



ASSEMBLÉE NATIONALE

TROISIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le vendredi 22 avril 1994 — No 7

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

- 115 \$ débats de la Chambre — 10 \$ Index
- 325 \$ débats des commissions parlementaires
- 105 \$ commission de l'aménagement et des équipements
- 75 \$ commission du budget et de l'administration
- 70 \$ commission des institutions
- 65 \$ commission des affaires sociales
- 60 \$ commission de l'économie et du travail
- 40 \$ commission de l'éducation
- 35 \$ commission de la culture
- 20 \$ commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation
- 5 \$ commission de l'Assemblée nationale

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
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Qc)
G1R 5P3

téléphone: 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe; numéro d'enregistrement: 1762

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur transports

Demande du député de Lévis concernant les renseignements généraux	CAE-326
Document déposé	CAE-326
Discussion générale	
Pénalités pour accidents sans responsabilité (suite)	CAE-326
Systèmes de sécurité pour le transport scolaire	CAE-329
Document déposé	CAE-333
Sécurité en matière de transport par motoneige	CAE-337
Construction de routes en béton	CAE-344
Effets des programmes fédéraux d'aide au transport de marchandises dans les Maritimes	CAE-348
Politique tarifaire du CN en matière de transport de sel	CAE-350
Liaison maritime entre les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie	CAE-351
Transport interurbain pour les personnes handicapées	CAE-356
Conduite avec aides télescopiques pour handicapés visuels	CAE-357
Circulation des semi-remorques de 16,5 mètres	CAE-358

Intervenants

M. Lewis Camden, président
Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Normand Cherry
M. Jean Garon
Mme Claire-Hélène Hovington
M. Ghislain Maltais

- * M. Liguori Hinse, ministère des Transports
- * M. Yvon Tourigny, idem
- * M. Louis Gravel, Commission des transports du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 22 avril 1994

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures seize minutes)

Le Président (M. Camden): Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission vise à procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, pour l'année 1994-1995. Il a été convenu que le temps alloué par la commission au secteur des transports est de huit heures, dont trois heures sont prévues pour aujourd'hui. Est-ce que, Mme la secrétaire... Oui.

M. Garon: Trois heures, mais on a à peu près... 27 plus 17, on a 44...

Le Président (M. Camden): 43 minutes.

M. Garon: En retard.

Le Président (M. Camden): 43 minutes.

M. Garon: Alors, ça nous mène à 13 h 45, à peu près.

Le Président (M. Camden): Oui, puis si on arrête pour dîner en plus.

M. Garon: Il ne faut pas arrêter pour dîner, vraiment...

Mme Hovington: Il y en a qui ont des réserves.

M. Garon: Oui, il y en a qui ont des réserves.

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Garon: On puise dedans à la journée longue, puis elles sont inépuisables.

Le Président (M. Camden): Alors, je vois que le député de Lévis a des réserves... Et ses réserves sont à double sens. C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas à double sens.

Le Président (M. Camden): Pas du tout? Ah, excusez-moi.

M. Garon: Je parlais du même sujet que la députée de Matane.

Mme Hovington: Si on pouvait revenir à la pertinence du débat, s'il vous plaît, étant donné qu'on a déjà du retard.

Le Président (M. Camden): Tout à fait. On visait à savoir si nous avions l'énergie et vérifier si l'état des réserves permettait de puiser.

Mme Hovington: M. le Président, on ne peut pas négocier le retard?

Le Président (M. Camden): Non.

Mme Hovington: Écourter le temps?

Le Président (M. Camden): Alors, nous allons donc poursuivre pour faire en sorte que...

M. Garon: Pardon? Ça marche? Ça veut dire que ça nous mènerait à peu près à 13 h 45.

Le Président (M. Camden): À 13 h 45, M. le député de Lévis, là... 13 h 43.

M. Garon: Oui. Ça marche. Y a-t-il consentement?

Le Président (M. Camden): Alors, Mme la secrétaire...

M. Garon: On va avoir fini notre affaire, à ce moment-là.

Le Président (M. Camden): C'est ça.

M. Garon: Il restera seulement à...

Le Président (M. Camden): Mme la secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements ce matin?

La Secrétaire: Oui. M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Williams (Nelligan); M. Bordeleau (Acadie) est remplacé par Mme Loiselle (Saint-Henri); M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Camden (Lotbinière); M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Vallières (Richmond) et M. Paradis (Matapédia) est remplacé par Mme Pelchat (Vachon).

Le Président (M. Camden): Alors, nous reprenons donc nos travaux. M. le député de Lévis.

Secteur transports**Demande du député de Lévis concernant les renseignements généraux**

M. Garon: J'aimerais formuler une demande au ministre, ce matin, sur les renseignements généraux. On avait fait un certain nombre de demandes un mois avant l'étude des crédits. J'en ai mentionné un certain nombre jusqu'à maintenant, mais il y a des points additionnels que j'aimerais formuler. Premièrement, à propos de la demande 3, portant sur la liste des voyages hors Québec, l'information concernant le coût de chacun des voyages a été biffée. Alors, à chaque année, ça nous avait été donné, ça. Je voulais le dire formellement. L'information sur le coût de chacun des voyages devrait être fournie. Deuxièmement, à propos également de la demande 3, des précisions sont à obtenir sur les voyages suivants. D'abord, le voyage de 19 fonctionnaires, qui ont assisté au congrès annuel de l'Association des transports du Canada à Ottawa, du 17 au 23 septembre 1993. Alors, nous aimerions savoir le coût de cette participation massive. Deuxièmement, un voyage — je suis certain que ça va intéresser le député de Saguenay, parce que je suis persuadé qu'il voudrait jouir de cette expertise, surtout dans un territoire comme le sien, où il y a beaucoup de roches — il y a eu un voyage à Alès, en France, pour un fonctionnaire, du 3 au 11 septembre 1993 — il a dû apprendre quelque chose, huit jours — pour un séminaire sur l'abattage des roches à l'explosif. Alors, nous aimerions savoir le coût de cette mission, de même que la pertinence de participer à un tel séminaire. Huit jours en France sur l'abattage des roches à l'explosif, je ne pensais pas qu'on avait... Je pensais que les compagnies qui vendent de la dynamite donnaient des explications.

(10 h 20)

Troisièmement, à propos de la demande 8, portant sur les frais de photocopie, de télécopie, de transport, d'hébergement et de repas, le ministère des Transports du Québec est le seul ministère à répondre globalement à cette demande. Tous les autres ont répondu de façon détaillée ici, dans l'analyse qui a été faite des rapports qu'on a eus il y a quelques jours. À l'avant-veille du début de nos travaux, on s'est rendu compte que c'était le seul ministère qui répondait globalement à cette demande plutôt que de façon détaillée. J'aimerais demander la ventilation des dépenses, tel que spécifié dans notre demande initiale. Quatrièmement, à propos de la demande 15, sur les tarifs, droits et permis, le ministère refuse de répondre, prétextant que c'est non pertinent aux crédits, vu que ce sont des revenus. Nous sommes en droit de demander des renseignements nécessaires, aux crédits, pour mieux surveiller l'administration gouvernementale. C'est pour ça que nous demandons d'avoir une réponse pour ce point-là, sur les tarifs, parce qu'il y a toujours une relation entre les tarifs et les dépenses. Alors, il faut avoir une réponse à ça pour pouvoir analyser les crédits du ministère.

Cinquièmement, à propos de la demande 16, portant sur le personnel de cabinet, le ministère n'a pas répondu à la demande concernant le traitement annuel ou, selon le cas, les honoraires versés pour chacun des membres du cabinet. Moi, depuis que je suis ici qu'on nous donnait ces renseignements, quand j'étais au gouvernement. J'ai toujours eu ces renseignements-là. C'est la première fois... Tous les autres ministères ont donné les informations. Seul le ministère des Transports... C'est pour ça que je vous dis que le ministère des Transports est très réticent à donner des renseignements. C'est le seul qui ne les a pas fournis. Tous les autres les ont fournis, les honoraires, les salaires de chacun des... Sixièmement, à propos de la demande 19, concernant la ventilation des transferts dans le cadre des programmes à frais partagés, le ministère refuse de répondre, prétextant que c'est non applicable aux crédits, que ce sont des revenus. Mais on est en droit d'avoir ces renseignements-là, la ventilation des transferts dans le cadre des programmes à frais partagés.

Document déposé

Alors, si vous voulez, je vais produire à la commission... On pourra en donner une copie au ministre, parce que c'est la demande... J'aimerais ça, avoir un engagement du ministre comme quoi on va avoir ces renseignements-là le plus rapidement possible. On aurait dû les avoir avant l'étude des crédits.

Le Président (M. Camden): Alors, nous recueillons évidemment les documents du député de Lévis. M. le ministre, on va vous transmettre, dans un instant...

M. Cherry: Si vous voulez me transmettre le document qui vient d'être déposé. On en fait des photocopies et on me les remet.

Le Président (M. Camden): Exactement.

M. Cherry: Après ça, je réagirai.

M. Garon: Là, si on attend la réponse, ça va prendre du temps.

Le Président (M. Camden): On pourrait peut-être formuler une autre question.

Discussion générale**Pénalités pour accidents sans responsabilité (suite)**

M. Garon: Oui. J'aimerais revenir sur un point que j'ai mentionné hier. Le ministre a eu l'air surpris quand j'ai parlé des accidents sans responsabilité, ou des réclamations sans responsabilité. C'est un point très important, parce qu'il va toucher à peu près tout le monde. Depuis que j'en ai parlé, même si j'en ai parlé hier,

à la fin, je ne sais pas, vers 21 h 40, à 22 heures, vous seriez surpris du nombre de commentaires que j'ai eus, à date, de gens qui m'ont dit ce qui se passait et comment ils ont été abusés eux-mêmes. J'ai remarqué que j'avais gardé des coupures de journaux. Mercredi 20 avril 1994, *Journal de Québec*, une page complète là-dessus: «Accidents sans responsabilité: les courtiers s'opposent aux pénalités» que font les compagnies d'assurances. On dit qu'il y a une compagnie qui a décidé de ne pas augmenter les primes des automobilistes pour des sinistres non responsables. C'est la compagnie Le Groupe Commerce qui, elle, s'est dissociée des autres. Et on dit bien, dans l'article, que c'est une pratique qui n'est pas faite ailleurs, qui est faite au Québec. C'est pour ça que... Je suis content de voir que le député de Saguenay est là, parce que, souvent, quand j'ai parlé des... Il est courtier lui-même, je pense.

Deuxièmement, j'ai dit souvent que l'Inspecteur général des institutions financières était lent. Je pense qu'il est temps qu'il réagisse, parce que... C'est beau, être bien gentil avec les compagnies d'assurances, être bien vu des compagnies d'assurances, mais là, il s'agit de protéger le public. Ce sont des pénalités abusives. J'ai lu également un article dans *La Presse* du vendredi 25 mars; un rapport de l'Association des consommateurs du Québec était présenté au ministère de l'Industrie en mars 1994, où on parle de ces pratiques abusives des entreprises. Aujourd'hui, on voit que les courtiers ne sont pas d'accord avec ça parce que ce n'est pas correct.

Le gouvernement, qui est là pour protéger les citoyens, à mon avis, doit réagir immédiatement et, s'il le faut, abolir le fichier. Parce que, ce fichier-là, ça avait été mentionné, dans le temps, que le danger qu'il y avait, c'est qu'on s'en serve contre les gens qui n'étaient responsables de rien. Après ça, comme les gens ont accès au même fichier, il y a une entente entre les compagnies et, là, il n'y a plus de concurrence, on dit: Non. Alors, la personne est mal prise, parce que le fichier sert, au fond, à pénaliser les gens qui ne sont responsables de rien. Qu'est-ce que vous voulez, vous avez une vitre de votre automobile... le pare-brise de votre automobile, ce n'est pas votre faute, c'est le camion qui a envoyé la roche. Si vous avez... Ici même, au parlement, quelqu'un me disait hier — je ne veux pas citer des gens qui... sans donner leur nom, qui ne veulent pas — mais, vous savez, quelque chose qui tombe du toit, on dit: Faites une réclamation à votre compagnie d'assurances. Oui, vous en faites une, vous n'êtes pas responsable, la compagnie va sans doute revenir, va être remboursée, mais, après ça, vous pouvez avoir des augmentations de primes, vous, parce qu'il y a un morceau de glace qui est tombé sur votre automobile, ou la franchise augmente. Ça n'a pas de bon sens, c'est de l'abus total.

Moi, je pense que l'Inspecteur général des institutions financières, au salaire qu'il est payé, qu'il ne vienne pas nous dire qu'il n'a pas besoin d'inspecteurs, on le lui dit, là. Là, les courtiers... Quand l'Association des courtiers, dans son ensemble, s'oppose aux pénalités, il me semble que celui qui est payé pour faire cette

job-là devrait réagir plus rapidement. Je demande qu'il réagisse plus vite que dans les caisses d'entraide, dans Les Coopérants, dans La Laurentienne, où, quand la réaction est arrivée, il était trop tard. Je pense que le ministre, qui est un peu le ministre des automobilistes, au fond, le ministre des Transports, là-dedans, qu'il intervienne auprès de l'Inspecteur des institutions financières pour lui dire: Qu'est-ce qu'il attend pour réagir?

M. Maltais: Vous permettez, M. le Président?

Le Président (M. Camden): Le député de Saguenay... Je souligne que, ce matin, on m'a indiqué qu'il semblerait que ce soit l'anniversaire de naissance du député de Saguenay. C'est donc une grande journée pour le député de Saguenay.

M. Cherry: Excellent anniversaire!

M. Garon: Est-ce qu'on doit lui donner la bascule?

Mme Hovington: Bon anniversaire.

M. Maltais: Je suis supposé avoir un...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Hovington: Je peux lui donner la bascule, mais je veux savoir l'âge, avant. Je ne veux pas m'embarquer...

Le Président (M. Camden): On dit qu'il est au mois d'août de sa vie.

M. Maltais: Je suis un petit peu plus âgé que la députée de Matane.

Mme Hovington: Ah bon! C'est un bon indice. Vous êtes encore très, très jeune.

M. Maltais: Je n'ai pas le quart de ma vie de passé.

Moi, il y a un point, je pense que c'est à juste titre, ce que le député de Lévis souligne. J'aimerais faire un petit retour dans le passé. Je pense que le député de Lévis est avocat de formation, il va se rappeler un peu comment ça fonctionnait. On est parti d'un extrême à l'autre. Moi, comme courtier — je suis membre de la corporation — je souscris à ce que mes collègues ont dit. C'est vrai, parce que c'est nous qui devons, comme courtiers, vendre des surprimes épouvantables à nos clients. Avant que la Régie de l'assurance automobile soit instaurée, on se basait sur la bonne foi des clients pour donner des renseignements à juste titre. On ne peut pas présumer qu'au Québec la majorité du monde font des mensonges; ce n'est pas vrai. Il y en a peut-être 2 % ou 3 % qui le font, et ça, c'est dans tous les domaines.

(10 h 30)

Le fichier central, il est impardonnable vis-à-vis du client. C'est que le client n'est pas capable de se faire justice. Je n'aimais pas plus les renseignements qui nous étaient fournis par Retail Credit, qui, dans chacune des paroisses, avait son barbier, son petit bonhomme; souvent, s'il y avait des conflits d'intérêts, il donnait de mauvais renseignements. Moi, je sais comment ça marchait, le problème. La compagnie d'assurances demandait une vérification auprès de tel client, et Retail avait des petits bonhommes dans toutes les paroisses, à 0,50 \$ l'enveloppe, et ils donnaient des renseignements qui, souvent, n'étaient pas justes, mais il y avait toujours moyen d'avoir une certaine justice, parce que, le client, il pouvait dire: C'est faux, ce que Retail Credit a dans son rapport, et il nous le prouvait. Tandis que là, envers le fichier central, le client est impuissant. Moi, ce que je déplore, c'est que les compagnies d'assurances présumement, dans un système démocratique... Le client a toujours tort. Même si la loi est pour lui, la compagnie d'assurances dit: Vous avez tort, vous avez eu un accident; vous n'êtes pas responsable, mais le fait de circuler sur une route avec une voiture, ça vous rend susceptible de faire un accident responsable. Or, ce qu'il est important de savoir là-dedans, c'est que le client comme tel, l'assuré, ait la possibilité de se faire justice. Et là, à l'heure actuelle, tout est arbitraire. Ça, dans un système démocratique, c'est dangereux, l'arbitraire. On chiale des fois, au gouvernement, contre les fonctionnaires qui sont arbitraires vis-à-vis d'un commettant, vis-à-vis d'un citoyen, d'une citoyenne. Les compagnies d'assurances sont très arbitraires, vous n'avez pas d'appel, et le problème, c'est que vous ne pouvez plus aller magasiner. Lorsqu'il y en a une qui a fait un décret, ni plus ni moins, que, votre prime, c'était ça, vous avez beau faire le tour, tout s'en va au fichier central et toutes les compagnies se donnent le même mot, alors que le client est lésé dans ses droits.

M. le député de Lévis donnait l'exemple tantôt. Peu de citoyens, par exemple ici, qui stationnent leur voiture autour du parlement, lorsqu'on paie notre stationnement — et tout le monde doit le payer — il n'y a personne qui a une «free pass» ici... Moi, j'ai eu des dégâts sur ma voiture. Il est tombé de la glace sur ma voiture, ma voiture a été brisée pour 2800 \$. Moi, je suis courtier, je ne suis pas retourné voir ma compagnie d'assurances, je suis allé voir le gars à qui j'envoie mon chèque à tous les mois et j'ai dit: Aïe! mon smatte, tu vas payer ma réclamation; il l'a payée. C'est le ministère de la Justice qui est responsable de ça.

M. Garon: Vous faites la réclamation à l'assurance.

M. Maltais: Mais là, si tu lui avais... Moi, je connais comment ça marche, je savais que, en y allant, ma compagnie d'assurances aurait pu me pénaliser. Ça a coûté 2800 \$, et j'ai dit au gars: Tu vas envoyer le chèque chez Lebeau et chez Rendez-vous Mazda.

La Présidente (Mme Hovington): Au responsable du stationnement.

M. Maltais: Oui, oui, oui. C'est le ministre de la Justice qui est responsable, dans ça. Mais peu de gens qui travaillent au parlement le savent. Alors, lui, M. le député de Lévis, il a eu un bris, il a envoyé sa facture, il est assuré. Ce n'est pas de sa faute, lui, si la glace a tombé, il est à son bureau ou il est ici, puis la glace a tombé. Mais la compagnie d'assurances dit: Bien, tu as eu un accident, tu as eu une réclamation, tu n'as pas eu un accident, tu as eu une réclamation — remarquez bien, quand les compagnies d'assurances envoient la surprime, elles ne disent pas que vous avez eu un accident, parce qu'un accident, au sens légal, ça peut être des deux côtés, tu peux être responsable et pas responsable, elles vous disent, dans leur langage: Vous avez eu une réclamation — c'est toute la différence dans le langage juridique, une réclamation. Bien sûr que tu as fait une réclamation, on se couvre pour des risques éventuels. On ne sait pas lesquels on va avoir, mais on sait une chose, c'est que, si on en a, on va réclamer. Donc, le fichier central, à mon avis, il est trop arbitraire pour les citoyens, et les citoyens ne peuvent pas se défendre contre cet arbitraire. Imaginez-vous le gars qui travaille; il reçoit sa prime d'assurance automobile, il a eu un petit accident, ça lui coûte 300 \$ de surprime. Le premier qui mange la poignée de bêtises, c'est le courtier. Il n'a rien fait là-dedans, lui. Le courtier, quand il a eu la surprime, avant d'appeler le gars, il a fait le tour des autres compagnies, parce qu'il ne veut pas perdre son client, c'est son gagne-pain. Toutes les autres compagnies lui ont dit: C'est la même affaire, parce qu'elles ont pris l'information au fichier central. Alors, le gars est fait à l'os, au départ; le courtier se fait engueuler, le client est en maudit, et le seul là-dedans qui en a profité, c'est la compagnie d'assurances.

Lorsque Le Groupe Commerce, cette année, s'est dissocié... C'est juste cette année qu'il s'est dissocié de ça. J'y ai goûté, moi. Ça fait exactement 28 ans que je suis assuré avec Le Groupe Commerce. Alors, j'ai eu des surprimes parce que j'ai eu quelques petits accidents, mérités et non mérités aussi. Mais je pense que les compagnies auraient avantage... Et c'est là que l'Inspecteur général des assurances devrait, à mon avis, les convoquer et leur expliquer une fois pour toutes que, s'il y a de l'arbitraire continu de même... On ne peut pas continuer dans une société où l'arbitraire est force de loi, parce que n'importe quel employé de compagnie d'assurances qui traite ton dossier à partir du fichier central décrète que tu as une augmentation, tu ne peux même pas aller en cour pour te défendre. C'est rare, ça. C'est rare, là. La compagnie te décrète 300 \$ d'augmentation, et tu ne peux pas aller en cour pour te défendre. C'est inadmissible, dans une société démocratique. Et je pense que le fichier central avait des raisons valables au début, mais les compagnies, qui sont des renards, ont vite compris qu'elles en tireraient des bénéfices. À l'heure actuelle, le grand gagnant du fichier central, ce n'est pas l'assuré, c'est les compagnies d'assurances.

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

M. Garon: Alors que le régime, au point de départ, ça devait être pour les assurés, pour mettre des primes différentes selon les gens qui avaient des responsabilités, qui étaient causes d'accidents. Aujourd'hui, ça pénalise plus ceux qui ne sont pas causes d'accidents que ceux qui sont causes d'accidents. C'est absurde. Alors, abolissons le fichier, si c'est ça que ça donne comme résultats. Puis ça abolit la concurrence entre les compagnies aussi. Ce n'est pas souhaitable. On a réussi à technocratiser quelque chose qui marchait.

M. Maltais: Je vais vous donner un autre exemple, M. le député de Lévis et M. le ministre. Je pense que c'est bien important, parce que tout le monde vit cette expérience-là. Vous vous faites arrêter par la police, vous allez 15 km ou 20 km trop vite. Je prends mon cas, je me fais arrêter régulièrement, parce que je voyage, puis, des fois, je dépasse la limite, mais... Le jugement du policier, nous autres, on ne le sait pas, on ne l'a pas vue, sa petite machine. Il faut aller en cour pour aller voir que c'est bien vrai qu'il nous a arrêté dans une zone x à tant de kilomètres. Mais, voyez-vous, là, on est accusé d'une infraction à la loi. La loi nous accuse. Tout au moins, on a la possibilité d'aller en cour. Si tu n'es pas content, tu t'en vas, tu prends ton avocat puis tu vas plaider ta cause. En Règle générale, au Québec, le jugement du policier est tranché en deux. Si le policier vous a dit: Tu perds trois points, ou quatre points, le juge, il va — c'est pour ça que ce sont des cours de justice — «spliter» ça en deux. Mais, tout au moins, là, on n'a pas vu... Le policier peut être arbitraire. Il nous dit: Tu allais à 110 km à l'heure. Tu ne l'as pas vu dans le radar, toi, tu n'es pas assis dans son char. Bon, il te charge 200 \$ d'amende puis deux points. Mais, toi, tu as la possibilité de ramener ce policier-là en cour et de dire: Aïe!, c'est bien à 110 que j'allais? ou bien à 105? ou bien à 95? Le juge, il entend les deux versions: d'un côté, il a la parole du policier avec la machine, puis, de l'autre côté, il a le citoyen. Le juge, habituellement, il a un bon jugement. Il ne contente pas personne, mais il coupe la poire en deux. Mais, au moins, le citoyen, il a la possibilité. Là, c'est arbitraire, c'est le jugement du policier, le jugement de la machine, mais le citoyen, il a la possibilité d'aller faire valoir sa version devant les tribunaux. Puis, en règle générale, la poire est coupée en deux. Tandis que dans le fichier central, il n'y a pas la possibilité d'aller faire couper la poire en deux. C'est là toute la différence.

M. Garon: Vous savez que le nouveau Code de procédure civile — non seulement ça, mais c'était le cas dans la jurisprudence dans le domaine des assurances — le doute bénéficie toujours à l'assuré. Ce n'est pas lui qui a rédigé les clauses. Et, vous regardez le nouveau Code de procédure civile, quand les clauses sont rédigées par une compagnie et que l'assuré doit faire un contrat d'adhésion... Dans l'assurance, vous ne

négochiez pas les clauses. C'est un contrat d'adhésion, vous adhérez à ça. Alors, les clauses ne sont jamais interprétées contre l'assuré, elles sont toujours interprétées en faveur de l'assuré s'il y a un doute. Là, il n'y a plus de doute. Tout est interprété contre l'assuré. Ça n'a pas de bon sens. C'est un système absurde. C'est pour ça que, moi, je pense qu'il faut réagir rapidement. On va faire rire de nous autres dans le monde entier avec le système qu'on a mis en place. Le gouvernement qui fait pénaliser ses citoyens. Puis on l'avait dit, dans le temps. Je me rappelle, en commission parlementaire, j'avais dit ça. J'avais dit ces choses-là, mais on avait fait venir des professeurs, il était venu des gens, des actuaires, qui, du haut de leur théorie, voient un monde essentiellement bon. Alors, il faut qu'ils arrêtent de rêver. Le monde se fait faire. J'espère que vous n'engagerez pas les mêmes et qu'on ne leur donnera pas un contrat de plus pour nous avoir induits en erreur.

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

M. Cherry: C'est la poursuite du débat qui avait été engagé hier soir. Je pense que, ce matin, on conviendra, tout le monde en commission, qu'on vient de bénéficier des explications de notre collègue, M. Maltais, dont c'est la profession d'être courtier, qui nous a donné les explications. Je vous souligne tout simplement que, suite à ce que j'ai entendu ce matin, bien sûr que tout le monde a compris, puis le député de Lévis l'a dit hier soir, il a dit: J'avais dit, à l'époque, en commission parlementaire. Mais il avait ajouté, hier soir: Au moment où j'étais critique pour les institutions financières. Vous avez dit ça hier soir. Finalement, on sait tous que l'Inspecteur général, pour les compagnies d'assurances, relève du ministère des Finances. Mais je peux vous assurer que, suite aux explications que j'ai entendues ce matin, je vais faire des représentations auprès de mon collègue des Finances pour voir de quelle façon on peut aborder cette situation-là, parce qu'il me semble que, selon les explications que j'ai eues ce matin, effectivement, il y a des choses à corriger, que le but pour lequel le système a été fait, il ne semble pas que, de la façon dont il est utilisé, ça rejoigne l'objectif pour lequel il a été créé. Alors, dans ce sens-là, je pense qu'on a tous, tout le monde, intérêt à regarder ça. J'inviterais également notre collègue à s'associer à cette démarche-là, puis qu'on le fasse ensemble auprès de notre collègue, le ministre des Finances.

(10 h 40)

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

Systèmes de sécurité pour le transport scolaire

M. Garon: M. le Président, j'aimerais soulever un autre point. Le système de sécurité — j'y ai fait allusion dans mon discours d'ouverture — dans le transport scolaire, ADMS, pour Automatic Detection Monitoring System.

Alors, un homme d'affaires de Joliette, M. André Giroux, veut commercialiser un système de sécurité pour les autobus scolaires. Il s'agit d'un système qui fonctionne à l'aide de caméras qui permettent de détecter les enfants circulant à l'avant de l'autobus. Les acheteurs potentiels hésitent à investir dans un équipement qui n'a pas reçu les approbations nécessaires des autorités compétentes. M. Giroux a rencontré les responsables du ministère des Transports pour la première fois en juillet 1992. Depuis ce temps, rien ne s'est passé. Le ministère n'a pas testé le produit et ne l'a pas approuvé ni désapprouvé. L'immobilisme du ministère nuit cependant à la mise en marché du produit. Le ministère, au fond, si c'est un instrument de sécurité, devrait donner une opinion. Il peut dire que ce n'est peut-être pas le seul système, mais est-ce que le système est bon ou n'est pas bon; il fonctionne ou il ne fonctionne pas. Alors, c'est un système... Au fond, normalement, regardons quand on achète aujourd'hui, dans les, comment on appelle ça, des normes...

Une voix: L'ACNOR.

M. Garon: ACNOR; il y a différentes normes, au fond. Quand on achète un produit, on dit: Ça, c'est approuvé par l'ACNOR; ça montre que c'est un produit qui fonctionne ou qui est bon. Ça ne veut pas dire que c'est le seul, mais que c'est un produit... Là, le citoyen en question aimerait que les gens du ministère disent: Voici, il a un système qui marche, qui fonctionne, qui apporte davantage de sécurité. Mais le ministère ne fait rien. Alors, les gens ne savent pas si, en ayant un système comme ça, c'est un bon système ou un mauvais système, parce que le ministère ne bouge pas. Alors, j'aimerais savoir ce que le ministère attend pour donner suite à la demande de M. Giroux et tester le système de sécurité ADMS pour les autobus scolaires. J'aimerais savoir également, au cours des cinq dernières années, combien de systèmes de sécurité pour le transport scolaire ont été testés et approuvés par le ministère des Transports du Québec.

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

M. Cherry: M. le Président, on m'indique qu'il y a deux systèmes qui auraient été vérifiés, qu'un rapport a été déposé... C'est ça qu'on est en train de...

M. Garon: Déposé où?

M. Cherry: ...vérifier. Ce n'est peut-être pas nécessairement celui de M. Giroux, que le député de Lévis soulève. C'est pour ça que je demande qu'on fouille ça, quelle sorte de suivi a été donné. Le député de Lévis a parlé d'une démarche que M. Giroux aurait faite auprès du ministère en 1992. Donc, je vais demander quelle sorte de suivi a été donné. Le député de Lévis, si j'ai bien saisi sa question, dit: Est-ce que le

ministère a fait une évaluation de son système? Est-ce qu'on lui a dit, s'il n'était pas performant, ce qu'il devrait améliorer? Est-ce qu'un autre système est meilleur? Si j'ai bien compris, le député de Lévis veut savoir...

M. Garon: Ils ne lui ont rien dit.

M. Cherry: ...quelle sorte de suivi? Y en a-t-il eu un? Si oui, quelle sorte de suivi a été donné?

M. Garon: J'aimerais savoir, depuis les cinq dernières années, combien de systèmes de sécurité pour le transport scolaire ont été testés et approuvés par le ministère des Transports? Ou bien, si le ministère des Transports est impuissant, ne génère rien.

(Consultation)

M. Cherry: M. le Président...

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

M. Cherry: ...le député de Lévis se souviendra sans doute des quelques échanges qu'on a eus, depuis le peu de temps où je suis responsable du ministère des Transports, pour se rappeler qu'on a échangé ensemble sur les systèmes de protection qui entourent la situation des autobus scolaires au Québec. On a parlé des bras courts, on a parlé des bras longs. D'autres ont parlé de micro-ondes. D'autres ont parlé de plus. D'autres ont parlé de jupes basses. D'autres ont parlé des nez...

M. Garon: Nez plats.

M. Cherry: ...plats. D'autres ont parlé — il me semble que c'est le député de Lévis — des portes à gauche. Il me semble...

M. Garon: Non, je n'ai pas parlé des portes, moi.

M. Cherry: Il y a plusieurs sujets qui font l'objet de recherches au ministère des Transports pour toujours tenter d'améliorer la sécurité pour les autobus scolaires. Il y a des types de miroirs plus standard qui sont connus aux États-Unis, qui vont faire l'objet d'équipement maintenant standard pour tous les nouveaux autobus pour assurer qu'il y ait là une amélioration.

En matière de sécurité, le ministère des Transports est à compléter l'évaluation de certains dispositifs susceptibles d'accroître la sécurité des élèves. Les résultats préliminaires ont indiqué que le détecteur micro-ondes s'est avéré peu fiable. C'est la note qu'on me remet. Celui de micro-ondes s'est avéré peu fiable. Le bras d'éloignement pourrait être efficace, mais des modifications sont nécessaires. Donc, voici deux systèmes que le ministère des Transports a vérifiés, et voici les

remarques qu'on me fait sur les deux systèmes vérifiés à date. Est-ce que le produit de M. Giroux — je tente toujours de retrouver cette lettre-là — se relie au détecteur de micro-ondes ou est-ce que c'est une autre forme de système?

M. Garon: Ce sont des caméras. D'ailleurs, je vais vous dire qu'il a écrit au ministère plusieurs fois. Moi, j'ai une copie de la lettre qu'il lui a envoyée le 18 août 1992, qui était adressée à M. André Giroux, par M. Louis Rousseau, chef de service par intérim, Service des projets en transport collectif. J'ai une lettre, également à M. André Giroux, du 7 août 1992. Vous allez avoir des lettres, mais c'est des lettres qui ne disent rien. C'est des lettres qui, comprenez-vous... c'est-à-dire, s'il se tanne, on n'aura pas besoin d'aller plus loin. C'est des lettres qui n'avancent pas. Le ministère en approuve, des systèmes, ou il n'en approuve pas. C'est des lettres... Quand t'as reçu ça, tu n'es pas plus avancé. T'as reçu une lettre. Je dois vous dire que, la dernière, 18 août 1992 — ça fait quand même quasiment deux ans — adressée à M. Giroux: Tel que convenu lors de notre rencontre du 24 juillet 1992, je vous transmets une copie du Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers. Ce règlement est divisé en cinq chapitres — on n'est pas plus avancé de savoir ça — Vous devrez porter une attention particulière aux chapitres 2 et 3, en ce qui concerne l'installation de votre équipement. Ce règlement ne comporte aucune disposition qui prescrive l'installation d'un appareil de marque ADMS. L'absence actuelle de normes relatives à cet appareil n'empêche aucunement son installation sur les autobus de type nez allongé, dans la mesure où vous vous assurez qu'il soit installé de telle manière qu'aucune disposition du règlement ne soit transgressée. Il est d'intérêt mutuel que des essais soient effectués dans les conditions normales de transport d'écoliers pour compléter dès que possible les tests de fonctionnement de ce système. Nous suivons les résultats de vos tests avec intérêt. Il serait toutefois bien important que vous preniez les moyens nécessaires pour vous assurer que les essais soient documentés, de même que la méthode que vous entendez utiliser pour rendre compte des résultats. (10 h 50)

Le ministère, il ne dit rien. Il dit: Au fond, il y a un règlement. Alors que... s'il y a des équipements, qu'il dise: Ça, ça assure la sécurité. C'est un équipement qui est valable, testé. Et dire: Il donne quelque chose ou il ne donne rien. Le ministère, je ne comprends pas. C'est toutes des séries de lettres amanchées comme ça. Vous n'êtes pas plus avancé après les avoir lues qu'avant de les avoir lues. Le ministère, il me semble que c'est sa responsabilité, la sécurité des enfants. Les coroners se prononcent à la journée longue là-dessus. Moi, je l'ai vu. J'ai vu le vidéo, comment ça marchait. Je ne suis pas un testeur, moi. Mais j'ai vu le vidéo. Il y a des normes, là-dedans. À mon avis, les gens doivent dire: Bon, ce système-là, il est meilleur, il donne quelque chose ou il ne donne rien. Ou ils disent:

Bien, c'est vrai que ça permet de bien voir tout le tour de l'autobus ou non. À mon avis, il marche 12 mois par année, ou il est bon, aussi bon l'été que l'hiver. Il y a des affaires comme ça qu'on devrait être capable de dire en le testant. Si le ministère ne dit rien, il nuit à l'entreprise au Québec. L'autorité compétente en sécurité des transports, c'est le ministère des Transports. C'est lui qui a l'autorité en matière de sécurité. C'est lui qui fixe les normes, c'est lui qui dit si ça marche ou si ça ne marche pas, puis il ne le fait pas. Ou bien les gens qui sont responsables ne sont pas capables de faire cette job-là, alors faites des mutations. Il y a des gens, des fois, qui ne sont pas capables de prendre des décisions, bien vous ne les mettez pas dans des jobs de décision. Ça ne veut pas dire que quelqu'un est mauvais parce qu'il n'est pas capable de se décider, mais ne le mettons pas dans une fonction qu'il n'est pas capable d'occuper.

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

M. Cherry: Bien, dans un premier temps, M. le Président, j'avais compris que M. Giroux n'avait eu aucune réponse du ministère...

M. Garon: Non, non.

M. Cherry: ...et là, maintenant, le député de Lévis nous dit, dans un premier temps: Il a eu une réponse, il nous a lu une lettre, mais il dit que c'est une lettre qui, dans le fond, ce que vous dites, c'est que ça ne l'avance pas bien, bien. Vous dites: Le gars, ce qu'il voudrait savoir, c'est son système, est-ce qu'il va être évalué...

M. Garon: C'est ça, testé.

M. Cherry: ...quelle sorte de suivi, est-ce qu'on va lui indiquer quel type d'amélioration serait souhaitable. C'est ça que vous dites. Donc, dans un premier temps, au moins je constate qu'il y a eu une réponse à ça, il y a eu une rencontre, mais ce n'est pas jugé satisfaisant. L'engagement que je peux prendre ce matin, M. le Président, vis-à-vis de ce système-là, c'est que, moi, je m'engage à faire réactiver ce dossier-là...

M. Garon: En avez-vous testé, des systèmes, depuis cinq ans, puis approuvé?

M. Cherry: Si vous permettez de répondre, dans le cas de M. Giroux — j'ai répondu dans d'autres — on va le vérifier puis on va voir s'il y a moyen de l'utiliser, si on va le tester, on va le suivre et on lui indiquera si, effectivement, ça peut s'avérer un outil valable et efficace, ou s'il y a autre chose. Alors, vis-à-vis du dossier de M. Giroux, là, je confirme ce matin qu'on va le faire.

M. Garon: Mais j'aimerais aussi savoir, là... parce qu'il est temps qu'on réveille ce ministère-là un peu, là. Vous, vous arrivez, là...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Vous n'êtes pas responsable, mais si vous dites: Il dort, ne bougeons rien.

M. Cherry: Ce n'est pas ça que je viens vous dire...

M. Garon: Non. Je vous demande...

M. Cherry: ...je viens de dire exactement le contraire.

M. Garon: J'ai demandé ceci également. M. Giroux, lui, il a fait un système. Lui, il pense que son système est bon, mais, lui, ce n'est pas le responsable de la sécurité du transport scolaire. Alors, il aimerait que les gens qui sont responsables de la sécurité dans le transport scolaire disent: On a analysé votre système. Il donne des bons résultats. Il permet au chauffeur de voir. Il a telle lacune, ou telle faiblesse, ou telle force, ou il y a des choses à corriger, ou il n'y a rien à corriger. Pour les buts que vous visez, il remplit exactement ce que vous visez. Puis j'aimerais savoir, pour voir si votre ministère fonctionne, s'il en a testé, des systèmes, au cours des dernières années et s'il a donné des réponses par rapport à des systèmes qu'il a testés. Est-ce qu'il y en a qu'il a trouvé mauvais, il y en a qu'il a trouvé bons. Il y a toujours des réponses entre deux eaux, mi-chair mi-poisson. Le genre de réponse dont le Christ disait dans l'Évangile: les tièdes qu'il vomirait de sa bouche. Comprenez-vous? On a besoin de réponses. L'eau est froide ou chaude, si on attend assez longtemps, elle devient entre deux. Alors, on attend une réponse, c'est oui ou bien c'est non. Il a testé, puis il dit: Le système, il donne des résultats ou il n'en donne pas. L'autorité en matière de sécurité en transport scolaire, c'est le ministère. Lui, il a fait un système. Lui, il pense que son système est bon. Moi, si je m'en vais faire tester un système au ministère, c'est parce que je pense que j'ai un bon système. Son système est bon, il donne des résultats, vous allez l'analyser, vous allez dire: Oui, selon l'avis qu'on... Vous avez des barèmes, ou bien si vous n'en avez pas, c'est parce que le ministère n'est pas bien, bien avancé.

M. Cherry: Bon. M. le Président, dans un premier temps, je rappellerai que le bras d'arrêt, qui est maintenant sur le côté des autobus et avec lequel l'ensemble des automobilistes au Québec sont familiers, c'est quand même un système qui a été testé, qui a été normé et qui maintenant fait partie... Bon, ça, c'est un. Le bras d'éloignement, il est testé présentement, mais il n'est pas normé encore, parce qu'il y a des modifications pour l'améliorer. Dans un troisième temps, et je ne sais pas si ce que je vais dire là s'applique au dossier de M. Giroux, là, j'ai pris l'engagement de le faire fouiller, de le regarder. Je pense bien qu'un ministère qui a la responsabilité d'exercer celle-là doit également s'assurer

qu'au niveau de la présentation — et j'ignore si ça s'adresse au cas de M. Giroux, donc je suis bien placé pour dire — il faut quand même qu'il y ait un minimum de présentation, qu'il y ait eu quelque chose qui se tient. Tu sais, ce n'est pas seulement quelqu'un qui dit: J'ai une idée, je pense que j'ai quelque chose, qui t'appelle au téléphone. Autrement, ce serait à l'infini, les gens qui, de bonne foi...

M. Garon: Non, non...

M. Cherry: Je le dis, je ne dis pas que ça s'applique à lui, là, je suis bien à l'aise pour le dire: Il faut absolument qu'il y ait, dans des présentations comme celles-là ou des suggestions comme celles-là, un minimum de suivi de présentation, autrement le ministère en a, des suggestions. Donc, je viens de le dire, le bras d'arrêt, c'en est un qui a été vérifié, qui a été normé et qui, maintenant, est applicable partout. Le bras d'éloignement, il est testé présentement, mais il y a encore des modifications à y faire.

J'ai dit tantôt que le système de détecteur par micro-ondes — on en a parlé — a été testé. Au moment où on l'a testé, ça s'est avéré peu fiable. Donc, il s'en fait, des vérifications. Mais, comme je vous dis, dans le cas du projet de M. Giroux, je vais vérifier c'est quoi, l'état, et si ça demande un suivi et une évaluation ou est-ce que ça a déjà été fait; je m'engage à le faire, à le faire faire. Et, pour indiquer à M. Giroux l'état de sa suggestion, de son projet, c'est-y quelque chose qui est utilisable, quelles sortes d'améliorations il doit y apporter, ou est-ce qu'on a trouvé quelque chose de meilleur? Et, si oui, le dire. Je pense que...

M. Garon: C'est quoi, la procédure au ministère? Parce que M. Giroux, j'ai vu son vidéo. J'ai vu le vidéo, il a pris la peine de faire un vidéo qui montre son système. Il a fait faire des études, lui aussi, mais ce n'est pas l'autorité. Lui, c'est quelqu'un qui a produit un système. Ce n'est pas une idée, c'est un système. Il l'a fait opérer, il l'a mis dans des autobus, il a une télévision. Moi, j'ai vu le vidéo. Il a fallu qu'il le mette sur un autobus, je l'ai vu en opération sur un vidéo.

Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est: Le ministère, c'est quoi sa méthode? Quelqu'un qui a un système comme ça, il arrive quoi? Vous en avez testé, avez-vous une méthode?

M. Cherry: O.K.

M. Garon: Comment ça marche?

M. Cherry: Dans un premier temps...

M. Garon: Moi, ce que je demanderais, c'est que le ministre... Ils veulent que ça fonctionne, pas protéger une machine qui ne marche pas. Moi, le nez long, j'ai entendu parler de ça par M. Elkas. Ha, ha, ha!...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...deux à trois fois par année, et le bras d'éloignement... Il me semble qu'on n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction, dans le secret de la bombe atomique, de la bombe à neutrons. Le bras d'éloignement, c'est un bras. Avant, on faisait ça, quand on tournait à gauche, on n'avait pas de déflecteurs — comment ils appellent ça — de lumières. On mettait notre bras comme ça pour dire qu'on tournait à gauche, comme ça, qu'on tournait à droite. Quand j'ai appris à conduire, moi, c'était comme ça que ça marchait. Après ça, il y en a qui ont mis des systèmes. S'ils ont été adoptés, il a fallu qu'il y ait des gens qui bougent à des places pour accepter les systèmes. Aujourd'hui, on n'a plus besoin de mettre notre bras. On met notre... Assez que les jeunes, quand ils voient quelqu'un qui fait ça parce qu'il n'a pas un système qui marche, ils doivent se demander qu'est-ce qu'il fait là. Ha, ha, ha!

Mais, j'aimerais savoir, au fond: C'est quoi, y a-t-il une procédure écrite, de toute façon? J'aimerais ça, avoir une copie de la procédure. Qu'est-ce qu'on fait au ministère quand on a une demande, comme ça, d'analyse d'un système de sécurité? Et comment, de quelle façon on l'établit, on l'approuve, on l'accepte et qu'on choisit d'en approuver certains et d'en refuser d'autres? Est-ce qu'il y a une méthode ou si c'est fait à la bonne franquette?

M. Cherry: O.K. M. le Président, le député de Lévis demande quelle est la procédure, quelle est la méthode, comment est-ce qu'on peut savoir, est-ce qu'il y a des rapports qui existent. Si oui, est-ce qu'on peut y avoir accès?

Dans un premier temps, M. le Président, je vais donner les conclusions d'un rapport concernant les modèles de bras d'éloignement, pour montrer comment ça fonctionne. Et je vais demander, ensuite de ça, au sous-ministre adjoint responsable de la vérification de ça de compléter ma réponse pour donner l'ensemble des informations.
(11 heures)

Concernant le bras d'éloignement — et je donne la conclusion du rapport, M. le Président — trois modèles de bras à moteur électrique ont été testés. Parmi ceux-ci, deux se sont avérés acceptables et fiables: le bras de la compagnie Speciality Manufacturing USA, qui prévoit réaliser son assemblage au Québec, chez la compagnie Rivalair, à Drummondville, le bras de la compagnie BMR Ontario, qui est distribué au Québec par la compagnie Girardin. Un modèle fabriqué et distribué au Québec est actuellement jugé peu fiable en raison des bris fréquents, soit le bras EMP, Entreprises Marcel Pouliot. Le bras d'éloignement est moins justifié dans le cas où il n'y a pas de traverse devant le véhicule. Des efforts importants ont été récemment consentis par les commissions scolaires à ce titre pour minimiser le nombre d'enfants qui doivent traverser devant l'autobus.

Ce critère est davantage pris en compte lors de la planification des trajets d'autobus. Le bras d'éloignement est généralement bien perçu et accepté par la plupart des intervenants. Il répond à ce pourquoi il a été conçu, soit d'éloigner les enfants du devant de l'autobus lorsque celui-ci est en situation de traverse. Il ne peut toutefois avertir le chauffeur que l'enfant est tombé ou autre événement fortuit.

Lorsque les enfants ne respectent pas les consignes attendues, il se peut qu'ils se trouvent malgré tout dans une zone aveugle. Ça, c'est pour faire la démonstration au député de Lévis qu'il existe effectivement un suivi que des rapports sont donnés. J'ai cité...

M. Garon: C'a pris combien d'années pour arriver à ça?

M. Cherry: J'ai cité tantôt deux projets. Le micro-ondes et le bras d'éloignement...

M. Garon: C'a pris combien d'années?

M. Cherry: ...qui a été fait par le Groupe Multi Rés. Le rapport a été publié en novembre 1993. Il me fera plaisir de le déposer. Et j'aimerais que le responsable au ministère pour ce genre d'activité, des nouvelles technologies, M. Liguori Hinse puisse compléter la réponse pour donner l'ensemble des informations au député de Lévis, M. le Président, et à cette commission.

Document déposé

Le Président (M. Camden): M. le ministre, Mme la secrétaire va prendre copie du rapport que vous déposez. M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): M. le Président, jusqu'à tout récemment, lorsqu'il nous arrivait des demandes soit pour un véhicule ou pour toute autre demande concernant les véhicules, concernant l'installation de différents panneaux, de différents équipements concernant les transports, la façon a été de recevoir le concept, et, si le concept est avancé, si le concept nous donne déjà des résultats probants sur certains tests qui ont été faits, comme, par exemple, le microsenseur, le micro-ondes, qui a été vérifié dans le cas de l'autobus — c'est un équipement qui nous était arrivé de la part d'un concepteur, où il y avait déjà eu des tests.

Alors, nous l'avons essayé, à ce moment-là, assez rapidement. On a fait faire un rapport par une firme, et le résultat a été, dans ce cas-là, que ce n'était pas suffisamment probant pour normer un équipement comme ça ou pour inciter les commissions scolaires à l'imposer aux transporteurs. Dans le cas du bras d'éloignement, il y avait trois compagnies également qui avaient développé un concept. L'équipement était prêt. Ils nous ont demandé de le vérifier. Alors, on l'a vérifié. Le rapport que vous avez entre les mains nous dit: ce concept-là ou ces équipements-là qui vous sont proposés, ce n'est pas

suffisamment adéquat. Dans certains cas, l'angle de vision n'est pas complet. Il faudrait augmenter la hauteur du fouet qui délimite la longueur du bras. Alors, il y a encore des améliorations à faire à l'équipement avant d'installer ça, ou avant que les transporteurs l'installent sur leur autobus.

Bon. D'autres procédures qui nous arrivent, comme, par exemple, des concepts. Quelqu'un nous appelle et dit: moi, j'ai une bonne idée, je pense que ça aurait du bon sens que vous installiez ça sur vos autobus. On n'a pas de subventions, nous, pour faire développer un concept. On oriente ces gens-là vers des organismes qui sont plus spécialisés. À titre d'exemple: Invention Québec, des consultants spécialisés en démarches de brevets, des commissions scolaires qui peuvent être intéressées à les subventionner, ou des organismes «subventionnaires» de recherche et de développement — le CRIQ en est un exemple — et des fabricants ou des propriétaires d'équipements d'autobus qui seraient intéressés à mettre de l'argent pour développer un concept. Le ministère n'a pas de subvention dans un contexte comme ça. Lorsque l'équipement est développé et qu'il a été vérifié, là, à ce moment-là, on le met en application. Le bras d'arrêt est un exemple d'une suggestion qui nous avait été faite et qui a été vérifié, normé au ministère, installé maintenant sur tous les autobus — le bras d'arrêt qu'on voit sur le côté gauche. Alors, c'est un peu ça.

Tout récemment, le ministère s'est donné une procédure complète pour l'ensemble des suggestions qui lui étaient faites. Tant dans le domaine des infrastructures routières, des équipements de déneigement, des suggestions dans le domaine du transport scolaire, dans tous les volets, le ministère s'est donné une procédure, il y a deux mois passés. La procédure pourrait être déposée ici. Ça va rentrer maintenant au contrat, au ministère. Il y aura un groupe qui va vérifier si c'est suffisamment avancé pour l'envoyer à la bonne destination, soit dans le transport scolaire, soit dans une région, si c'est un équipement de déneigement ou autre, et, si le concept est développé et qu'il a déjà montré des tests probants, on va procéder à son essai, sinon, on va l'orienter vers les CRIQ, on va l'orienter vers des fabricants ou vers d'autres personnes. Mais on n'a pas de budget pour aller dans la fabrication d'un concept.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé. Voyez-vous, je comprends pourquoi le ministère n'avance pas. On n'avancera pas si on fonctionne comme ça. Parce que, là, si on avait fonctionné comme ça, Ford n'aurait jamais mis en opération sa première automobile parce qu'elle n'était pas parfaite. Voyez-vous, M. Hinse vient de dire: on regarde si le système est parfait. Il cherche le système parfait. Bien, c'est la meilleure façon de ne pas avancer.

Aujourd'hui, on voit que les choses s'améliorent. Tout ce qu'on demande, c'est que, quand vous avez quelque chose qui améliore la situation, quelqu'un arrive avec quelque chose et il dit: on va l'imposer. Je ne parle pas d'imposer non plus, c'est ça, c'est la méthode

technocratique, ça. Ça, c'est la méthode qui était en Russie, et ils viennent de la scraper. La méthode technocratique, on l'impose à tout le monde ou on ne l'impose à personne. Ça, c'est zéro, comme mentalité, à mon avis.

L'Amérique du Nord s'est développée par des gens qui ont fait faire des pas. Et, en faisant des pas, et on partait d'où on était rendus, on a progressé beaucoup plus rapidement que les autres. Aujourd'hui, tous les gens ont essayé d'améliorer, d'imiter l'Amérique du Nord. Ça, ce n'est pas la méthode technocratique, c'est la méthode entrepreneuriale. Quelqu'un a une idée, il la développe, et là, on dit: votre idée, on la fait tester par des gens indépendants, qui disent: l'idée rajoute quelque chose ou elle ne rajoute rien. Ce n'est pas une question d'obliger qui que ce soit.

Si, moi, j'ai un système, et qu'il dit: oui, on a vérifié, votre système permet vraiment de voir tout le tour de l'autobus. Après ça, le gars irait vendre son système à ceux qui veulent le mettre pour avoir des normes de sécurité; d'autres mettront d'autre chose. Mais améliorer la façon de faire les choses. Si on cherche le système parfait, on n'avancera jamais. Alors, pour l'imposer à tout le monde... je ne parle pas d'imposer, c'est d'évaluer un système, de dire: votre système, d'après nous, il améliore un peu, ou il améliore beaucoup, il est fonctionnel, et dire ce qu'il fait comme quelqu'un qui analyse ça de façon impartiale. À ce moment-là, il y a des gens qui vont dire: bon, nous, on va adopter ça parce que, dans notre région, on a besoin de ça pour telle et telle raison. Dans d'autres régions, comprenez-vous, c'est autre chose. Le bras d'éloignement, j'imagine que, selon tel genre de place ou tel autre genre de place, ça joue mieux ou non. Les gens vont choisir à travers des systèmes qui ont chacun leurs avantages, en tenant compte de réalités différentes.

Si on cherche le système parfait, on n'avance pas. Moi, je pense que c'est comme le système ACNOR. Pour avoir le système ACNOR, par exemple, il faut que vous ayez une norme; il faut que vos parties aient au moins telle qualité; autrement, vous n'avez pas le sceau ACNOR. Je regardais récemment, moi, je voulais m'acheter une cafetière pour faire des cafés. Je ne connais pas assez ça pour évaluer ça, et, quand tu vas voir un vendeur, il te vend la sienne. Alors, je lisais le «Protégez-vous»; il disait qu'il y en a quatre, cinq qui sont très bonnes et il y en a d'autres, on ne dit pas qu'elles sont mauvaises, mais on ne les a pas testées. Elles sont peut-être bonnes, mais il ne le dit pas. Mais, là, tu dis: il y a celle-là et celle-là — il donne les marques — on ne les a pas testées; celles-là, on les a testées, et voici, dans l'ordre, celles qui sont les meilleures, selon les tests qu'on a faits; il y avait peut-être une dizaine de rubriques différentes. C'est ça que je veux dire, au fond.

(11 h 10)

Est-ce qu'on teste des systèmes pour dire: voici, on a testé, et ça, ça donne des résultats, ça permet telle chose et ça marche. Après ça, les gens qui achètent des autobus, ils choisiront ce qu'ils veulent mettre sur les

autobus en fonction, parce qu'il doit y avoir des systèmes qui sont plus complets que d'autres. Il y en a, par exemple, vous avez besoin de deux, trois affaires si vous mettez ça. Vous avez un autre système qui peut en remplacer deux, trois. Mais on va progresser de cette façon-là. C'est ça que je dis, au fond. C'est la méthode. Quand quelqu'un fait un système, lui, ça lui prend une autorité indépendante pour l'évaluer pour les autres, parce qu'on n'est pas tous des experts. Ceux qui vont prendre les décisions ne sont pas nécessairement des experts là-dedans. Quand vous achetez une automobile, vous arrivez chez le vendeur, il dit: tel genre de freins. Bon. Après ça, il vous dit: tel genre de choses, tel et tel avantage, telle et telle chose. Vous faites un choix. Dans le domaine du transport scolaire, pour avoir plus de sécurité, c'est la même chose. On pourrait dire: il y a tel genre d'équipement, tel genre d'équipement, tel genre d'équipement. Et les gens, selon qu'ils sont dans un milieu rural, un milieu urbain, un milieu de différente nature, vont prendre des équipements qui vont aller plus avec le genre de trafic qu'ils doivent affronter ou le genre de situations qu'ils doivent affronter. C'est pour ça que, moi, je trouve que si on analyse ça en disant: on cherche le système parfait, on n'avance pas. Moi, je me rappelle, et c'est tellement important, je vous le dis, M. le ministre, je prends à témoin le député de Lotbinière... Rappelons-nous — je ne me rappelle pas si le député du Saguenay était là, mais je me rappelle que le député de Lotbinière était là — c'était la Société de l'assurance automobile qui voulait empêcher quelqu'un de produire un système, un véhicule à trois roues. C'est un nommé Campagna, Champagna ou Campagna. Il était venu ici. Il y avait le député d'Arthabaska qui avait pris sa cause, il avait fait envoyer des lettres; j'avais remarqué que le député de Lotbinière avait l'air au courant, quand il parlait. À un moment donné, le ministre était là, puis les fonctionnaires disaient toutes sortes d'affaires. À un moment donné, j'ai dit: pourquoi vous faites ça, là? Parce que, si vous adoptez cette définition-là, Campagna, lui, ne pourra plus produire; fini, terminé, il ne pourra plus produire au Québec. Alors, ils ont dit: c'est parce qu'on veut s'ajuster à la définition fédérale. On a demandé de voir la définition fédérale, on s'est rendu compte, en lisant les deux, que c'était faux, il n'y avait aucun ajustement de définition fédérale. Je ne sais pas quelles étaient les relations entre les fonctionnaires de la SAAQ et le gars. Finalement, je me rappelle, moi, le député d'Arthabaska a parlé, j'ai parlé, puis je voyais le député de Lotbinière même qui bouillait sur sa chaise. J'ai dit: laissez donc parler le député de Lotbinière. Alors, le ministre des Transports, M. Elkas, à ce moment-là a dit, fâché: s'il a quelque chose à dire, qu'il le dise. Le député de Lotbinière dit: bien, je suis un peu d'accord avec ce que le député d'Arthabaska et le député de Lévis viennent de dire. Finalement, la clause a été enlevée. On n'a plus entendu reparler de Campagna jusqu'à temps qu'on voit les nouvelles il y a quelques mois, quelques semaines, quelques mois, où il venait de gagner le prix de l'automobile. C'est lui qui a développé

le meilleur véhicule; il va se vendre 19 000 \$, puis ça va être un produit d'exportation aux États-Unis, et, apparemment, il y a un marché intéressant. En tout cas, à la télévision, tout le monde était impressionné par son véhicule. Bien, si ça n'avait pas été de la commission parlementaire ici qui a empêché les conneries de la SAAQ, ce gars-là serait fini, c'était fini, sa vie, c'était terminé. Il aurait dû nous en dire plus, Campagna, aussi, parce qu'on a appris, en écoutant les nouvelles, que c'était le technicien de Jacques Villeneuve. Alors, voyez-vous, c'est ça que je veux dire. Si on prend la maudite approche technocratique, on n'avance pas d'un pouce. Il faut prendre la méthode des gens qui veulent faire quelque chose, pas les empêcher.

Alors, j'ai dit: si le véhicule n'est pas sécuritaire, vous avez des normes de sécurité, vous ferez des normes de sécurité, mais vous ne l'interdirez pas de produire — c'est ça que la commission avait dit — par une définition. Vous ne l'empêchez pas de produire par une définition. Vous lui ferez des contraintes sur le plan de la sécurité, mais, là, avec votre définition, lui, c'est terminé, on interdisait ce genre de véhicule au Québec. Comprenez-vous? Bien, c'est ça qu'il faut changer; l'approche technocratique, elle tue.

C'est une méthode meurtrière qui fait que, d'un coup de crayon, on empêche les gens de fonctionner. Il faut arrêter ça. Il faut arrêter ça. Si on avait fait de la méthode technocratique dans le monde, il n'y aurait pas un ruisseau, il n'y aurait pas un torrent, il y aurait juste des canaux. Ça «serait-u» plate à votre goût? Alors, la vie, c'est comme un torrent du printemps. Bien, laissons donc les gens qui ont des idées, les gens qui veulent bâtir quelque chose, les gens qui veulent faire quelque chose bâtir, puis arrêtons d'essayer de les canaliser tout le temps. Sauf que, dans une société civilisée, il y a des gens qui regardent les affaires d'une façon objective et neutre puis qui disent: bon, bien, votre système, il améliore ou il n'améliore pas. C'est uniquement ça qu'on demande au ministre. Sa job, là, lui, c'est que... c'est lui qui est responsable de la sécurité. De dire: votre système, il améliore. Il n'est peut-être bien pas parfait. Personne ne cherche la perfection. Si on cherchait la perfection, il n'y en a pas un qui serait ici.

Alors, dire: il améliore ou il n'améliore pas, qu'est-ce qu'il améliore par rapport aux coûts, et qu'est-ce qu'il donne, puis dire aussi, peut-être: bien, il a aussi tel défaut, votre système. Vous devriez corriger ça.

Alors, les gens qui veulent fonctionner puis qui veulent développer leurs produits, bien, ils vont pouvoir arriver puis dire: bon, j'ai un système qui a été approuvé, il vaut telle chose, puis les gens vont le mettre sur les autobus ou ils ne le mettront pas. Puis ça va être à l'entrepreneur à le vendre ou à ne pas le vendre, son système, mais il y aura une équipe neutre qui l'aura évalué, point.

M. Cherry: O.K. M. le Président, revenant au cas du M. Giroux que le député de Lévis a soulevé, j'ai

pris l'engagement personnellement d'assurer un suivi de ce dossier-là, pour voir qu'il y ait une évaluation et informer celui qui l'a soumis de l'état de la qualité ou des améliorations potentielles à apporter à sa suggestion.

Et je comprends l'exposé du député de Lévis sur: laissons tout le monde progresser, laissons tous les gens avoir chacun leur type de suggestions, laissons les compagnies d'autobus scolaires décider quelles méthodes elles vont appliquer sur quels autobus et de quelle façon. Je vous rappellerai que, là-dessus en tout cas, j'ai une réserve et je vous l'indique immédiatement. Il s'agit, M. le Président, d'équipements avec lesquels il faut familiariser les enfants; donc, il me semble que moins il y aura de variétés de systèmes et plus les enfants pourront s'y familiariser, et, également, M. le Président...

M. Garon: ...

M. Cherry: ...moins — c'est mon opinion — également...

M. Garon: Non, non, mais ces systèmes-là, vous avez rien qu'à familiariser le chauffeur.

M. Cherry: ...et également...

M. Garon: Les enfants n'ont rien à faire.

M. Cherry: ...les automobilistes, M. le Président. S'il fallait qu'on ait eu toutes sortes de bras d'arrêt situés de n'importe quelle façon du côté de l'autobus, bien, je pense bien que, aujourd'hui... pourquoi les automobilistes, au Québec, sont plus familiers avec ça? C'est parce qu'il y a eu des normes établies. Quand vous l'utilisez, vous le placez à tel endroit, et là maintenant tout le monde le sait. La signalisation, c'est la même façon. Alors, sans vouloir pour autant restreindre la créativité et le progrès qui peuvent être apportés là-dedans, je pense qu'il faut retenir que c'est quelque chose pour les enfants et les automobilistes. Peut-être que ça ne s'adresse pas particulièrement à celle de M. Giroux, mais c'est l'ensemble des méthodes qu'il nous faut évaluer pour améliorer la protection du transport scolaire. Et vous conviendrez qu'il y a maintenant de nombreuses commissions scolaires qui ont modifié leurs circuits pour que les enfants puissent descendre à droite, n'aient plus à traverser devant l'autobus comme ça se faisait trop souvent avant. Il y en a, des améliorations constantes, qui ne sont pas, dans ce cas-ci, qui ne nécessitent aucun gadget, qui nécessitent simplement que la commission scolaire révise la cueillette des enfants pour la sécuriser davantage, et, dans de nombreux cas, ils ont modifié les circuits pour s'assurer que les enfants n'aient plus à traverser devant l'autobus. Ça, ça me semble être la façon encore la plus sécuritaire. Mais, bien sûr, là, maintenant, pour ceux qui ont ça...

M. Garon: Le plus sécuritaire, là, c'est de ne pas aller à l'école.

M. Cherry: ...ils devront quand même s'assurer que, pour les enfants qui sont même du côté de la droite, s'ils ont effectivement quitté l'environnement de l'autobus avant son départ. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a glissé? Tout ça, ça demeure à protéger. Et, le député de Lévis, il dit que je ne suis pas allé à l'école...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Cherry: Je lui rappellerai, M. le Président...

M. Garon: J'ai dit: Le plus sécuritaire, c'est de ne pas aller à l'école.

M. Cherry: Non. Je vous rappellerai, M. le Président, que...

M. Garon: Vous ne tomberez pas dans...

M. Cherry: ...bien sûr, comme citoyen du Québec et comme ministre des Transports, j'ai une préoccupation. Mais je suis également père de famille de six enfants et j'ai quatre petits-enfants, et il y en a qui vont à la maternelle, et d'autres vont aux autres écoles. Ça me préoccupe également. Tu sais, ce n'est pas juste un souci parce que j'ai une responsabilité; c'est parce que j'en ai une aussi comme père de famille et comme grand-parent, et je veux faire, comme tous les citoyens du Québec, le mieux que je puisse faire pour eux autres. C'est dans ce sens-là que j'ai également une sensibilité pour le dossier du domaine scolaire, M. le Président.

M. Garon: Alors, le ministre a pris l'engagement de faire analyser le système rapidement?

M. Cherry: Oui.

M. Garon: On va avoir des réponses à peu près quand? On pourrait avoir une réponse là-dessus quand?

M. Cherry: Évidemment, ça va dépendre du système. Dans un premier temps, là, je veux le voir et je veux voir de quelle façon le ministère va le traiter pour assurer un suivi à M. Giroux dans ça. Et ça, ça va se faire, là... Vous me connaissez. Hier, quand je vous ai dit que, moi, je veux que les choses se fassent rapidement, je veux que ça se fasse rapidement. Je vous ai répondu...

M. Garon: Vous pourriez le voir directement à la fin de la commission, s'il ne s'en va pas; il est ici, dans la salle.

M. Cherry: Moi, là, j'aimerais ça, le voir.

M. Garon: O.K.

M. Cherry: Non, il n'y a pas de problème. Si vous pensez que la meilleure des façons d'aider ce monsieur-là, c'est de me le faire faire aujourd'hui, là...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça, mais je veux dire...

M. Cherry: Non, parce que, moi, je le sais...

M. Garon: ...lui dire ce qui va arriver. Il n'arrive rien.

M. Cherry: Bon, bien, s'il est ici...

M. Garon: Lui, s'il arrive quelque chose, il va arriver quelque chose de plus.

M. Cherry: Bon, bien, s'il est ici là, il a entendu que j'ai pris l'engagement, comme ministre des Transports, de le voir, son système et de m'assurer que le ministère va lui donner un suivi pour l'aider. C'est ça que j'ai dit, et ça, c'est l'engagement que j'ai pris. Hier, j'avais pris l'engagement de vous donner les données du voyage. À la reprise, à 20 heures, je vous les ai données. En Chambre, cette semaine, j'ai pris un engagement de modifier et d'organiser une table ronde avec la SAAQ. Bon, bien, la rencontre a lieu aujourd'hui. C'est ma façon de fonctionner. Moi, quand je vous dis des choses et que je prends des engagements, je le fais. Des fois, je prends plus de temps à prendre des engagements, mais quand je les prends, je les respecte.

Sécurité en matière de transport par motoneige

M. Garon: Autre question que j'aimerais poser, c'est sur la sécurité et la circulation des motoneiges. Alors, pour rester dans le domaine de la sécurité, le tourisme de motoneige s'est développé considérablement au cours des dernières années. Ce développement accéléré a cependant des impacts négatifs sur le plan de la sécurité en raison de la circulation des motoneiges près des zones habitées et de l'aménagement de sentiers sur les chemins publics. La réglementation actuelle interdit la circulation des motoneiges sur les chemins publics, sauf dans des cas d'urgence ou si le ministère des Transports a accordé un permis. Mais le ministère ne fait pas appliquer la réglementation, et des dizaines de municipalités ont aménagé des pistes qui ne respectent pas les dispositions du Code de la sécurité routière.

(11 h 20)

En février dernier, le coroner Marc-André Bouliane a fait une sortie virulente contre la ville de Chicoutimi, qui a autorisé un sentier de motoneige en milieu urbain. Il a déclaré, et je cite: «Le sentier de motoneige aménagé dans le secteur nord de Chicoutimi est illégal. La ville n'a pas reçu les autorisations. Il est temps que le ministère des Transports mette ses culottes». Le journal *La Presse*, vendredi 18 février 1994. M. Bouliane a aussi fait remarquer que depuis 1987, 24 décès ont été causés par la motoneige uniquement dans la région Saguenay—Lac-Saint-Jean. Le tiers de ces décès ont eu lieu sur la voie publique.

Alors, mes questions sont les suivantes: Combien y a-t-il de municipalités qui ont aménagé des sentiers de motoneige sur les chemins publics, et combien d'entre elles ont obtenu un permis du ministère?

Deuxièmement, pourquoi le ministère ne fait pas appliquer les lois et les règlements en cette matière? Attend-il une tragédie pour intervenir?

Troisièmement, quelles mesures le ministère entend-il prendre afin de concilier les besoins des motoneigistes et la sécurité du public?

C'est une industrie qui se développe, qui a un potentiel considérable sur le plan touristique, et on est à l'aube de ce développement-là actuellement, parce qu'on se rend compte de plus en plus qu'il y a beaucoup de personnes qui veulent venir ici, un potentiel de tourisme incroyable sur la Côte-Nord, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, dans les grands espaces du Nord. Pardon?

Une voix: La Gaspésie...

M. Garon: La Gaspésie aussi. Il y a un potentiel considérable. Mais, pour ça, je pense qu'il ne faut pas non plus que les gens considèrent qu'ils sont dans un secteur qui est risqué. Alors, je pense que le ministère a un rôle à jouer, et c'est pour ça que j'ai posé ces questions-là. Pas dans la perspective qu'il faut nuire à ça. Au contraire, je pense que c'est un potentiel considérable pour le Québec, mais à condition de le faire comme il faut, pour que les gens, quand ils... Il y a un potentiel inouï dans ce domaine-là. Puis, moi, je suis toujours étonné qu'on n'ait pas été plus rapidement là-dedans.

Le Président (M. Camden): M. le député de Saguenay, oui.

M. Maltais: Juste avant que le ministre réponde, parce que ça me touche particulièrement. J'ai fait partie d'un comité sur la motoneige, avec des fonctionnaires — je ne sais pas s'il y en a ici — il y a quelques années, lorsqu'on a refait un petit peu la loi des permis de motoneiges, tout ça.

Et vous saluez un rapport, M. le député de Lévis, du coroner Marc-André Bouliane. Justement, à propos, pendant qu'on parle de lui, quand on ne connaît pas une chose, on ferme sa maudite boîte. Dans le cas de la motoneige, il faut se rappeler que les MRC ont la gérance de leur territoire. Et les municipalités régionales de comté se sont associées, au Québec, et ont fait un travail exceptionnel pour joindre les routes trans-Québec. La collaboration au niveau de la signalisation a été faite par le ministère des Transports. Moi, je peux vous dire qu'au niveau de la motoneige, depuis cinq ans, ça a changé de 500 %. Pas de 10 %. Je suis un amateur de motoneige et je me paie 4000 km de motoneige par année. Je peux vous dire une chose, j'ai lu moi-même l'article que le journaliste de *La Presse* a écrit. Je dis: De deux choses l'une: soit qu'il n'était pas là quand Bouliane a parlé, ou que, quand Bouliane a parlé, il a parlé d'une affaire qu'il ne connaissait pas.

M. Garon: ...Chicoutimi.

M. Maltais: Oui, oui. Oui, oui. Il y a eu 24 décès en motoneige. Mais ce n'est pas nécessairement dû à la signalisation. Et je peux tous vous les citer, les cas, parce que je les connais tous par coeur. Là-dessus...

M. Garon: Il n'a pas parlé de ça. Il dit: dans un milieu urbain.

M. Maltais: ...il y en a eu 11 par noyade. Écoutez, le ministère des Transports, les clubs de motoneige ne peuvent pas empêcher quelqu'un d'aller sur un lac quand la glace n'est pas bonne.

Mme Hovington: Surtout de sortir de la piste.

M. Maltais: Sortir de la piste. Les pistes de motoneige qu'on a au Québec sont les meilleures au monde. Et, hier, M. le député de Lévis, j'étais à Montréal avec le président de Mazda, Toshi Mori. Ce n'est pas un petit gars de Saint-Sauveur; il vient exactement de Tokyo. Il est venu faire de la motoneige au Québec, imaginez-vous. Je suis parti de Québec avec, moi, puis je suis descendu à Baie-Comeau. M. Toshi Mori. Ce n'est pas le dernier des arrivistes. Le Japon fabrique de la motoneige, vous le savez, puis ils ne sont pas capables trop, trop d'en faire parce que, là où il y a de la neige, il n'y a pas de place à faire des pistes, c'est sur des calurons de montagne.

Les Américains, ils ont eu un grand rassemblement sur la Côte-Nord il y a un mois, au mois de février. Le gouverneur du Massachusetts était là, le gouverneur du Maine était là. Ils sont venus voir comment les pistes de motoneige étaient faites chez nous et comment la sécurité était faite. Les clubs de motoneige, par leurs officiers de sécurité dans chacun des clubs, ils ont des pouvoirs maintenant, de par la loi — quelqu'un, par exemple, qui est en état d'ébriété — de mettre la motoneige de côté et même de la rapporter à la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec patrouille, elle doit faire ce qu'elle doit faire, mais la motoneige au Québec, ce n'est pas interdit d'aller en dehors des sentiers battus, et 90 % des accidents mortels qu'il y a eu au Québec, ce sont des gens qui ont quitté les pistes des sentiers battus, c'est-à-dire des gens qui ont décidé d'aller faire de la motoneige en plein bois, sur des lacs qui ne sont pas balisés. Et puis, encore là, il y a 5 % des gens qui ne respectent pas les critères de la motoneige. Des loups-garous puis des sautés, il y en a dans tout. Il y en a au niveau des automobiles, des trains, des autobus, de la motoneige, des canots-automobiles, il y en a partout, mais, moi, je peux vous dire une chose, Bouliane là, j'aimerais bien ça qu'il vienne faire une «ride» de motoneige pour lui faire comprendre ce que c'est, de la sécurité en motoneige.

D'abord, on a exigé, au ministère des Transports — et, ça, il faut rendre à César ce qui est à César — la

sécurité au niveau de la fabrication de la motoneige. Rappelez-vous des fameux pare-brise qui baissaient au vent. Je ne sais pas si, M. le député de Lévis — le coroner a oublié de marquer ça — vous, vous vous en rappelez, je pense que vous en faites un peu de motoneige, non?

M. Garon: J'en ai déjà fait.

M. Maltais: Il y a quelques années, les fabricants de motoneige faisaient des pare-brise qui pliaient sous la force du vent, et, chaque fois que quelqu'un prenait un cahot, bang! il se coupait dans la face parce que le pare-brise avait baissé, parce que le plastique qui faisait le pare-brise... Aujourd'hui, c'est ça, le ministère des Transports a exigé... Et, en commission parlementaire, on a rencontré les fabricants, M. le député de Lévis, dans le temps, tous les fabricants nord-américains, ici, je pense que c'était dans l'autre salle ou Hippolyte-Lafontaine, puis on leur a dit que les visières de casques de sécurité n'étaient pas en bon plastique. Ils les ont faits, ils les ont corrigés. Ils ont même sorti un respirateur, suite à une demande des gens de la région de Rimouski-Matane, parce que, au grand froid, les gens manquaient d'air, puis c'est normal, parce que l'air froid, quand il rentre dans les poumons, ça gèle les poumons. Alors, aujourd'hui, vous avez, comme un plongeur, un petit respirateur que vous vous mettez, c'est inclus après le casque puis ça va très bien. Bon, ça, ce sont des gens du Québec qui ont inventé ça. Moi, je vous dis une chose, c'est que les accidents de motoneige, dans la mesure où c'est réglementé par les municipalités et la MRC et le gouvernement du Québec, la sécurité est atteinte au-dessus de 90 % au Québec. Là où sont les accidents mortels, ce sont des gens qui quittent les sentiers, des gens qui ne respectent pas les règlements, des gens qui sont autonomes, qui ne veulent pas prendre leur carte de membre de club, qui veulent faire de la motoneige aventureuse un peu. Il y en a toujours, il y en aura toujours qui pratiquent... Il y a des gens qui jouent au hockey bien chauds, et ils ne sont pas supposés embarquer sur la glace bien chauds; il y a des gens qui font de la motoneige bien paquetés, puis ils ne sont pas supposés faire de la motoneige paquetés; il y a des gens qui conduisent des véhicules bien paquetés, et ils ne sont pas supposés conduire des véhicules bien paquetés. Mais ça, quand, comme coroner ou comme juge, on arrive avec des causes comme ça en cour, on devrait dire tout au moins, premièrement, dans le cas de décès de M. Untel: il n'était pas dans les sentiers soumis par réglementation municipale ou des MRC. Il n'a pas suivi le code de la route de la motoneige. Et, après ça, on pourrait... Moi, ça me choque en maudit quand je vois des titres comme ça, dire: tous les motoneigistes sont des pas bons. Puis, le coroner, des fois, je vais vous dire une chose: il aimerait ça; moi, j'aimerais donc ça qu'il vienne prendre une «ride» de motoneige pour lui expliquer que c'est sécuritaire maintenant. Le sport de la

motoneige, c'est un sport familial; tu as ta femme, tu as tes enfants avec toi. Il n'y a pas personne qui veut mettre la vie de sa femme et de ses enfants en danger, à mon avis. Moi, dans le Saguenay—Lac-Saint-Jean, je fais partie de cette région-là, M. le député de Lévis, puis tous les cas de décès qu'il y a eu, il n'y en a pas eu un dans les pistes de motoneige, pas un, pas un, parce que, on ne peut pas empêcher personne de s'acheter une motoneige, de l'immatriculer et de prendre le bois et aller se pêter la fraise dans un arbre. On ne peut pas empêcher personne d'aller faire la pêche blanche sur un lac alors que la glace est mince, puis le gars cale dans le fond du lac. Bien ça, on ne peut pas empêcher ça, il n'y a aucune façon, il n'y a pas un maudit ministre au Québec qui est capable d'empêcher quelqu'un d'aller se tuer quand il veut se tuer.

Une voix: Bravo!

(11 h 30)

M. Garon: J'aimerais être plus clair, parce que, simplement, je ne suis pas en désaccord avec ce que dit le député de Saguenay à 100 %, mais le rapport Bouliane, je vais vous lire un paragraphe: «Depuis 1987, selon le coroner Marc Bouliane, on enregistre, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, 24 décès attribuables à la motoneige. De ce nombre, sept personnes sont mortes après avoir perdu le contrôle de leur engin, sept autres sont mortes après être entrées en collision avec une voiture ou un camion — donc, ce n'est pas dans les sentiers de motoneige — sur la voie publique, quatre piétons sont morts après avoir été heurtés par une motoneige, enfin, deux autres sont mortes par noyade et deux en raison d'une collision avec un train.» Alors, sur les 24 décès, 7 se sont produits en dehors des sentiers, 8 dans des sentiers de motoneige, 1 dans un sentier privé et 5 autres sur un plan d'eau. En fait, sur 24 décès, 13 des victimes avaient un taux d'alcoolémie trop élevé.

Alors, ce que je demande, au fond... J'ai demandé trois questions au ministre. Je comprends tout ça, qu'un gars peut sortir. On ne peut avoir une police après chaque motoneigiste, c'est évident. Puis, moi, je ne pense pas, il ne faut pas interdire des choses parce qu'il y a des gens qui abusent. À ce moment-là, il n'y aurait pas d'automobile non plus, tu sais. Mais, malgré...

J'avais simplement trois questions. Dans le cas de Chicoutimi, ce dont le gouvernement se plaignait, c'est d'avoir fait un sentier qui passait sur des voies publiques, donc des dangers d'accidents. Alors, ce que je dis: Combien y a-t-il de municipalités au Québec qui ont aménagé des sentiers de motoneige sur des chemins publics? Et combien d'entre elles ont obtenu un permis du ministère? Parce qu'il y a des sentiers qui passent sur des chemins publics. Est-ce qu'on accepte ça ou on ne l'accepte pas? C'est ça que je pose. Puis, combien ont obtenu un permis du ministère?

Deuxièmement, alors que leur chemin de motoneige passe sur des voies publiques... Parce que c'est ça qui est en cause, à Chicoutimi, le sentier de motoneige se confond avec la voie publique par endroits.

Deuxièmement, pourquoi le ministère ne fait-il pas appliquer les lois et les règlements en cette matière? Attend-il des tragédies pour intervenir? Puis, troisièmement, quelles mesures le ministère entend-il prendre afin de concilier les besoins des motoneigistes et la sécurité du public?

Je comprends ce que... On ne peut pas contrôler les individus un par un. Je suis d'accord à 100 % avec le député de Saguenay. Ce n'est pas ça. Mais j'ai posé trois questions précises. C'est à ça que je voulais avoir une réponse.

M. Cherry: Dans un premier temps, M. le Président, dans les premiers jours qui ont suivi mon assermentation comme ministre des Transports, j'avais une demande du maire de Chicoutimi, M. Ulric Blackburn, qui est également le président de l'Union des municipalités du Québec, d'une rencontre, qui a été tenue avec, également, un procureur au dossier, également le maire de Mont-Laurier, qui ont développé dans leur coin une activité économique extrêmement importante. Le maire de Mont-Laurier me disait: M. le ministre, au moment où je vous parle, il y a probablement plus de Français dans la ville de Mont-Laurier que nulle part sur l'ensemble du territoire québécois. Il les accueille à leur descente de l'aéroport de Mirabel. Donc, vous avez raison, et le député de Saguenay mentionnait la même chose, la députée de Matane, la même chose, c'est quelque chose qui est un essor important et qui a maintenant un débordement d'un attrait touristique étranger. Je ne parle pas simplement des Québécois qui circulent entre les régions du Québec, mais un apport important. Le maire de Mont-Laurier, qui était présent, me sensibilisait également à ça pour me dire: M. le ministre, il serait important qu'on travaille en collaboration avec le ministère des Transports, comme le disait le député de Saguenay, les MRC aussi, parce qu'elles ont la responsabilité de la circulation de ces véhicules sur leur territoire.

Quand le député de Lévis dit: Également, il faut aider cette industrie-là, aider l'industrie touristique, bien, bien sûr, là, pour les approcher, là, des villes, les approcher des centres hôteliers, les approcher de tout ça. Donc, il y a là une belle jonction à faire pour maximiser les retombées de ça. Je vous dirai également, et ça, le député de Lévis ne l'a pas soulevé, mais c'est quelque chose auquel j'ai été également sensibilisé, c'est ce qu'il est convenu d'appeler les véhicules tout terrain, également, les VTT. Ça aussi, je pense que, et je regarde la réaction du député de Saguenay, puis, vous-même, M. le Président, là, tu sais, c'est quelque chose qui prend une importance, qui est aussi une activité familiale, mais qu'ils souhaiteraient, eux autres aussi, qu'on tienne compte de ça.

Donc, c'est pour ça qu'il y a au ministère un projet de loi qui est en état d'élaboration. Bien sûr, ça doit se faire en consultation avec les groupes intéressés. On prévoit, pour l'automne, déposer un projet de loi qui répondrait à ces préoccupations, bien sûr, de la motoneige, mais également tenter de s'adresser à joindre également

les véhicules tout terrain, parce que, ça aussi, c'est en nette progression au Québec, M. le Président.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'aimerais ça... Je ne parle pas pour parler. On n'est pas à «Jase, jase, jase, parle, parle, parle». J'ai posé une question précise. J'ai dit: La réglementation actuelle... Les mots veulent dire quelque chose. J'aimerais ça que le ministre écoute un peu ce qu'on lui dit. Je veux une réponse très précise. C'est très clair. Je lui demande de surveiller son ministère, de demander des comptes. Voici ce que j'ai dit: La réglementation actuelle interdit la circulation des motoneiges sur les chemins publics, sauf dans les cas d'urgence ou si le ministère des Transports a accordé un permis, mais le ministère ne fait pas appliquer la réglementation, et des dizaines de municipalités ont aménagé des pistes qui ne respectent pas les dispositions du Code de la sécurité routière. Je dis que le ministère ne respecte pas son propre Code. À cette heure, je lui demande: Combien y a-t-il de municipalités qui ont aménagé des sentiers de motoneige sur les chemins publics — parce que son Code ne le permet pas — et combien d'entre elles ont obtenu un permis du ministère?

La question de Chicoutimi, c'était ça. C'est que la ville a aménagé des sentiers de motoneige dans des chemins publics, alors que le Code de la sécurité dit qu'on peut prendre la voie publique en motoneige uniquement dans les cas d'urgence ou si le ministère accorde un permis. C'est: Est-ce que le ministère est le premier responsable de faire passer des sentiers de motoneige sur des voies publiques — c'est ça que je demande au fond — par laxisme? Les gens, actuellement, qui font vraiment du tourisme de motoneige, ce n'est pas dans les routes qu'ils vont. Le vrai tourisme, il se fait dans le nord. Le vrai tourisme, quand il parle de développement sur la Côte-Nord et dans le Saguenay—Lac-Saint-Jean, il n'y a pas de problème là. Ils s'en vont dans le Grand-Nord. Si, en même temps, on fait faire du tourisme aux gens sur le bord des villes, là, ça, c'est grave.

M. Maltais: M. le député de Lévis, je voudrais bien...

M. Garon: Moi, je voudrais qu'il réponde à ma question, parce que j'ai posé quelque chose de précis. Le ministère, il l'applique, son Code, ou il ne l'applique pas? Il fait des sentiers qui passent sur des voies publiques ou il n'en passe pas sur...

M. Maltais: Votre question, là, je ne sais pas. Je voudrais vous donner un exemple. Moi, dans ma tête, là, quand on parle de chemins publics, je vais vous donner un exemple. Sur la route 138, à plusieurs reprises, les motoneigistes traversent la route. Il y a des pancartes où le ministère des Transports indique des choses de motoneige, parce qu'il fait passer. Je vais vous donner un exemple. Moi, j'ai trois rivières qui ne

gèlent pas. La Manicouagan, on ne peut plus passer sur le pont, il y a eu des problèmes avec le ministère des Transports. La police de la ville de Baie-Comeau ne voulait pas aller faire de la surveillance pour donner des heures de passage. On a instauré une navette. On transporte les motoneiges sur une navette. La rivière Bersimis, elle ne gèle pas, mais on peut passer sur le pont parce qu'on est sur une réserve indienne. Le ministère des Transports n'a pas d'affaire là, la route ne lui appartient pas. La rivière Outardes, on traverse sur le barrage avec Hydro-Québec parce que le barrage est en bas. Bon. Mais, à différents endroits sur la 138, à Tadoussac entre autres, on doit traverser. Ça, il y a des traverses. On ne traverse pas toute la journée, là. Les patrouilleurs des clubs de motoneige sont là. On traverse de telle heure à telle heure. Ça, c'est fait comme ça.

Maintenant, une municipalité qui va autoriser une piste de motoneige sur une voie qui appartient au ministère des Transports, j'ai de la misère à comprendre, là. Par exemple, si le maire des Escoumins disait: — Mme la mairesse en particulier — À partir du village des Escoumins, à l'entrée et à la sortie, vous allez passer sur la route 138. Je ne peux pas comprendre que ça existe. Ça n'existe pas, là. Je ne sais pas, dans vos recherches, à Chicoutimi, c'est peut-être particulier, mais j'aimerais qu'on me donne la description d'une piste de motoneige sur une voie publique. Là, j'ai bien de la misère à comprendre ça, parce que la voie publique, c'est les routes nationales.

M. Garon: Bien, pas nécessairement. Les routes municipales.

M. Maltais: Les routes municipales aussi, mais, sur une route municipale, mettons dans le rang Saint-Martin à Chicoutimi, je ne peux pas croire que les motoneiges...

M. Garon: Non, non.

M. Maltais: ...circulent dans le rang Saint-Martin.

M. Garon: Non, non, mais regardez ce que le coroner disait dans *La Presse*: Le sentier de motoneige aménagé dans le secteur nord de Chicoutimi est illégal. La ville n'a pas reçu les autorisations. Il est temps que le ministère des Transports mette ses culottes.

M. Maltais: Bien oui, mais...

M. Garon: Alors, la ville a fait quelque chose qu'elle n'a pas le droit de faire, mais, lui, il est responsable d'appliquer la sécurité. Donc, il doit interdire...

M. Maltais: Non, non, mais le coroner est-il certain que la ville a besoin d'une permission du ministère des Transports, lui?

M. Garon: Bien, c'est ça qu'il dit.

M. Maltais: Oui, mais ça ne veut pas dire qu'il a la vérité, là, lui.

M. Garon: Non, il applique le Code de la sécurité routière.

M. Maltais: Non, non, non. J'ai des petites nouvelles pour le coroner, moi.

M. Garon: Regardez bien, là. Vous n'avez pas compris quand j'ai dit ça.

M. Maltais: J'ai bien compris.

M. Garon: Je dis: La réglementation actuelle, le règlement, tel qu'il existe, interdit la circulation des motoneiges sur les chemins publics, sauf dans les cas d'urgence ou si le ministère des Transports a accordé un permis. Dans le cas du sentier de Chicoutimi, il est illégal parce qu'il n'en a pas, de permis.

M. Maltais: Bien, c'est sur les routes appartenant au ministère des Transports, là. La loi s'applique sur...

M. Garon: Un chemin public.

M. Maltais: Non, non, non. Les chemins publics, c'est public.

M. Garon: La sécurité routière...

M. Maltais: Il y a deux juridictions, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non. Un chemin public, là, quand on parle d'un chemin public, qu'il soit municipal, national ou n'importe quel, c'est un chemin public.

M. Maltais: Oui, mais il y a deux juridictions.

M. Garon: Non, non, non.

M. Maltais: Bien oui.

M. Garon: Le Code de la sécurité routière, le ministère l'applique à la grandeur du Québec.

M. Maltais: Moi, je voudrais bien avoir la spécificité, là.

M. Garon: Alors, lui, il dit: C'est ça, le problème. C'est que quand des villes font ça, le ministère fait quoi face à ça? C'est lui qui a l'autorité d'appliquer le Code de la sécurité routière.

M. Maltais: Moi, à mon avis, il n'y a jamais personne qui a demandé la permission au ministère des

Transports pour faire une piste de motoneige. La seule chose qu'ils font, les clubs de motoneige...

M. Garon: Bien non, il n'a pas besoin.
(11 h 40)

M. Maltais: ...ils demandent la permission au ministère des Transports pour traverser la voie publique.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Vous n'avez pas compris. Je vais relire tranquillement: «La réglementation actuelle interdit la circulation des motoneiges sur les chemins publics, sauf dans les cas d'urgence ou si le ministère des Transports a accordé un permis.» Or, si la municipalité aménage un circuit, puis il y a un bout qui passe sur le chemin public puis qu'elle n'a pas de permis du ministère, c'est illégal. Elle n'a pas le droit de faire ça.

M. Maltais: La municipalité...

M. Garon: Ça va être légal si le ministère donne son permis. J'ai compris ce que le député dit. Quand il dit, par exemple, il y a un bout, la rivière ne gèle pas. Mettons qu'il y a un bout. On va donner un permis dans ce bout-là, mais on va prendre des précautions pour la sécurité. Là, le ministère peut donner un permis à cause d'une situation d'une rivière qui ne gèle pas, mettons. Alors, c'est évident que c'est...

Mme Hovington: Je pense qu'il faudrait définir ce qu'on entend par «chemin public».

M. Garon: Non, non. Il est défini. Non, non, non.

Mme Hovington: Moi, dans ma tête, un chemin public, c'est une route numérotée, la 132, la 138, c'est les routes nationales.

M. Garon: Non, non, non. Re commençons pas ça, là. Non, non, non. Chemin public, c'est défini.

Mme Hovington: Je ne sais pas comment on pourrait empêcher une motoneige de traverser l'anse des Roches.

M. Garon: C'est très clair. Un chemin public, c'est un chemin public. Ou un chemin est public ou privé.

Mme Hovington: C'est de juridiction municipale.

M. Garon: Non, non. Ça n'a pas d'importance, la juridiction.

M. Maltais: Moi, je ne comprends pas que...

M. Garon: Chemin privé, là, c'est un chemin dans votre cour.

M. Maltais: Y a-t-il quelqu'un qui a déjà demandé une permission au ministère des Transports pour ériger une piste de motoneige?

M. Garon: Bien, normalement, si elle passe dans une voie publique, il doit...

M. Maltais: M. le ministre...

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

M. Maltais: ...y a-t-il déjà quelqu'un — là, demandez ça à vos officiers, quelque part — qui a écrit au ministère voulant indiquer qu'il voulait aménager une piste de motoneige puis demandait la permission au ministère?

M. Garon: Un bout, tu peux passer.

M. Maltais: Non. Un bout, ça, c'est les clubs de motoneige qui demandent la permission au ministère des Transports pour faire des traverses sur la voie publique.

M. Cherry: C'est ça.

M. Maltais: Ça, il doit y en avoir, je ne sais pas combien, plusieurs centaines au Québec.

M. Cherry: Bien, ça, ce n'est pas ça qui est...

M. Garon: Je suis certain que des autorisations...

M. Maltais: Des autorisations.

M. Cherry: Ça, on s'entend là-dessus, c'est pour traverser une voie publique.

M. Maltais: Oui, selon la loi.

M. Garon: Mais, n'importe quelle distance?

M. Cherry: Oui, oui. Mais la question qui est soulevée: Si une municipalité décide que, dans la 19e avenue, qui est peut-être la dernière dans son coin là, il dit: Moi, je permets que du côté gauche de la rue, les motoneiges circulent là. Là, ce qui est soulevé, c'est la municipalité qui accepte ça. Elle a une police municipale. Je veux dire, est-ce que ça relève du ministère des Transports? C'est ça qui est questionné. Bien sûr, si c'était comme le député de Saguenay le dit, si c'était sur une voie qui est la responsabilité du gouvernement, qui est une route, bien sûr que, là, ça prend une autorisation.

M. Garon: On ne commencera pas ça, là. Chemin public. Maudit! Moi, je ne veux pas recommencer comme si c'était la première année. Chemin public, là,

c'est d'une simplicité enfantine. Je vais vous lire la définition du Code de la sécurité routière. Vos gens autour de vous devraient le savoir.

«Chemin public: la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables, à l'exception:

«1° des chemins soumis à l'administration du ministère des Forêts, du ministère de l'Énergie et des Ressources et du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ou entretenus par eux;

«2° des chemins en construction ou en réfection, mais seulement à l'égard des véhicules affectés à cette construction ou réfection».

Parce qu'ils ne sont pas encore ouverts à l'utilisation publique. C'est ça, chemin public. Alors, tous les chemins ne sont pas des chemins privés. Ce n'est pas bien, bien compliqué. Sauf que... Ce n'est pas bien, bien compliqué.

M. Maltais: Le député de Lévis a raison, puis je pense qu'on va finir par se comprendre, là. Il y a des chemins qui appartiennent, par exemple, au ministère des Forêts, au ministère de l'Énergie et des Ressources. L'hiver, ils ne sont pas entretenus. Ils ne sont pas ouverts, ces chemins-là, l'hiver, là. Les chemins de pénétration, il y en a beaucoup; dans chacune des municipalités, il y en a. C'est évident que, l'hiver, lorsque ces chemins-là, il n'y a pas de circulation automobile, il n'y en a pas, les clubs de motoneige s'en servent pour des pistes de motoneige.

M. Garon: C'est correct. Il n'y a aucun problème, pas besoin d'autorisation.

M. Maltais: Pas besoin d'autorisation.

M. Garon: Non.

M. Maltais: Alors, ça doit être de ça dont le coroner parle. Je ne peux pas croire...

M. Garon: Non.

M. Maltais: Non? De quoi il parle, lui?

M. Garon: Non. C'est quand ils passent, ils font une piste, puis, à un moment donné, il y a un bout qui passe dans une ville. C'est un chemin public. Il n'a pas le droit de faire ça.

Mme Hovington: C'est parce qu'il arrive dans une rue à Chicoutimi-Nord, je pense.

M. Maltais: C'est pour traverser le maudit pont, là.

M. Garon: Pas nécessairement une traverse. Mais même si c'est une traverse, parce que le ministère, c'est lui...

M. Maltais: Je l'ai faite, cette maudite piste-là. On s'en va à Jonquière, on traverse la route. Moi, je l'ai faite, M. le député de Lévis. Je connais bien ce coin-là. On sort de Mont-Valin, là, on part de Sainte-Marguerite, le long de la Sainte-Marguerite, la route 170, on traverse Mont-Valin. On traverse la route 170 peut-être à trois ou quatre reprises pour arriver finalement à Jonquière. Puis là je le sais ce dont vous parlez, là. C'est la petite maudite «joint venture» qu'on a à Saint-Ambroise. On fait à peu près, je dirais, 1000 m sur la route. Mais, la surfaceuse, elle ne le fait pas sur la route, elle le fait sur la bande. La surfaceuse aplanit la bande, puis on fait sur la bande. Parce que là, il faut arriver, puis traverser au pont de Shipshaw — je ne sais pas si vous connaissez bien le petit coin, là — pour arriver dans la ville de Jonquière, là où est le rassemblement habituellement. Mais on n'en fait pas 25 km et on ne traverse pas sur la chaussée, on est sur la bande. La surfaceuse passe sur la bande un grand bout et elle nous aplanit ça. C'est sûr que le coin qui est là, il appartient au ministère des Transports, mais c'est dans l'emprise, pour ainsi dire. On fait un petit peu la même chose à Tadoussac parce que, des fois, on ne peut pas traverser face à face; il faut traverser en biais, dépendamment de la conjoncture, de la topographie du terrain.

Mais, moi, le coroner, j'ai bien de la difficulté à le comprendre lorsqu'il dit qu'il y a des municipalités qui ont aménagé des pistes de motoneige sur des chemins publics. Parce que les municipalités sont plus sérieuses qu'on pense, des fois. En tout cas, moi, je leur donne le bénéfice du doute. Et si le maire a rencontré le ministre, c'est parce qu'il doit avoir des problèmes qui s'échappent un peu de l'ordinaire, c'est peut-être particulier. Est-ce qu'on a eu d'autres plaintes comme ça, à la grandeur du Québec?

M. Garon: Moi, je pose la question.

M. Maltais: Moi aussi, je veux savoir la réponse.

M. Garon: Parce que la municipalité, je ne dis pas... Je dis: Combien y a-t-il de municipalités qui ont aménagé des sentiers de motoneige sur des chemins publics? Pas nécessairement des sentiers au complet, là, ça peut être 1000 m, comme dit le député de Saguenay, ça peut être 500 m, ça peut être 2 mi, 3 mi. Il y en a combien? Et combien d'entre elles ont obtenu un permis du ministère? Parce que, quand il y a un permis du ministère, le ministère va essayer de trouver une autre solution avec eux autres que de passer sur le chemin public. Il va essayer de le restreindre au maximum ou il va dire: Bien oui, mais dans tel cadre, avec telle

signalisation ou telle chose, pour faire en sorte que la sécurité soit respectée.

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

M. Cherry: M. le Président, l'information que demande le député de Lévis, on ne la possède pas présentement, mais on en a pris note pour y donner suite.

Dans un deuxième temps, je vous rappellerai que, suite à la rencontre que j'ai eue avec M. Blackburn, le président de l'Union des municipalités du Québec, suite justement à l'enquête du coroner, avec le blâme pour sa municipalité également, je le répète, en présence du maire de Mont-Laurier, pour qui c'est l'activité touristique extrêmement importante et qui souhaitait également... J'ai indiqué tantôt qu'un projet de loi est en élaboration. J'ai également rappelé qu'il faut retenir, quand on parle de ce genre d'activité, qu'il y a aussi une industrie qui est également en pleine expansion, qui est les VTT, les véhicules tout terrain. Tant qu'à légiférer, on va tenter de régler les deux situations. Et ça, je vous le dis, ça va se faire en collaboration avec l'Union des municipalités, avec l'Union des municipalités régionales de comté, les clubs et les organismes, pour justement donner tout l'encadrement nécessaire. Et c'est un projet de loi qui devrait être déposé à l'automne.

M. Garon: Là, il y en a une loi actuellement. Il y en a une loi. Quand vous me dites ça, je trouve ça bien gentil, mais vous pourriez dire ça pour l'industrie de l'automobile. C'est encore plus gros, l'industrie de l'automobile. Alors, il y a des routes, il y a de la sécurité routière et il y a des normes pour la sécurité. Je comprends que votre ministère s'en fout souvent, la signalisation est tellement mal faite; trop souvent, on a l'affiche après qu'on ait dépassé la place. Sauf qu'il y a actuellement... Je comprends ça, qu'il y a une industrie. Il y a une industrie automobile très grosse aussi. Il y a des routes aussi. Il y a des normes de comportement et il y a un code qui existe, à l'heure actuelle. Je vous ai parlé de l'application du Code actuellement. On dit: On va changer la loi. Ça, c'est une autre affaire. Il y a un code actuellement. J'ai demandé si on appliquait le Code. C'est tout simplement ce que j'ai demandé, c'est ça. Ce n'est pas bien compliqué, ce que j'ai demandé, c'est d'une simplicité enfantine. Je ne veux pas avoir un grand débat sur le sexe des anges ou combien il y en a qui peuvent tenir sur la tête d'une épingle, ils ont discuté ça au Moyen Âge. Je ne sais pas s'ils ont eu la réponse. Ça ne m'intéresse pas, moi, ces débats-là. Ce que je veux savoir, c'est si vous appliquez votre règlement actuellement, qui n'est pas mal fait. Moi, je trouve que votre règlement n'est pas mal fait. Et ce n'est pas parce qu'une municipalité est prise en défaut, parce qu'il y a eu une mortalité, qu'il faut changer la loi. Ce n'est pas ça. Il faut peut-être bien l'appliquer, la loi. À ce moment-là, il y a moins de problèmes.

(11 h 50)

Construction de routes en béton

Je veux passer à un autre sujet, parce que je n'ai pas l'impression qu'on va avoir une réponse ce matin. L'autre, c'est la construction de routes en béton. Là encore, je vais vous lire tranquillement, il y a eu des dépôts qui ont été présentés par l'industrie, il y a eu des analyses qui ont été faites, et, au ministère, il y a un gros lobby, apparemment, des compagnies d'asphalte. Mais, ailleurs dans le monde, ils font beaucoup de routes en béton. Le contenu québécois des routes en béton, aussi, serait plus fort que les routes d'asphalte. Deuxièmement, on ne serait pas obligé de mettre les barres blanches à tous les ans. On peut, dans les routes en béton, mettre des barres blanches qui durent des années. Apparemment, l'entretien prend beaucoup moins de temps, est beaucoup moins fréquent que celui des routes en asphalte. Évidemment, le lobby des compagnies d'asphalte est très fort. Alors, je vais lire la mise en situation. J'aimerais que le ministre écoute pour ne pas qu'il soit obligé de me résumer ma question, pour montrer qu'il l'a bien comprise. Parce que j'ai eu beaucoup plus de résumés, à date, que de réponses. Alors, voici: Une étude intitulée «La voirie en béton: une solution aux problèmes du réseau routier québécois», réalisée par l'Association canadienne de ciment Portland, fait ressortir les avantages du béton pour la construction de certains axes routiers. L'étude révèle notamment que les coûts de construction d'une route en béton sont de 6 % plus élevés que ceux d'une route en asphalte. L'étude ajoute que cet écart est réduit à 3,6 % en raison des revenus plus élevés associés à la construction des routes en béton pour le gouvernement d'Ottawa et de Québec. Par ailleurs, l'étude affirme que les frais d'entretien moins élevés des routes en béton rendent leur construction plus économique. L'étude démontre que, sur une période de vie utile de 40 ans, un tronçon de 10 km de route en asphalte nécessite 13 interventions, pour un coût de 9 400 000 \$ en dollars de 1993, alors qu'une route en béton a besoin de six interventions, pour un coût total de 1 900 000 \$ en dollars de 1993. Ça veut dire 400 000 \$ versus 1 900 000 \$ pour des réparations.

L'étude cite également le Bureau de la statistique du Québec, qui évalue que l'industrie du béton crée 33 % plus d'emplois au Québec que l'industrie de l'asphalte, en raison d'un contenu québécois plus élevé. Alors, on parle d'emplois, là, ça compte. On ne veut pas créer de l'emploi dans les pays arabes, mais créer de l'emploi ici.

Le rapport affirme aussi — parce qu'il signale que, dans le béton, ce sont tous des ingrédients d'ici. À partir de la poussière de pierre, la poussière, là, puis la gravelle, puis la roche, puis... pas la gravelle, mais la roche puis le sable, puis tout ça. La seule chose qui est étrangère, à peu près, au béton, là, c'est le chauffage. On parle de plus en plus de faire chauffer toutes sortes d'affaires, dans les cimenteries. Alors, le contenu québécois est beaucoup plus grand. Le rapport affirme aussi

que les routes en béton présentent des avantages sur le plan de la sécurité des usagers parce qu'elles sont plus résistantes à l'orniérage. Je n'ai pas vu beaucoup de camions pesants qui ont passé sur une route en béton puis qui l'ont creusée. Ce n'est pas arrivé souvent. Puis, au chaud ou au froid, le béton est aussi solide. L'asphalte ramollit. Alors, on dit... sur le plan de la sécurité des passagers, parce qu'elles sont plus résistantes à l'orniérage, qu'elles offrent une meilleure adhérence, ça glisse moins, surtout quand c'est mouillé; qu'elles peuvent recevoir des marquages permanents. Très important, au Québec, parce que, nous autres, au printemps, on n'en a plus, de barres noires... on n'en a plus, de barres blanches; on marche sur l'asphalte noire; on ne voit rien le soir, aussi. Tandis que le béton est plus pâle; puis, en plus, on a une barre blanche puis on peut mettre la barre blanche... trois, trois... On peut mettre une quantité de blanc, puis la barre blanche, elle va être bonne pour 15 ans, sans la refaire. Québec, c'est important pour la sécurité. Je vais vous dire une chose, les barres blanches, on recommençait à chaque année, des fois, deux fois par années. Puis on cherche toutes sortes de taponnage pour coller des affaires sur l'asphalte, toutes sortes de chinoiserie alors qu'on pourrait mettre le blanc dans le béton, puis la barre blanche serait permanente.

Alors qu'elles peuvent recevoir des marquages permanents et qu'elles sont plus claires lorsque l'éclairage est faible. Bien, tu sais, le béton, c'est plus pâle; l'asphalte, c'est noir comme de l'encre. Alors, question: Comment le ministre réagit-il à ce rapport et comment entend-il y donner suite? Est-ce que le ministre a fait des études afin d'évaluer les avantages économiques des routes en béton par rapport aux routes en asphalte? Et comment le ministre explique-t-il que c'est le Québec qui construit le moins de routes en béton? Le rapport affirme même que les Américains construisent des routes en béton avec du ciment produit au Québec, imaginez-vous! On va être comme Félix Leclerc, il faut être prophète à l'étranger pour pouvoir être connu chez nous. Le ministre trouve-t-il cela normal? Les Américains prennent de notre béton pour faire des routes en béton chez eux. Nous autres, on fait venir l'asphalte pour des produits bitumineux qu'on importe d'ailleurs.

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

(Consultation)

M. Cherry: M. le Président, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance du rapport auquel se réfère le député de Lévis concernant l'utilisation du béton. Je vous indiquerai qu'au ministère on travaille en étroite collaboration avec ces gens-là. Et pour vous donner un signe de ça, bien sûr, l'utilisation du béton, c'est dans les endroits où la circulation, le volume est là. Donc, les travaux que je vais vous décrire... où, cette année, il va y avoir des travaux en béton: Vous avez la 440, à Laval...

M. Garon: Sur quelle distance?

M. Cherry: Six à sept kilomètres. Vous avez également la 15, dont les travaux ont débuté cette semaine, qui, elle aussi, est en bonne partie en béton. (12 heures)

M. Garon: Quelle distance?

M. Cherry: À peu près la même chose. Et vous avez la 40, dans le coin de Vaudreuil, qui... Également, vous en avez trois travaux en béton présentement. Bien sûr, si on fait la proportion de l'ensemble du réseau québécois par rapport à la portion où il y a de l'utilisation du béton, encore une fois, il faut remarquer que l'utilisation du béton est rentable dans les endroits où le volume de circulation le justifie. Concernant l'entretien de ça, la réparation, il y a des déclarations qui sont dans le document, qui ne semblent pas tout à fait coïncider avec des expériences qui sont faites dans la province voisine. Il semble que ce ne soit pas aussi, si vous voulez, économiquement avantageux que le rapport qui est déposé le dit, mais, même dans ce sens-là, on continue à travailler, comme je vous dis, en étroite collaboration avec ces gens-là pour voir jusqu'où on peut maximiser l'utilisation de ça, et on le fait en collaboration avec eux. Quand vous avez à faire de la réparation de béton, on le sait, là, les endroits où il y en a, par exemple, entre Montréal et Québec, les coins qui sont en béton, on sait que, quand c'est une couche d'asphalte, ça se pose rapidement. On peut faire ça la nuit et on peut recirculer rapidement.

Quand c'est du béton, puis que c'est de la réparation importante, là on sait qu'il s'agit de fermer le tronçon. Donc, comme je vous dis, il faut continuer à travailler en collaboration avec ces gens-là pour valider certaines déclarations qu'il y a là-dedans, faire des comparatifs avec des expériences qui ne sont faites que dans la province voisine, donc, même climat, même chose, pour voir jusqu'où on peut harmoniser tout ça.

Mais, rapidement, il y a une volonté, au ministère, de maximiser l'utilisation où la circulation le justifie, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, pendant que... M. le ministre, est-ce que les différentiels, selon les données... Dans le passé, on a déjà eu des échanges aussi avec l'un de vos prédécesseurs, et il me semble que les écarts étaient plus importants que ceux cités par le député de Lévis, entre la construction d'une voie avec pierres et béton bitumineux, versus le béton-ciment. Est-ce que les différentiels des données du député de Lévis sont conformes aux données de vos spécialistes?

M. Cherry: Oui, bien, le mémoire du groupe de Ciment Portland parle d'une différence d'environ 6 %.

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Cherry: Bien sûr, là, il y a des gens qui contestent ça. Mais c'est pour ça qu'on veut travailler avec eux, et c'est pour ça qu'on veut, comme je vous dis, comparer à l'Ontario, qui, elle, a fait des expériences, des bouts, des tronçons en béton, en ciment et d'autres en asphalte pour vraiment, ceux qui l'ont fait, pouvoir comparer pour voir si les chiffres qui sont dans le rapport correspondent à des expériences dans la province voisine. C'est dans ce sens-là, mais toujours dans le but de pouvoir maximiser l'utilisation où la circulation le justifierait. C'est un rapport qui est récent, ça, de quoi? Cinq, six semaines à peine, là?

M. Garon: Oui, oui, c'est ça.

M. Cherry: Mais le député de Lévis a raison. Je veux dire, quand je l'ai parcouru, le mémoire... Quand les gens me l'ont remis, ils ont dit: on sait, M. le ministre, que vous êtes bien occupé. Vous allez nous dire que vous allez le lire, mais ce n'est pas certain que vous allez le faire rapidement. J'ai dit: demain, en retournant à Montréal, je vais le lire. Et, effectivement, je l'ai lu d'un couvert à l'autre. Ils réfèrent souvent, dans le mémoire, à la qualité totale, et ils disent que, là-dedans, il y en a.

Donc, j'ai rappelé le président pour lui dire que j'en avais pris connaissance. L'aspect de l'éclairage, parce que le béton, la clarté est meilleure que ça. Et je lui ai rappelé en même temps qu'à une des pages — il me semble que c'est le dernier paragraphe de la page 28 — j'ai dit: il y a une erreur d'impression. Alors, je ne sais pas si vous l'avez fait circuler, mais, comme vous avez la qualité totale, j'attire votre attention là-dessus — non seulement pour lui montrer que j'avais lu, mais que, également, j'avais décelé une petite imperfection d'impression.

Alors, j'en ai pris connaissance, du rapport. Je sais de quoi il retourne, et il y a une volonté au ministère, chez nous, de donner suite à ça. Mais, encore une fois, les données qui sont là-dedans, on veut les faire valider par des expériences qu'on a au ministère et qu'a également la province de l'Ontario, parce que sur certains aspects les données de ce rapport-là sont contestées. Mais il s'agit de vérifier l'authenticité et du rapport et des informations contradictoires.

Le Président (M. Camden): Question complémentaire, M. le ministre. Est-ce que la préparation nécessaire à l'infrastructure sous la dalle de béton est la même que pour une structure recouverte de béton bitumineux?

M. Cherry: Comme vous entrez dans des techniques de confection de routes, avec votre permission, je demanderais au sous-ministre adjoint de la région de Montréal, là où on fait ces trois projets-là présentement, de venir compléter la réponse, M. le Président.

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît. Merci. M. Tourigny

M. Tourigny (Yvon): Oui, effectivement, en fonction de la nature de la circulation qui passe là, donc si le trafic lourd est important ou moins important, l'épaisseur de la chaussée est différente, sans compter que là où les difficultés sont augmentées par rapport à ce que l'on fait dans le reste du monde, comme certaines parties qu'on retrouve en Ontario, on a le gel, donc la profondeur des chaussées oblige que l'on fasse un matériau d'où l'eau s'écoule plus rapidement sur une épaisseur plus grande. Et c'est là que l'augmentation du coût vient, parce que la dalle de béton est forte en surface. Donc, ça pourrait permettre une chaussée moins épaisse et mettre des matériaux de bonne qualité sur une épaisseur moins grande.

Mais, comme il faut des matériaux de bonne qualité sur une épaisseur assez forte, si on veut que l'eau coule sur plus de un mètre et demi, à ce moment-là, même si on met une dalle, ça nous oblige de rajouter cette épaisseur-là. Et je dirais, à la question: est-ce qu'on en a, des routes? Depuis 1960, on avait commencé avec l'ancienne 9, la 116, dans le coin de Saint-Basile, Saint-Bruno. On avait, sur la 15, la route dont M. Garon parlait hier, entre Candiac et les lignes américaines, celle qui sautait. On en a fait sur la 30.

M. Garon: Celle qui sautait, je parlais d'en arrière de Sherbrooke, en allant vers Rock Forest.

M. Tourigny (Yvon): O.K., sur la...

M. Garon: Rock Island.

M. Tourigny (Yvon): ...55. On en a fait sur la 30 à Sorel. On en a fait sur la 15 à Montréal. On en a fait sur la 440 à Laval. On en a fait sur la 13, dans les années 1975-1976. On en a sur la 20, juste avant le pont-tunnel entre Sainte-Julie. Donc, il y a plusieurs routes en béton, mais, quand l'Association parle de la proportion de routes, c'est sûr qu'au Québec, la concentration des véhicules, il y a 3 000 000 de véhicules par jour qui circulent dans la région de Montréal. Donc, c'est normal qu'on retrouve les dalles de béton dans ce secteur-là. Le réseau du Québec a 60 000 km de réseau; il est très, très grand puis très, très étendu, puis, comme vous le savez mieux que moi, on a plusieurs routes où on circule à 200 véhicules-jour, 300 véhicules-jour, où on a, à ce moment-là, des conceptions différentes. Et c'est pour ça que, quand on parle de la proportion par rapport aux autres, bien, la proportion des réseaux dans la région de Montréal, qui est de 4000 km par rapport à 60 000 km, ça fait que les jeux sont un petit peu faussés à ce moment-là.

Le Président (M. Camden): M. Tourigny, vous vous êtes référé tout à l'heure à une infrastructure de

base d'au moins un mètre et demi. Quel est le différentiel de coûts entre l'infrastructure de ce un mètre et demi et celle en béton bitumineux? Est-ce que vous avez des éléments de calcul en pourcentage?

M. Tourigny (Yvon): Non, on n'en a pas... Oui, on en a, mais on n'en a pas de précis. Eux mentionnent 6 %, et, certaines fois, ça peut aller jusqu'à 20 % et 30 %, parce que, dépendant si on est dans un endroit où il y a des matériaux de sable ou s'il n'y a pas de sable, par exemple, dans la région de Montréal, on sait que les sables de la mer de Champlain, il n'en existe plus, donc on est obligés de faire ces fondations-là avec de la pierre, ce qui vient d'augmenter les coûts, alors que si on était dans des régions où il y a du sable, on pourrait, à ce moment-là, à un mètre, un mètre et quart, employer du sable, qui est beaucoup moins dispendieux que la pierre, et là, ça ferait diminuer les coûts peut-être à des proportions de 5 %, 6 %. Mais, encore là, dans ces régions-là, comme il n'y a pas de circulation, bien, on n'en fait pas... Alors, est-ce que le 6 % s'applique à la région de Montréal? Pas nécessairement.

Le Président (M. Camden): Est-ce qu'on référerait à cet effet que, dans la construction, les modes, sur le plan technique, ont été modifiés? Quelles sont les différences fondamentales entre la construction aujourd'hui d'une autoroute en dalles de béton et les comparaisons, si on veut, avec le tronçon que j'ai dans mon comté, sur l'autoroute 20? On a une dalle de béton à cet endroit. Quelles sont les différences fondamentales entre les deux? Entre des travaux qui ont dû être réalisés à la fin des années cinquante, début des années soixante, j'imagine. (12 h 10)

M. Tourigny (Yvon): Les différences fondamentales sont, je dirais, de trois ordres. Premièrement, il est arrivé, dans ces années-là, cinquante, soixante et soixante-dix, où, pour retrouver un coût à peu près similaire entre le béton et l'enrobé bitumineux, on avait comme approche de diminuer les épaisseurs. On est donc allé à du béton de six pouces, sept pouces, à l'époque. Et, la théorie, en 1994, que l'on a, nous, et que l'Association du béton a aussi, c'est de dire: on ne peut pas économiser lors de la construction, de manière à faire des coûts... à rapprocher les coûts des deux techniques, on doit s'en tenir vraiment à une structure qui peut supporter dans le temps. Donc, les épaisseurs de béton sont plus grandes.

Deuxièmement, ils sont plus épais...

Le Président (M. Camden): De quel ordre?

M. Tourigny (Yvon): ...qu'à l'époque. Je dirais d'à peu près 10 %, si on parle... Oui, à peu près ça.

Deuxièmement, les entrepreneurs, eux aussi, ont appris, par rapport aux années cinquante, soixante et soixante-dix, et leur main-d'œuvre, leur équipement est un petit peu supérieur à ce qu'il était.

Troisièmement, au niveau des principes du contrôle de la qualité, bien, on est rendu plus loin en 1990 qu'on l'était en 1950.

Donc, ces trois éléments-là font que l'on croit qu'on est dans une période qui est propice à relancer le béton au ciment. C'est pour ça que, dans la région de Montréal, on a trois projets en 1994. Ça répond aussi aux insuccès que l'on a eus; je pense que tout le monde circule, tout le monde a circulé sur la 40, dans le passé, entre Montréal et Québec, et a pu voir les résultats que l'on a, ou encore, sur la 30, entre Sorel et Varennes. Alors, face à des insuccès du genre, il faut se retourner de bord et essayer de comprendre ce qui s'est passé, et c'est pour ça que l'on reprend en 1994.

Le Président (M. Camden): M. Tourigny, comment vous nous expliquez et comment vous réparez un tronçon d'autoroute qui a été construit avec une dalle de béton et qui ouvre au centre, qui devient, au fond, si on veut, circonflexe? Comment vous corrigez ça? Et je présume que les coûts de remise en état doivent être supérieurs aux coûts en béton bitumineux?

M. Tourigny (Yvon): Je vais vous dire que si j'avais la méthode, peut-être que je serais riche! Je ne l'ai pas. C'est extrêmement difficile parce qu'il n'y a pas actuellement de technique de réparation qui semble simple et qui semble peu dispendieuse. L'Association du béton recommande de poser une couche mince de béton. C'est une technique qu'on a pas encore employée. Il y a d'autres techniques qui semblent fonctionner, et, dans le but d'en savoir un petit peu plus, le contrat sur la 40, dans le secteur de Vaudreuil, c'est un contrat qu'on appelle «d'innovation», où on demande aux entreprises de suggérer des méthodes pour réparer la dalle de béton qui existe actuellement entre le pont de l'Île aux Tourtes et la 540, sur la 40. Alors, on espère qu'avec la connaissance des entreprises, des ingénieurs-conseils, on puisse avoir des techniques que l'on n'a pas actuellement.

Le Président (M. Camden): Parce que vous savez fort bien que sur l'autoroute 20, particulièrement lorsqu'on circule à la hauteur de Laurier, Joly, Val-Alain puis à d'autres endroits, évidemment, en amont et en aval de ce tronçon-là, on constate, au centre, qu'il y a constamment une fissure. Malgré le fait qu'on procède à des travaux de recouvrement de béton bitumineux pour corriger la surface, à chaque fois, il y a une fissure profonde qui se réinstalle. On m'expliquait que c'était conséquent au fait que la dalle de béton au centre était ouverte. Et, ce qui ne facilite pas non plus le travail des gens chez vous, en plus, c'est que la dalle de béton est étroite, elle est plus étroite que les normes d'aujourd'hui. Elle aurait 18 pieds, ce qui fait en sorte qu'il y a une bande, en plus, latérale supplémentaire qui a été ajoutée et qu'il y a des matériaux qui sont différents. Alors, on a un autre problème de fissure à cet endroit-là, joint des fissures transversales qui font en sorte que ce n'est pas trop, trop facile.

M. Tourigny (Yvon): La seule technique que l'on a utilisée depuis les 20 dernières années, ça a été un rechargement de pierres variant entre six et 12 pouces, auxquelles on ajoute un enrobé. C'est la technique que l'on a utilisée pour les cas que vous mentionnez, celle où, dans la séparation entre la chaussée de gauche et de droite, on peut retrouver parfois un pouce à deux pouces, que ce soit verticalement ou horizontalement. Donc, on charge avec de la pierre et on recouvre. C'est la technique que l'on a prise, par exemple, sur la route 15 entre Lacolle et Candiac.

Le Président (M. Camden): Et ça règle le problème?

M. Tourigny (Yvon): Ça me règle pas complètement le problème, parce que, dans le domaine des chaussées, les fissures que l'on retrouve à moins d'un mètre se reflètent toujours à long terme, c'est-à-dire que, comme n'importe quel matériau que l'on rencontre, lorsqu'il y a déjà une fissure quelque part dans une structure, surtout dans le premier mètre, bien, tranquillement, elle remonte jusqu'en surface. Cependant, au lieu de retrouver une fissure d'un pouce ou deux, bien, on retrouve à ce moment-là une fissure qui est plus que dans le cadre du centimètre.

Le Président (M. Camden): Est-ce que ce mode d'amélioration du tronçon à être réparé corrige mieux que lorsqu'on fait du décroissement et de la stabilisation, c'est-à-dire qu'on retire et qu'on malaxe les matériaux à la surface et qu'on broie évidemment les matériaux, dont le béton bitumineux, qui sont à la surface, ce que vous avez enclenché sur un certain nombre de routes depuis une année ou deux? Ça a été fait, entre autres, dans mon comté l'année dernière, un mode dans lequel on a manifestement énormément confiance.

M. Tourigny (Yvon): Je crois que la deuxième technique est très bonne, mais, en béton de ciment, on ne l'a pas employée encore, parce que vous comprenez que de casser une dalle de béton en matériau d'un demi pouce, ce n'est pas simple et c'est extrêmement dispendieux. Donc, la méthode n'a pas été employée encore sur les dalles.

Le Président (M. Camden): Merci.

M. Garon: M. le ministre, est-ce qu'il y a des rapports au ministère concernant l'utilisation du béton pour faire les routes au Québec? Est-ce qu'il y en a ou il n'y en a pas de rapports, dans les 15 dernières années, mettons? Rapports techniques et économiques?

M. Cherry: On me dit que oui, il y en a, M. le Président.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a plusieurs?

M. Tourigny (Yvon): Il y en a eu, au cours des 15 dernières années, deux ou trois, qui ont regroupé des ensembles de petites études, et, avec l'Association du béton, on les a informés l'an passé que l'on reprenait les études de 1985 de manière à les actualiser. Et on travaille avec eux de très, très près.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de ces études-là, M. le ministre?

M. Cherry: Oui.

Effets des programmes fédéraux d'aide au transport de marchandises dans les Maritimes

M. Garon: Ça marche. Je passerais à un autre point. Le programme d'aide du fédéral au transport de marchandises dans les Maritimes, l'effet sur la concurrence. L'Association du camionnage du Québec a dénoncé les programmes de subventions du fédéral dans les Maritimes et la concurrence déloyale qu'ils génèrent. Elle accuse certains transporteurs de profiter de ces subventions pour contrôler le marché du transport à leur avantage par des moyens douteux. Une cause entendue par la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick a démontré que des compagnies de transport appartenant à des conglomérats peuvent gonfler artificiellement les tarifs facturés pour le transport du fret, des compagnies appartenant aux groupes, et obtenir ainsi des subventions fédérales plus élevées. Les subventions sont utilisées par la suite pour financer des réductions de tarifs sur des routes commerciales régulières. C'est ce qu'a fait la compagnie de transport Sunbury, une filiale du groupe Irving.

Selon Raymond Bréard, vice-président de l'Association du camionnage du Québec, les subventions du gouvernement fédéral versées aux manufacturiers permettent à leurs compagnies de transport de charger plus cher pour transporter leurs marchandises au Québec. Au retour, ces transporteurs accordent des tarifs plus bas pour le transport de marchandises non subventionnées du Québec vers les Maritimes, et cela, au détriment des transporteurs québécois. On sait que les gens des Maritimes sont des spécialistes de l'utilisation des subventions fédérales, dont ils sont gavés, à peu près urbi et orbi. Alors, on utilise les mécanismes, et il va falloir que le ministre des Transports soit d'autant plus vigilant que le ministre des Transports, à Ottawa, vient des Maritimes. (12 h 20)

Est-ce que le ministère des Transports du Québec a fait des représentations auprès du gouvernement fédéral pour faire cesser les pratiques déloyales des transporteurs des Maritimes? Et est-ce que le ministère a évalué les conséquences ou les impacts des programmes de subventions au transport du gouvernement fédéral sur l'économie du Québec et sur les transporteurs québécois? Vous savez, il ne s'agit pas de petites subventions. Il s'agit de 75 % — ça joue au-delà de 100 000 000 \$ par année — du transport par camion, par chemin de fer

ou par avion. Il s'agit de grosses subventions, et ça crée des distorsions considérables. Comme on prétend qu'on est dans une économie de libre-échange, je me demande même où est la concurrence dans tout ça, surtout quand on est subventionné aussi fortement, et, en plus, on gonfle les chiffres — peut-être bien, dans certains cas — pour que la subvention atteigne pas loin de 100 %.

En passant, M. Irving, là, il donne la succession à ses enfants à la condition qu'ils s'organisent pour ne pas payer de droits successoraux, et, lui-même, il est depuis des années aux Bermudes. Alors, quand on voit ce matin dans le journal qu'Humberto Santos, du Mouvement Desjardins, dit que le Canada est en faillite, s'il y a une place où il a coupé les subventions, je pense que c'est bien là. Je pense que le gouvernement du Québec pourrait avoir un certain leadership là-dedans.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le ministre.

M. Cherry: Alors, Mme la Présidente, les informations que j'ai sur la situation qu'a décrite le député de Lévis, on m'informe que l'Office national des transports n'aurait pas pu donner suite aux plaintes, en disant qu'il n'a pas trouvé effectivement les faits pour soutenir les allégations. Mais ça, c'est dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, je profite de l'occasion, Mme la Présidente, pour vous informer que, bien sûr, comme on le sait, le gouvernement fédéral est en train de réviser la réglementation dans ce secteur-là comme dans d'autres. Chez nous, au ministère, on est en train de préparer un ordre du jour pour une rencontre avec mon homologue fédéral, M. Young. Je vais prendre connaissance de ce rapport-là, et je vais juger de quelle façon... si, lors de cette rencontre-là, on ne devrait pas mettre ça à l'ordre du jour et voir quelle sorte de suivi on pourra donner à ça, toujours dans le respect de la protection des intérêts du Québec dans ce domaine.

M. Garon: Mais je pense que, là, il y a quelque chose qui ne marche pas. Dans le journal *Les Affaires*, le samedi 19 mars 1994, quand M. Bréard parle, il dit que ça a été établi, ça a pris une cause devant la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick pour commencer à bouger un peu. Pour démontrer que de telles pratiques sont possibles, M. Bréard appelle justement la cause entendue devant la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick en 1989, où il a été établi que la compagnie des transports Sunbury, filiale du groupe Irving, était en mesure de gonfler artificiellement les tarifs facturés pour le transport du fret des compagnies qui lui sont apparentées. Ça a été établi — c'est quoi, là — une Commission des transports du Nouveau-Brunswick, qui est un peu l'équivalent de la Commission des transports du Québec.

M. Cherry: Selon les informations qui me sont fournies, M. le Président, des plaintes plus récentes n'ont pas pu être soutenues de la même façon que celles à laquelle l'article fait référence. L'article qui fait référence dit: en 1989, on a trouvé quelque chose.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça qu'il dit. Il dit qu'ils ont trouvé que «des compagnies de transport associées à des manufacturiers», ce n'est pas n'importe quelles! Lui, il se plaignait devant la Commission. Remarquez bien que ceux qui se plaignaient devant la commission des Maritimes, c'étaient d'autres transporteurs des Maritimes. Là, on dit, écoutez bien: et la pétrolière — c'était Irving — ne serait pas la seule manufacturière qui serait en mesure d'agir ainsi grâce à une filiale de transport. Cela entraîne une forme d'injustice pour les autres transporteurs des Maritimes non affiliés à des manufacturiers, qui ne peuvent jamais obtenir de leurs contrats, et ce, même si leurs prix sont équivalents ou plus bas. Ce qui est plus grave, poursuit M. Bréard, c'est que les subventions que reçoivent ces manufacturiers permettent à leurs compagnies de transport de leur charger plus cher pour transporter leurs marchandises au Québec. Au retour, ces transporteurs peuvent accorder alors des tarifs plus bas pour le transport des marchandises non subventionnées du Québec vers les Maritimes. Les transporteurs québécois se retrouvent ainsi écartés de certaines expéditions de marchandises du Québec vers les Maritimes, n'étant pas en mesure de concurrencer ces transporteurs à rabais. À cause des subventions fédérales, tout ça.

M. Cherry: Alors, ma réponse, M. le Président, je vais prendre connaissance du rapport. Et je répète, là, comme on a déjà des contacts avec le ministère, mon homologue fédéral, M. Young, on est en train de dresser l'ordre du jour d'une rencontre entre lui et moi, et, à ce moment-là, je jugerai s'il est opportun de faire ajouter ça à l'ordre du jour pour qu'on puisse en discuter dès notre prochaine rencontre.
(12 h 30)

M. Garon: Moi, ce que je veux savoir, c'est, suite à la situation que je viens de décrire, si votre ministère a bougé ou n'a pas bougé? Est-ce qu'il y a eu une plainte de logée à Ottawa ou s'il n'y en a pas eu? Est-ce que, au plan politique, votre ministère a réagi ou n'a rien fait? c'est depuis 1989. C'est ça que je demande.

(Consultation)

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

M. Cherry: M. le Président, je souhaiterais que quelqu'un puisse fournir un complément de réponse à ce qu'on a énoncé là-dedans. Je lui demanderais de se présenter.

Le Président (M. Camden): Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Gravel (Louis): Mon nom est Louis Gravel, président de la Commission des transports du Québec. Depuis la Loi de 1987 sur les transports routiers, la réglementation en matière tarifaire a été complètement soustraite de la juridiction du Québec, et, au niveau de notre Commission, nous ne traitons plus du tout toutes ces questions d'ordre tarifaire. Toutefois, autrefois, il y avait une subvention qui était donnée aux entreprises qui acheminaient des marchandises aux Maritimes, et, de ce fait, lorsqu'on fixait les tarifs, on devait tenir compte de ces facteurs-là. Maintenant, depuis 1987, comme je le dis, et la loi du camionnage, il n'y a plus du tout de juridiction au niveau de la Commission.

M. Garon: Là, j'ai l'impression que le monsieur qui est devant nous, M. Gravel, de la Commission des transports, n'a pas compris ce dont on a parlé. Il s'agit d'un programme fédéral de subventions au transport.

M. Gravel (Louis): C'est ça.

M. Garon: C'est clair.

M. Gravel (Louis): La réponse que je donne, c'est que, vu qu'il n'y a plus...

M. Garon: Ce n'est pas un règlement sur les tarifs, là; c'est des subventions aux transport.

M. Gravel (Louis): Des subventions, c'est ça. Alors, nous, dans la question tarifaire, on n'a plus d'intervention, alors qu'autrefois on intervenait. C'est simplement la démarcation que je peux faire aujourd'hui devant cette commission, M. le Président.

M. Garon: Ce que je vous demande, au fond, c'est: Est-ce que le ministère est intervenu ou n'est pas intervenu face à ça? Sur le plan politique, le ministère a défendu des Québécois là-dedans ou il n'a rien fait? C'est ça que je veux savoir. S'il a fait quelque chose, est-ce que je peux avoir la copie de la lettre? S'il n'a rien fait, dites-le-moi, on va passer à autre chose. Ça ne m'étonnerait pas qu'il n'ait rien fait. Ça ne m'étonnerait pas du tout.

M. Cherry: Selon les informations qui me sont fournies, il n'y aurait pas eu de représentations de faites, M. le Président.

M. Garon: Parfait. Alors, la deuxième, je vais vous parler maintenant du taux non compensatoire. Est-ce qu'il y a eu des études d'impact du ministère concernant les distorsions économiques que crée ce programme de subventions du fédéral ou s'il n'y en a pas eu? Subventions au transport, bien entendu.

M. Cherry: L'information m'indique que c'est à l'effet négatif, M. le Président.

Politique tarifaire du CN en matière de transport de sel

(Consultation)

M. Garon: Il n'y en a pas eu. Au sujet des taux non compensatoires du CN pour le transport du sel. J'en ai parlé dans mes notes d'ouverture, hier, j'en ai dit un mot. Depuis le début des années quatre-vingt, le transport de 250 000 tonnes de sel entre Windsor, Société canadienne de sel, et Bécancour, Imperial Chemical Industries Canada, se fait par navire. En 1993, le Canadien National a obtenu le contrat par contrat confidentiel négocié avec ICI. Upper Lakes Group et le port de Bécancour ont adressé une plainte à l'Office national des transports à l'effet que le Canadien National a obtenu le contrat en offrant des tarifs non compensatoires, c'est-à-dire en dessous des coûts réels de transport, et que le CN faisait une concurrence déloyale au transport maritime.

L'Office national des transports a déterminé, dans sa décision, qu'effectivement le tarif du CN était non compensatoire. Cependant, il ne s'est pas opposé au tarif et a maintenu le contrat, prétextant que le tarif du CN n'avait pas l'effet ou la tendance de réduire substantiellement la compétition et qu'il n'était pas à cet effet, qu'il ne visait pas ça. Cette histoire révèle qu'une compagnie de la couronne offre des tarifs secrets en bas des coûts de production — en bas des coûts de production, voir si le monde est dans le transport pour faire des pertes — fait payer ses déficits par le gouvernement fédéral, donc par l'ensemble des contribuables — c'est pour ça que le Canada est dans le trou, un pays en banqueroute — nuisant ainsi au transport maritime sur le Saint-Laurent. Bref, le fédéral fait du dumping contre l'industrie du transport maritime du Québec sans que le gouvernement élève le ton. Il s'agit d'une situation invraisemblable, puisque, si le Québec était un pays, il aurait le droit, en vertu des ententes internationales, d'imposer des droits compensatoires, comme les Américains le font. Mais, en raison de son appartenance à cette bien chère Fédération canadienne, dont le principal but semble de nous faire des coups de cochon, il dispose de peu de recours pour contrer cette concurrence déloyale. La question: Est-ce que le ministre a dénoncé cette situation au gouvernement fédéral et a indiqué à M. Tellier qu'une des façons pour que son CN soit moins déficitaire, ou qu'il ait moins de problèmes, ce serait justement d'arrêter de faire ça, et, lui a-t-il demandé, au gouvernement fédéral, que le CN cesse de pratiquer un politique tarifaire déloyale? C'est le gouvernement fédéral lui-même qui est responsable de la concurrence déloyale. Et est-ce que le ministre a évalué les recours possibles du Québec pour contrer la tarification du CN, en vertu de nos lois? Il y a des lois contre la concurrence déloyale au Canada. Par exemple, est-ce qu'il y a des recours juridiques en vertu des lois sur la concurrence? Est-ce qu'il y a eu des recours? Ou est-ce que le ministère a fait comme d'habitude, il n'a rien fait?

M. Cherry: On m'informe, M. le Président, en réponse à la question du député de Lévis, que la SODES, la Société de développement économique du Saint-Laurent, a fait, l'hiver dernier — on m'informe, environ en février — des représentations concernant la situation décrite par le député de Lévis.

M. Garon: Et le ministère, lui, est-ce qu'il a fait quelque chose? Est-ce que le ministre a fait quelque chose sur le plan politique auprès du ministre, auprès de la direction du CN, ou si... La SODES, c'est un organisme un peu bénévole, à but non lucratif, un peu subventionné par le gouvernement, mais est-ce que le ministre, lui...

M. Cherry: On m'informe que la réponse est négative, M. le Président.

M. Garon: Il n'y a rien eu de fait. Bon. Je pense que ce serait plus simple de demander au ministère dans quoi il a fait quelque chose, tu sais. Dans le domaine des transports, là... Ce n'est pas un ministère des Transports. On devrait appeler ça le ministère de la «Woirie», avec un W, tu sais. On est vraiment la «Woirie» d'autrefois. Dans le transport, on voit que le ministère n'est pas là. Alors, c'est un ministère des Transports, c'est supposé faire quelque chose dans les transports, mais... Est-ce que le ministère a évalué s'il y avait des recours qu'il pouvait prendre, sur le plan juridique, concernant les tarifs non compensatoires du CN? C'est du dumping, c'est de la concurrence déloyale, ça. Les lois canadiennes interdisent ça pour les étrangers, et aussi au Canada. Vous savez, dans les Maritimes, ça ne coûte rien. Ce matin, on vient d'apprendre qu'Hibernia, ça va coûter 1 000 000 000 \$ de plus. Le dollar canadien, c'est de plus en plus de l'argent de monopoly. Dans le monde, tantôt, il vont prendre ça pour s'amuser à jouer aux cartes, au prix qu'il vaut, de plus en plus.

M. Cherry: On m'informe, M. le Président, que, suite à ce jugement-là, qui date de quelques mois, au ministère, on est en train de regarder la forme de suivi qu'on pourrait donner à ça.

M. Garon: Et, dans combien d'années ils pensent qu'ils vont pouvoir faire quelque chose?

M. Cherry: Je pense qu'il n'est pas question d'années, il est question de quelque temps, M. le Président.

(12 h 40)

M. Garon: Bon. Quand ils vont faire quelque chose, est-ce qu'on pourrait être avisé? Ils pourraient faire un communiqué dans les journaux pour dire que le ministère a bougé, s'est ouvert un oeil.

Liaison maritime entre les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie

Je vais aller au traversier, pour les Îles-de-la-Madeleine. Alors, ici, on voit que, de plus en plus, on parle de transport entre la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Habituellement, les Québécois ont l'insigne honneur, quand ils vont aux Îles-de-la-Madeleine, de devoir faire le tour par le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Quand on fait de la promotion touristique aux Îles-de-la-Madeleine, on en fait indirectement pour le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, alors qu'on pourrait avoir des communications directes entre les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie. On voit que, quand on parle aux citoyens, tant des Îles-de-la-Madeleine... Parce que tous les articles de journaux que j'ai vus à date, où la question est discutée, les Gaspésiens sont favorables, les Madelinots aussi. CTMA, qu'est-ce que vous voulez, c'est elle qui a le monopole, puis elle pense comme une monopoliste. Mais pour les citoyens, les jeunes hommes d'affaires des Îles, ils aimeraient ça ne pas être poignés en otages par une compagnie qui a le contrôle total. Ils aimeraient ça voir un peu de concurrence, eux autres aussi.

Alors, est-ce que le gouvernement du Québec a analysé le transport, dans les dernières années, entre les Îles-de-la-Madeleine et le continent par la Gaspésie, tant la question du transport des personnes que du transport des marchandises? Vous allez me dire: Dans le transport des personnes, le gouvernement fédéral s'implique; dans le transport des marchandises, le gouvernement du Québec. Il s'agit, au total, de subventions considérables. Alors, est-ce qu'on a analysé la chose avec les yeux d'aujourd'hui? Parce qu'on sait qu'aujourd'hui les potentiels de transport ne sont pas ce qu'ils étaient après la guerre. Aujourd'hui, les bateaux peuvent aller très rapidement, le transport des marchandises peut se faire à un rythme différent. Mais le transport des personnes, les gens veulent aller rapidement, et qu'on peut penser à des transports beaucoup plus rapides, évidemment, l'été que l'hiver à cause des glaces. Habituellement, l'hiver, il n'y a pas grand transport non plus qui se fait, de transport de personnes.

Alors, est-ce qu'on a analysé la question du transport entre la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, pour qu'il y ait le maximum de retombées économiques au Québec pour les Québécois, pour les Madelinots, pour les Gaspésiens en particulier, qui en ont bien besoin?

Mme Hovington: Si je peux ajouter, M. le Président...

Le Président (M. Camden): Madame.

Mme Hovington: ...quelque chose. On sait que, depuis quelques années, la CTMA, qui fait justement le circuit les Îles-de-la-Madeleine—Montréal, arrête à

Matane, au port de Matane pendant les deux mois d'hiver les plus difficiles: janvier et février. Et je peux vous dire que les Madelinots sont très satisfaits de ce service-là. Depuis qu'ils arrêtent à Matane l'hiver, les marchandises, en tout cas, sont très compétitives avec Montréal. Ce que j'en sais, c'est que les Madelinots sont très, très heureux de ça. Ils regardent justement la possibilité d'arrêter à Matane à l'année maintenant. C'est toute la région, la grande région de Matane, la Gaspésie, Rimouski, les commerçants qui se sont mis ensemble pour livrer une marchandise fraîche et très compétitive avec ce qui peut se trouver à Montréal.

Ils arrêtent à Matane en janvier et en février, les deux mois d'hiver.

M. Garon: Ils ne partent plus de Montréal.

Mme Hovington: Non, ils ne partent plus de Montréal. C'est ça. Ils arrêtent à Matane et ils retournent aux Îles. Ils ne vont pas à Montréal.

M. Garon: Oui. Ils ne font pas le trajet entre Montréal. Ils font Matane et les Îles.

Mme Hovington: Non, non. Ils font Matane-les Îles.

M. Garon: Mais pourquoi ça ne serait pas 12 mois par année?

Mme Hovington: Bien, c'est ce qu'on regarde. Je sais que la Chambre de commerce de Matane est en train de regarder ça. Je pense qu'il y a eu des rencontres à différents niveaux.

M. Garon: La partie subventionnée du transport ne devrait peut-être pas dépasser la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Pour le reste, la concurrence entre les modes de transport...

Mme Hovington: Bien, c'est que Matane devient intéressant à cause du chemin de fer, à cause de la voie ferrée qui part de Matane et qui rentre vers Québec, Montréal. Vous ne trouvez pas ça à Sainte-Anne-des-Monts, vous ne trouvez pas ça... Bien, vous le trouvez sur la rive sud de la Gaspésie.

M. Garon: Mais laisser plus la concurrence se faire, c'est-à-dire entre les modes, et où il n'y a rien qu'un mode, c'est-à-dire entre la Gaspésie et les Îles, là, si on veut consentir les subventions à donner, les donner dans cet aspect-là. De la Gaspésie aux Îles, mais laisser la concurrence se faire entre les autres modes de transport ailleurs.

(Consultation)

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

M. Cherry: On m'indique, M. le Président, que, bien sûr, comme d'ailleurs le décrivait la députée de Matane, il y a vraiment une modification dans les comportements. Et on en échangeait, hier soir justement, avec la députée de Matane à cet effet-là. Elle faisait valoir que le bateau qui arrête maintenant deux fois par année pourrait le faire. Également, elle soulignait — et ce sont des informations que le ministère possède aussi — que, vraiment, la région est bien équipée en centres de distribution et que les produits maintenant qui peuvent parvenir, qui doivent parvenir aux îles le peuvent à des prix maintenant concurrentiels.

Donc, dans un premier temps, ce qu'il faut rappeler, la subvention annuellement est de 3 300 000 \$ avec la compagnie CTMA, et la fin du contrat qui nous relie à cette firme-là est en 1997. Le ministère est en train de réviser toute l'approche et de voir quelle décision pour maximiser les intérêts de la région pourrait être prise à la... On m'informe, 1er avril 1997. Pour, encore une fois, M. le Président, maximiser les retombées dans la région.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente entre CTMA et le ministère?

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on a fait des analyses sur les chiffres, sur le transport qu'il y a par ce bateau-là? Est-ce qu'on a des données statistiques? Je sais qu'on verse 3 300 000 \$, mais est-ce qu'on a des données statistiques sur les marchandises transportées, les personnes transportées, les genres de marchandises, etc.?

M. Cherry: On m'informe qu'on a tout ça, M. le Président.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de ça aussi?

M. Cherry: Oui, M. le Président.

M. Garon: Maintenant, est-ce qu'on a regardé la question du transport des personnes entre les îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie, le transport des personnes, en tenant compte des technologies d'aujourd'hui? Vous savez, aujourd'hui, il y a des bateaux qui peuvent aller jusqu'à 40-50 milles à l'heure... kilomètres à l'heure. En noeuds, bien, il faut multiplier par 1,4, là, les kilomètres... 1,8, pardon, 1,8.

Mme Hovington: En Norvège, ils peuvent se le permettre parce que les glaces, l'hiver, ne s'amoncellent pas. Il y a un pied de glace, le gros maximum. Alors, ils peuvent se permettre d'avoir des traversiers sur cousins d'air.

M. Garon: Moi, je ne parle pas de l'hiver. Je parle de l'été.

Mme Hovington: L'été.

(Consultation)

M. Cherry: Selon les informations qui me sont fournies, évidemment, quand on est dans le golfe et quand il est question de transport interprovincial, c'est financé par le fédéral. À partir du moment où le transport se ferait uniquement au Québec, là cesserait toute contribution fédérale, et le coût de soutenir ça deviendrait la responsabilité uniquement du Québec.

M. Garon: Ça, pourtant, je pensais que votre ministère était plus au courant que ça, parce que c'est moi-même qui ai fait, en conférence de presse, des révélations, alors que j'ai appris que le gouvernement fédéral subventionne BC Ferries, qui est uniquement intraprovincial, autour de 20 000 000 \$ par année. Si votre ministère n'est pas au courant de ça, là, c'est un peu étonnant qu'un gars de l'Opposition, qui est seulement... que trois personnes qui travaillent avec lui, incluant sa secrétaire, lui est capable de le découvrir, puis que le ministère ne soit pas au courant. Autour de 20 000 000 \$ qui sont donnés en subventions à BC Ferries par le gouvernement fédéral. Je ne parle pas de Marine Atlantique et de l'interprovincial.

M. Cherry: L'information qu'on me donne, M. le Président, c'est que ce à quoi réfère le député de Lévis, ce qu'on me dit, là...
(12 h 50)

M. Garon: Oui.

M. Cherry: ...ce sont de vieilles, vieilles ententes qui datent. Tu sais, une espèce de... Ce n'est pas...

M. Garon: Non, ce n'est pas...

M. Cherry: C'est les informations qu'on me donne et...

M. Garon: Oui, mais je vais vous dire que, moi, j'ai cru ça, quand Benoît Bouchard a fait sa déclaration. Je me suis aperçu que Benoît Bouchard avait conté des menteries. Quand Benoît Bouchard avait enlevé les subventions du transport maritime sur la Basse-Côte-Nord, avec Mulroney dans son comté en plus, tu sais, alors, bon roi nègre, s'il en était un. Alors, il a enlevé les subventions. Puis, il a annoncé en même temps qu'il y avait 135 000 000 \$ de subventions pour les Maritimes. Là, on faisait comme... On ne subventionnait plus le transport maritime intraprovincial. C'est ça qu'on disait à ce moment-là, alors que c'était faux. Et j'ai appris, il y a à peu près un an, qu'on continuait à subventionner BC Ferries, en Colombie-Britannique, mais Benoît Bouchard, comprenez-vous, dans sa clairvoyance totale, lui, il n'avait rien vu, sans doute. Puis il avait arrêté de subventionner le transport sur la Basse-Côte-Nord. Et on continuait, on a continué, je dis, en

moyenne autour de 20 000 000 \$ par année à BC Ferries. Je l'ai appris en appelant au gouvernement fédéral et, après ça, je l'ai vu dans les comptes publics.

(Consultation)

M. Garon: Je peux dire plus, même. Même Marine Atlantique. Parce que Marine Atlantique, dans les provinces maritimes, fait de l'interprovincial, mais fait aussi de l'intraprovincial. Si vous regardez des rapports annuels de Marine Atlantique, vous allez vous rendre compte qu'on subventionne également l'intraprovincial.

Votre ministère, franchement, là, il a quelque chose qui ne marche pas. Il y a un bug quelque part. Ce n'est pas rien que des puces disparues à Loto-Québec. Ici, le ministère n'est pas au courant de ça. Puis il ne dit rien; puis les députés ne disent rien; puis tout le monde marche. Comment ça se fait que, nous autres — il n'y a pas personne à l'Opposition — on découvre ces choses-là?

M. Cherry: On m'informe, M. le Président, qu'au ministère on est au courant de ça. C'est pour ça qu'on me décrit que ce sont des ententes qui existent, qui datent de fort longtemps. On me dit que le député de Lévis n'apprend...

M. Garon: Il y en avait aussi au Québec.

M. Cherry: ...rien de nouveau.

M. Garon: Non, non. Il y en avait au Québec.

M. Cherry: Non, non. Je vous...

M. Garon: Et puis, je regrette, là, mais quand Benoît Bouchard a dit que maintenant il se concentrait dans les subventions interprovinciales, le ministère n'a pas protesté. Nous autres non plus, on n'a pas protesté parce qu'on pensait que c'était vrai. Puis, on a découvert que c'était faux. Mais le ministère, lui, n'a jamais dit un mot. Jamais un son.

(Consultation)

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

M. Cherry: Les faits qui sont invoqués sont des faits qui, on m'indique, sont connus du ministère. Je vais les approfondir et voir quelle sorte de suivi, comme maintenant responsable du dossier, je peux donner à ça. (13 heures)

M. Garon: S'ils sont connus du ministère, et le ministère sait que le fédéral subventionne aussi dans l'intraprovincial, alors, l'argument qu'on disait de ne pas intervenir dans le transport entre les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie ne tient plus. Traditionnellement, le transport se faisait entre la Gaspésie et les

Îles-de-la-Madeleine. Ça fait un certain nombre d'années que le fédéral subventionnait avec l'Île-du-Prince-Édouard, mais, avant, il s'est fait déjà avec la Gaspésie. Il était long, il était plus long. Maintenant que les technologies permettent les traversées plus rapides — depuis un certain nombre d'années, on peut faire des traversées plus rapides — ça ne tient plus, alors que la traversée... Imaginez-vous le handicap que c'est pour les Îles de faire ce grand détour-là. Maintenant, ceux qui ont des monopoles, ceux qui sont avantagés personnellement, ils n'ont pas intérêt à défaire ces monopoles-là. Mais, est-ce qu'on veut vivre dans une économie de libre-échange où la concurrence profite à tout le monde ou si on veut garder des territoires où le monde vit sous la domination de monopoles, que ce soit Irving dans les Maritimes, CTMA aux Îles-de-la-Madeleine ou d'autres? Alors, c'est toute cette question-là. À ce moment-là, si le fédéral subventionne dans l'intraprovincial en Colombie ou dans les Maritimes, par les subventions à Marine Atlantique... Il y n'y a rien de trop beau pour les Maritimes. On vient de le voir ce matin: 1 000 000 000 \$ de plus cher dans Hibernia, 1 000 000 000 \$ en 1994. Moi, je vais vous dire que ça va être plusieurs milliards avant que ce soit fini, cette affaire-là. Ça va être un projet, à part ça, non rentable. Il n'y a pas un «batêche» de baril de pétrole qui va sortir du trou sans être subventionné. De la folie furieuse, un pays en banqueroute! Alors, notre avantage, savez-vous c'est quoi? C'est qu'il n'y en ait plus, de subventions, zéro subvention, plus de Maritime Freight Rates Act. Le gouvernement va sauver de l'argent, et, après ça, on laissera la concurrence. C'est ça, l'avenir, dans le libre-échange. Qu'est-ce qu'on fait, au ministère, pour dire: Arrêtez ça, ces guilguili du XIXe siècle? Ça fait que, aujourd'hui, pas de subventions dans le transport maritime, on va laisser jouer la loi du marché. Je vais vous dire une chose, vous allez voir un réajustement et le Québec va prendre sa place en sacrifice, dans le maritime. Actuellement, comment voulez-vous qu'on compétitionne quand le fédéral subventionne à 75 % du transport de toute nature, avec le Maritime Freight Rates Act? Comment voulez-vous qu'on compétitionne? En plus, il y a Marine Atlantique qui a des subventions. En plus, on fait passer les Îles-de-la-Madeleine par l'Île-du-Prince-Édouard. En plus, on oblige les grains de l'Ouest... Avec les subventions du Nid-de-Corbeau, pour vendre du blé en Europe, on part de la Saskatchewan et du Manitoba, on s'en va à Vancouver, on descend sur le Pacifique, on prend le canal de Panama et on traverse l'Atlantique. C'est intelligent, ça. 1 300 000 000 \$ en 1992; je n'ai pas les chiffres de 1993. C'est épouvantable! En plus, dans les glaces, on s'organise, pour le fleuve... Pour être bien sûr, on dit: Là, on ne leur a peut-être pas assez nui; laissons le fleuve geler l'hiver pour être bien sûr qu'on va les maganer.

Votre ministère, là, qu'est-ce qu'il fait là-dedans? Je suis à la veille de vous demander: Y a-t-il des questions que vous aimeriez qu'on vous pose? On ne vous pose peut-être bien pas celles que vous aimeriez avoir.

Y a-t-il des questions dans lesquelles vous seriez à l'aise si on vous les posait? Parce que, là, à chaque fois qu'on vous pose des questions, ça a l'air comme... C'est pour ça que je suis en train de me demander si c'est encore un ministère des Transports ou si on est revenu au ministère de la Voirie, dans le temps de Taschereau; la petite voirie. Parce que, là, dans toutes les questions de transport que j'ai posées, le ministère est totalement inactif. D'ailleurs, j'avais dit que la réforme de M. Elkas mènerait à ça. On n'était pas déjà fort à ce moment-là. On n'était pas déjà fort. La réforme de M. Bard, aussi. J'avais dit de le... On n'était pas tellement fort dans le ferroviaire, dans le maritime, dans l'aérien. Quand on a défait ces structures-là, j'ai dit: On n'était pas déjà fort; il n'y aura plus rien. Là, je le vois. Je pose des questions, et les réponses viennent quasiment comme des souvenirs, tu sais, d'un temps où il y avait des embryons de structures, au ministère. Alors que le maritime, pour le Québec, c'est l'avenir.

Le maritime, c'est l'avenir. Ça a été ça, notre force. M. le Président, le ministre, comme député de Montréal, devrait comprendre ça. Montréal a cessé d'être une plaque tournante et elle est rendue la ville la plus pauvre au Canada, principalement, à mon avis, à cause des décisions bureaucratiques du gouvernement fédéral, qui a empêché Montréal d'être la plaque tournante qu'elle était, qu'elle a été. Montréal a été une plaque tournante, sur le plan du transport, par son dynamisme passé. Mais là, actuellement, la bureaucratie fédérale fait quoi? Elle fait qu'elle dit: Maintenant, l'aviation, ça s'en va à Toronto, que vous le vouliez ou non. Comme s'il fallait s'en aller à Toronto pour se donner un élan pour aller en Europe, tu sais, partir de plus loin pour avoir un meilleur élan, pour être certain de se rendre, tu sais. Alors, l'aérien, décision bureaucratique; pas économique, bureaucratique. On envoyait ça à Toronto; avant, c'était à Montréal.

Les chemins de fer, on a fait deux lois, au Canada. Pour être bien sûr, on a dit: Il y aura deux lois: une dans l'Est et une dans l'Ouest. Ici, il faut être rentable; dans l'Ouest, il faut qu'il soit déclaré d'intérêt public. On maintient quasiment 25 km de chemins de fer non rentables dans l'Ouest parce qu'il y a une loi... d'intérêt public. Ici, on les coupe. Résultat: bien, les garages pour locomotives, les garages pour wagons s'en vont à Calgary, et on paie des wagons gratuits dans l'Ouest et on les fait faire en Ontario, tu sais, pour être bien sûr, là, qu'on... Alors, dans le chemin de fer, la plaque tournante de Montréal n'y est plus.

Troisièmement, dans le domaine portuaire, la même chose avec les subventions du Nid-de-Corbeau, pour prendre Vancouver et Prince Rupert, ou pour prendre le port d'Halifax et de St. John, qu'on est en train de déterminer comme le port international de l'Est, hein, avec des décisions... Mais, qui paie pour ça? Montréal. Québec aussi, mais Montréal a été basée... Quand on regarde l'histoire du Québec, tant que le fédéral n'existait pas, c'était une concurrence saine entre Québec et Montréal qui faisait que les deux étaient

dynamiques. Mais, aujourd'hui, les bureaucraties ont empêché, empêchent même qu'on existe sur le plan des transports, tant à Montréal qu'à Québec. Ça nous nuit à tous. À Québec, c'est plus difficile de nuire, parce qu'il y a les profondeurs de l'eau qui jouent quand même en faveur de Québec. Mais, malgré ça...

Tantôt, là, je vais vous dire ce qui va arriver. Je vais vous dire ce qui va arriver. À cause de l'incurie et de l'imbécillité du ministère des Transports à Ottawa, le transport se fera à partir de la côte de l'Atlantique. Pourquoi? Parce que le fleuve Saint-Laurent est en concurrence avec Boston, Portland, New York, les ports de la côte de l'Atlantique. Puis là, actuellement, à cause de politiques de brimbale à la con, on essaie d'envoyer le monde par les Maritimes, à Halifax. Voyons donc! À part regarder l'heure sur la grosse horloge, qu'est-ce qu'il y a à faire, là? Ce n'est pas là, le commerce naturel, mais pour être bien sûr qu'on défait le Saint-Laurent, on est en train de défaire tout l'Est du Canada. Résultat: après ça, les bateaux vont aller à Portland, à New York, à Boston, puis à des endroits comme ça. Puis, dans le libre-échange, ça va jouer de plus en plus. Pendant ce temps-là, moi, je trouve que le ministère des Transports dort debout. Il devrait au moins avoir un bèlement. Autrement, tantôt on va dire: Prenez-vous un symbole, prenez l'agneau qui meurt sans faire un son. Actuellement, on est en train de mourir, puis Montréal est en train de mourir. Des fois, je me demande si les ministres des Transports de Montréal ne sont pas les plus grands ennemis de Montréal. Ils ne disent rien. Et les politiques fédérales ont pour effet de vous nuire, particulièrement dans la région de Montréal.

M. le Président, heureusement, il va y avoir des élections. Je pense que l'avenir de Québec et de Montréal, les deux... Il y a certains points où il va y avoir de la concurrence, et c'est une bonne chose. La concurrence, ça garde réveillé, mais une concurrence loyale, pas par des subventions. Québec a des avantages, Montréal a des avantages. Alors, faisons jouer nos avantages pour que le client dise: Bien, moi, j'ai des avantages à aller à Montréal, j'ai des avantages à aller à Québec, à aller à Trois-Rivières, à aller à Rimouski. Puis on va tous avoir une meilleure prospérité, parce qu'on joue de nos avantages, puis on essaie de les montrer plus les uns les autres, nos avantages, de sorte que les gens vont avoir intérêt à prendre le fleuve Saint-Laurent. Mais, là, actuellement, c'est une politique de subvention. Puis le gouvernement Chrétien a été élu par ses quêteux montés à cheval. Ne vous demandez pas pourquoi. Le gouvernement Chrétien, là, il a été élu par les quêteux montés à cheval, tu sais, qui vivent assis sur les subventions. Ce n'est pas une selle qu'ils ont, c'est un paquet de subventions, de dollars empruntés qui sont de plus en plus de l'argent de monopoly. Aujourd'hui, le Canada, c'est basé là-dessus, sur de l'argent emprunté, même plus ici, à l'étranger, pour se faire croire à une prospérité qui n'existe pas. C'est ça qu'on a. Heureusement, il y a des gens qui commencent à s'ouvrir la bouche. Ils auraient dû le faire depuis longtemps, mais on est en faillite.

Le Canada, c'est un pays en faillite, comprenez-vous. M. Humberto Santos, un des dirigeants du Mouvement Desjardins, l'a dit ce matin dans le journal. Le Canada est un pays en faillite. Quand est-ce qu'on va arrêter de faire des folies comme on fait avec notre argent? Le principal qui devrait dire quelque chose, c'est le ministère des Transports, puis c'est dans ce domaine qu'il y en a le plus, de folies. C'est même lui qui subventionne le plus l'agriculture de l'Ouest du Canada, où les grains qu'on vend sont subventionnés à l'os. On nous fait croire que c'est parce qu'il y a des avantages. Le plus grand avantage qu'il y a dans l'Ouest, je vais vous dire c'est quoi, c'est ramener des bisons puis faire des safaris à 5000 \$ du bison. C'est ça qui serait le plus payant pour tout le monde, plutôt que de vendre du grain, comprenez-vous, qui est subventionné à l'os. Mais, aujourd'hui, c'est le ministère des Transports, en grande partie, le ministère des Transports à Ottawa qui fait ça. Mais, aujourd'hui, les Mexicains, ils ne dorment pas debout, eux autres. Ils viennent de rentrer dans le libre-échange. Ça ne fait pas trois mois puis ils ont déjà logé une plainte contre le Canada, qui fait de la concurrence déloyale, parce que les Américains, pour embarquer le Mexique, avaient promis aux fermiers de l'Ouest qu'ils feraient des enquêtes sur le Canada, puis les Mexicains veulent en faire sur le Canada et les États-Unis. Nous autres, on dort. On regarde passer la parade, on se pense bons. Si on passait le centième du temps à être aussi bons qu'on passe de temps à dire qu'on l'est, on serait bons en sacrifice.

Maintenant, je vais aller dans un domaine où vous ne faites pas grand-chose non plus, mais là, c'est des faibles, là. Alors, pour les personnes handicapées. Je vais passer à un autre élément.

M. Cherry: M. le Président...

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

(13 h 10)

M. Cherry: ...concernant la situation de Montréal et son rôle comme port, je tiendrais à rappeler que le port de Montréal a quand même une importance stratégique non seulement pour Montréal, mais... En Amérique du Nord, il est un des cinq ports les plus importants. Quand on raffine cette analyse-là au niveau des conteneurs, M. le Président, il faut se rappeler que le port de Montréal est le deuxième concernant les conteneurs, dans un premier temps. Je vous rappelle qu'à peine hier soir, lorsque je parlais du plan de transport qui sera déposé pour la région de Montréal, je parlais de l'intermodalité, vous vous souviendrez, M. le Président, que j'ai également parlé de l'importance vitale de l'intermodalité pour le port de Montréal, son association avec le ferroviaire. J'ai parlé de la nécessité que le camionnage y ait accès et circulation rapidement. J'ai parlé de la nécessité qu'on regarde dans un plan d'ensemble le prolongement de l'autoroute Ville-Marie pour faciliter l'accès au port pour le camionnage. Alors, hier, on en a traité.

Donc, M. le Président, bien sûr, c'est, pour le ministère des Transports, une préoccupation, et, bien sûr, le rôle qu'a à jouer le port de Montréal, je le répète, il est le cinquième en importance en Amérique du Nord et, au niveau des conteneurs, le deuxième. Donc, son rôle est là. Il s'agit pour nous de voir de quelle façon on peut non seulement le maintenir, mais l'améliorer.

M. Garon: Pourquoi ne demandez-vous pas officiellement, au Canada en banqueroute, l'abolition du Maritime Freight Rates Act? Le Canada est en banqueroute! Il est en banqueroute! Ne nous contons pas d'histoires, c'est une question... Je ne sais pas ce qui va arriver, n'importe quand. J'ai peur, moi, qu'il arrive ce qui est arrivé en Argentine. Un matin, on s'est levé, en Argentine, et le gouvernement avait nationalisé tous les comptes de banque au-dessus de 1000 \$ parce que personne ne voulait prêter à l'Argentine, elle s'est prêtée l'argent qu'il y avait dans les comptes de banque. On a dit: On vous remboursera dans cinq ans si on est capable, et dans 10 ans si on est capable; avec tel taux d'intérêt, dans cinq ans si on est capable, d'ici 10 ans si on est capable. Quand les prêteurs ne voudront plus nous prêter d'argent — et ils ne sont pas loin de ça, regardez ce qui se passe de plus en plus — le gouvernement, est-ce qu'on va réagir avant ça un peu? Pourquoi on n'abolit pas le Maritime Freight Rates Act. Abolir tout simplement le Maritime Freight Rates Act. Abolir le Nid-de-Corbeau. C'est de l'argent, c'est garroché en milliards.

Pourquoi ne pas laisser la concurrence dans les transports? Si on parle de la concurrence, pourquoi on ne la laisse pas, la concurrence, se faire dans les transports? Vous allez voir le dynamisme qu'il va y avoir au Québec si on laisse la concurrence. Là, c'est le gouvernement fédéral, par ses subventions, qui nous nuit. Pourquoi ne pas le dire ouvertement? Abolissons ça. Là, au moins, sauver autour de 2 000 000 000 \$ par année. Fermer le port de Churchill, par exemple, qui est ouvert... Ça permet aux gens qui vont là de voir les grizzlis autour du port. Le port de Churchill est ouvert une couple de mois par année. Les folies, là... Pour faire en sorte qu'on retombe à la véritable réalité économique. Vous allez voir que la vallée du Saint-Laurent va reprendre du pic quand on va laisser jouer les réalités économiques.

Alors, je passe à transport interurbain pour les personnes handicapées.

M. Cherry: Est-ce que le député de Lévis limite ça uniquement au Canada ou s'il permettrait tout ça, même aux États-Unis, J. B. Hunt de rentrer ici? Est-ce qu'il limiterait ça uniquement à une libre circulation au Canada?

M. Garon: De quoi? Les subventions?

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Vous parlez des subventions, là, J. B. Hunt n'est pas là-dedans, il n'a pas d'affaire à ça. Les subventions du Nid-de-Corbeau et du Maritime Freight Rates Act, je ne vois pas en quoi J. B. Hunt, ce qu'il vient faire là-dedans.

Transport interurbain pour les personnes handicapées

Depuis quelques années, des groupes voués à la défense des personnes handicapées réclament l'amélioration des services offerts à la clientèle handicapée dans les autobus interurbains. Ainsi, en 1992, le Comité de défense du droit au transport interurbain a demandé au ministère des Transports d'intervenir afin d'améliorer le service aux personnes handicapées dans les services de transport interurbain au Québec. Le 22 mars dernier, une personne handicapée, M. Jacques Théberge, qui est originaire de l'Abitibi mais qui habite aujourd'hui à Montréal, m'a envoyé une lettre afin de me sensibiliser aux besoins des personnes handicapées en matière de transport interurbain. M. Théberge m'a aussi demandé de questionner le ministre au sujet du permis pour le service interurbain par autobus dans l'Abitibi-Témiscamingue et entre cette région et Montréal afin que la Commission des transports tienne compte de l'offre de services aux personnes handicapées lors de l'émission du permis. Le 7 avril 1994, la Commission des transports a accordé ce permis à la compagnie Les Autobus Maheux ltée, dont le siège social est à La Sarre. Le ministre a aussi reçu de la correspondance, datée du 8 mars 1994, entre KEROUL, un organisme impliqué dans le tourisme pour personnes à capacité physique restreinte, et le président d'Abitibi express relativement à l'accessibilité du réseau de transport interurbain aux personnes handicapées.

J'aimerais savoir quelles sont les orientations du ministre sur cette question? Est-ce qu'il entend intervenir pour améliorer les services aux personnes à mobilité réduite dans le secteur du transport interurbain? Est-ce que la Commission des transports peut obliger un transporteur à offrir un service adapté aux personnes handicapées lorsqu'elle émet un permis de transport interurbain? Et, dans le cas du permis accordé à la compagnie Les Autobus Maheux ltée, est-ce que la Commission des Transports a tenu compte des services offerts aux personnes handicapées?

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

M. Cherry: Alors, la réponse est oui, M. le Président. Concernant les informations qui me sont données concernant la compagnie Maheux pour la ligne Montréal-Abitibi, le nouveau permis a été accordé suite à un engagement par la firme de doter un de ses autobus... de le rendre accessible aux personnes handicapées.

M. Garon: Un sur combien?

M. Cherry: Il y aurait deux ou trois véhicules sur la ligne, qu'on m'indique. M. le Président, je sais que ça intéresse les gens, ce qui se passe au niveau des personnes handicapées...

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Cherry: ...alors, probablement parler... présenter un résumé de l'initiative qui se fait au ministère. Il y a une aide financière à l'acquisition et à l'adaptation du matériel facilitant l'embarquement et le transport des personnes à mobilité réduite, en complémentarité avec les principes et le processus d'application de l'initiative de Transports Canada d'aide aux exploitants d'autocars. Quand Transports Canada offre de payer 75 % du prix d'équipement d'accessibilité, maximum 50 000 \$ par équipement, 200 000 \$, sauf exception, par bénéficiaire, le ministère des Transports, lui, rembourse les 25 % qui restent, maximum 16 666 \$ par équipement, ou 66 666 \$, sauf exception, par bénéficiaire... Ne s'applique qu'aux exploitants d'autocars à horaire établi sur des parcours interurbains fixes; exclut donc les équipements d'un service nolisé ou de transport touristique. Transports Canada, de son côté, destine son aide à tous les types de transport par autocar. Le réseau de base, M. le Président — Saguenay—Lac-Saint-Jean, la compagnie Intercar — il y a un projet à l'étude pour un véhicule. Québec-Rimouski, qui est la compagnie Orléans, le projet à l'étude, c'est d'adapter deux véhicules.

M. Garon: Combien?

M. Cherry: Sur la ligne Québec-Rimouski par Orléans? Je ne saurais vous répondre avec exactitude, mais on dit que le projet qui est à l'étude, c'est d'en adapter deux. Montréal-Abitibi, j'ai déjà donné la réponse concernant la question du député de Lévis, M. le Président.

M. Garon: Est-ce que la Commission des Transports a l'intention de se préoccuper de cette question-là et d'en tenir compte lors des études pour donner des permis? Quelqu'un qui dit: Moi, mes autobus sont équipés pour les handicapés, moi ils ne le sont pas, est-ce que ça va être des critères d'évaluation des demandes de permis pour donner des permis ou non? Est-ce qu'il va y avoir une orientation pour faire en sorte, en fait, que les personnes qui sont handicapées, à mobilité réduite — ça peut être n'importe qui d'entre nous, demain matin — vont pouvoir prendre les moyens de transport en commun que sont les autobus interurbains?
(13 h 20)

M. Cherry: Dans un premier temps, M. le Président — pour un premier complément de réponse, je demanderai au président de l'organisme de compléter — j'ai eu deux occasions, depuis quelque temps que je suis au ministère, de rencontrer la présidente, Mme Thibault, de l'Office des personnes handicapées du

Québec, avec laquelle on a prévu une rencontre prochainement pour la sensibilisation, si vous voulez, au transport. Elle m'a également signalé qu'elle avait un intérêt pour voir de quelle façon s'exerce l'industrie du taxi à Rimouski, qui sert de transport, et pour voir s'il n'y aurait pas moyen, là également, d'y avoir une forme d'implication pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite. Pour compléter, je souhaiterais que le président de la Commission des transports du Québec puisse donner des informations additionnelles, M. le Président.

Le Président (M. Camden): Est-ce que vous pouvez vous identifier?

M. Gravel (Louis): Mon nom est Louis Gravel, M. le Président. Alors, en complément, la Commission délivre déjà des permis de catégorie «handicapés» lorsqu'on a des parties intéressées, c'est-à-dire des personnes qui en font la demande. Souventefois, on se déplace dans les différentes régions de la province afin de répondre à ces demandes qui sont quand même particulières. Ça peut consister en des permis de catégorie «abonnement», qui visent à desservir les handicapés dans une région. La majorité de ces fois-là, ce sont des véhicules de catégorie «minibus» spécialement agencés pour le transport de handicapés.

Il y a présentement en cours, au niveau du ministère, une proposition de modification réglementaire, de façon à faire en sorte que toutes les catégories d'autobus puissent être adaptées pour donner des services de transport pour handicapés, et ceci, tout en continuant de donner le même service. Ça veut dire qu'un autobus de catégorie interurbain pourra à l'avenir être adapté pour donner des services de transport pour handicapés tout en conservant ses autres avantages de catégorie de transport interurbain pour le public en général.

M. Garon: Mais, quand les gens, là... Vous avez deux demandes de permis, mettons, pour un tracé. S'il y en a un qui dit: Moi, je veux avoir des autobus adaptés aux handicapés, puis l'autre dit: Non... En tenez-vous compte, ou ça n'a pas d'importance?

M. Gravel (Louis): Actuellement, nous devons en tenir compte, sauf que... C'est-à-dire qu'on en tient toujours compte, sauf que la réglementation inhérente à la catégorie des autobus nous oblige à avoir certaines restrictions quant à l'ensemble de l'offre. La modification réglementaire qui est présentement en cours nous permettra de donner des permis sur l'ensemble des catégories d'autobus, qui pourront aussi servir le public en général et les handicapés.

M. Garon: Quand est-ce que ça va entrer en opération, cette réglementation-là?

M. Gravel (Louis): C'est à l'état de discussion actuellement au niveau du ministère. Nous avons été

consultés cette semaine sur ces modifications réglementaires proposées. C'est le ministère qui voit à l'élaboration des politiques, et, nous, nous les appliquons.

M. Garon: Modification...

M. Gravel (Louis): Ce que je voulais surtout préciser, M. le Président, c'est que nous donnons, sur demande, les permis de transport pour handicapés, et ce...

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé. J'ai demandé: Quand les compagnies arrivent pour demander un permis sur un circuit donné... Il y a deux compagnies: il y en a une qui dit: Moi, mes autobus vont être adaptés aux handicapés, l'autre dit: Non. Est-ce qu'on dit: On vous donne tant de points pour ça, sur votre demande, pour dire: Bon, bien, vous allez desservir plus de monde, parce que vous allez desservir également les handicapés. On en tient compte ou on n'en tient pas compte?

M. Gravel (Louis): On tient compte de cette demande dans l'ensemble de la demande de services.

M. Garon: Ça compte pour combien dans la pondération? 1 %? 2 %?

M. Gravel (Louis): Nous ne fonctionnons pas selon la règle de pondération, on fonctionne selon la règle de l'intérêt public, de la preuve du besoin. C'est l'ensemble de la preuve qui est présentée à la Commission qui fait qu'on délivre un permis avec les caractéristiques, les précisions appropriées selon la demande qui nous est faite. Dès que nous avons une demande pour un service de transport pour handicapés, nous la traitons avec toute l'attention qu'elle mérite et nous apportons les précisions que nous pouvons y apporter en fonction de la loi et des règlements.

M. Cherry: M. le Président, pour un complément d'information, le règlement auquel réfère le président de l'organisme devrait être en prépublication à l'automne...

M. Garon: C'est un règlement, une modification au règlement.

M. Cherry: ...suivi d'une consultation, puis, ensuite, en application, bien sûr.

Conduite avec aides télescopiques pour handicapés visuels

M. Garon: Autre point. Les personnes handicapées visuelles veulent que le gouvernement les autorise à conduire une automobile avec des aides télescopiques, comme c'est le cas dans 41 États américains. Ces personnes voient bien et ont un champ de vision normal,

mais elles ont une acuité visuelle réduite. Elles ont formé une association, l'APCAAT, afin de défendre leurs intérêts auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, mes questions, que je vais demander au ministre: Est-ce que le ministre a été saisi des demandes des handicapés visuels? Comment se fait-il que la conduite avec des aides télescopiques ne soit pas permise au Québec alors qu'elle l'est dans 41 États américains, 41 sur 50? Les Américains, ils ont 270 000 000 de population; nous autres, on a 7 000 000. Ils ont une densité... 41 États qui permettent. Comment ça se fait que, nous, on n'a pas encore bougé là-dessus alors qu'aux États-Unis, 41 États sur 50 le permettent?

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

M. Cherry: Je prends avis de la question. Je la référerai à la SAAQ pour le suivi de complément d'information et je reviendrai dans les plus brefs délais à ce sujet, M. le Président.

M. Garon: Avez-vous été saisi de ces demandes-là? C'est ça que je vous demandais, là. Est-ce que le ministre a été saisi des demandes des handicapés visuels?

M. Cherry: Personnellement, la réponse est dans la négative, M. le Président.

M. Garon: On ne vous en a pas parlé.

Circulation des semi-remorques de 16,5 mètres

Alors, sur les semi-remorques de 53 pieds. Le ministère des Transports autorise, depuis le 1er avril 1994, la circulation des semi-remorques de 16,5 mètres, 53 pieds, au Québec. Le ministère justifie cette décision par l'harmonisation des normes relatives à la longueur des véhicules dans le contexte de la libéralisation des échanges commerciaux — c'est drôle, des fois, ça joue, des fois, ça ne joue pas. Dans des affaires où ça peut nous aider, ça ne joue pas, et quand ça peut nous nuire, ça joue. C'est curieux. Ça montre à quel point on est faible. Vous allez voir. Écoutez bien ça, là. Écoutez bien avec vos deux oreilles, vous allez être estomacés; cette décision a déplu au CAA, le Club automobile du Québec, et à l'Association du camionnage du Québec. Le Club automobile s'inquiète de l'impact de cette mesure sur la sécurité routière. L'Association du camionnage du Québec considère qu'il faut arrêter de grossir les véhicules car ça devient infernal à gérer pour les transporteurs — remarquez bien, c'est les camionneurs qui disent ça, l'Association du camionnage. L'Association du camionnage du Québec affirme que les trains routiers deux fois 14,5 mètres sont plus efficaces que les remorques de 16,5 mètres. L'Association du camionnage du Québec demande plutôt... à faire autoriser les trains routiers en... plutôt que de faire autoriser les... — c'est quoi? Il y a une erreur, là; c'est quoi, ça? — plutôt que

de faire autoriser les trains routiers en Ontario et dans les Maritimes... plutôt — c'est ça — l'Association du camionnage demande plutôt de faire autoriser les trains routiers en Ontario et dans les Maritimes. Ces trains routiers sont permis au Québec et dans l'Ouest. La décision du ministère des Transports est étonnante et préjudiciable aux transporteurs québécois. Elle permettra aux transporteurs de l'Ontario et des Maritimes qui sont déjà équipés de semi-remorques de 16,5 mètres de circuler au Québec et forcera les transporteurs québécois à s'équiper de semi-remorques de 16,5 mètres pour les concurrencer au Québec et pour circuler dans leur province.

Écoutez bien, là. Je voudrais, M. le ministre, que vous écoutiez ce que je vais vous dire. Autrement, vous ne répondrez pas à ma question. Alors, je recommence. Écoutez bien, là. C'est très important, ce que je vais vous dire. C'est absurde, vous allez voir à quel point c'est absurde, les décisions qu'on prend au Québec. La décision — je recommence — du ministère des Transports est étonnante et préjudiciable aux transporteurs québécois. Elle permettra aux transporteurs de l'Ontario et des Maritimes qui sont déjà équipés de semi-remorques de 16,5 mètres de circuler au Québec et forcera les transporteurs québécois à s'équiper de semi-remorques de 16,5 mètres pour les concurrencer au Québec et pour circuler dans leur province. Par ailleurs, les transporteurs québécois n'ont pas le droit de circuler avec des trains routiers en Ontario et dans les Maritimes alors que les transporteurs de ces provinces peuvent le faire au Québec. Bref, il s'agit d'une harmonisation à sens unique, où le Québec semble prendre un malin plaisir à s'écraser lui-même, à nuire à ses camionneurs. Alors, comment le ministre explique-t-il — moi, je ne comprends plus comment ça marche; votre ministère, je ne le comprends plus, comprenez-vous — sa décision d'autoriser les semi-remorques de 16,5 mètres au Québec et de mécontenter ainsi les entrepreneurs québécois? Est-ce que le gouvernement du Québec a fait des démarches auprès de l'Ontario et des Maritimes pour qu'ils harmonisent leur réglementation à celle du Québec sur les trains routiers, c'est-à-dire permettre de tirer deux remorques de 14,6 mètres?

M. Cherry: Dans un premier temps, M. le Président, dès les premières semaines où j'ai été en poste, des représentations m'ont été faites à l'effet que les camionneurs québécois étaient désavantagés. Lorsqu'ils avaient, à partir du Québec, à aller livrer aux États-Unis, et parce qu'ils ne possédaient pas des 53 pieds — c'est de ça dont on parle — et que leurs concurrents, eux, en possédaient, ils pouvaient prendre, même si le poids n'était pas une augmentation en volume, des contenus plus gros par exemple, ils étaient désavantagés. Ils devaient revenir vides, allégés, pendant que les concurrents, eux, parce qu'ils possédaient des 53 pieds, pouvaient revenir avec des charges des États-Unis.

(13 h 30)

On m'informe également, bien sûr, que le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, a résisté le plus longtemps possible à ça. La preuve en est que c'est quelque chose qui est presque en application partout aux États-Unis, et que, dans de nombreuses provinces canadiennes, on a résisté. Mais, avec le marché qui maintenant va de plus en plus avec le libre-échange vers les États-Unis, ce sont des représentations qui ont été faites dans les premières semaines où je suis arrivé et qui ont, si vous voulez, soutenu la modification dont je traite devant vous. Je souhaiterais que M. Hinse, sous-ministre adjoint responsable, fasse état du suivi du déroulement des consultations qui ont amené le ministère à cette décision-là, M. le Président.

M. Garon: Mais l'Association du camionnage du Québec est contre. Alors, les représentations dont vous parlez, qui vous ont fait aller dans le sens d'aller contre l'Association du camionnage du Québec, ont été des représentations qui venaient de qui?

M. Hinse (Liguori): L'Association du camionnage du Québec s'est toujours montrée contre, M. le Président, dans... L'atteinte du 53 pieds, au Québec, c'était une question stratégique pour faire accepter pour eux le grand train routier en Ontario. Cette réglementation-là du 53 pieds, on était la seule province en Amérique du Nord qui n'acceptait pas les 53 pieds. Depuis de nombreuses années, on travaille avec l'Ontario pour leur faire la démonstration que le grand train routier se comporte très bien sur les autoroutes du Québec, lequel grand train routier, naturellement, n'est pas accepté en hiver. Il y a une contrainte, en hiver. Ce grand train routier ne circule pas sur les autoroutes. Nous sommes en relation avec l'Ontario dans des comités techniques pour leur faire la démonstration qu'ils pourraient, eux aussi, accepter le grand train routier en toute sécurité. Pour eux, c'est une question de sécurité, et c'est le Club Automobile de l'Ontario qui fait une pression énorme au niveau politique pour ne pas faire accepter le grand train routier, alors que, nous, depuis bon nombre d'années, on l'a ici, au Québec, avec un grand succès. Donc, on essaie avec eux d'obtenir cette harmonisation du grand train routier, puisque dans l'Ouest, il existe, le grand train routier aussi. Alors, dans l'Ouest, au Manitoba, en Saskatchewan, existe le grand train routier. L'Ontario ne l'a pas. Donc, on force cette harmonisation-là. On a un comité technique qui est en place pour discuter de ça.

Vous avez également posé la question qu'il y avait une compétition déloyale pour le Québec parce que l'Ontario possédait déjà une flotte de 53 pieds et que le Québec ne le possédait pas. L'introduction du 53 pieds au Québec, en termes d'échéancier, a été faite avec l'Association du camionnage du Québec justement pour permettre aux entreprises québécoises de passer leurs commandes chez les manufacturiers, de telle sorte que les semi-remorques, les 53 pieds, puissent être délivrées à temps avant qu'on commence à émettre des permis. Et ces permis-là ne sont pas émis d'une façon large, mais

sont émis actuellement par la réglementation 633 du Code, qui fait que le ministre autorise permis par permis justement pour pouvoir contrôler ce débit d'émissions de permis et s'assurer que nos Québécois sont dans la même équité que les Ontariens et que les Américains pour l'obtention des permis, et ainsi circuler. Alors, moi, les 53 pieds, c'est une question d'équilibre entre l'expéditeur et le transporteur. L'expéditeur qui est capable, aux États-Unis... Notre industrie québécoise, c'est une industrie de PME, c'est une industrie d'exportation. La PME qui est dans la Beauce, qui exporte aux États-Unis, a besoin — et les représentations de l'industrie ont été fortes — d'une longueur pour aller compétitionner sur le marché américain en termes de coût. Le 53 pieds présentait pour eux un avantage, ce qu'a reconnu l'Association du camionnage. L'Association du camionnage, il faut bien le dire clairement entre nous, s'est servie de ça comme base de discussion avec l'Ontario, et on continue à s'en servir même si on a ouvert les 53 pieds au Québec, chose qui devait être faite.

M. Garon: Ma question s'adresse au ministre des Transports. Il a écouté ce que son sous-ministre lui a dit. Il est à même de comprendre, puisqu'il a été ministre du Travail, que, quand l'Ontario veut avoir quelque chose, ils ne nous têtent pas. Ils vargent. Vous remarquez ce que vient de dire le sous-ministre. Nous autres, vous voyez comment on fait, là. On démonte, on fait des explications, on zigonne, on taponne, on fait des vœux puis on envoie des cartes de Noël, mais on n'obtient rien.

Quand l'Ontario a décidé qu'il voulait avoir des changements dans le domaine de la construction, le ministre était à même de le savoir. C'est lui qui était au bat. Alors, le ministre a vu de quel bois l'Ontario se chauffe. Pourquoi, à ce moment-là, on est dans la situation ridicule, où les gens de l'Ontario peuvent venir avec leur trains routiers au Québec? Ils peuvent fonctionner au Québec. Ils ne peuvent pas en Ontario, mais ils peuvent au Québec.

M. Cherry: On m'indique, M. le Président, que la déclaration que fait le député de Lévis est contraire aux faits. On me dit que les transporteurs de trains routiers ontariens ne peuvent pas circuler. À l'intra, ils ne le peuvent pas. C'est ce qu'on m'indique.

M. Garon: À l'intra au Québec?

M. Cherry: Les compagnies ontariennes n'existent pas au Québec.

M. Garon: Ils circulent entre l'Ontario puis le Québec. Quand ça s'en va aux Maritimes, ils passent par le Québec pour aller aux Maritimes.

M. Cherry: Elle ne peut pas avec un train routier.

M. Hinse (Liguori): Une compagnie ontarienne ne peut pas partir de Toronto. La réglementation ontarienne ne permet pas de circuler en Ontario avec un grand train.

M. Garon: Je le sais. Je le sais.

M. Hinse (Liguori): À l'intra du Québec, oui, une compagnie ontarienne qui fait de l'intraquébécois...

M. Garon: Oui.

M. Hinse (Liguori): ...peut circuler avec un grand train.

M. Garon: C'est ça que je dis.

M. Hinse (Liguori): Qui fait de l'intraquébécois.

M. Garon: Oui.

M. Hinse (Liguori): Si elle a un terminus, par exemple, à Montréal, puis elle fait de l'intraquébécois...

M. Garon: Bien oui, c'est ça que je dis.

M. Hinse (Liguori): ...selon la loi...

M. Garon: Elle a le droit de compétitionner les gens du Québec, alors que le Québec ne peut pas aller compétitionner en Ontario.

M. Hinse (Liguori): Bien, c'est-à-dire que ça lui prend un permis québécois à ce moment-là. Il faut qu'elle...

M. Garon: Je comprends. Mais ça ne fait rien. Elle peut. C'est ça que je dis. Alors, est-ce que le ministre peut appliquer la même poigne avec l'Ontario qu'il s'est fait appliquer dans le domaine de la construction? S'il est capable de voir à quel point on peut, quand on négocie... Pas en tendant la joue droite puis la joue gauche en même temps, mais négocier un peu plus «rough» avec l'Ontario pour dire: Bien, nous autres, là, on défend nos camionneurs et puis on...

M. Cherry: Quand vous faites référence à ce que j'ai fait pour la construction... Et on est obligé de terminer parce que c'est fini puis on a des votes à prendre. Mais durant la même période où les gens de la construction étaient très actifs, je vous ferai remarquer que c'était par dizaines et dizaines d'entreprises qui faisaient valoir... des entreprises québécoises qui se voyaient refuser l'accès de leurs produits au marché ontarien. Des entreprises québécoises qui fournissaient depuis fort longtemps des produits de toutes natures, non seulement exclusivement dans la construction, et qui se voyaient refuser à cause de la menace de la législation

de l'Ontario. Donc, il est important de dire que... Et la période sur laquelle l'Ontario a maintenu cette pression, qui couvrait la période de septembre à décembre, au moment où notre collègue Gérald Tremblay et son homologue ontarien ont signé l'entente, les chiffres comptabilisés durant cette période de trois ou quatre mois disent que c'est pour environ 600 000 000 \$ d'activité économique à laquelle les entreprises québécoises n'ont pas eu accès à soumissionner. Donc, ça avait un impact extrêmement important.

M. Garon: Oui, mais êtes-vous capable de faire en sorte de vous mettre dans la situation d'un même impact? Regardez dans la production du poulet...

M. Cherry: Et, si vous permettez, pour compléter, M. le Président, au moment où la législation restreignant, contraignant ou définissant le peu de mobilité des travailleurs québécois en 1978, le premier ministre de l'époque, pour lequel on a tous du respect, M. René Lévesque, avait convenu à l'époque que ça créerait des frictions avec nos voisins, mais qu'il fallait, à l'époque, rétablir une forme de paix sur les chantiers. Mais ça avait été prévu que, tôt ou tard, le problème referait surface. Et, à cause du ralentissement économique à travers duquel on a passé, eh bien, c'est revenu, M. le Président.

M. Garon: Bien, moi, je veux dire, de négocier avec des moyens plus forts. Regardez dans le cas du poulet. L'Ontario a dit: J'augmente de 20 % pour des plans conjoints dans le domaine du poulet. Ça finit là. Ils augmentent leur production de 20 %. Les gens du poulet, ils n'ont pas dit: On va essayer de les convaincre. Ils ont dit: Nous autres aussi. Vous voulez la guerre? Ce sera la guerre.
(13 h 40)

Dans le domaine des affaires, là, à la guerre comme à la guerre. Dans le domaine du commerce, c'est: à la guerre comme à la guerre. Alors, quand les Ontariens font des repréailles, ils n'ont pas peur d'en faire. Nous, est-ce qu'on est capables de se tenir debout et de dire: C'est bien de valeur, mais il va y avoir le même poids, la même mesure au Québec qu'en Ontario. Vous ne voulez pas bouger, on va vous faire bouger. C'est ça qu'ils ont fait dans le domaine de la construction.

Dans le domaine du poulet, ils ont essayé de nous faire peur, mais les gens auraient dit: Vous ne nous ferez pas peur. Mais, dans le domaine du camionnage, est-ce qu'on peut bouger pour dire aux gens de l'Ontario: Vous ne nous ferez pas peur non plus?

M. Cherry: L'introduction de la mesure du 53 pieds, M. le Président, ce n'est pas une mesure de repréailles envers l'Ontario, c'est pour s'harmoniser avec les États-Unis et les autres provinces canadiennes. C'est pour ça qu'on l'a fait.

M. Garon: Oui, mais on leur donne un cadeau.

M. Cherry: On favorise nos entreprises québécoises qui exportent et qui en avaient besoin, de ça. C'est ce qui leur permet de revenir chargés des États-Unis plutôt que d'être obligés de revenir allégés parce qu'ils ne possédaient pas... Donc, vous m'indiquez, M. le Président, que le temps est terminé.

M. Garon: Non. On vous fait faire des questions de réciprocité, également. Ça se fait dans le domaine des relations intergouvernementales, la réciprocité. Donnant, donnant. Habituellement, c'est ça, les bonnes relations d'affaires.

Le Président (M. Camden): Comme il est 13 h 41 et que nous devons procéder, évidemment, à l'adoption des crédits, et plus particulièrement à l'égard de chacun des programmes, alors j'appelle... Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, est adopté?

Une voix: Oui.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, est-ce qu'il est adopté sur division ou adopté?

M. Garon: Vous allez passer programme par programme, je suppose?

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Camden): Sur division. Est-ce que le programme 3, Gestion interne et soutien, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Camden): Sur division. Est-ce que le programme 4, Commission des Transports du Québec, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Camden): Est-ce que le programme 5, Transports maritime et aérien, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Camden): Est-ce que le programme 6, Transport scolaire, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Camden): Est-ce que l'ensemble des programmes... Non? Ça va. Excusez. Nous finirons de les adopter lundi avec celui de la voirie.

M. Garon: De la voirie, oui. On ne l'a pas adopté, celui de la voirie, je pense, 2.

Le Président (M. Camden): Non. Le programme 2 n'est pas adopté. C'est pour lundi.

M. Garon: C'est ça.

Le Président (M. Camden): Nous aurons à nouveau des débats, quelques minutes supplémentaires avec le ministre responsable du secteur de la voirie. Sauf le 2. On n'a pas terminé le secteur voirie.

M. Cherry: Mais la section de Montréal?

M. Garon: Après l'étude du...

M. Cherry: Juste pour m'assurer... parce que c'est ma responsabilité que... La voirie de Montréal est la mienne, même. C'est... Ça, vous le savez.

Le Président (M. Camden): Est-ce que vous avez quelques commentaires brefs?

M. Garon: Non. Le temps est fini, alors on va demander...

Le Président (M. Camden): Le temps étant terminé, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne à lundi, 15 heures.

(Fin de la séance à 13 h 43)

