. Brodeur): En effet. Merci, M. le ministre. Et c'est un honneur de vous recevoir, M. Gérin-Lajoie. Maintenant, étant donné que le bloc du parti ministériel est terminé et que ça fait déjà quatre blocs de l'opposition où je n'ai pas reconnu le député indépendant, donc M. le député de Beauce-Nord, je vous permets de poser quelques questions.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, mes questions, ça va être plutôt des réflexions suite aux questions qui ont été posées de part et d'autre.

Entretien du réseau routier

On a parlé, tout à l'heure, qu'il y avait beaucoup moins d'accidents sur les autoroutes que sur les routes secondaires, mais j'espère que... La réponse n'est pas trop difficile: je crois que les autoroutes sont mieux entretenues que les routes secondaires. Parce que, en région, là, nos routes secondaires, depuis qu'on a installé le déficit zéro, on a arrêté d'entretenir beaucoup le réseau routier et puis aujourd'hui, quand on veut commencer à reprendre le dessus, on pourrait qualifier ça d'un déficit caché, parce que arrêter d'entretenir des routes pendant cinq, six ans et après ça recommencer, on recommence de loin. Les routes sont dans un état pitoyable, en région, et puis on n'a plus les moyens, là, de les réparer. Alors, ça va coûter très cher, puis ça, je suis persuadé que vous le savez.

L'autre chose que je voulais apporter aussi, c'est... Le système ferroviaire, tout à l'heure le député de Drummond en a parlé, je pense qu'il faut absolument mettre l'accent là-dessus. J'en ai parlé cet avant-midi. Parce que, comme vous l'avez dit tout à l'heure, là, à chaque fois qu'on voit passer un train sur une track, on peut s'imaginer qu'il y a au moins trois gros camions, que ça représente. Alors, imaginez-vous comment, en encourageant le système ferroviaire, comment est-ce qu'on va soulager nos routes et puis comment est-ce qu'on va soulager aussi les accidents. Vous l'avez mentionné, les accidents avec un camion lourd, c'est toujours de la mortalité, on pourrait dire à 90 % du temps. Alors, on réglerait beaucoup de problèmes, si on mettait beaucoup plus d'accent sur ce système ferroviaire là.

L'autre chose que je voulais vous parler aussi, c'est quand on parle de réglementer pour les cellulaires. Moi, je vous dirais: De grâce, arrêtons de mettre des règlements, parce que, si on réglemente sur les cellulaires, tantôt il va falloir réglementer pour les chevreuils dans le champ, quand on conduit, il va falloir réglementer, l'été, quand les femmes se déshabillent un petit peu, il va falloir réglementer partout.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Tu sais, un conducteur peut être distrait par n'importe quoi, ce n'est pas juste le cellulaire. Bien, écoutez, on est toujours porté à regarder les belles choses. Alors, moi, je me dis: De grâce, arrêtons de mettre des règlements, puis les gens seraient censés être assez responsables pour... On peut l'utiliser ou pas l'utiliser, mais laissons ça à la responsabilité des citoyens.

Financement et organisation du transport en commun (suite)

L'autre intervention que je voulais vous parler. Est-ce que vous... On recule un petit peu loin, là, ici aujourd'hui, mais tantôt on parlait du transport en commun. Est-ce qu'il a déjà été envisagé, là... On a vu le fédéral remettre la TPS au transport en commun aux villes; est-ce que, de la part du gouvernement provincial, il a été déjà envisagé de remettre la TVQ complètement au transport en commun, pour dire au

transport en commun: Bien, là, là, vous avez tous les outils, essayez donc de gérer votre transport pour arrêter d'être toujours à chaque année après le gouvernement pour avoir une subvention pour combler les déficits? À un moment donné, il devrait y avoir... On devrait les organiser pour qu'ils soient assez autonomes pour ne pas qu'on ait à mettre de l'argent toujours à chaque année là-dedans. Est-ce que la TVQ pourrait combler ou pourrait... Je n'ai pas fait de calcul, là, mais est-ce que ça ne pourrait pas être une solution?

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, merci, M. le Président. D'abord, je suis tout à fait d'accord avec le député de Beauce-Nord lorsqu'il mentionne, là, qu'il est important d'entretenir nos routes. Je pense que tout le monde est bien d'accord avec ça, et ça permet aussi de minimiser éventuellement des coûts plus importants, toutes les recherches concluent à ça.

En ce qui a trait au financement du transport en commun, il n'y a pas de décision de prise, à dire: On va donner la TVQ ou non. Ça s'inscrit dans un ensemble plus global. Le gouvernement fédéral a décidé de remettre aux villes et également aux sociétés de transport, qui sont reconnues comme étant des organismes locaux, là, un remboursement de, je pense, 50 % qui restait, là. Mais on doit inscrire le financement du transport en commun dans un partage entre évidemment le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral aussi, et notamment du côté des infrastructures et des contributions des municipalités aussi, parce que strictement je pense que le transport en commun doit demeurer une responsabilité de nature locale ou régionale, je ne pense pas que ça doive devenir une responsabilité provinciale.

Une hypothèse que vous soulevez, la TVQ, il s'agirait de voir. C'est peut-être une avenue, mais ce n'est pas, là... Si on remet une partie de la TVQ aussi — actuellement, la TVQ ou les recettes des revenus sont affectées à d'autres fins publiques, là — alors ce n'est pas... Il y a toujours une sorte de vase communicant là-dedans. Et donc, oui, on doit trouver une avenue qui permette, là, un financement adéquat du transport en commun. Je suis très, très réaliste là-dedans. De là à vous dire si ce serait la TVQ, à ce moment-ci je ne peux pas vous dire ça, là. Ça ne pourrait certainement pas être toute la TVQ, parce que là on aurait un problème, un autre type de problème.

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. Alors, j'ai certaines questions...

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): Oui?

Entretien du réseau routier (suite)

Mme Boulet: ...un complément de réponse pour M. le député de Beauce-Nord. Sur les 930 millions qui sont investis à chaque année, là, il y a près de 700 millions et plus qui va dans l'entretien, maintien et conservation. Donc, il y a beaucoup d'argent qui va pour entretenir, beaucoup plus que sur le développement. Alors, on est conscient que le réseau routier a à peu près 40 ans de moyenne d'âge au Québec et qu'on a besoin d'intervenir puis de l'entretenir adéquatement.

Pour ce qui est des municipalités, tantôt vous disiez: Les autoroutes sont mieux entretenues que les routes municipales. En 1993, il y a eu un transfert, le gouvernement a transféré à peu près 30 000 km de route, qu'on a transférés aux municipalités, et il était censé y avoir une espèce de période de transition de cinq ans, qu'on avait... Les municipalités avaient été avisées ou averties qu'après le cinq ans possiblement que cette aide gouvernementale ne serait plus au rendez-vous.

On s'aperçoit avec les années que les municipalités ont souvent des... C'est souvent des petits villages qui n'ont pas beaucoup de capacités foncières ou de taxation sur leurs citoyens. Alors, leurs moyens financiers, pour bien entretenir adéquatement leurs routes, leur réseau routier ou leurs structures, à la limite — les ponts municipaux — on s'aperçoit que ce serait difficile pour eux de prendre en charge tout ça, et, cette année, on reconduit le 127 millions de dollars qui retourne en voirie locale aux municipalités. Alors, je pense qu'on va les accompagner, on va les soutenir puis on va leur permettre peut-être de mieux entretenir leurs réseaux routiers, là, qui dépendent des municipalités au Québec.

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): Merci, Mme la ministre, de ces précieuses informations. M. le député de Drummond.

Situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Jutras: Oui. Alors, j'aurais effectivement certaines questions, là, concernant la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je salue M. Brind'Amour. Là, évidemment il y a un projet de loi qui est présenté — je pense que c'est demain, là, que le ministre le présente, là — relativement à la Société de l'assurance automobile du Québec. Mais évidemment la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec inquiète les gens, et le réflexe de la population, c'est de dire: Bien, ça y est, ce qui nous attend, c'est une augmentation des immatriculations et c'est une augmentation des permis de conduire.

• *(17 h 10)* •

Et d'ailleurs, au cours des derniers mois, là, les députés, nous avons reçu beaucoup de lettres de contribuables qui disaient: Bien, on vous demande de vérifier ce qu'il en est. Est-ce que effectivement on va connaître une augmentation des immatriculations et une augmentation des permis de conduire? Et on en avait parlé, là, à l'occasion du projet de loi n° 29, mais M. Brind'Amour est ici et je lui pose la question, là, parce que je suis convaincu qu'il est animé par le désir de rééquilibrer le budget de la Société de l'assurance automobile du Québec: Alors, quel est son plan de match à cet égard? Et est-ce que, dans son plan de match, la hausse des immatriculations et la hausse des permis de conduire fait partie du plan de match?

Le Président (M. Morin (Montmagny-L'Islet)): M. le président-directeur général... ou M. le ministre.

M. Marcoux: Oui, M. le Président, je peux faire quelques commentaires. Je pense qu'en décembre dernier le ministre des Finances a indiqué, lorsqu'il a présenté la synthèse des opérations financières au 30 septembre, que la SAAQ serait exclue du périmètre comptable et qu'il y aurait un projet de loi qui donnerait suite à cette orientation, comme ça avait été le cas pour la CSST il y a deux ans, je pense.

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Pardon?

M. Jutras: C'est le projet de loi de demain?

M. Marcoux: Oui. Et donc je ne vais pas donner tous les détails du projet de loi, là, je pense que ça va être demain; il serait inconvenant pour l'Assemblée nationale. Mais la décision avait été mentionnée par le ministre des Finances au mois de décembre. Donc, ça va donner suite à ça. Et à ce moment-là on va... Et ce que le ministre des Finances avait indiqué aussi, c'est qu'on distinguerait la mission d'assurance de la société avec les autres activités dont la société est responsable, tout ce qui touche l'émission des permis de conduire, l'immatriculation, puis la gestion de ça. Donc, je ne voudrais pas aujourd'hui, je pense, donner, là, le contenu du projet de loi, parce qu'on pourrait me dire que je dévoile avant le temps le contenu d'un projet de loi qui va être déposé à l'Assemblée nationale demain. Et on pourra aussi à ce moment-là, je pense, indiquer, voir, là, qu'est-ce que représente le projet de loi, quel est son contenu et de pouvoir discuter, lors de l'étude, là, des impacts qu'il y aura.

Comme vous le savez, la situation financière de la SAAQ... Le ministre M. Chevrette, dès 2001, indiquait qu'il faudrait en fait suivre la situation financière de la société, pas parce qu'il y a de la mauvaise gestion, là, ça n'a rien à voir avec ça, mais compte tenu de l'évolution des contributions et des indemnités. On se rappellera aussi qu'il y a eu une diminution de valeurs de placement de 1,7 milliard, des placements à la Caisse de dépôt, et ça, le ministre des Finances l'a indiqué: entre 2001 et 2002, je pense que les placements sont passés de 7,6 milliards de dollars à 5,9. Donc, ça a un impact. Et c'est sûr qu'il faut assurer la sécurité des usagers. Donc, ça doit se faire, là, correctement et de façon raisonnable, le cas échéant.

Alors, et puis demain, je pense qu'on aura le contenu du projet de loi, et à ce moment-là on pourra, je pense, en discuter. Je ne voudrais pas cependant, là, en parler aujourd'hui. Je pense que le président de l'Assemblée nationale, si je comprends, selon les règles, pourrait nous dire: Bien, écoutez, là, un projet de loi, là, il doit être déposé d'abord à l'Assemblée nationale, avant que vous fassiez état, vous fassiez un communiqué de presse dessus.

M. Jutras: Oui, mais...

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): M. le député de Drummond.

Comportement des agents d'indemnisation de la SAAQ

M. Jutras: Oui. Bien, moi, je ne veux pas parler du contenu du projet de loi, là, de toute façon on comprend bien ce qu'il va en être, là, de ce projet de loi là. Moi, je parle, là, de la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec, et je pense que les Québécois, une préoccupation qu'ils ont en tête, et ils l'ont depuis plusieurs mois... Vous avez donné une certaine assurance, il y a quelques temps, en disant que ce n'était pas dans les cartons, mais je repose cette même question-là: Est-ce que, pour équilibrer la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec, est-ce que... Qu'est-ce qu'il en est des droits d'immatriculation et qu'est-ce qu'il en est des permis de conduire, pour l'année qui est devant nous? Est-ce que les Québécois vont connaître une hausse et des permis et des immatriculations?

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): M. le ministre.

M. Marcoux: M. le Président, là, comme j'ai indiqué à la commission parlementaire au mois de février, il n'y a pas de hausse en 2004. C'est clair, là. Je pense c'est ça que j'ai mentionné. Puis il n'y a pas eu de hausse en 2004, tel que je l'ai indiqué. Alors, ça, là, c'est exclu, là, soit du côté des permis ou soit du côté de l'immatriculation.

M. Jutras: Ça va.

Le Président (M. Morin, Montmagny-L'Islet): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais maintenant vous savez que dernièrement il y a eu une commission parlementaire qui s'est tenue sur la réforme de la justice administrative, et il y a des propos qui se sont tenus à l'endroit de la Société d'assurance automobile du Québec, là, dans le cadre de cette commission portant sur la réforme de la justice administrative, qui étaient, je dirai, très durs à l'endroit de la Société de l'assurance automobile du Québec et quant aux agents d'indemnisation de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et ces propos-là, entre autres, ça émanait du ministre de la Justice de l'époque, là, qui n'est plus là maintenant, là, Marc Bellemare, et ces mêmes propos-là ont été repris dernièrement par l'épouse de Marc Bellemare, à une conférence qui était organisée ici, là, en collaboration avec le Barreau, et c'était l'épouse du ministre, parce qu'il était ministre à l'époque. Puis laquelle conférence d'ailleurs était annoncée sur le site du ministère de la Justice, là, vous alliez sur le site du ministère de la Justice et il y avait une annonce quant à cette conférence-là.

Et l'épouse du ministre tenait des propos semblables à ceux du ministre, en commission sur la réforme de la justice administrative, à l'effet que les agents d'indemnisation de la Société d'assurance automobile, somme toute, c'étaient des agents de non-indemnisation, c'étaient des gens de tracasseries, c'étaient des gens qui somme toute étaient là pour

bloquer ou nuire aux droits des gens qui ont des réclamations à faire valoir. Et de sorte que la question qui a surgi à ce moment-là, bien: Est-ce que effectivement la Société de l'assurance automobile du Québec a une politique de non-indemnisation? Puis est-ce que, pour rétablir sa situation financière, il y a un mandat qui est donné à ses agents d'indemnisation de faire en sorte que les gens soient le moins indemnisés possible et faire en sorte que les gens soient le plus possible mis sur la voie d'évitement?

Moi, j'aimerais ça savoir, de la part du président, mais le ministre évidemment peut répondre, là, comment vous réagissez à ça. Et est-ce que ça, est-ce que ça fait partie d'une stratégie de la Société d'assurance automobile de rééquilibrer ses finances? Est-ce qu'il y a un mot d'ordre qui est donné aux agents d'indemnisation de la Société d'assurance automobile du Québec de faire en sorte que les gens soient le moins indemnisés possible, qu'on leur cause le plus de tracas possible, qu'on les décourage le plus possible quant à leur indemnisation suite à un accident d'automobile?

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

M. Marcoux: Je vais faire des commentaires, puis après ça M. Brind'Amour pourra compléter. Écoutez, d'abord je puis, là, certifier qu'il n'y a aucun mandat quel qu'il soit, ou directive, ou instruction, ou suggestion, ou hypothèse que j'ai pu donner à la Société d'assurance automobile du Québec de dire: Bien, écoutez, il faut ralentir le processus. Au contraire, je pense que le mandat de la société, comme toute compagnie d'assurance, et c'est public, ici, puis c'est la même chose pour une compagnie d'assurances privée dans le fond, c'est d'indemniser les assurés selon les règles qui existent, selon les barèmes qui existent, correctement. Même si c'est public, il faut que ce soit fait selon les règles, bien évalué, correctement, respecter les droits des assurés en vertu de la loi et le faire le plus rapidement possible, compte tenu de certaines contraintes, comme vous le savez, dans l'assurance, des évaluations médicales — parce que, dans le cas de la société, ce sont les préjudices corporels qui sont indemnisés.

Mais c'est clair que, pour moi, et M. Brind'Amour... l'objectif... Il n'y a jamais eu rien... Puis ça n'a rien à voir avec la situation financière, là. L'objectif, c'est d'indemniser les assurés selon la loi et les règlements et répondre à leurs besoins, à leurs préjudices corporels, les indemniser correctement, de tenter d'améliorer les délais, parce que effectivement les délais étaient, à un moment donné, relativement longs. M. Brind'Amour pourra vous faire part de certaines mesures qui ont été prises pour raccourcir les délais, puis effectivement il y a eu du progrès de ce côté-là: il y a eu une augmentation du nombre d'agents d'indemnisation, il y a eu de la formation également, additionnelle pour les agents d'indemnisation. Et mon seul objectif, moi, c'est d'indemniser correctement les assurés selon les règles, en respectant leurs droits, et de le faire le plus rapidement possible dans les circonstances.

● *(17 h 20)* ●

Alors, vous pouvez peut-être, M. Brind'Amour, vous pouvez compléter là-dessus, là. Mais il y a eu une augmentation, même, du nombre d'agents d'indemnisation.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): Oui. Merci, M. le Président. Je ne voudrais pas évidemment apporter de commentaires personnels ou regarder trop loin dans le passé; moi, je suis là depuis deux ans. Mais je peux vous parler donc de la période depuis deux ans.

Depuis deux ans, effectivement nous avons posé, comme le disait le ministre, un certain nombre de gestes. D'abord, nous avons accru le nombre d'agents d'indemnisation de 80 personnes, pour réduire les charges de travail de chacun des agents. Nous avons aussi ajouté, en deux temps, 20 conseillers en révision additionnels, pour accélérer le nombre de traitements.

Il est possible que certains agents d'indemnisation n'aient pas un comportement idéal dans des relations avec la clientèle, dans le sens qu'ils peuvent être impolis ou des choses comme ça. Ça, c'est possible. Mais il est évident que chacun, chaque employé de la SAAQ est tourné vers la qualité et vers la réponse la plus rapide possible pour les individus.

Ce qu'on est en train de faire depuis deux ans, c'est de revoir l'organisation du travail. L'organisation du travail, ça veut dire donc d'être plus près des gens, d'essayer de communiquer davantage avec les gens, d'essayer de solutionner les problèmes avec les gens. Et je peux vous garantir que l'ensemble des gestionnaires et des agents d'indemnisation participent pleinement à ça. Je peux vous garantir que l'ensemble des gestionnaires et des conseillers en révision participent pleinement à ça.

Lorsqu'on fait des sondages et qu'on demande à notre clientèle: Êtes-vous satisfait?, le groupe d'individus au sein de la Société dont les gens sont le plus satisfaits, en pourcentage, ce sont les agents d'indemnisation. Moi, je suis toujours très fier de dire que ces employés-là travaillent bien. Je suis toujours très fier de réaffirmer à quel point le service à la clientèle est une priorité numéro un.

À la commission parlementaire, vous avez raison, il y a eu plusieurs commentaires qui ont été apportés. C'est une commission qui portait sur la révision; je crois que les commentaires ont débordé un peu cette question-là. Mais je peux vous garantir qu'il n'y a pas de plan caché, comme disait le ministre, il n'y a pas de volonté de ne pas indemniser ou de retarder l'indemnisation des gens, au contraire, ce serait, pour une institution publique, une faute majeure qu'on pourrait lui reprocher.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Brind'Amour. Le bloc de 20 minutes est maintenant terminé. Avant de passer la parole aux députés du parti ministériel, je veux souligner que l'ordre de la Chambre indiquait que c'était trois heures d'étude des crédits. Nous avons débuté à partir de 3 h 30, nous allons donc terminer à 18 h 30.

Et j'indique également que nous avons pris 15 minutes de retard dans l'étude des crédits. Il faut souligner que nous terminons demain à 12 h 30. Donc, il reste à savoir si nous pouvons avoir une entente pour peut-être faire comme nous avons fait hier et peut-être sacrifier quelques minutes de temps de parole de la part du parti ministériel, qui sera dévolu au parti de l'opposition.

Est-ce qu'il y a possibilité d'entente? Donc, il y a 15 minutes... Oui? Donc, nous pouvons maintenant prendre pour acquis que le bloc que nous allons... qui va suivre sera un bloc de cinq minutes au parti ministériel, et nous allons retourner, après ça, immédiatement à l'opposition. De cette façon-là, le 15 minutes sera crédité à la commission. Donc, il y a un consentement? Je comprends qu'il y a consentement. Donc, un bloc de cinq minutes aux députés ministériels. Et je suis prêt à reconnaître le député de Montmagny-L'Islet.

Prise en charge rapide des accidentés de la route

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Suite aux propos de M. Brind'Amour, là, je sais qu'à la SAAQ existe un programme de prise en charge rapide. J'aimerais que vous élaboriez plus en quoi consiste ce programme. Puis est-ce qu'il peut évoluer? Ou M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, je pense que je vais demander, M. Brind'Amour, si vous voulez, de l'expliquer. Je pense que c'est un projet fort intéressant qui a été mis sur pied. Donc...

M. Brind'Amour (Jacques): Oui. En fait, comme c'est un régime... Le régime d'assurance, c'est un régime public, c'est donc dire qu'on a la responsabilité et l'obligation de s'assurer en tout temps que l'ensemble des clientèles sont très, très bien desservies. Pour faire ça, ce qu'on a fait, on a mis en place, il y a quelques années, et on l'a développé depuis, un programme effectivement de prise en charge rapide. Tant et si bien que, si vous vous présentez dans un hôpital et que vous arrivez à l'urgence, la première question qu'on va vous poser, c'est: Êtes-vous une victime d'accident de la route ou êtes-vous une victime peut-être d'accident du travail?, pour vous diriger vers l'un ou l'autre des programmes qui sont concernés.

Dans le cas de la SAAQ, si vous dites que vous êtes un accidenté de la route: Oui, j'ai eu un accident, je me suis fait mal, et tout ça, ou, si, évidemment, vous entrez en civière suite à un accident, on a des ententes avec l'ensemble des hôpitaux au Québec et des centres spécialisés et l'on paie les services d'infirmières qui vont vous prendre en charge. Donc, dès que vous arrivez, une infirmière va vous prendre en charge pour vous expliquer vos droits, pour vous expliquer également... essayer de comprendre votre cas, pour essayer de voir dans quelle mesure, au point de vue clinique, vous avez besoin de tel soin ou de tel autre soin.

Alors, c'est un programme qui fonctionne très bien. C'est un programme que nous avons étendu à peu près à l'ensemble des centres qui donnent des soins. Il nous reste quelques centres, là, qui vont s'y ajouter récemment, parce que le volume de clientèle n'était pas suffisant pour justifier le temps d'une infirmière ou le demi-temps d'une infirmière. Et c'est un programme, là, je pense, dont on peut être fier et qui s'inscrit, là, dans une approche beaucoup plus générale.

Vous savez qu'avec les années non seulement on a pris en charge des gens rapidement, mais on a créé un réseau en impliquant les hôpitaux, les centres de réadaptation, les centres de traumatologie, pour s'assurer, notamment au niveau des blessés graves, que ces gens-là n'attendent pas et que, dès que l'accident se produit, très rapidement ils peuvent être stabilisés, très rapidement il y a des protocoles qui leur indiquent où ils sont dirigés. Et, lorsque le temps, exemple, en traumatologie ou en orthopédie grave, est réglé, dès ce moment-là ces gens-là sont déjà affectés à des centres de réadaptation qui vont les prendre en charge pour la durée.

Et, quand ces centres de réadaptation là auront stabilisé les cas, auront réglé tout ce qui pouvait être réglé, bien on a aussi des ententes avec des associations d'entraide qui, dans chacune des régions du Québec, ce sont des associations qui aident les gens à se rétablir dans leur milieu, retrouver un peu leur qualité de vie. Alors, ces gens-là aussi, on les finance, ils vont reprendre en charge les blessés pour s'assurer qu'en tout temps cet accidenté de la route là reçoive ce que le régime public est en mesure de lui donner.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Portneuf.

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

Le Président (M. Brodeur): 1 min 50 s.

M. Soucy: En tout cas, c'est peu, mais on va commencer avec ça, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): 1 min 40 s, maintenant.

Des voix: Ha, ha, ha!

Absence de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires

M. Soucy: M. le Président, on a parlé beaucoup aujourd'hui de sécurité routière, on a parlé de bilan, puis on n'a pas touché du tout côté du transport scolaire. Puis évidemment on retrouve ça, le transport scolaire, un petit peu partout au Québec. J'aimerais ça qu'on nous dise — je vais abréger mon intro pour respecter notre temps — pourquoi les autobus scolaires ne sont pas encore équipés de ceintures de sécurité.

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

M. Marcoux: Bien, M. le Président, évidemment le port de la ceinture est obligatoire pour les automobilistes. Bien des questions: Pourquoi pas dans les autobus scolaires? Alors que les autobus scolaires sont équipés de bras d'éloignement, de feux particuliers, pourquoi il n'y a pas de ceintures de sécurité? Et, selon l'Association de transport écolier du Québec aussi, là, on en discute avec, c'est que présentement, dans les critères de construction d'autobus scolaires au Québec... c'est-à-dire au Canada, il existe près de 40 normes fédérales qui s'appliquent à la fois à la conception et à la construction des autobus scolaires.

La compartimentation, c'est le principe de construction qui assure une sécurité maximale aux écoliers, et il y a des éléments qui sont prescrits par

règlement qui entrent dans la construction de ce qu'on appelle la compartimentation de sécurité, où les enfants sont retenus dans les sièges sans ceinture. D'abord, les sièges sont solidement ancrés au plancher, ce qui est important; les sièges sont dotés de hauts dossiers; les matériaux utilisés pour le rembourrage sont souples; et la distance entre deux sièges est d'au moins — et là demandez-moi pas de mesurer — 600 mm et d'au plus 620 mm. Donc, en cas de collision, ce qu'on nous indique, c'est que les sièges procurent un coussin de protection aux passagers et la hauteur des sièges aussi empêche les enfants de passer par dessus puis d'être éjectés. Alors, c'est l'état de la situation.

● *(17 h 30)* ●

Maintenant, est-ce que ça a été soumis, ce qu'on appelle cette compartimentation-là, à des tests de comparaison avec la ceinture de sécurité? Est-ce prouvé que c'est plus sécuritaire de construire des autobus scolaires sans ceintures de sécurité? Ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a plusieurs études qui ont été faites à ce sujet-là, tant au Canada, par Transports Canada, qu'aux États-Unis, notamment par le National Highway Traffic Safety Administration, sur la protection des passagers d'un autobus scolaire au moment d'un accident. Et les essais de collision qui ont été effectués avec des autobus scolaires — c'est toujours avec des mannequins, à ce moment-là, les simulations; ils sont attachés ou non par des ceintures de sécurité — ils démontrent qu'il y a plus de risques de blessure, semble-t-il, quand la ceinture est utilisée, dans le cas d'un autobus scolaire, parce qu'au moment d'une collision frontale, alors que l'élève utilise une ceinture de sécurité et dans le fond qu'il porte sur le ventre ou l'estomac, la tête de l'écolier risque de percuter sur le siège avant puis de causer des blessures graves...

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

M. Marcoux: ...et même mortelles à la tête.

Le Président (M. Brodeur): ...je vous demanderais de conclure pour qu'on puisse passer au bloc de l'opposition, s'il vous plaît.

M. Marcoux: Oui. O.K. Bien, écoutez, vous pouvez passer, puis je pourrai revenir tantôt, peut-être, pour compléter la réponse parce que je ne voudrais pas l'escamoter, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Si vous voulez. Non, c'est une question très importante.

Une voix: Si vous en avez pour une ou deux minutes, je n'ai pas d'objection, là.

Le Président (M. Brodeur): Ah!

M. Marcoux: Oui, oui. O.K. Bien, moi...

Le Président (M. Brodeur): Consentement? De consentement, il n'y a aucun problème. Allez-y, M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, l'ajout de ceintures, là, dans l'autobus scolaire, obligerait l'installation, selon ces tests-là, de sièges rigides, ce qui augmenterait le nombre de blessures chez les écoliers qui, eux, auraient le malheur de ne pas s'attacher. Et puis surtout l'efficacité de la ceinture de sécurité passe prioritairement par un ajustement, des fois, sur l'écolier, ce qui est difficile à assurer, compte tenu de la variation importante, vous le savez, de la taille des enfants du même âge, là, et que ça peut varier énormément, disons, deux enfants du même âge dans un autobus scolaire.

Alors, les résultats des essais qui ont été faits et des tests amènent les deux organismes, autant au Canada qu'aux États-Unis, à constater qu'il n'y aurait pas de bénéfice accru, en matière de sécurité, à ajouter la ceinture de sécurité comme équipement, là, au moment de la construction des autobus scolaires.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Comportement des agents d'indemnisation de la SAAQ (suite)

M. Jutras: Moi, je veux revenir, là, à ce qui s'est dit, à la Commission des institutions, relativement à la réforme de la justice administrative. Puis j'étais content d'entendre le ministre et d'entendre le président à l'effet que, bon, il n'y avait pas de politique de non-indemnisation. Mais par contre ce qui s'est dit à cette commission-là, c'est allé loin. Et, la question, je la pose au ministre: Est-ce que vous êtes intervenu auprès de votre collègue, qui fait partie du même Conseil des ministres, pour lui dire: Écoute, là, ça n'a pas d'allure, ce que tu dis là, puis tu jettes du discrédit sur la Société de l'assurance automobile du Québec et tu jettes du discrédit sur les agents d'indemnisation? Est-ce que vous vous êtes porté à la défense de l'organisme, somme toute, dont vous êtes responsable? Parce que ça n'a pas été juste une fois, ça, là. Ça a été plusieurs fois, plusieurs interventions.

Puis, même dernièrement, là, l'épouse de Marc Bellemare, alors qu'il était encore ministre, là, elle disait... Dans sa conférence, ce qu'elle disait, c'est: Ne faites pas confiance aux agents d'indemnisation de la Société de l'assurance automobile du Québec. Enregistrez-les. Enregistrez les agents d'indemnisation, vous ne pouvez pas vous fier à eux autres. Puis c'était la femme du ministre, ça, qui disait ça. Puis ça reflète ce qui s'est dit aussi à la commission parlementaire. Puis même c'est mon collègue le député de Richelieu, à un moment donné, à titre de président, qui avait été obligé d'arrêter ça, parce qu'il y avait un charriage épouvantable contre la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, ma question, M. le ministre: Est-ce que vous vous êtes porté à la défense d'un organisme dont vous êtes le ministre responsable?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'une part, je ne sais pas... je ne suis pas au courant de ce que l'épouse de M. Bellemare a mentionné, là, ce que vous dites. En tout cas, je n'ai pas vu de texte là-dessus.

Ce que je peux simplement vous dire... Et la ministre déléguée d'ailleurs, en réponse, je pense, à une

de vos questions, M. le député de Drummond, l'automne dernier, avait dit: Écoutez, là, je suis fière des employés de la SAAQ. Et puis, moi, je considère, moi également... même je suis tout à fait du même avis, c'est pour ça que je dis: Ce n'est pas nouveau, là. Je n'étais pas là à l'automne, mais la ministre déléguée avait répondu en disant: On a d'excellents fonctionnaires à la Société de l'assurance automobile du Québec. Ils font leur possible. Il y a toujours des choses à améliorer, mais le travail qu'ils font est un travail qui veut être fait le mieux possible. Je pense que ça, là, c'est la même chose que je partage et c'est le même discours que je tiens partout, que ce soit publiquement ou à l'intérieur du gouvernement, que ce soit pour la Société de l'assurance automobile, que ce soit pour le ministère, que ce soit pour d'autres organismes. Je pense que les employés qui sont là travaillent avec beaucoup de dévouement, font leur possible, et on doit les appuyer. Il y a toujours des choses à améliorer, vous le savez, et ça, on en est toujours conscient, là. Les délais, on essaie de les améliorer.

Ce que je vous dis, c'est toujours le même discours que j'ai tenu, puis que ce soit en dehors du gouvernement ou à l'intérieur du gouvernement. Je pense que la Société de l'assurance automobile, comme les autres organismes, a des employés qui font leur possible, qui travaillent bien, et ça, là, pour moi, je veux dire, c'est toujours le même discours là-dessus.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de Drummond.

Situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

M. Jutras: Et je reviens à une question que j'ai posée tantôt, là. J'ai devant moi l'état des revenus et dépenses de la Société d'assurance automobile du Québec, là, et je demande au ministre: C'est quoi, le plan de match pour rétablir l'équilibre financier à la Société d'assurance automobile du Québec?

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

M. Marcoux: M. le Président, là-dessus, il y a évidemment les résultats financiers qui avaient été... en fait de 2002. Ceux de 2003 seront publiés dans le rapport annuel bientôt. Et, à ce moment-là, on verra aussi les mesures, là, qui seront prises, à la fois par la Société, pour assurer la sécurité des assurés. Je pense que c'est ça qui est fondamental. Ce que je vous ai indiqué, c'est que, pour 2004, là, il n'y a pas d'augmentation, ni de permis, ni d'immatriculation. C'est ce que j'avais dit au mois de février et ça tient toujours. Alors, là-dessus, c'est clair: Il n'y a pas d'augmentation de permis ni d'immatriculation. Et on verra, là, avec la situation financière de 2003, voir qu'est-ce qui devra être fait.

M. Jutras: Oui, mais, moi, ce que je veux savoir, c'est votre plan de match. Il n'est peut-être pas établi maintenant, là, mais quand pensez-vous présenter un plan de match pour le rééquilibrage des finances, là, de l'état des revenus et dépenses de la Société d'assurance automobile du Québec? Quand pensez-vous pouvoir faire connaître ça aux Québécois, là, aux gens?

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

M. Marcoux: D'abord, je voudrais rappeler, hein, que... On sait que le gouvernement précédent voulait imposer 30 $ d'augmentation en septembre 2003, 30 $ en 2004. Je pense que ça, c'est bien documenté. Et puis une augmentation également de l'immatriculation, donc ça, à compter de 2003 et de 2004. Le plan de financement ou le plan, s'il y a lieu, de recapitalisation, on verra avec les résultats définitifs de la Société, on va certainement... On verra comment on peut le faire, s'il y a lieu de le faire. Et, en termes de délai, il est sûr qu'il va falloir, pour les années financières à venir, déterminer s'il y a des choses à faire. L'année 2004, c'est réglé, c'est clair.

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

M. Jutras: Bon. Bien là on est quand même déjà rendu en mai, là, puis la fin de la session approche. Alors, moi, ce que je veux savoir, c'est les orientations que vous allez prendre par rapport à la Société d'assurance automobile du Québec. Quand avez-vous l'intention de les faire connaître à la population?

M. Marcoux: Bien, ce que je vous dis, là, c'est que je ne les ai pas maintenant.

M. Jutras: Bien, c'est ça que je vous demandais. Quand?

M. Marcoux: O.K. Bien, quand? Écoutez, assez rapidement, là, pour, si c'est nécessaire, que ça puisse s'appliquer pour commencer... afin d'en arriver à assurer, sur un certain nombre d'années, la sécurisation du régime. Et je pense que ça, on va le faire au cours de l'année. Je ne vous donne pas de date précise, là, à cet égard-là, mais ça se fera. On va voir les résultats définitifs pour l'année 2003, qui vont être publiés sous peu, j'espère, et puis, à ce moment-là, bien on déterminera ce qu'il y a à faire.

Intentions quant au régime d'assurance sans égard à la responsabilité

M. Jutras: Maintenant, il y a eu un dossier chaud — bien, chaud, façon de parler, là — au cours de la dernière année, c'est le dossier du «no fault». Et encore là on a senti que le ministre avait beaucoup de pression, là, de la part de son ex-collègue de la Justice. Et j'ai déjà exprimé d'ailleurs ma sympathie, en Chambre, au ministre des Transports. Tu sais, comme ministre, là, puis avoir quelqu'un qui est toujours dans ton dossier ou qui a toujours la tête par-dessus ton épaule, ça doit être bien fatigant. Et ça, j'en conviens et je vous avais exprimé ma sympathie, M. le ministre. C'est vous qui étiez responsable de ce dossier-là. Et je me disais: Comment qu'il fait pour vivre ça? Ça doit être intolérable. Et encore une fois, M. le ministre, je

vous exprime ma sympathie pour ce que vous avez vécu et la façon avec laquelle vous l'avez vécu.

M. Marcoux: ...

M. Jutras: Bien là... Bien là... Mais...

M. Marcoux: ...simplement vous dire, si vous permettez, ça ne m'a pas provoqué d'insomnie, M. le Président.

● *(17 h 40)* ●

M. Jutras: Non? Vous avez un bon tempérament. Parce que, moi, en tout cas, je n'aurais pas été capable de vivre ça comme vous l'avez vécu. Mais, maintenant que vous avez les coudées franches, maintenant que vous n'avez plus, par-dessus votre épaule, cette tête qui picosse continuellement, là, puis: Fais ci, puis fais ça, puis... tu sais, puis qui intervient — puis même, à la limite, là, il y avait des contradictions dans le discours — maintenant que vous avez les coudées franches, est-ce que votre intention, c'est de continuer dans le dossier du «no fault»? Parce que, on le sait, Marc Bellemare l'a dit tant et plus, il était venu en politique pour ça, lui. C'est un engagement comme un autre, là, mais il était venu en politique pour ça, de sorte que je pense que vous n'aviez comme pas le choix parce qu'il y avait le premier ministre... Il avait convaincu le premier ministre, là, de la justesse de la cause qu'il défendait. Mais je pense que le premier ministre aussi s'est refroidi, là, à l'évidence, par rapport à ce dossier-là.

Je vous comprends par ailleurs que, si vous laissez tomber ça immédiatement, vous allez perdre la face et que le premier ministre aussi va perdre la face. Mais j'aimerais ça qu'on se parle franchement, là, concernant ce dossier-là et que vous nous disiez... On s'en va en consultation, là, une autre consultation. Est-ce que vous maintenez toujours la consultation? Puis est-ce que vous maintenez toujours la consultation sur les trois points que vous avez déjà annoncés? On a, tout le monde, les réponses à ces trois points-là. Mais évidemment on peut aller requestionner la population là-dessus des fois que — woup! — il y aurait quelqu'un qui aurait un éclair de génie que pas personne n'a eu à date. Bien, des fois, là, tu sais, fiat lux, ça peut arriver, ça.

Alors, est-ce que vous maintenez donc la décision d'aller en consultation, maintenant que vous avez les coudées franches? Est-ce que vous maintenez ça? Puis est-ce que vous y allez sur les trois points que vous avez soulevés? Parce qu'il y a eu deux commissions parlementaires qui ont été tenues là-dessus, et des parlementaires des deux côtés de la Chambre se sont penchés sur cette question-là, et on recommencerait encore une fois, et ce, malgré... Puis d'ailleurs M. Brind'Amour avait participé à ça. À un moment donné, c'est lui qui avait fait l'allocution d'ouverture, là, que j'ai dans mes papiers, concernant ça. C'était, je pense, à cette époque-là, du temps de Guy Chevrette ou de Serge Ménard, là, un des deux.

Alors, je vous pose la question, M. le ministre... Parce que je comprends que vous consultez puis vous voulez consulter, mais, quand la consultation s'est faite tant et plus, premièrement... Deuxièmement, au Nouveau-Brunswick, il vient d'y avoir le rapport Weir qui a été déposé. Il y a eu une consultation qui s'est faite au Nouveau-Brunswick et, vous le savez comme moi, ça a été un enjeu électoral d'importance parce que les gens du Nouveau-Brunswick avaient connu des hausses de primes d'assurance automobile, là, vertigineuses puis ça a été la même chose en Ontario.

Alors, à la lumière de tout ça, pensez-vous que c'est nécessaire d'aller encore en consultation? Puis est-ce que ça, ce n'est pas justement une consultation, M. le ministre, soit pour gagner du temps, soit pour sauver la face, ou soit pour faire perdre le temps du monde?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, d'abord j'ai toujours eu les coudées franches dans ce dossier-là. Je comprends qu'entre ministres... Et je pense que le député de Drummond, alors qu'il était au Conseil des ministres, il y a des collègues, sur des sujets, qui peuvent diverger d'opinions ou avoir des opinions différentes d'exprimées mais où tu as une excellente communication et où tu peux en arriver à faire une solution, là, qui convient à tout le monde. Alors, je pense que là-dessus, là, j'ai toujours eu les coudées franches depuis le début. Et l'orientation qui sera mise sur la table, là, et qui sera celle que je proposerai, et qui fera l'objet, dans le fond, d'ententes, d'une approbation de principe au niveau gouvernemental...

Ce que je veux répéter, dire au député de Drummond, et je l'ai déjà mentionné d'ailleurs: Il n'est pas question de remettre en cause les fondements du régime d'assurance sans égard à la faute que nous avons au Québec. Je pense que ça, il faut être clair là-dessus. Et, quand il réfère à la situation au Nouveau-Brunswick et en Ontario, ce n'est pas ce qui prévaut actuellement. Vous le savez, au Nouveau-Brunswick, c'est clair, c'est vrai que ça a fait l'enjeu d'une campagne électorale. C'est un régime totalement privé qui existait. Il y avait eu une hausse vertigineuse des primes d'assurance. Même chose aussi en Ontario, à quelques nuances près, avec des différences, mais ce sont des régimes, là, qui étaient totalement différents.

D'ailleurs, au Nouveau-Brunswick, on ne sait pas encore qu'est-ce qu'ils vont faire. Il y a eu le rapport de la commission présenté par Mme Weir, mais, ce que je comprends, le gouvernement lui-même n'a pas encore pris de décision finale sur l'orientation qu'il va privilégier. Il y aura certainement des changements. De quelle nature seront-ils? À ma connaissance, on ne le sait pas encore. Alors donc, ça, là-dessus, c'est à venir. Donc, les situations ne sont pas comparables. Puis, pour nous, il n'est pas question de remettre en cause des acquis. Ça, c'est clair.

Cependant — je l'ai mentionné d'ailleurs en Chambre, à l'Assemblée nationale, au député de Drummond, il y a peut-être trois semaines, parce qu'il se préoccupe beaucoup de cette question-là, puis je le comprends — je vais déposer, au cours du mois de juin, un document de consultation qui va reprendre les principes contenus dans l'engagement du Parti libéral, les trois principes suivants: réduction des indemnités pour les conducteurs criminels, qui est de pénaliser davantage les conducteurs criminels pour dissuader,

dans le fond, le comportement criminel de d'autres conducteurs éventuellement; deuxièmement, de mieux indemniser les victimes et de permettre un droit de poursuite; et, troisièmement, le faire, faire ces changements-là sans générer une augmentation générale des primes d'assurance privée pour les assurés québécois. Ces principes-là n'ont pas changé, et personnellement je partage ces objectifs-là, donc ce n'est pas pour perdre la face.

Puis là je vais vous parler très franchement là-dessus. À mon avis, il est important d'avoir une consultation qui sera peut-être plus courte parce que c'est quand même... Je veux dire, ce n'est pas sur la remise en cause du régime, ça va être sur quelques éléments très particuliers. Alors, sans doute que la commission parlementaire, ça pourra être plus court, mais je ne veux pas réduire les débats ou limiter les débats à cet égard-là. Mais ce que je vous dis bien franchement, M. le député de Drummond, c'est: je vais maintenir cette ligne-là, ce que j'ai exprimé depuis au moins deux mois à cet égard-là.

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

M. Jutras: On n'est pas sans sentir, M. le ministre, votre embarras par rapport à cette question-là, puis, moi, je vous offre finalement ma collaboration pour permettre de vous sortir de ce pétrin-là. Et, quand je parle de votre embarras, tu sais, quand on entend dire des choses à l'effet que, pour mieux indemniser les victimes, vous vous penchez sur la question de la loto-accident, c'est de dire: Bon, bien là, si tu es frappé par quelqu'un qui est riche, bravo! Puis, si tu es frappé par quelqu'un qui est démuni, bien là, pauvre toi, tu n'auras pas grand-chose ou tu n'auras rien. Puis que vous travailliez sur des scénarios comme ceux-là, moi, je me dis: Comment ça se fait que le ministre en est rendu à travailler sur des choses comme celles-là? Moi, je vais vous dire bien franchement — puis je sais que vous avez une formation de juriste aussi — je trouve qu'on est rendu loin, là. On se creuse les méninges en grand, pour en être rendu à mettre de l'avant des choses comme celles-là.

● *(17 h 50)* ●

Puis, quand vous me dites encore que vous voulez mieux indemniser les victimes puis que vous en êtes rendu à envisager l'hypothèse de limiter le recours des victimes aux petites créances, c'est-à-dire une réclamation de moins de 7 000 $, alors que la réclamation de la victime peut valoir plus, là, son recours peut valoir plus, ça aussi, je me dis: Aïe, on se creuse les méninges en grand, là. Puis, comme je l'ai dit en Chambre, là... C'est vrai que, à ce moment-là, votre gouvernement était parti sur les loteries, là, il y avait les loteries pour participer aux forums régionaux. Puis là je ne sais pas s'il va y avoir des prix de présence aux forums régionaux, là, pour avoir du monde là. Mais, tu sais, on sent que vous êtes à la recherche d'une porte de sortie. Peut-être que je me trompe, mais je trouve que ça ressemble à ça, parce que ce sont des hypothèses — puis je le dis quand même avec tout le respect que j'ai pour vous — que je calcule qui sont plus farfelues les unes que les autres.

Vous m'avez dit, à un moment donné: Moi, je veux prendre le parti des victimes. Moi aussi, je veux prendre le parti des victimes. Mais je pense que prendre le parti des victimes, c'est de mieux les indemniser. Et mieux les indemniser — c'est ce que j'avais commencé, moi, à travailler quand j'étais à la Justice, puis je sais que Marc Bellemarre travaillait là-dessus — c'est de revoir l'indemnisation des victimes d'actes criminels et d'augmenter les barèmes d'indemnisation. C'est ça, prendre le parti des victimes, et non pas leur dire: Adressez-vous aux tribunaux, ayez recours à un avocat, encourez des délais, encourez des frais, pour vous retrouver, dans x années, avec un jugement — qui va valoir quoi, là, on peut se poser la question — puis avec les aléas d'un procès, avec le risque d'un procès, parce que ce n'est pas parce que vous êtes en boisson que vous êtes responsable de l'accident. Alors, ça peut vouloir dire que la victime va se retrouver en bout de piste, là, peut-être à perdre sa cause ou peut-être, oui, la gagner, mais en ayant affaire à un insolvable, puis elle ne pourra pas exécuter son jugement. Ça, il me semble, M. le ministre, que ça parle de soi, là, et je ne comprends pas... je ne comprends pas — bien, il nous reste du temps — que vous continuiez, entre autres à ce chapitre-là, à continuer puis à aller consulter les gens, alors que la solution m'apparaît si simple.

Le Président (M. Brodeur): En terminant, M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, je voudrais bien avoir au moins une couple de minutes, hein?

Le Président (M. Brodeur): Avec le consentement de la commission.

M. Marcoux: Avec le consentement.

M. Jutras: Je consens.

M. Marcoux: Vous consentez? Vous êtes bien généreux. Espérons que ça continue comme ça. Mais, écoutez, évidemment vous parlez de loto-accident. Je pense que c'est de banaliser un peu cette question, qui pour moi est très importante. Et vous pouvez présumer d'embarras, je ne suis nullement embarrassé par le dossier. Et puis vous allez voir les propositions qui seront contenues dans le document. Je note d'ailleurs, si j'ai bien compris, que vous étiez d'accord avec une meilleure indemnisation des victimes d'actes criminels. Je ne sais pas si j'ai bien compris, alors...

Une voix: ...

M. Marcoux: Alors, j'en prends note et puis vous verrez la proposition. Puis, à ce moment-là, bien on pourra en discuter justement en toute collaboration. C'est un secteur que vous connaissez, mais vous verrez les propositions. Et, je vous dis, je pense que ce sont des propositions, là, qui vont même peut-être susciter votre adhésion. Alors...

M. Jutras: J'ai hâte de voir qu'est-ce que votre creusage de méninges aura donné.

Le Président (M. Brodeur): Maintenant, j'ai tiré un autre nom. Donc, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. M. le Président, on est supposés travailler sans soulever les débats, puis j'ai de la misère à rester calme. Écoutez, je pense que la période pendant laquelle Me Bellemarre a été parmi nous a été une époque qui nous a permis de constater comment l'homme défendait ses dossiers, comment l'homme défendait ses convictions. Je pense qu'en politique on a besoin de gens comme ça, des gens qui font évoluer puis qui font avancer les idées.

On sait que la SAAQ, je pense, a fêté récemment son 25e anniversaire. Il y avait même des gens de la SAAQ, je pense, lors de la mission qu'on a faite en Afrique, là. Alors, après 25 ans, je pense que de se poser des questions, c'est tout à fait légitime. Je pense que les professionnels qui travaillent à la SAAQ peuvent très bien se creuser les méninges. Je pense que c'est leur devoir d'alimenter les gens qui sont à la tête, à la direction de ce ministère-là. Donc, moi, je pense que... Puis je voudrais, considérant... D'autant plus qu'on est en début de mandat puis, s'il y a un moment opportun pour se poser des questions à l'égard de la SAAQ, c'est bien ce moment-ci, d'autant plus qu'il y a plusieurs nouveaux députés, là, à l'Assemblée nationale. Je pense que c'est le moment approprié pour se poser les questions et pour adresser les problématiques qui ont été soulevées depuis plusieurs années.

Un autre élément que je voudrais relever, avant de passer à ma question, M. le Président, c'est le fait qu'on a eu l'expression quand même assez éloquente... Tantôt, j'ai fait un petit commentaire par rapport au bulletin, au bulletin de 1992, puis la réaction du ministre: Ce n'est pas moi, ce n'est pas moi.

Une voix: ...

M. Soucy: Du député. Bien, il était ministre à l'époque. Il était ministre à l'époque, mais sa réaction, c'est: Ce n'est pas moi, ce n'est pas moi. On a posé un type de questions au ministre actuel. Il a dit: Oui, je suis fier des gens qui travaillent pour moi. Alors, il a pris la responsabilité de l'équipe qui est avec lui, alors c'est tout à son honneur, et je suis fier de travailler, M. le Président, avec M. Marcoux et avec Mme Boulet qui l'accompagne, la ministre... la députée de Laviolette.

Bilan routier du transport scolaire

Alors, cela étant dit, tantôt on a passé rapidement, M. le Président, sur le fait du transport scolaire. J'avais une question, une additionnelle sur le transport scolaire, à moins que vous vouliez poursuivre, M. le ministre, sur l'histoire des normes, là. Mais sinon, moi, mon additionnelle, par rapport à ça, ce serait de me parler du bilan du transport scolaire parce qu'on n'en a pas parlé du tout.

M. Marcoux: Bien, M. le Président, merci au député de Portneuf pour cette question-là, parce que je pense que ça touche près de 1 million d'élèves à travers le Québec. Ce qu'on peut dire, en tout cas au Québec, c'est que le transport scolaire est un mode de transport qui était extrêmement sécuritaire. Par exemple, en 2003 et au cours des cinq années précédentes, aucun élève prenant place dans un autobus scolaire n'est décédé à la suite d'un accident. Je pense que ça, c'est une bonne moyenne, hein, aucun décès, là, au cours de 2003 puis des cinq années précédentes. Et il y en a cependant quelques-uns qui ont été blessés grièvement, et on en compte quatre en moyenne par année. C'est quatre de trop, mais quand même je pense que c'est une moyenne qui est très, très bonne et qui indique que le transport scolaire est très sécuritaire. Parce que c'est le mode de transport d'ailleurs qui est le plus sécuritaire pour se rendre à l'école, que ce soit en bicyclette, en automobile, là. Il est même peut-être plus sécuritaire que le trajet à pied parce que vous pouvez vous faire frapper si vous vous en allez sur le bord de la route, alors...

Et il y a des efforts qui sont faits en collaboration avec l'Association du transport écolier du Québec. Et, à cet égard-là, moi, je veux remercier les entreprises, les entrepreneurs qui font du transport scolaire à chaque année, qui sont toujours très préoccupés par la sécurité. Il y a une excellente collaboration entre les gens du ministère et l'association des transporteurs écoliers du Québec. Et, à chaque année, il y a une semaine de la sécurité dans le transport écolier. C'est au mois de février, je pense, cette année, et on le fait en collaboration avec le ministère des Transports, la Société d'assurance automobile, l'association... des compagnies d'assurance aussi, qui se joignent à cette semaine de la sécurité dans le transport écolier.

Donc, je pense qu'on peut être fiers des résultats, dans ce domaine-là, pour nos jeunes, parce que je pense que c'est vraiment pour eux. Et je souhaite, moi, que ça puisse continuer et que même — bien qu'on ait quatre blessés graves, c'est trop... de trop par année — qu'on puisse en avoir moins et que nous puissions encore améliorer ces résultats-là.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Oui, M. le député de Portneuf.

Centres d'appel de la SAAQ

M. Soucy: Merci, M. le Président. On a parlé beaucoup évidemment, récemment, de la qualité des services aux citoyens, puis, nous, on en a fait... le gouvernement en a fait une priorité. Pourriez-vous nous faire part des progrès accomplis par la Société d'assurance automobile du Québec en matière d'optimisation des centres d'appel et plus particulièrement l'implantation du Centre d'appel de Murdochville?

M. Brodeur: M. le ministre.

● *(18 heures)* ●

M. Marcoux: Oui. M. le Président, la société fait des efforts particuliers pour améliorer son service à la clientèle, le président l'a mentionné tout à l'heure. Et, moi, je suis fier d'annoncer, là, maintenant la réalisation, à Murdochville, d'un centre d'appel qui est en opération depuis le 19 juin 2003, qui emploie 62 personnes, dont 41 personnes occupent des postes permanents. Et Dieu sait combien on avait besoin en fait d'activités à Murdochville. Et, comme vous le savez, le ministre Michel Audet, ministre du Développement économique

régional, et notre collègue aussi Nathalie Normandeau, qui est ministre déléguée aux régions, dès leurs nominations, avaient appuyé le projet de création d'un centre d'appel à Murdochville parce que, à ce moment-là, nous avions clairement indiqué la volonté du gouvernement de maintenir la ville de Murdochville ouverte et de veiller à son développement par l'implantation de différents projets, et je pense que le centre d'appel de la Société d'assurance automobile du Québec est un exemple.

Le site a commencé dans des locaux temporaires, au début. Je ne sais pas si c'est une ancienne école ou... Chevaliers de Colomb, donc. Et il y a des nouveaux locaux qui ont été construits, permanents, depuis le 24 novembre 2003. C'est un promoteur privé qui a construit l'édifice, et puis la société l'occupe en location. Elle a signé un bail de 10 ans, et l'inauguration a eu lieu en décembre 2003, en présence, là, justement de la ministre responsable du Développement régional et du Tourisme.

Et donc le centre répond à des demandes de renseignements qui proviennent de partout à travers la province, relativement aux permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules. Et ce qu'on m'indique, à la société, c'est que c'est un centre qui est très efficace. Je veux dire, le personnel est de très bonne qualité, excellente collaboration. Il y a eu beaucoup de formation à donner. Ça a été fait. Et donc c'est un centre qui fournit des services, me dit-on — parce qu'il y a d'autres centres d'appel — mais très comparables, sinon en tout cas supérieurs, là, à d'autres centres d'appel qui existent déjà. Alors, je pense qu'on doit en être très, très fier, M. le député de Portneuf.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

Agressivité au volant

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Je dois m'excuser, M. le député de Drummond, si je pose une question qui a déjà été posée, là. J'étais absent.

M. Jutras: Allez-y...

M. Dubuc: J'espère que la question n'a pas été posée. Ce qui m'inquiète beaucoup, moi, M. le ministre, de plus en plus on voit ça, c'est sur la rage au volant. C'est rendu quasiment vraiment inquiétant. Moi, personnellement, même il arrive que je suis un peu prudent avant de klaxonner parce qu'il y a des fois même c'est dangereux à voir, la réaction de d'autres personnes qu'ils peuvent avoir entre nous. Ça fait que c'est rendu même qu'il y a des accidents causés, des gens blessés dans ce compte-là. Il y a des gens qui sont décédés à cause de ça, par la rage au volant. C'est quoi que, nous, on devrait prendre le temps puis ce qu'on peut faire à essayer de trouver une solution à ça? Parce que, M. le Président, je pense que c'est rendu, dans la société, un cas qui est rendu assez grave. Quand on est rendu qu'on conduit l'auto nous-même puis il faut faire attention aux gestes des autres à côté de nous, c'est rendu que... Bon. Il faut prendre le temps de s'arrêter, puis c'est dangereux.

Ça fait que j'aimerais savoir si le gouvernement du Québec est sensible à ce phénomène qui devient chaque année de plus en plus important et s'il y a des mesures qui ont été prévues pour tenter de diminuer ou même d'enrayer la manifestation de cette agressivité qui est devenue dangereuse pour la sécurité des usagers de la route.

Le Président (M. Brodeur): Tout en restant calme, M. le ministre.

M. Dubuc: Vous avez l'air assez calme.

M. Marcoux: Alors, M. le Président, oui, c'est un phénomène auquel je suis personnellement très sensible, et la Société de l'assurance automobile a déjà confié d'ailleurs un mandat au Groupe de recherche en sécurité routière de l'Université Laval pour tracer ce qu'on appelle le profil de l'agressivité routière au Québec. Et vous avez raison de mentionner qu'il semble que ça augmente. Pourquoi? On ne le sait pas. Est-ce que c'est parce que les gens sont devenus plus intolérants de façon générale, même dans la société, puis parfois ça se traduit au volant de l'automobile? Peut-être. Et je vais demander au président de la société de vous faire part de l'évolution du projet. Je pense que c'est une initiative très, très intéressante. Il y a des choses qui évoluent, là-dedans, alors, avec votre permission, je vais demander à M. Brind'Amour de nous faire un résumé du progrès qui s'est réalisé dans ce dossier-là.

Le Président (M. Brodeur): Alors, M. Brind'Amour.

M. Brind'Amour (Jacques): M. le Président, donc effectivement, oui, il y a des résultats préliminaires de cette étude dont M. Marcoux parlait, qui ont été présentés lors des deux derniers congrès de l'Association québécoise des transports et des routes, l'AQTR, qui est une organisation très reconnue, et ces résultats-là indiquaient que le phénomène de l'agressivité routière semblait surévalué, autant par les administrations nord-américaines que par les médias, et je vais expliquer un peu pourquoi, là, c'est le cas. Parce que, en fait, plus on en parle et plus le phénomène semble prendre de l'ampleur. Et on n'a pas — si on l'avait eu sous la main, on vous l'aurait donné — actuellement le rapport final. Il va être déposé un peu plus tard en 2004, mais ça nous fera plaisir de le faire parvenir aux membres de la commission si c'est souhaitable.

Il y a un autre projet de recherche aussi qui est sous la gouverne de l'Université du Québec à Montréal, qui est en cours depuis peu. Il vise à documenter les processus psychologiques qui interviennent dans l'agressivité au volant, qu'est-ce qui motive, qu'est-ce qui déclenche l'agressivité au volant. Donc, les facteurs cognitifs, affectifs, comportementaux donc qui amènent la personne à réagir et à être agressive. Et ces deux rapports, c'est qu'ils devraient être disponibles, là, plus tard en 2005.

En fait, ce que je voulais souligner, c'est que l'agressivité au volant, ce n'est pas quelque chose qui est

facile à définir. C'est un phénomène récent au point de vue de l'analyse, donc il n'y a pas de définition précise. C'est quoi, être agressif au volant? Comme vous le savez, souvent c'est un fourre-tout, actuellement. On inclut là-dedans les conducteurs qui dépassent les limites de vitesse d'une façon importante, on dit «tiens, c'est des gens agressifs», ceux qui brûlent un feu rouge à répétition ou à l'occasion, ceux qui omettent de faire un arrêt, ceux qui suivent de trop près un autre véhicule, qui n'utilisent pas les clignotants, probablement ceux qui klaxonnent de façon, aussi, excessive et répétée. Bref, dans le fond l'agressivité... au volant, pardon, c'est souvent vu comme touchant l'ensemble des personnes qui commettent des infractions, là, liées à des comportements un petit peu hors normes.

Et les médias, eux, de leur part évidemment associent souvent ce phénomène-là, de l'agressivité, à celui de la rage au volant. Mais la rage au volant, c'est un phénomène un peu plus cerné, un petit peu plus précis. Lorsqu'on parle de rage au volant, la plupart du temps, ce qu'on constate, c'est que c'est des comportements qui sont caractérisés par des voies de fait sur les personnes. C'est d'ailleurs souvent ce qu'on retient. Ce n'est pas parce que la personne allait trop vite, ce n'est pas parce que la personne avait tel ou tel comportement, mais dans le fond ce qu'on retient, c'est qu'elle a réagi de façon excessive en portant des voies de fait sur la personne. Et évidemment c'est des phénomènes qui ne sont pas courants. On ne voit pas ça tous les jours. On voit que ça s'est accentué, mais on ne voit pas ça tous les jours. Mais les médias évidemment, parce que c'est spectaculaire, vont faire la nouvelle avec ça, vont le signaler, parce qu'il y a aussi de la photo, il y a toutes sortes de choses autour de ça. Et donc ça peut contribuer à donner un peu plus d'ampleur au phénomène qu'il ne l'est en réalité.

En disant ça par contre, M. le député, je ne veux pas minimiser l'importance de ces comportements agressifs sur la route. Tout ce qu'on dit, c'est que, un peu comme le ministre le signalait pour le téléphone cellulaire précédemment, là, tant et aussi longtemps qu'on n'a pas une meilleure connaissance du problème, qu'on n'est pas capables de le documenter de façon sûre et certaine, ce qu'on veut faire, c'est de promouvoir, par des sensibilisations et des campagnes, la courtoisie sur la route. On a déjà eu des campagnes où on disait: La route, ça se partage. Bien, c'est un peu dans le même principe. La route se partage, c'était par rapport aux véhicules lourds et aux automobilistes. On leur disait: Écoutez, vous partagez la route, vous devez donc être courtois. Donc, on va en faire, au cours des prochaines années, un peu comme — prenons le phénomène de sensibilisation pour le cellulaire — un axe de communication. On a déjà mis sur pied un comité de travail avec les corps policiers pour discuter avec eux de cette question-là, voir comment on pourrait faciliter les interventions qui visent à encourager des comportements courtois entre usagers de la route.

Alors, c'est un phénomène, l'agressivité au volant, qui est important, qui doit être mieux documenté, mieux connu, pour être sûr qu'on ait... comme disait le ministre tout à l'heure pour le téléphone, avoir les bonnes mesures, bien appropriées et au bon moment. Donc, c'est un peu dans le même esprit, là, qu'on travaille au niveau de la sensibilisation et au niveau de campagnes, là, qui pourraient porter sur ce thème de la courtoisie au volant.

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

M. Marcoux: M. le Président, peut-être ajouter... parce que, comme vous savez, M. le sous-ministre des Transports, M. Gagné, précédemment à la fonction actuelle, il a également été directeur de la Sûreté du Québec. Le député de Drummond, je pense, a été ministre de la Sécurité publique sous le règne de M. Gagné. Et M. Gagné me soulignait que la Sûreté du Québec a un programme de signalement des conducteurs agressifs. Et donc, après un certain nombre de signalements, ils vont aller rencontrer la personne justement, pas nécessairement l'arrêter, là, mais aller la rencontrer pour tenter de justement lui faire comprendre, là, qu'elle devrait changer son comportement. Alors, je voulais ajouter cet élément-là, M. le Président.

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

Projet de norme nord-américaine d'arrimage des charges en matière de transport routier

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Merci, M. le Président. Avant de poser ma question, moi aussi, je voudrais rendre hommage à mon ancien collègue Marc, qui est un gars très passionné, déterminé, et je l'aimais bien. Je n'étais pas issu de ce même monde-là, professionnaliste... professionnel, c'est-à-dire, mais tout de suite je me suis lié d'amitié avec ce garçon très passionné.

● *(18 h 10)* ●

Donc, lors de l'étude de la loi n° 29, plusieurs articles touchaient à l'harmonisation des normes d'arrimage. Donc, dans le cadre de la libéralisation nord-américaine des marchés, il y a lieu de favoriser l'harmonisation des normes d'arrimage afin d'assurer la sécurité et la mobilité dans le transport routier des marchandises sur tout le continent. Où en êtes-vous, M. le ministre, dans ce dossier?

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

M. Marcoux: Alors, M. le Président, ce sont des travaux, là, qui sont menés par le ministère, et qui en fait sont en oeuvre depuis un certain temps, et qui touchent... qui, pour l'industrie du camionnage, sont très, très importants. Et je voudrais peut-être avoir la mise à jour, là, de ce qui s'est fait, parce qu'il en a été question récemment, avec l'Association du camionnage du Québec, pour qui, là, c'est un enjeu important.

En Amérique du Nord, il y a des exigences de réglementation sur les normes d'arrimage, vous savez, avec des fardiers, et ça diffère d'un pays à l'autre, avec les États-Unis, puis ça diffère même entre les provinces canadiennes. Dans un contexte de libre-échange, ça constitue souvent, pour les transporteurs, des contraintes, là, lorsque justement — il s'en fait de plus

en plus — c'est du transport provincial, là, ailleurs au Canada ou aux États-Unis.

Alors, au cours des dernières années, il y a eu des discussions au Canada, ici, entre les différentes provinces, le ministère des Transports du Canada et la Federal Highway Administration, aux États-Unis, pour établir un processus d'harmonisation des normes d'arrimage. Ça a débuté par un projet commun de recherche, qui a permis d'établir des bases standard communes d'arrimage, et il y a eu un comité d'harmonisation, qui a été formé des différents partenaires, qui a élaboré un projet d'harmonisation des normes d'arrimage. Alors, le comité avait déposé, au printemps 1999, un projet de règlement. Ça a fait l'objet d'une validation lors de consultations au Québec, dans toutes les autres administrations canadiennes et aux États-Unis.

À l'automne 2001, un protocole d'entente concernant l'uniformisation des normes de sécurité des transporteurs routiers à l'échelle canadienne a été entériné par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité, et ce protocole prévoit, entre autres, la mise en application, à compter de 2005, d'une norme commune d'arrimage dans les administrations canadiennes. Alors donc, un nouveau règlement du Québec sur les normes d'arrimage est en cours de rédaction, qui concorderait avec cette harmonisation avec les autres provinces et qui tiendrait compte de cette nouvelle norme, et donc ce serait en application, là, à compter de 2005. Et, pour les transporteurs, moi, je peux vous dire que c'est un enjeu qui est important. Ça peut paraître simple, mais, sur le plan des opérations, c'est important.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le ministre. Nous sommes prêts à passer au bloc de l'opposition. Je répète que nous allons terminer à 18 h 30. Donc, M. le député de Drummond.

Intentions quant au régime d'assurance sans égard à la responsabilité (suite)

M. Jutras: Oui. Pour continuer, là, sur le dossier du «no fault», peut-être deux remarques, M. le ministre. Vous nous disiez que vous avez toujours eu les coudées franches. Bien, en tout cas je pense qu'il va falloir que vous continuiez, dans ce dossier-là, à jouer du coude parce qu'il y a votre collègue le ministre des Finances qui, lui aussi, nous a fait savoir publiquement, là, publiquement qu'on avait le meilleur régime au monde et qu'il n'y a pas de réelle volonté de changement par rapport au dossier du «no fault». Puis généralement un ministre des Finances, dans un cabinet, c'est plutôt pesant, là. Mais ça, vous le savez. Mais je pense que votre travail de conviction n'est pas terminé.

Et par ailleurs, M. le ministre, quand vous dites: On ne remet pas en question tout le régime du «no fault», j'en conviens, ça, sauf que... Et c'est ça, la mise en garde par rapport à ce que vous semblez avoir l'intention de faire, c'est la brèche que vous allez faire dans le régime du «no fault» et les deux catégories de victimes que vous allez en quelque sorte, là, créer. Et ça, j'ai hâte de voir, dans votre document, comment vous allez répondre à cet argument-là, sur le plan juridique, parce que, en créant deux catégories de victimes, avec des droits différents, alors que les chartes reconnaissent que nous sommes tous égaux devant la loi puis que nous avons tous les mêmes recours... En tout cas, j'ai bien hâte de lire votre document, M. le ministre. J'ai bien hâte effectivement. Mais vous avez encore du travail à faire au cabinet aussi.

Mais j'ai d'autres questions concernant la Société de l'assurance automobile...

M. Marcoux: M. le Président.

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

M. Marcoux: Est-ce que vous me permettez, M. le député de Drummond, de faire deux commentaires? Parce que, quand même, vous m'interpellez? Premièrement, je voudrais vous dire que j'ai d'excellentes relations avec mon collègue des Finances, comme j'avais d'excellentes relations avec mon collègue de la Justice, M. Bellemare. Donc, je voudrais dissiper tout doute, là. Je pense que j'ai d'excellentes relations avec les deux et avec tout le monde. Donc, ça, c'est important. Parce que, autrement, vous avez l'impression...

Une voix: Même avec le député de Drummond.

M. Marcoux: Même avec le député de Drummond, voyez-vous?

M. Jutras: J'en conviens, j'en conviens.

M. Marcoux: Pas toujours mais, oui, en général. Oui, oui. Excellent. Alors, ça, je voudrais vous préciser ça. Et, deuxièmement, ce n'est pas une brèche; c'est une exception au régime. Alors, on reviendra là-dessus.

Recyclage de pièces d'automobiles

M. Jutras: Oui. Et là j'aurais des questions, entre autres concernant l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces d'automobiles, là, et le sujet qu'on avait entamé l'année dernière puis qu'on a eu l'occasion d'en reparler à l'occasion du projet de loi n° 29, en commission parlementaire, là — Mme St-Cyr qui a passé de nombreuses heures avec nous, que je salue — et toute la problématique des coussins gonflables, des sacs gonflables, et le cas que j'ai déjà porté à votre attention, M. le ministre, à quelques reprises, du recyclage... la reprogrammation des modules électroniques de sacs gonflables. Bon. Puis, vous le savez, c'est une entreprise de mon comté, M. Blanchette, ACE Électronique. Alors, je voudrais savoir, au niveau de la table de concertation avec l'ARPAC, où est-ce que c'en est rendu, premièrement. Il faut faire attention à ce qu'on dit parce qu'on a l'expert en coussins gonflables du Québec avec nous.

Une voix: Ça a explosé.

M. Jutras: Bien, écoutez, disons que c'était l'expert des coussins activés à la poudre de canon...

Le Président (M. Brodeur): Poudre à canon.

M. Jutras: ...et qui a mené un combat épique. Bon. Mais toujours est-il que... Qu'est-ce qu'il arrive de ça? Il avait été question d'une table de concertation. Je sais que la table de concertation s'est mise en branle. Alors, je voudrais savoir où c'en est rendu. Et par ailleurs, quant au reconditionnement des modules électroniques, là, vous savez, M. le ministre, que les concessionnaires, finalement, d'automobiles font cette reprogrammation-là. Et, moi, là, Éric Blanchette, dans Drummond, ne peut pas, lui, en faire parce que la loi l'en empêche. Par ailleurs, ce qu'on me dit, c'est que les concessionnaires d'automobiles en feraient.

Je vous avais suggéré, à un moment donné, M. le ministre, vu que ça devient très technique, bien que, par exemple, M. Blanchette pourrait rencontrer directement, là, des gens de la Société d'assurance automobile pour éviter qu'il me dise quelque chose, je vous le dis, vous allez vérifier, vous me revenez et je dis «je vais aller vérifier». Je pense qu'on sauverait du temps. Et je vous l'avais proposé, là, lors de la commission parlementaire sur le projet de loi n° 29. Vous ne m'êtes pas revenu là-dessus, mais je vous fais encore cette même suggestion-là, que ces gens-là se rencontrent directement parce que, effectivement, c'est très technique, là, et je pense que la meilleure façon de discuter de ça, c'est entre gens qui s'y connaissent, sur ces plans-là.

Alors donc, qu'est-ce qu'il arrive de la table de concertation avec l'ARPAC, là, puis concernant toute la problématique des automobiles volées au Québec? Parce qu'on a un sérieux problème, puis le problème est plus grave chez nous, au Québec, qu'il l'est dans d'autres provinces. Alors, où c'en est rendu?

Puis, concernant cette question-là des coussins gonflables, le reconditionnement des modules électronique... Parce que vous savez que non seulement il y a des vols d'automobiles, mais il y a des vols de pièces d'automobiles, puis il y a dès vols, entre autres, de coussins gonflables, là, en raison de la loi qui a été adoptée. Alors, je voudrais savoir qu'est-ce que vous pensez de ma proposition puis où en est la table de concertation.

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

M. Marcoux: Je vais répondre par une première réflexion, là, et je vais demander après ça, si vous voulez, au président de continuer, notamment sur la table de concertation.

• *(18 h 20)* •

Effectivement, nous avions parlé, l'an dernier... on en avait reparlé. Vous m'avez transmis une lettre concernant M. Blanchette. Il y a eu, selon les informations que j'ai — je n'ai pas, moi-même, rencontré M. Blanchette, là — mais des rencontres avec des représentants de la société et puis également en présence de mon chef de cabinet, M. Bastien. Alors, il y a eu une rencontre, et les informations que j'ai, je vous les donne, là. J'ai un projet de lettre, mais de toute façon ce ne sera pas différent, et on pourra en discuter. Effectivement, ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a certains constructeurs d'automobiles — puis nous avons la liste ici, là — qui permettent la réparation de modules électroniques par leurs concessionnaires et selon leurs procédures, des procédures très, très précises. Donc, il y a un certain nombre de constructeurs qui permettent par les concessionnaires.

Selon les informations qui me sont fournies... par la société puis après les rencontres — je me demande d'ailleurs s'il n'y a pas eu une visite à l'atelier de M. Blanchette par des représentants de la société, on pourrait le vérifier, mais il y a eu des communications, et tout ça — c'est que les réparations qui seraient effectuées par M. Blanchette, de votre comté, là, sont réalisées de façon artisanale, donc ne correspondent pas nécessairement aux paramètres qui sont fournis par les constructeurs d'autos aux concessionnaires automobiles qui peuvent les réparer. Donc, il y a une difficulté à cet égard-là, et ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a une différence. Donc, je ne dis pas que ce n'est pas bon, mais il y a une différence, sur le plan du processus, entre la façon dont M. Blanchette le fait et les autres concessionnaires, qui ont l'autorisation de leurs constructeurs. Et donc, sur le plan de la sécurité, potentiellement, là, ça peut avoir un impact différent. Alors, ça, je vous le donne comme explication, là.

M. Jutras: Oui, M. le ministre, vous m'avez déjà dit ça, puis j'en ai reparlé avec M. Blanchette. Mais, quand on dit «artisanal», là, il ne fait pas ça à la mitaine, lui, là. On parle de processus électroniques. Il le répare selon un processus électronique, et même, ce qu'il m'a dit, c'est qu'il enseigne à des concessionnaires comment le faire. Alors, des concessionnaires suivent sa méthode, là. C'est lui qui va montrer aux concessionnaires comment faire ça. Je sais que vous m'avez déjà dit ça. Je lui en ai reparlé, puis c'est pour ça que je vous disais: Bien, plutôt qu'on se relance la balle constamment, si on veut régler le problème un jour, bien est-ce qu'il n'y a pas possibilité plutôt que les gens qui s'y connaissent vraiment dans ce domaine-là se rencontrent, là, vos experts de la Société de l'assurance automobile, et M. Blanchette, et aussi des gens de l'ARPAC? Parce que je sais que les gens de l'ARPAC sont préoccupés aussi par cette question-là, cette question-là et par d'autres, par toute la question du recyclage des pièces d'automobile.

M. Marcoux: D'accord. Bien, écoutez, j'en conviens, on en reparlera, là. Je pense que M. Blanchette ne veut pas donner l'impression, là, qu'il fait du mauvais travail. Je pense que ce n'est surtout pas ça, là, puis... Alors, on reviendra. Puis, sur l'ARPAC, je vais demander peut-être à M. Brind'Amour... Mais la société... quelqu'un fera le suivi avec M. Blanchette parce que, vous le savez, je pense que c'est une question de sécurité. Je pense que c'est tout à fait ça. Et donc il faut que ce soit fait, me dit-on, avec des paramètres très précis, qui sont conformes aux normes des constructeurs d'automobiles.

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

M. Brind'Amour (Jacques): Oui. Merci. Alors, oui, M. le ministre, ça nous fera plaisir, là... Nos ingénieurs avaient déjà eu l'occasion, il y a un an, deux ou trois ans, de rencontrer M. Blanchette, mais ça nous fera plaisir, là, de provoquer à nouveau une rencontre et

de regarder comment travaille M. Blanchette. Ça, il n'y a aucun problème de ce côté-là.

L'ARPAC, il y avait deux choses, dans le cas de l'ARPAC. La première chose, c'était concernant la possibilité d'utiliser à nouveau des coussins gonflables recyclés dans les véhicules, et non pas simplement des coussins neufs, comme maintenant la loi le prévoit. Vous savez, il y a un comité canadien qui se penche sur cette question-là, et on avait suggéré à l'ARPAC de faire des représentations dans le cadre des travaux de ce comité-là. Je pense que ça a été fait. Ils ont participé, donc ça a été fait.

Simplement vous dire que le rapport de ce comité de travail, qui vise dans le fond à prévoir un processus qui permet d'utiliser de façon sécuritaire les coussins recyclés... Et je vous rappelle trois éléments. Il faut que le coussin soit intègre. Donc, il n'a pas été endommagé. Il faut qu'il puisse avoir un appariement adéquat, c'est-à-dire que, dans le véhicule où il doit aller, c'est le bon coussin au bon moment. Parce que, même dans une année donnée, sur une chaîne de montage, quelquefois on modifie des véhicules puis on change les coussins. Alors, quelqu'un dit: J'ai une Mazda 2004, là, ce n'est pas suffisant. C'est une Mazda 2004, produite tel mois avec tel type de coussin et tel numéro. Et, troisièmement, qu'on puisse le retracer, ce coussin-là, s'il y avait un problème de rappel par un manufacturier. Alors, quand il passe d'un véhicule à un autre, à un autre, il faut être capable de s'assurer qu'on a les bons codes, les bons numéros, et tout ça.

Je veux tout simplement vous signaler que nous allons recevoir, la semaine prochaine, ici, au Québec, les représentants, donc, des administrateurs en transport motorisé, et, à l'occasion de cette rencontre-là, il y aura effectivement le dépôt du rapport de ce comité. Donc, on saura un peu plus si on est capables de mettre de l'avant, là, un processus sécuritaire de transport, de manutention, d'entreposage et de pose de coussins gonflables recyclés.

Le deuxième élément qui préoccupait l'ARPAC, c'était qu'il y ait une table gouvernement-industrie sur l'automobile ou le parc automobile, et tout ça. Effectivement, l'an dernier, on avait pris l'engagement de mettre sur pied une telle table, et alors effectivement la table a été mise sur pied. Elle regroupe notamment l'ARPAC, le Groupement des assureurs automobiles, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, l'Association des marchands de véhicules d'occasion et évidemment le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement, le ministère de la Sécurité publique et la SAAQ.

Et, dans le cadre des travaux de cette table — qui s'est réunie déjà une fois et qui se réunira à nouveau au mois de juin — on a identifié un certain nombre de sujets, dont le vol automobile, et, avec les travaux qu'on a réalisés dans l'année, donc on va vouloir, nous, partager avec cette table un certain nombre de discussions autour du vol automobile, le vol en réseau — dont vous avez sûrement, à l'occasion, évidemment entendu parler dans vos fonctions antérieures. Et on espère effectivement être en mesure, au cours de l'année, d'aborder ce sujet-là puis un certain nombre d'autres sujets, là, qui touchent le recyclage des pièces et — encore là, il y a des processus sécuritaires pour s'assurer que les pièces ne sont pas dans des véhicules reconstruits — tout ce qui touche la qualité des renseignements, l'échange de renseignements touchant le vol automobile, et tout ça, et possiblement, là, de s'assurer que la réglementation ou les modes de contrôle qui existent sur la circulation de pièces, et tout ça, auprès de... pardon, de concessionnaires, disons, d'autos usagées ou de vendeurs d'autos usagées, là, ce soit fait dans des conditions qui nous permettent, en tout temps, de retracer l'ensemble des pièces aux inventaires.

Donc, c'est en marche depuis une première réunion formelle, qui s'est bien déroulée, et une deuxième en juin. On devrait être capables, là, j'imagine, d'ici à la fin de l'année, d'avoir cerné un peu plus et amélioré nos capacités et nos moyens d'action.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui. Vous parlez d'une réunion, là, d'un comité canadien — puis je pense qu'effectivement on a déjà parlé de ça, là — qui se fait la semaine prochaine ici, à Québec. C'est ce que je comprends, là. Mais, moi, les informations que j'ai sont à l'effet que, dans les autres provinces canadiennes, la réutilisation de sacs gonflables, de coussins gonflables, elle est permise, évidemment en autant que le sac ne se soit pas déployé, là, mais que c'est permis et que finalement c'est juste au Québec qu'on se retrouve avec la problématique d'un sac qui ne s'est jamais déployé mais qu'on ne peut pas réutiliser. Ce qui encore là change les conditions de marché, là, des coussins gonflables au Québec, par rapport aux autres provinces. Est-ce que j'ai raison quand je dis ça? Est-ce que c'est le cas?

Le Président (M. Brodeur): M. Brind'Amour, oui.

M. Brind'Amour (Jacques): Merci. Effectivement, vous avez raison, la seule juridiction au Canada qui a adopté une loi pour préciser qu'il n'y a pas d'utilisation de coussins gonflables usagés ou recyclés, c'est le Québec. Il y a deux provinces où il y a une procédure formelle, c'est la Colombie-Britannique et la Saskatchewan. Dans les autres provinces, entre nous, la question n'est pas adressée. C'est comme si on dit: Bien, on laisse les choses se dérouler et puis... Et je vous dirais que, là-dedans, on a fait, nous, le Québec, et notamment avec le cas des coussins gonflables Demers, et tout ça, et certains autres éléments, on a fait, je pense, oeuvre utile, là...

M. Jutras: ...

M. Marcoux: Mais ceux-là, ils seraient sécuritaires.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Vous avez constaté que je conserve mon devoir de réserve. Vous pouvez continuer pendant les 15 prochaines secondes, peut-être.

M. Brind'Amour (Jacques): Je vois qu'il en reste 10. Alors, on a fait oeuvre utile, je pense, pour

sensibiliser l'ensemble des juridictions au Canada au problème puis leur dire que peut-être que ça méritait qu'on s'y adresse de façon plus particulière. C'est dans ce cadre-là que le CCATM, là, il y a plusieurs mois, avait accepté qu'on mette sur pied un comité, qui va donc rendre ses résultats, là, la semaine prochaine.

Le Président (M. Brodeur): Je vous remercie.

M. Marcoux: Excusez, M. le Président. C'est une modification au Code de la sécurité routière, je pense, qui avait été adoptée. En quelle année? En...

Le Président (M. Brodeur): 2001.

M. Marcoux: En 2001.

• *(18 h 30)* •

Le Président (M. Brodeur): Donc, avant d'ajourner les travaux — parce que, compte tenu de l'heure, il faudra ajourner nos travaux — je vous rappelle que, demain matin, nous allons poursuivre l'étude des crédits relevant du ministre des Transports, entre 9 h 30 et 10 h 30, et je vous rappelle par ailleurs que, à partir de 10 h 30 jusqu'à 12 h 30, la commission étudiera spécifiquement l'élément sur le transport maritime.

Donc, ceci étant dit, la Commission des transports et... Oui, M. le ministre?

M. Marcoux: Si vous permettez, M. le Président, peut-être indiquer... Est-ce que les membres de la commission souhaitent que la Commission des transports soit présente demain?

M. Jutras: Non. Finalement, moi, je n'aurai pas de question pour la Commission des transports. Je ne sais pas si mes collègues en auront, de l'autre côté. Moi, je n'en aurai pas.

Concernant la Société de l'assurance automobile du Québec, O.K., j'aurai peut-être une ou deux questions, mais ce n'est pas nécessaire qu'ils reviennent. Je pense, M. le ministre, que vous serez en mesure de répondre, là, sans qu'on déplace tous les représentants de la Société de l'assurance automobile. Puis, si jamais...

M. Marcoux: Peut-être au président... le président, demain... Oui.

M. Jutras: Ah non! Je suis convaincu, moi, que vous allez... Il n'y aura pas de problème.

Des voix: Ha, ha, ha.

M. Jutras: Non, mais, tu sais, je le sais, ce que ça représente, là, comme déplacement, puis, tu sais, on...

M. Marcoux: Oui. Et concernant l'AMT?

M. Jutras: C'est correct.

M. Marcoux: Bon, parfait. Alors, moi, là, je voudrais remercier, si vous permettez, évidemment les gens de la Commission des transports qui étaient ici, la présidente Mme Nicole Poupart. Il y a également les gens de l'AMT qui sont venus, M. Joël Gauthier, le président, et les autres. Et également le directeur général de la Société de l'assurance automobile, M. Brind'Amour, et tous les dirigeants également qui sont ici cet après-midi.

M. Jutras: Je fais aussi les mêmes remerciements.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Donc, la Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au jeudi 13 mai, à 9 h 30. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 32)