



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Interpellation: La situation du transport au Québec

Le vendredi 29 mars 1996 — N° 1

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

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
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le vendredi 29 mars 1996

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Robert Middlemiss	1
Réponse du ministre	
M. Jacques Brassard	2
Argumentation	
M. Robert Thérien	4
M. Jacques Brassard	4
M. Michel Côté	5
M. Robert Middlemiss	6
M. Jacques Brassard	7
M. Gérard R. Morin	7
M. Robert Thérien	8
M. Jacques Brassard	9
M. Michel Rivard	10
M. Robert Middlemiss	10
M. Jacques Brassard	11
M. Claude Lachance	12
M. Robert Thérien	13
M. Jacques Brassard	14
M. Michel Rivard	14
M. Robert Middlemiss	15
Conclusions	
M. Jacques Brassard	16
M. Robert Middlemiss	17

M. André Gaulin, président

Le vendredi 29 mars 1996

Interpellation: La situation du transport au Québec

(Dix heures quatre minutes)

Le Président (M. Gaulin): Alors, bonjour. Je déclare ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à l'interpellation adressée à M. le ministre des Transports par M. le député de Pontiac sur le sujet suivant: La situation du transport au Québec. Alors, bienvenue à tous et à toutes.

Je voudrais demander au préalable à la secrétaire s'il y a des remplacements.

La Secrétaire: Oui. Mme Doyer (Matapédia) est remplacée par M. Lachance (Bellechasse); et M. Pelletier (Abitibi-Est) est remplacé par M. Côté (La Peltrie).

Le Président (M. Gaulin): Merci, Mme la secrétaire. Alors, je me permets de vous rappeler brièvement le déroulement d'une séance d'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellant, M. le député de Pontiac, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi de M. le ministre pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées suivant la séquence suivante: un député de l'opposition officielle, M. le ministre, un député du groupe ministériel. Vingt minutes avant midi, j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à M. le député de Pontiac. De plus, si un intervenant n'utilise pas entièrement le temps qui lui est alloué, ceci ne réduit pas pour autant la durée de l'interpellation. Enfin, le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. Alors, voilà. La séance a débuté à 10 h 5. Y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de midi, jusqu'à 12 h 5?

M. Middlemiss: Consentement.

Le Président (M. Gaulin): Très bien. Alors, M. le député de Pontiac, vous avez la parole.

Exposé du sujet

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Je suis heureux de voir que le ministre est accompagné de députés des régions, des députés qui sont très conscients de l'importance du réseau routier, entre autres parce que le transport, au Québec, ça ne se limite pas au réseau routier, mais, pour les régions, où on n'a pas nécessairement le transport en commun, où on n'a pas nécessairement de transport ferroviaire, le réseau routier est certainement l'axe, un moyen tellement important pour le développement de ces régions et aussi pour le développement économique.

Malheureusement, on s'aperçoit que, depuis septembre 1994, le ministre des Transports n'a pas été choyé. Les ministres qui se sont succédé semblaient être très, très malheureux dans ce poste, très, très malheureux, et, en plus d'être malheureux, leur durée a été très courte. À ce moment-là, on comprend tous que, lorsqu'on prend en charge un ministère, on commence à le gérer, et qu'on part chaque fois que quelqu'un est remplacé, même si le ministre des Transports s'est donné une mission, on ne travaille pas tous de la même façon.

M. le Président, je pense qu'en débutant on devrait peut-être se pencher sur c'est quoi, la mission du ministère des Transports. Et je cite ceci, M. le Président, à partir du livre des crédits: «La mission du ministère des Transports, telle que définie dans le cadre de son plan stratégique élaboré pour la période 1995-1998, est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le ministre entend réaliser sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.» Donc, M. le Président, ça, ça implique, cette dernière partie, que les plans de transport devaient être certainement intégrés avec tout le développement qui se fait dans toutes les régions du Québec.

Mais on continue en se disant que les enjeux et orientations stratégiques, il y en a trois. «Trois enjeux majeurs se présentent au ministère dans le contexte budgétaire actuel. Le premier consiste en sa capacité d'assurer l'intégrité du réseau routier dont il a la responsabilité, en y investissant, sur une base annuelle, les montants essentiels en travaux de conservation et d'amélioration. Cet enjeu est d'autant plus grand que toute déficience relativement prolongée dans le niveau d'investissement se traduira, à moyen terme, par l'obligation d'y investir des montants jusqu'à deux et même trois fois plus importants afin de réhabiliter certaines parties du réseau.»

● (10 h 10) ●

M. le Président, et ce n'est pas le député de Pontiac qui le dit, on lit aujourd'hui que les coupes dans la réfection du réseau routier... que Québec se tire dans le pied. M. le Président, c'est même ici. Dans les crédits, on dit que c'est important, que ça fait partie de notre orientation stratégique, mais, de l'autre côté, pour démontrer comment c'est de l'inconsistance, dans le même document, lorsqu'on parle de suivi du plan stratégique 1995-1996, essentiellement, on dit: Le ministère a donné suite aux différentes mesures adoptées à court terme: réduction de 201 postes. Ensuite, on dit: Diminution

de l'enveloppe budgétaire consacrée aux travaux de voirie. Au début, on dit que c'est important, ensuite on se félicite d'avoir procédé à des coupures. Et, M. le Président, en plus, on se dit: Dans la stratégie ministérielle, on a retenu, pour 1997, les choses suivantes, entre autres réduction de plus de 50 % de l'enveloppe budgétaire relative aux programmes d'aide financière à l'amélioration du réseau routier municipal.

M. le Président, c'est les mêmes citoyens du Québec qui paient les taxes municipales et les taxes provinciales. Donc, tout ce qu'on a fait... Si on veut maintenir en région, dans les municipalités, un réseau routier sécuritaire pour aider au développement de l'économie, c'est les citoyens qui devront payer. Mais, l'odieux, ça va être la municipalité. Si la municipalité décide de maintenir son réseau routier dans un état adéquat, sécuritaire et bon pour le développement économique, à ce moment-là, ils vont être obligés de payer, ou bien la municipalité, parce que le citoyen, lui, là, sa poche est trouée, il ne l'a plus, l'argent; il ne l'a plus du tout. Et ça va résulter qu'il va y avoir des trous, M. le Président, dans la chaussée. C'est le résultat de tout ça.

Et, en plus, un réseau routier, c'est un atout. C'est un besoin pour le développement économique, mais, en même temps, ça crée de l'emploi en région, et le fait de ces coupures en région va résulter que la municipalité ne fera peut-être pas les travaux. On crée un problème de sécurité. Pourtant, le premier ministre, dans son discours inaugural, semblait être réellement préoccupé par la sécurité des gens, des personnes, au point où il a dit: On va rouvrir le code de la route, le code de la sécurité de la route pour s'assurer de protéger la personne. Mais, M. le Président, les gestes que pose ce gouvernement, avec les coupures dans l'entretien du réseau routier, de façon générale — et, M. le Président, même le ministre des Transports l'admet, je pense qu'on l'a vécu, on l'a vécu... L'ancien gouvernement PQ, M. le Président, de 1976 à 1985, avait tellement négligé l'entretien du réseau routier que nous avons été obligé de faire des bouchées doubles.

M. le Président, je dois vous dire que je me suis senti choyé d'avoir eu l'occasion de travailler avec les gens du ministère des Transports en 1986 pour produire un rapport sur l'état du réseau routier et quelles seraient les mesures à prendre pour s'assurer de récupérer, d'avoir un réseau routier qui serait dans un état acceptable et, M. le Président, ensuite, de s'assurer d'investir dans ce réseau les sommes nécessaires. Parce que c'est important, le réseau routier, et c'est une des conséquences — on le vit, là — du fait qu'on a eu trois ministres qui, réellement, ne se sont pas occupés du tout, M. le Président, du transport, et je ne devrais peut-être pas les blâmer, eux, comme les gens qui les ont nommés là et qui les ont changés après un bout de temps. C'est peut-être un peu l'instabilité du gouvernement, ça, M. le Président, qui était occupé à faire d'autre chose que de s'occuper de réellement bien gérer les fonds publics et de s'assurer de créer un climat sain, pour l'investissement et la création d'emplois.

M. le Président, je vais vouloir, au long des heures que nous avons à passer ensemble, toucher d'autres aspects importants. On parle encore d'aller chercher des sous dans les poches des contribuables. On parle de postes de péage. Est-ce qu'on va faire ça sur les routes existantes ou est-ce qu'on va construire un autre réseau en parallèle? Mon collègue ici, le député de Bertrand, va certainement soulever, M. le Président, les conséquences d'un tel geste dans la région des Laurentides.

Il y a aussi, M. le Président... Que fait le gouvernement dans le dossier de l'aéroport de Mirabel et de Montréal? Quelle est la position du gouvernement? Qu'est-ce que ça impliquerait, pour le gouvernement, le changement, d'un côté comme de l'autre? M. le Président, il y a d'autres choses qu'on va vouloir soulever.

Mais, M. le Président, c'est très évident que c'est encore le citoyen, en bout de piste, qui, lui, va être obligé de payer. Même si c'est du maquillage, on a l'impression que ce n'est pas le gouvernement, c'est encore le citoyen, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Pontiac et critique de l'opposition en matière de transports. M. le ministre des Transports, la parole est à vous.

Réponse du ministre

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, ce qui caractérise l'opposition officielle depuis septembre 1994, c'est l'amnésie. Ils ont perdu la mémoire. On s'en rend compte à chaque jour, en période de questions par exemple, quand le chef de l'opposition interroge le premier ministre. Ils ne se rendent pas compte, ou ils font semblant de l'oublier, ou ils l'ont carrément oublié, que l'opération majeure que le gouvernement est en train de faire en matière de redressement des finances publiques, c'est une opération que le gouvernement libéral aurait dû enclencher et largement compléter au moment où il était au gouvernement, pendant neuf ans.

Je me souviens très bien d'une certaine commission parlementaire où le chef de l'opposition de l'époque, qui était président du Conseil du trésor, avait rendu public un document, avec beaucoup de médiatisation autour, qui s'intitulait «Vivre selon nos moyens». C'était vraiment un plan d'action assez remarquable pour permettre au gouvernement, justement, de vivre selon ses moyens. Le problème, c'est que le chef de l'opposition d'aujourd'hui, président du Conseil du trésor d'alors, s'est limité à publier un document, à le rendre public. Il n'a rien fait, absolument rien fait. Son bilan comme président du Conseil du trésor est lamentable. Chaque année, pendant neuf ans, pendant quatre ans, chaque année, des augmentations de dépenses de 4,5 %, des prévisions de déficit qui constituaient des erreurs magistrales.

C'est ça, le règne du gouvernement libéral. Ce qui fait que, nous, au moment où on arrive au pouvoir, la situation financière et budgétaire que nous trouvons au moment de notre arrivée au pouvoir nous oblige, permettez-moi l'expression, à prendre les bouchées doubles et à enclencher une opération difficile visant à redresser les finances publiques, à réduire le déficit, à comprimer les dépenses, à les ramener à zéro, et cette année même à les réduire véritablement de l'ordre de 2 %. Ce n'est pas une opération facile, mais on s'en rend compte quand on regarde ce qui se passe ailleurs dans les provinces canadiennes, on se rend compte que le Québec était en retard sur ce plan-là. Et on essaie de rattraper du retard sans faire trop de mal, sans causer trop de douleur aux contribuables. C'est ça, la situation.

Je pense que ce qui se passe au ministère des Transports doit être placé dans cette perspective. Il ne faut pas avoir une vision obtuse, avoir des œillères et ne considérer que le budget du ministère des Transports. Ça m'intéresse beaucoup comme ministre des Transports, j'en suis convaincu, mais il faut avoir une vision plus large, il faut placer tout ça dans la perspective d'une vaste opération de réduction du déficit et de redressement des finances publiques, ce qui fait que le ministère des Transports, comme tous les autres ministères, est mis à contribution.

• (10 h 20) •

J'espère que le député de Pontiac ne me dira pas, à la fin de cette interpellation, que le ministère des Transports, lui, doit être épargné, ne doit pas contribuer à l'effort de redressement des finances publiques. Le ministère de la Santé et des Services sociaux? Oui, oui, sauf que ce n'est sûrement pas l'opinion du critique libéral en matière de santé. Le critique libéral en matière de santé, lui, il doit sans doute dire, et c'est ce qu'il va dire à l'étude des crédits: Il ne faut pas comprimer en matière de santé. Et le ministère de l'Éducation est mis à contribution aussi, mais je suis convaincu que le critique libéral en matière d'éducation, lors de l'étude des crédits, va dire: Le ministère de l'Éducation ne doit pas être comprimé. Bien non! Je regrette, quand on fait une opération de cette envergure-là, tous les ministères et organismes du gouvernement sont mis à contribution, doivent contribuer à l'effort. Le ministère des Transports aussi; il ne peut pas être épargné.

Donc, cette année, parce que l'ancien gouvernement n'a rien fait, parce qu'il a mal géré les fonds publics, parce qu'il a laissé les dépenses sans contrôle, parce qu'il a mal prévu les déficits et qu'il les a mal contrôlés aussi, il faut procéder à cet effort massif de redressement des finances publiques, le ministère des Transports aussi, ce qui fait qu'on arrive, oui, c'est vrai, à une compression de l'ordre de 260 000 000 \$ pour l'ensemble du budget du ministère et, à partir de ce moment-là, qu'il faut faire des choix. Où comprime-t-on? On se rend compte que, dans le budget, il y a toute une série de postes qu'on peut qualifier d'incompressibles. Il y en a pour 725 000 000 \$ qu'on ne peut à peu près pas toucher. C'est le cas, en particulier... Le plus gros

budget, c'est le budget du ministère des Transports. Vous regarderez dans le livre des crédits: cette année, il augmente même de quelques dizaines de millions, il augmente. En vertu des ententes conclues, des accords avec les commissions scolaires, c'est un poste budgétaire qui n'est pas compressible. Même chose pour les divers programmes de transport en commun. On arrive à 725 000 000 \$. Alors, c'est évident qu'il faut toucher, on n'a pas le choix, le programme concernant le réseau routier, qui passe de 988 000 000 \$ à 801 000 000 \$. Donc, premièrement, d'abord il en reste encore, des ressources. Il ne faut pas non plus faire de l'indignation facile, ce n'est pas le budget zéro. Il en reste encore, des ressources, mais il y a eu compression, je l'admets volontiers. Je l'ai admis à plusieurs reprises, d'ailleurs, dans les semaines précédentes.

Alors, il faut cibler, à ce moment-là, nos interventions. C'est ce qu'on va faire, au ministère des Transports, avec comme obsession la sécurité des usagers. Ça va être ça, la priorité. On manque de ressources. Par conséquent, les ressources dont on dispose, on va les investir en regard de la sécurité routière, en regard de la sécurité des usagers. C'est ce qui fait, par exemple... J'écoutais le député parler de l'entretien, que l'entretien va être négligé. Non, non, non. Il sait de quoi je parle, il a déjà été ministre délégué à la Voirie. Le poste entretien et exploitation du réseau n'est pas touché. Pourquoi? Parce que tout le monde reconnaît qu'en matière d'entretien et d'exploitation, si on néglige cette dimension-là des interventions dans le réseau routier, si on néglige cet aspect-là, c'est clair que, là, ça comporte des risques pour l'utilisateur, des risques pour ceux qui utilisent le réseau routier. Alors, il ne sera pas touché.

L'entretien, ça veut dire les nids-de-poule, toute la rhétorique qu'on fait sur les nids-de-poule. Le budget pour les nids-de-poule n'est pas coupé, pour les fissures non plus. Pour le déneigement, pour le déglacage, l'hiver — Dieu sait qu'on a un pays dont le climat est rigoureux — ce n'est pas coupé, ça. C'est important de le signaler, je pense, que ce n'est pas un poste budgétaire qui est coupé, parce qu'on s'est dit: En situation de rareté de ressources, il faut cibler nos interventions en fonction de la sécurité des usagers. Donc, le poste entretien et exploitation n'est pas affecté.

Alors, c'est vrai que, cependant, il y a des réductions en matière d'amélioration du réseau et en matière de réfection du réseau. À partir de ce moment-là, ça veut dire que les 200 000 000 \$ dont on dispose pour l'amélioration et la réfection du réseau, eh bien, là aussi, on va les concentrer en ayant à l'esprit la sécurité des usagers. Les interventions qu'on va faire vont être faites en fonction de la sécurité des usagers. S'il y a une courbe vraiment dangereuse où se sont produits de nombreux accidents, bien, là, il y aura des travaux pour corriger cette courbe. Bon, je vous donne un exemple, parce que c'est connu, ça a été annoncé. La route 155, Sherbrooke-Drummondville. Il y a un tronçon très dangereux où il se produisait beaucoup d'accidents. On va

construire deux autres voies entre Brompton et, je pense, Waterloo. Voilà.

Voilà des exemples. On va cibler nos interventions de telle sorte qu'on ne mettra pas en danger la sécurité des usagers, des automobilistes, de ceux qui utilisent le réseau. C'est comme ça. Maintenant, après, on reviendra là-dessus. C'est évident, M. le Président, qu'une situation comme celle-là ne peut pas perdurer. On peut la tolérer pour un an, mais ça ne peut pas perdurer, ce qui fait qu'au cours de l'année on va faire des efforts, on va poursuivre la réflexion pour trouver de nouvelles sources de financement de telle sorte qu'on rehausse au niveau requis les ressources nécessaires pour maintenir en bon état le réseau routier du Québec. Merci.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre des Transports. Je donne maintenant la parole à un député de l'opposition, le député de Bertrand.

Argumentation

M. Robert Thérien

M. Thérien: Merci, M. le Président. J'ai été un peu étonné que le ministre commence son allocution en disant qu'on avait perdu la mémoire. Je veux rappeler au ministre que le pouvoir lui a fait perdre la mémoire. Je lui ai déjà dit à l'Environnement, et je vais lui répéter, et je vais lui citer quelques exemples.

Mais, avant, je pense que le ministre, il est ministre de deux ministères puis qu'il porte deux chapeaux, puis, présentement, il est en train d'en porter un, c'est-à-dire qu'il porte celui des Affaires intergouvernementales. C'est la faute des autres, c'est toujours la faute des autres. Là, c'était la faute d'un ancien gouvernement. Mais je veux lui rappeler que le ministère des Transports, en fait, c'est un ministère d'action, où les actes priment, et c'est là-dessus que le ministre va être jugé, c'est là-dessus que le gouvernement va être jugé puis c'est là-dessus qu'on veut parler pendant les deux heures: les actions que le ministère... Que le ministre glorifie qu'il va réparer les nids-de-poule, hé! on vole bas. On vole vraiment bas. Écoutez... Réparer les nids-de-poule, puis on dit: Écoute, on vient de trouver quelque chose d'extraordinaire.

Je me suis permis, hier, parce que la qualité d'orateur du ministre n'a jamais été mise en doute, peut-être sa qualité de ministre un jour, mais sa qualité d'orateur... Je me suis permis de lire ses anciens discours, parce que c'est un ministère que je connais assez bien aussi, le ministère des Transports. Lorsque, année après année, on faisait les crédits comme ça puis qu'il y avait certaines diminutions au ministère des Transports, le député se levait: Ah! c'était effrayant! Mauvais investissement. Quand on n'investit pas dans le transport, on se crée des dettes dans l'avenir. C'est ce que le ministre disait constamment.

Et, aujourd'hui, il change complètement de discours. Complètement de discours. Puis on reviendra

tantôt sur les postes de péage et autres. Il a été parmi ceux qui ont enlevé les postes de péage, puis, aujourd'hui, on va parler de faire l'inverse. Et je lui ai dit à l'Environnement. Le fait d'être ministre, je pense que ce n'est pas une perte de mémoire, c'est un changement d'orientation complet. En deux heures, je ne me suis pas permis d'amener tous les discours du ministre, parce que le ministre, quand même, je vous le disais, il a une qualité d'orateur, puis il a fait énormément de discours à l'effet qu'on ne pouvait pas diminuer, et particulièrement en région, les budgets de voirie parce qu'on se créait des dettes dans l'avenir. De laisser se détériorer le réseau routier, c'était très néfaste. Et, aujourd'hui, le ministre, d'abord, accuse l'ancien gouvernement et il va même jusqu'à dire qu'on a un retard comparativement aux autres provinces. Bien, le retard, il était là en 1994. Pendant les 12, 14 premiers mois, là, vous n'avez pas décidé tout de suite de rattraper le retard, vous aviez des priorités ailleurs. Ça, c'est l'autre ministre, là, parce qu'il y a deux ministres dans le même, là. On n'a pas décidé à ce moment-là de combler le retard. Et, là, vous décidez aujourd'hui, vous dites: Bien écoutez, là, ce que je pensais pendant 10, 15 ans... Parce que je suis convaincu que le député a les mêmes demandes que, moi, j'ai dans mon comté, ou les députés qui sont ici, les ministériels, où les gens trouvent que le réseau a besoin énormément d'amélioration, puis l'amélioration, ça se fait avec de l'argent, ça ne se fait pas avec d'autre chose.

• (10 h 30) •

Tout ce que je veux demander au ministre, puis j'aurai l'occasion d'y revenir: Il «est-u» à l'aise, présentement, avec ce qu'il émet comme opinion? Si on fait fi, là, que la situation budgétaire, il y avait des choix à faire, est-ce que c'est un bon choix que le ministre fait de laisser se détériorer le réseau routier plutôt que de faire d'autres choix à l'intérieur de son ministère? Parce qu'on sait aussi qu'il y a eu des sommes consenties aux travailleurs de la fonction publique, dont des gens du ministère des Transports, qui viennent enlever, en quelque sorte, de l'argent pour la réparation du réseau routier. Mais, ça, c'était dans l'année 1994-1995, où c'était peut-être moins important de rattraper le retard, à ce moment-là.

Ça fait que la question au ministre: Est-ce qu'il est à l'aise avec tout ce qu'il a dit pendant 15 ans et, présentement, la situation qui se passe dans son propre ministère? Il fallait couper, on coupe. Mais le choix qu'il a fait, est-ce que c'est le bon, M. le ministre?

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Bertrand. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Oui. M. le Président, un petit rappel, un petit rétablissement des faits. Quand le député prétend qu'on ne fait que commencer cette année, en 1996-1997, l'opération de redressement des finances

publiques, j'ai le regret de lui dire que ce n'est pas exact, c'est faux. Ça a commencé en 1995-1996. En 1995-1996, pour la première fois, hein, pour la première fois, il y a un gouvernement qui a décidé du gel des programmes de dépenses. Ça, c'est en 1995-1996 que ça s'est produit. Si on regarde sur l'ensemble de la période de vos deux mandats, les dépenses de programmes ont toujours augmenté d'année en année. L'année 1995-1996, pour la première fois, gèle les dépenses de programmes, et on a ramené le déficit d'un niveau record de 5 700 000 000 \$ — dernière année de leur gouvernement avec comme premier ministre le chef de l'opposition officielle actuel — à 3 900 000 000 \$. C'était la prévision qu'on avait faite, que le ministre des Finances, M. Campeau, avait faite au printemps dernier. Il avait dit: Le déficit sera au niveau de 3 900 000 000 \$. Eh bien, le 31 mars 1996, il est à ce niveau-là. Nos prévisions sont justes. Simplet un petit rappel. C'est la deuxième année qu'on amorce. C'est la deuxième année de l'opération redressement des finances publiques.

Maintenant, oui, je suis très à l'aise, parfaitement à l'aise avec les crédits budgétaires et les choix qu'on a faits, parce que c'est les bons choix qu'on a faits. Je reviens aux incompressibles, là. On ne pouvait pas réduire le niveau des ressources consacrées au transport scolaire ni au transport en commun. Donc, il fallait cibler ailleurs. Il y a réduction d'effectif: 660 ETC, emplois à temps complets, de moins en 1996-1997. Il n'y aura pas de mises en disponibilité; ce sont tous des postes vacants, M. le Président, donc ça ne sera pas très douloureux à encaisser, mais notre niveau d'effectif va baisser.

Et je reviens à ce qu'on va faire avec le programme concernant le réseau routier, encore une fois. C'est vrai qu'on n'est pas en étude des crédits, mais j'imagine que les députés de l'opposition ont eu le temps de lire le livre des crédits, les renseignements supplémentaires, au ministère des Transports. Ils ont pu constater ainsi que, au niveau de l'entretien, c'est maintenu au même niveau. Là, il faudrait qu'ils se comprennent, les députés de l'opposition. Tout à l'heure, le député de Pontiac s'indignait des nids-de-poule — ça n'avait pas de bon sens de laisser des trous dans la chaussée comme ça — et puis, après ça, le député de Bertrand revient à la charge pour dire qu'il n'y a pas grand-chose là, que ça ne vaut pas la peine, que, si c'est juste ça qui nous intéresse... bien, là, il faudrait qu'ils se comprennent. Ça fait partie de l'entretien, ça fait partie de la sécurité aussi.

Mais on va quand même investir, dans l'amélioration du réseau routier, 200 000 000 \$ pour réaménager les routes et les ponts existants, toujours en vue d'en accroître la sécurité, le rendement. On va quand même investir 113 000 000 \$ dans la réfection du réseau routier. Ça, ça prend surtout la forme, en particulier, de pose de couches d'usure sur les chaussées. Alors, je dis aux députés, je dis également aux grands constructeurs qui, effectivement, sont intervenus hier — et on retrouve leurs propos ou leurs déclarations dans la presse — qu'il

faut qu'une telle situation ne perdure pas. On est tous conscients là-dessus. Il ne faut pas que ça se poursuive deux ans, trois ans, quatre ans. C'est pour ça que, cette année, on constate que le niveau de ressources peut être qualifié d'insuffisant par rapport aux besoins. Mais on s'arrange et on réfléchit. On s'apprête à faire des choix au cours de l'année qui vient pour faire en sorte, justement, qu'on trouve les sources de financement requis pour maintenir le réseau en bon état et en bonne santé. On pourra en parler tout à l'heure, des diverses sources possibles de financement pour maintenir en bon état le réseau routier.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre. Je donne maintenant la parole à un député ministériel, le député de La Peltrie.

M. Michel Côté

M. Côté: Merci, M. le Président. Le député de Pontiac a débuté tout à l'heure son intervention en parlant de mission du ministère, en relevant le fait de toujours avoir le souci d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers et de la population, et de toujours avoir à l'esprit cet aspect-là. Alors, c'est une certaine morale qu'il essayait de nous faire voir. Je pense que, là encore, je voudrais lui rappeler qu'il a la mémoire un peu fragile, parce que, lorsqu'il était ministre des Transports, dans l'ancien gouvernement, c'est-à-dire le gouvernement qui nous a précédés, est-ce qu'il avait ce souci-là, lui, envers la population, et aussi les usagers? On se souvient très bien du Lac-Saguay, le beau petit village des Laurentides où on a augmenté la vitesse à un certain moment. Alors, ça, est-ce qu'on parle de sécurité des usagers, à ce moment-là? Alors, la mémoire est une faculté qui oublie, alors il faut aller avec ça.

Et il y a le député de Bertrand aussi, qui a parlé, bon, de laisser-aller, qu'on n'avait rien fait depuis octobre 1994. Non, je pense que je dois lui rappeler qu'on a agi, on a fait d'autres choses, mais on l'a fait autrement. J'aimerais lui rappeler ici, par exemple, la loi 73, où on a instauré, justement, une carte routière pour les véhicules lourds. Alors, ça, c'est une autre façon, je pense, de changer les choses. Sans de très grands investissements, on peut quand même améliorer nos dépenses, parce que, si on cible les routes où les véhicules lourds doivent circuler, je pense qu'à ce moment-là on évite des dommages dans des routes peut-être secondaires, qui nécessitent parfois, ou par la suite, des investissements en termes de réparations.

Alors, nous autres, on a investi sur deux fronts, je pense, ou encore, il faut agir sur deux fronts, en parallèle, plutôt. Alors, c'est certain qu'on y est allé au niveau des compressions. Ça, le contexte actuel, qui est difficile, je pense que ça nous amène à gérer de manière encore beaucoup plus serrée. Donc, on est dans un contexte où il faut gérer la décroissance. Mais, parallèlement à ça, je pense qu'on agit dans la manière qu'on innove dans la façon de faire, et c'est là l'autre façon de

gouverner qui commence à paraître. Alors, avec la loi 73, justement, qui modifie le Code de la sécurité routière et qui détermine que le réseau routier de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence... Au fond, on aura maintenant une carte qui sera identifiée, puis, ça, c'est en vigueur depuis 1996. Alors, ça, c'est pour assurer le maintien, je pense, encore davantage garder en bon état nos infrastructures et nos équipements.

● (10 h 40) ●

Alors, pour diriger, faciliter aussi, le contrôle, parce qu'il arrive très souvent que les véhicules lourds contournent les postes de contrôle, alors, à ce moment-là, lorsque c'est déterminé, les routes sont déterminées, bien, on va avoir plus de facilité à assurer un meilleur contrôle et ça va permettre aussi au ministère des Transports et aux municipalités de mieux cibler leurs interventions d'investissement, justement, dans le maintien ou l'amélioration du réseau routier.

Alors, M. le Président, c'est des mesures qui permettent, justement, d'améliorer davantage au niveau de la sécurité, d'abord des usagers; et ce que l'on vise également, c'est de continuer à diminuer le nombre de décès puis de blessés sur les routes. Là encore, en contrepartie, ça, c'est des coûts qui vont être moindres pour l'État.

Alors, en conclusion, M. le Président, avec de telles mesures, mon gouvernement, au fond, agit et il va continuer d'agir. On agit d'une autre façon, et je vais appuyer le ministre dans toute mesure qui permettra de continuer d'améliorer notre système, à moindre coût, mais à une qualité supérieure.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de La Peltrie. Je donne maintenant la parole à M. le député de Pontiac et critique de l'opposition en matière de transport.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci. M. le Président, je pense que le premier ministre répète, répète: Il faut avoir confiance. Pour avoir confiance, il faut être crédible. Lorsque j'entends le ministre me dire que la construction des routes, là — «Cet enjeu est d'autant plus grand que toute déficience...» — on va se baser sur les besoins... Comment peut-il m'expliquer... Et je lis dans un journal, ici, pas seulement une campagne électorale provinciale, là, mais dans une campagne électorale fédérale, après que le candidat Stéphane Tremblay eut indiqué que, malheureusement, aujourd'hui, on n'a pas pu être élu en faisant une promesse de construction de bout de route, et je cite ici: «...Jacques Brassard, qui est monté sur la tribune après le candidat Stéphane Tremblay, furent pour répliquer aux propos que ce dernier avait tenus quelques instants plus tôt, alors que, faisant allusion aux années difficiles, le jeune homme de 22 ans avait mentionné que sa génération ne pouvait plus compter, comme la précédente, sur la construction de

routes pour créer de l'emploi. "J'aimerais dire à Stéphane — et je cite — qu'on va en faire quand même, un petit peu de routes, et particulièrement l'autoroute Alma-La Baie", a lancé le ministre sous les ovations de la foule.»

Comment, M. le Président? Quand dit-il la vérité, là? Tantôt, là, à cause du besoin, ou pour des raisons politiques, et même pas dans l'arène politique provinciale? Ou est-ce que, M. le Président, c'est le fait que, lorsqu'il y a une partielle, la candidate du PQ peut, elle, faire une promesse, la A-30, pas basée... Il me semble que ce n'est pas nécessairement basé sur le besoin. Si c'est ça, que le ministre me le donne, qu'il me le démontre. Mais l'autoroute Alma-La Baie, ça, M. le Président, quand peut-on le croire, là, qu'il va être sérieux? Pourtant, est-ce qu'il n'était pas conscient. M. le Président, de l'état des finances? Il n'était pas conscient des coupures qu'on était pour faire, M. le Président?

Mais, en bout de piste, M. le Président, oui, il faut faire des coupures. Mais ne soyons pas hypocrites, comme gouvernement. Si on fait les coupures, qu'on ne remette pas ça à un palier de gouvernement plus bas. M. le Président, qui va être obligé d'aller chercher ça encore dans les poches du citoyen, ou qu'on ne le fasse pas par des postes de péage, c'est encore le citoyen qui va être obligé de payer. C'est ça qu'on déplore.

Il me semble que, M. le Président... Comme le disait hier le chef de l'opposition: C'est quoi, votre plan de coupures? C'est juste de couper? De donner belle bouche, bon goût à tout le monde? De dire: Nous autres, on est un gouvernement qui coupe? Mais c'est le citoyen... Quand j'entends le ministre parler de 660 postes qui vont être coupés, est-ce qu'il tente de dire que c'était en surplus, ça, de la décentralisation qui a eu lieu en 1993, après qu'on a remis 33 000 km de routes aux municipalités et qu'on leur a donné un budget pour s'en occuper, et qu'on vient d'en couper 36 000 000 \$? Est-ce que c'est ces postes-là ou c'est des nouveaux postes? S'il y a moins d'argent à dépenser, il y a moins de travail à faire, au ministère des Transports. Quel va être le résultat, la reddition de combien de postes, avec ces 200 000 000 \$, ces 300 000 000 \$ là? Combien est-ce qu'il y en a, de postes, là? Dites-le-moi. Est-ce que les postes dont vous parlez, c'est le résultat des changements qui ont été faits sous l'ancien gouvernement, après qu'il y a eu le transfert du réseau routier, de consentement avec les municipalités, avec un budget... On n'a pas pelleté; on disait qu'on pelletait. Qui est en train de pelleter? Qui est en train de leur couper les vivres, aux citoyens? C'est qui, là?

C'est bien beau, ça, M. le Président, de dire, de blâmer le chef de l'opposition parce qu'il était président du Conseil du trésor. Ça, c'est facile à faire. Puis le citoyen va s'apercevoir, M. le Président, que des beaux discours... puis, le ministre, il fait réellement des bons discours, des très beaux discours, tu sais. Mais j'ai donné l'exemple, tu sais. Quand dit-il vrai, là? Quelles vont être les bases de décision pour la construction

d'autoroutes? Est-ce que ça va être réellement la sécurité des gens? Est-ce que ça va être le besoin du développement économique? Ou ça va faire élire des amis du Parti québécois ou des membres du Parti québécois? C'est ça, là? «C'est-u» ça, être sérieux? Est-ce que les gens vont vous croire? Pour des raisons strictement politiques. Un peu, que, tout d'un coup, on se réveille, là, puis il y a un déficit puis il y a des choses à faire. Il semblerait que, à partir de septembre 1994 jusqu'à la fin du référendum, il n'y avait pas de problème, parce qu'on a faire accroire aux Québécois qu'il n'y aurait pas de vent de droite qui viendrait leur enlever, comme on fait dans le restant du Canada... C'est un vent de gauche, mais il va faire aussi mal, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Pontiac. Je ferai remarquer aux membres de cette interpellation que ça s'est bien passé jusqu'à maintenant. Je vous inviterais à surveiller vos mots, à maintenir un débat d'idées. J'ai noté le mot «hypocrite», qui est peut-être un mot tendancieux dans notre Assemblée parlementaire. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Vous avez raison, M. le Président. Mais je suis content que le député de Pontiac nous rappelle l'élection fédérale partielle dans Lac-Saint-Jean. Ça me permet de signaler la victoire décisive, sans équivoque, du jeune candidat du Bloc québécois, qui a carrément donné une raclée au candidat libéral. Malgré l'appui de plusieurs ministres fédéraux qui ont défilé dans le comté — plusieurs — malgré l'appui de l'ancien ministre libéral, Marc-Yvan Côté, qu'on a vu à plusieurs reprises à Alma au cours de cette élection-là, et y compris le soir de l'élection, le jeune candidat du Bloc a emporté une victoire telle qu'il a obtenu 77 % des suffrages exprimés. Il a battu le record de Lucien Bouchard. Ce n'est pas peu dire, hein.

Et, oui, il a parlé de routes. Et c'est à ce moment-là que je lui ai dit qu'il allait s'en construire quand même, des routes. Parce que 200 000 000 \$ pour l'amélioration du réseau routier puis 113 000 000 \$ pour la réfection du réseau routier, puis 350 000 000 \$ pour l'entretien des infrastructures de transport, ça, ça n'ira pas dans les sentiers de motoneige ou dans les sentiers pédestres en forêt, ça va aller dans les routes. Je comprends mal l'intervention du député de Pontiac. Il a juste à regarder le livre des crédits. Quand on arrive à plusieurs centaines de millions, on aurait de la misère à mettre ça juste dans les sentiers de motoneige. Ça va sur les routes. Ça va pour améliorer le réseau routier. Puis, effectivement, oui, il va y avoir du développement quand même. On a réussi, quand même, à faire du développement. Par exemple, la 50 entre Lachute et Mirabel, le contrat est accordé et les travaux vont se faire, vont s'amorcer. C'est du développement. C'est la même chose entre Bromptonville et Windsor. J'en parlais tantôt; je parlais de Waterloo, c'est faux, ce n'est

pas Waterloo, c'est Windsor. C'est du développement. Et puis, oui, l'autoroute Alma-La Baie va se faire. On a conçu et mis au point un calendrier de travaux, puis il va être respecté. Pendant neuf ans, ce lien routier a été négligé, peut-être pour des raisons politiques. Le député de Pontiac peut nous accuser de faire de la partisanerie. Je peux lui retourner le compliment parce que, quant au lien autoroutier, le lien Alma-La Baie, ils ont attendu huit ans avant de se décider à amorcer les travaux d'un tronçon. Pendant huit ans, ils n'ont rien fait, absolument rien fait, et le député de Dubuc est là, sûrement, pour en témoigner.

• (10 h 50) •

La A-30, oui, on y va avec une étude d'impact. On va voir, après ça, s'il y a lieu d'aller plus loin. Mais ça nécessite une étude d'impact, effectivement, parce qu'on me signale qu'il y a eu 900 accidents sur ce tronçon en trois ans. C'est beaucoup. Ça mérite une étude d'impact. Par contre, il y aura des travaux d'amélioration sur la 132; c'était déjà programmé. C'est ça qui a été annoncé à l'occasion de l'élection partielle dans La Prairie.

Donc, encore une fois, le député fait allusion au programme d'amélioration du réseau municipal. Je ne reprendrai pas les propos que mon collègue, M. Léonard, lui a tenus au moment de l'étude des crédits. Mais j'ai le mémoire au Conseil du trésor entre les mains, j'ai la décision du Conseil du trésor — oui, oui, oui, j'ai tout vu ça aussi, également — et il est très clair que, pour ce qui est du volet amélioration du réseau municipal, le Trésor avait fixé à trois ans la durée de ce programme, un programme triennal; la réfection des ponts, quatre ans; le programme de compensation pour prise en charge du réseau aux municipalités, cinq ans. Le «cinq ans» apparaît dans le mémoire, il apparaît dans les documents; le «quatre ans» apparaît dans le mémoire, il apparaît dans les documents; le «trois ans» apparaît dans le mémoire, mais le ministre l'a oublié dans le document. Il l'a oublié, mais il est dans le mémoire, c'est un programme triennal.

Normalement, par conséquent, ce programme-là devrait prendre fin le 1er avril 1996. Cependant, à la suite de requêtes du monde municipal et aussi de parlementaires, on a jugé utile qu'il valait mieux assurer une transition plus longue. C'est ce qui fait qu'on prévoit quand même un budget de 20 000 000 \$ pour cette année.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre. La parole est maintenant à un autre député ministériel. M. le député de Dubuc.

M. Gérard R. Morin

M. Morin (Dubuc): Merci, M. le Président. Je suis heureux de pouvoir profiter de cette interpellation, considérant qu'elle doit toucher l'ensemble du domaine des transports, pour vous entretenir un petit peu en ce qui touche la politique fédérale de transfert des aéroports

et des installations portuaires. On se souviendra que c'est en 1994 que le gouvernement fédéral a rendu publique sa décision de se départir, soit en termes de propriété, d'exploitation et de financement, d'un certain nombre d'aéroports.

À ce moment-là, j'étais inquiet de ce transfert vers les municipalités, d'autant plus qu'au Québec il y avait un gouvernement libéral qui ne gouvernait qu'en fonction de son orientation constitutionnelle, qui consistait à toujours demeurer à genoux vis-à-vis d'Ottawa. Alors, quand on sait la fragilité des municipalités par rapport à l'exploitation de telles infrastructures, évidemment, il y avait beaucoup d'inquiétude face à la réaction du gouvernement du Québec d'alors.

Heureusement, depuis l'automne 1994, le gouvernement du Parti québécois est en place. Ça m'a sécurisé quelque peu. D'ailleurs, c'est au mois de décembre 1995 que le gouvernement a réagi par rapport à cette politique, en se donnant une orientation, évidemment, orientation comportant plusieurs volets, mais, entre autres, où le gouvernement faisait preuve d'une certaine objectivité et de réceptivité, à l'effet qu'on ne s'est pas prononcé contre de tels transferts vers les municipalités, en autant que celles-ci possédaient la capacité d'acquérir et d'exploiter de telles infrastructures.

Mais, ceci dit, M. le Président, je voudrais quand même... et, évidemment, j'espère que le ministre aura quelques minutes, à la fin, pour pouvoir apporter quelques précisions. Il n'en demeure pas moins que, dans le domaine des communications, les réseaux aérien et maritime constituent des aspects fort importants en ce qui touche le développement des régions sur le plan économique. Alors, on sait que, si ce n'était que gérer les infrastructures physiques comme telles, je ne doute pas que nous soyons en mesure de s'assurer que les municipalités assurent un avenir à ces infrastructures. Sauf que, comme ce n'est pas le gouvernement du Québec qui possède, finalement, autorité ou compétence en ce qui concerne toute la réglementation entourant la navigation aérienne et maritime et qu'on sait que, au moindre changement de politique, de modification dans le trafic des lignes de services, ça peut compromettre de façon assez rapide la rentabilité d'un aéroport ou d'installations portuaires...

Alors, considérant la complexité du domaine, je voudrais d'abord poser deux questions au ministre, à savoir: Est-ce que l'orientation que le gouvernement a arrêtée à l'automne dernier touche autant les installations, les éventuels projets de transfert des installations portuaires, comme les aéroports? Et ma deuxième question... Puisque le gouvernement dit que tous ces transferts devront être approuvés par voie de décret par le gouvernement du Québec, je voudrais poser une question: Est-ce que ça veut dire que le gouvernement du Québec intervient dans les dossiers seulement au moment de la signature d'entente de transfert sur les modalités ou bien qu'il intervient un peu plus tôt dans le processus? Parce qu'il m'apparaît que, attendre à la

toute fin, au moment où toutes les modalités sont arrêtées, ça pourrait être embêtant pour le gouvernement du Québec d'intervenir, parce qu'on sait que les municipalités, en général, sont intéressées à étudier les dossiers.

Alors voilà, M. le Président, ce dont je voulais entretenir cette Assemblée. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je suis quand même sécurisé que ce soit un gouvernement qui a comme priorité l'intérêt du Québec d'abord qui soit au pouvoir. Mais, ceci dit, devant la complexité d'un tel dossier, j'ai cru bon d'interpeller le ministre, peut-être de façon superficielle, là-dessus. Alors, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): C'est à moi de vous remercier, M. le député de Dubuc. La parole est à nouveau à un député de l'opposition, M. le député de Bertrand.

M. Robert Thérien

M. Thérien: Je m'aperçois que le député de Dubuc a pris le chapeau de ministre critique des relations intergouvernementales pour se servir du fédéral un petit peu. On a vu le ministre, en réponse aux critiques, s'empresser de parler des élections dans Lac-Saint-Jean. Il ne m'a pas parlé beaucoup du résultat de Papineau-Saint-Michel, où une vedette — supposément — a aussi flanché — les résultats ont été plus faibles, mais...

On est ici pour parler du ministère des Transports, et on va arriver au poste de péage, justement, parce que le ministre vient de quitter un ministère, qui est l'Environnement, en laissant des péages justement. Les citoyens du Québec vont payer dorénavant dans les parcs, imaginez-vous. L'antithèse de quelqu'un qui s'en va prendre une marche, qui arrive à un poste de péage... Et, maintenant, ce même individu là, le même député, ministre, va aussi mettre possiblement — on va lui demander la question — des postes de péage. Donc, ça va être le roi des postes de péage, et, sans lui manquer de respect, on pourrait peut-être — puis il sait que ce n'est pas ça que je veux faire du tout — appeler les postes de péage «Brassard». Mais je le mets entre guillemets, je ne veux pas l'utiliser, parce qu'il va y avoir des postes de péage partout au Québec, puis ça va être lui qui va les avoir mis en place. Imaginez-vous quel record: on répare les nids-de-poule, on met des postes de péage, et c'est tout un catalogue.

● (11 heures) ●

Je veux juste lui dire... peut-être me servir d'un exemple dans ma région et utiliser un maire qui a fait une petite allocution là-dessus. C'est le maire Grignon — qui est un héritier en ligne directe de Claude-Henri Grignon — maire de Sainte-Adèle, et je ne pense pas qu'il puisse être considéré comme un libéral même s'il fait un travail superbe dans les Laurentides. Je vous lis un petit peu. Comme il nous l'avait confié à l'automne, il n'hésitera pas à partir en guerre contre cette mesure qu'il juge discrétionnaire et rétrograde. Donc, dit-il:

«Les postes de péage seront une catastrophe pour les Laurentides, une catastrophe économique. Le nouveau ministre des Transports, M. Jacques Brassard, parle de 0,09 \$ le km. Venir faire du ski à Sainte-Adèle coûtera donc 13,50 \$ de plus pour quelqu'un qui part de Montréal. Vous ne pouvez pas trouver mieux pour tuer l'industrie touristique.» Et la même chose pour ceux qui habitent la région des Laurentides, ceux qui habitent dans le comté, plus haut, de M. Léonard, ceux qui habitent le comté de M. l'ex-ministre de l'Industrie, qui vont aller travailler à Montréal ou à Laval, ça va leur coûter à peu près 2 000 \$ aller-retour durant une année. Même les partisans du gouvernement disent que ça va être une catastrophe pour l'industrie touristique.

Ça fait que la question que je pose au ministre, le futur roi des postes de péage au Québec, pas juste en transports: D'abord, est-ce que la décision est prise? Si elle est prise, comment elle va s'appliquer, quand elle va s'appliquer et, finalement, c'est quoi, la garantie des citoyens du Québec que l'argent qui va être dédié aux postes de péage va aller dans l'amélioration du transport?

Je le voyais sursauter tantôt, parce que le maire, j'ai l'impression, est de bonne foi et a utilisé les chiffres qu'il a entendus. Il a entendu que c'était tant du kilomètre, 0,09 \$ du kilomètre. Je peux vous dire que, pour les Laurentides, pour l'Estrie, pour l'ensemble des gens qui vivent du tourisme, c'est une catastrophe si ce genre d'intervention vient se faire.

Et, M. le ministre, donc, ma question est simple. D'abord, la décision, vous en avez parlé un petit peu tantôt. Dans vos nouvelles méthodes de trouver de l'argent, donc, j'ai pensé que c'étaient des postes de péage. Vous êtes déjà familier avec ça. Comment ça va s'appliquer? Quand ça va s'appliquer? J'imagine au prochain budget, parce que vous dites: On est pendant un an à réparer des nids-de-poule, puis, l'année prochaine, on va avoir des argents supplémentaires, donc les postes de péage vont être faits. Et c'est quoi, encore, la garantie que cet argent-là va être de l'argent dédié, que ça n'ira pas au fonds consolidé ou que, après quelques années, ça n'ira pas aussi dans une autre campagne, à la séparation du Québec, comme on a connu un petit peu des argents qui étaient déviés à gauche et à droite? Donc, M. le ministre, moi, mais le maire de Sainte-Adèle aussi et la plupart des maires de la région des Laurentides, sommes très, très inquiets de votre attitude ou, surtout, de vos gestes, parce que je vous ai dit tantôt que le ministère des Transports est un ministère d'action et d'actes sur lesquels vous allez être jugé.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Bertrand. À vous la parole, M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, quelques éléments d'information suite à l'intervention du député de Dubuc. Je rappelle d'abord que le gouvernement du

Québec ne prendra pas la relève d'Ottawa en matière d'aéroports et n'investira pas non plus dans ses infrastructures ni n'épongera les déficits d'exploitation tant que la dévolution des aéroports ne s'accompagnera pas du transfert des pouvoirs réglementaires, législatifs et fiscaux. Je pense que vous avez fait une allusion à ça, ça m'apparaît évident.

Mais on n'est pas opposé, en principe, au transfert. Cependant, on veut que ça se fasse dans l'ordre et en toute transparence, et ce qui se passe à Val-d'Or deviendra en quelque sorte un modèle pour la suite. Et, à Val-d'Or, il y a des problèmes, il y a des différends, si l'on veut, entre le fédéral et nous. Ça concerne le transfert des employés, ça concerne les baux de location durant la négociation et ça concerne aussi la qualité et la fiabilité des informations transmises par Transports Canada concernant le trafic aérien, concernant les coûts d'exploitation. Alors, tant qu'on n'aura pas réglé ces différends-là, il n'y aura pas de règlement à Val-d'Or, et, à partir du moment où il y aura un règlement à Val-d'Or, je pense que, pour les autres, ça devrait aller assez rapidement.

Je ne reviens pas nécessairement aux péages, M. le Président, mais je reviens aux sources nouvelles de financement avec comme objectif de faire en sorte que, dans les années qui viennent, le niveau de ressources qu'on consacre au maintien en bon état du réseau routier, à sa réfection, à sa restauration et à son développement soit suffisant. Ce n'est pas le cas cette année, je le reconnais volontiers, et ça ne peut pas durer pendant beaucoup de temps. Il faut donc rehausser le niveau des ressources. Et, pour ça, il faut trouver de nouvelles sources de financement. Le péage en est une. Est-ce celle-là que nous allons privilégier? Ce n'est pas sûr. Ça a été évoqué, je l'ai évoqué aussi. Ça ne sera pas... D'abord, le 0,09 \$ du kilomètre, là, ça, ça vient de la #07, en Ontario. Je n'ai parlé, moi, d'aucune hypothèse de la tarification dans l'éventualité du retour au péage.

Mais il y a d'autres possibilités. Il y a évidemment la taxe sur les carburants. C'est de cette façon-là, par exemple, qu'on finance l'Agence métropolitaine de transport, à Montréal. C'est comme ça qu'on la finance. Il y a une surtaxe sur l'essence qui est recueillie et qui est actuellement en fidicommis, mais qui va être remise à l'Agence aussitôt que cette dernière sera opérationnelle. Il y a les droits d'immatriculation, auxquels on peut ajouter des droits d'accès au réseau routier. À ce moment-là, là, c'est tous les usagers qui sont mis à contribution. Puis il y a aussi — on en a déjà parlé, dans certains pays d'Europe, ça existe — les vignettes, une vignette qu'on doit se procurer pour avoir accès au réseau. C'est une sorte de droit d'accès au réseau également. Puis il y a le péage, avec des technologies maintenant sophistiquées, là, électroniques. Mais l'inconvénient du péage, c'est que ça prendrait plus de deux ans à le mettre en place, puis on ne peut pas attendre deux ans. Donc, c'est ça, le gros inconvénient du péage. Alors, on est en train d'examiner tout ça, mais il est clair que, d'abord, il faut de nouvelles sources de financement.

Alors, je ne vous ferai pas de cachettes, là. Il n'y a pas de cachotteries. Personne ne pourra m'accuser d'hypocrisie. Je le dis: On cherche et on va mettre en place de nouvelles sources de financement. Le choix va se faire dans les mois qui viennent.

Deuxièmement, et je conclus là-dessus, il est essentiel — les sondages le démontrent et l'opinion publique, là-dessus, sur ce plan-là, est très transparente — il faut absolument que le moindre sou récolté par la mise en place de l'une ou l'autre de ces nouvelles sources de financement, il est absolument essentiel que le moindre sou récolté retourne dans le réseau. Donc, il faut que ce soit dédié. Donc, il faut un fonds spécifique, distinct du fonds consolidé, pour qu'on sache vraiment le fruit de ces nouvelles sources de financement et que ça serve exclusivement au réseau routier, à sa restauration et à son développement.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre. À nouveau, la parole est à un député ministériel. M. le député de Limoilou.

M. Michel Rivard

M. Rivard: Merci, M. le Président. Même si on dit souvent que la mémoire des citoyens et des citoyennes a tendance à oublier rapidement, je serais bien curieux, si on demandait au premier citoyen qu'on va rencontrer à l'extérieur, s'il se souvient du montant de l'augmentation de son compte de résidence au cours des... On a des grosses chances qu'il ne s'en souviennent pas. Et c'est un petit peu normal, on a beaucoup de préoccupations qui sont autres. Par contre, moi, je trouve quand même qu'il est anormal pour des parlementaires, dont tout le travail est dédié à cette tâche, qu'ils semblent oublier ce qui s'est produit lorsqu'ils étaient au pouvoir pendant environ une dizaine d'années.

J'ai été surpris par le discours du député de Pontiac, qui a été le premier orateur, lorsqu'il s'est indigné, entre autres, des coupures. Il disait, entre autres, que ce seraient toujours les mêmes citoyens qui auraient à payer. Alors, je suis très, très surpris de constater qu'il oublie la réforme Ryan. Y a-t-il eu une réforme qui a été plus attaquante envers les municipalités? On a vu, entre autres, que ça a amené, pour certaines municipalités, l'obligation de modifier la taxe d'affaires. Je pense que n'importe quel observateur est capable de faire la conclusion que cette mesure, entre autres, a coûté le pouvoir à l'ancienne administration de Montréal. On se souvient du chaos indescriptible, du tollé des propriétaires de locaux inoccupés qui devaient payer une taxe. Et tout ça, ça découle de cette réforme Ryan. Qu'on se souvienne également de l'unanimité la plus totale, dans le monde municipal, contre cette réforme. On se souvient qu'il y a eu des commissions parlementaires et il n'y a pas un iota qui a été changé de cette réforme. Alors, qu'on ne se souvienne pas de cela puis qu'on dise, comme a dit le député de Pontiac, que ce

seront les mêmes citoyens, moi, à mon sens, je pense qu'il faut être un petit peu culotté pour amener ça.

• (11 h 10) •

Si on regarde les crédits, maintenant, on se rend compte qu'il n'y a aucun transfert aux municipalités dans toutes les coupures qui sont amenées. Ça m'amène également à vous entretenir de notre grand frère, le grand frère fédéral. Alors, on sait que, dernièrement les médias ont rapporté que le budget Martin, finalement, il semblerait que ce n'est pas si pire. Mais, encore une fois, le fédéral, au lieu d'imiter le provincial, qui, lui, coupe dans ses dépenses sans les transférer à d'autres, on se rend compte que nos amis, du côté fédéral, s'apprêtent à charger à d'autres, à charger aux utilisateurs, le coût de la Garde côtière, pour ce qui est du déglacage, et le coût des brise-glaces, en période hivernale.

Alors, on se rend compte que cette mesure, c'est une deuxième attaque. On se souvient qu'il y a quelques années le gouvernement fédéral avait cette idée de le faire et ils ont fait marche arrière lorsque les utilisateurs et les administrations portuaires se sont élevés contre cette mesure. Et on se rend compte que, s'ils mettent de l'avant cette mesure, c'est 20 000 000 \$ qu'ils vont tenter d'aller chercher dans les provinces, chez les utilisateurs. Ça, c'est pour 1996-1997. Il y a une somme de 40 000 000 \$ en 1997-1998 et, pour 1998-1999, un autre montant de 60 000 000 \$. Encore une fois, on a vu immédiatement une concertation exceptionnelle des associations maritimes et industrielles du Québec, les sociétés de développement économique du Saint-Laurent, les SODES, l'Association des armateurs du St-Laurent, les conseils régionaux de développement, les chambres de commerce, la ville de Montréal, la ville de Québec, les grandes entreprises. Et c'est curieux, encore une fois, l'opposition n'a pas dénoncé cette situation.

Alors, encore une fois, quand même, moi, je continue à déplorer... Je comprends que le système parlementaire fait que l'opposition doit s'opposer à toutes les décisions que le parti au pouvoir prend. Par contre, lorsqu'on est au pouvoir pendant une si longue période et qu'on ne s'est pas gêné pour transférer aux municipalités, donc aux citoyens, toutes sortes de responsabilités... alors que, nous, on se rend compte — et je félicite le ministre, entre autres — on continue à supporter le transport en commun et le transport adapté sans aucune coupure. Merci.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Limoilou. La parole est maintenant au député de Pontiac et critique officiel...

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Il semblerait que, lorsqu'on part de l'opposition et qu'on vient au gouvernement, on a une mémoire sélective. Lorsque j'entends le député de Limoilou dire que la réforme Ryan... Il y a un volet de la réforme Ryan qui a été négocié avec les maires, les maires des municipalités à

travers le Québec. Et ces gens-là vous le diront — qui a raison? qui a tort? — à savoir si le programme pour l'amélioration du réseau municipal était pour trois ans ou si c'étaient les normes qui étaient établies pour trois ans. Ces gens-là vous le diront. Et, s'il n'y a pas eu de négociations, M. le Président, je me demande comment ça se fait que le gouvernement offrait 115 000 000 \$, au tout début des négociations, avec le transfert et que ça a fini avec 151 000 000 \$. Ça a été négocié avec les unions, M. le Président. Donc, à ce moment-là, on a une mémoire assez sélective.

Sauf, M. le Président... Qu'est-ce que le nouveau ministre va faire dans le domaine? Et je l'ai soulevé avec son prédécesseur, le député de Labelle. On avait instauré, depuis nombre d'années, pour permettre... dans les régions, des contrats d'asphalte négociés, et ça a démontré que ça ne coûtait pas plus cher à l'État. C'est vrai que, cette année, on parle, et probablement qu'il n'y en aura pas, de contrats. Toutefois, quelle est la politique du ministre? Est-ce qu'il va faire un peu comme son prédécesseur? Il va tenter d'éliminer les contrats négociés, qui sont là pour permettre à des usines en région d'être capables d'avoir des contrats et d'être capables de créer de l'activité économique qui est bien importante.

Aussi, qu'est-ce qui arrive aux contrats de déneigement? On a voulu mettre de la transparence dans les contrats de déneigement. On est allé en soumissions publiques, mais toujours en voulant s'assurer que les gens qui feraient le déneigement, c'est des gens professionnels qui seraient propriétaires d'équipements et qui seraient situés en région, contrairement à des contrats négociés. Maintenant, c'est rendu, M. le Président — et on me le dit, moi, par exemple, et je l'ai constaté l'an passé — qu'il y a des contrats, de petits contrats, parce qu'on a voulu rendre ça facile, et on demande des soumissions publiques, jusqu'à 600 demandes pour un petit contrat; ou un entrepreneur qui a été disqualifié, dans la région de Montréal, il semblerait, parce qu'il ne faisait pas le travail adéquatement, a réussi à décrocher un contrat en Gaspésie. Puis, ça, M. le Président, là, qu'est-ce que le ministre va faire pour ça, là? Ça, là, c'est un outil de développement, c'est un outil de l'économie des régions. Là, ce n'est plus des crédits qu'on parle, on parle de la politique. Qu'est-ce que vous allez faire dans ce sens-là?

Et, M. le Président, c'est tellement évident — vous l'avez constaté, j'en suis convaincu — que, lorsque le ministre parle des affaires intercanadiennes, il est plein d'enthousiasme, on voit qu'il a réellement... Son «bag», là, ce n'est certainement pas le transport, on l'a vu réagir tantôt avec le député de Dubuc. Mais il a d'autres choses. S'il veut parler des aéroports... Quelle est la position du gouvernement dans le litige entre Mirabel et Dorval? Qu'est-ce que ça coûterait d'un côté ou de l'autre? Est-ce que le ministre des Transports est conscient que, si on décide d'une option ou de l'autre option, ça va coûter combien au gouvernement? Est-ce qu'on a les sous, est-ce qu'on va avoir les sous pour le

développer? Et il me semblerait que, dans ce contexte ici, vu que c'est assez litigieux, on ne veut pas s'en mêler parce qu'on dit que c'est la faute du fédéral. Typiquement, le discours du député du Lac-Saint-Jean et ministre des Transports, c'est toujours la faute des autres. Bon.

M. le Président, il me semble que le ministère des Transports a toujours été un ministère... Et surtout lorsqu'on veut la création d'emplois, on veut rehausser l'économie, il me semble qu'il faut jouer notre rôle, parce que le ministère des Transports, il est partout en région. On a fait une décentralisation du ministère des Transports pour que le plus grand nombre possible d'employés soient en région. Maintenant, si on coupe les travaux en région, si on coupe tout ça, qu'est-ce qui arrive? On «va-tu» garder les employés quand même? Parce que, tantôt, le ministre ne m'a pas répondu, là, les 660 postes, «c'est-u» dû au fait qu'on a décentralisé? «C'est-u» le fait qu'on a remis 33 000 km aux municipalités et qu'on vient de leur couper 36 000 000 \$? Le député de Limoilou devrait regarder les crédits, là; on vient de couper 50 %, 36 000 000 \$, de cette enveloppe de 151 000 000 \$ qu'on avait remise aux municipalités au moment du transfert du réseau routier. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Pontiac. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Bien, je vais y aller très rapidement. D'abord, M. le Président, pour ce qui est des effectifs, oui, en partie, ça vient du transfert de quelque 30 000 km de réseau routier qui ont été transférés aux municipalités, mais ça vient aussi du fait que, depuis deux ans, il y a le gel de l'embauche, on n'embauche plus. Alors, forcément, ça entraîne des postes vacants, qui ne sont pas comblés.

Deuxièmement, je voudrais dire au député de Limoilou, concernant ce que sont en train de faire la Garde côtière et son commissaire, M. Thomas, dont l'arrogance est vraiment incommensurable et qui traite de façon cavalière les intervenants maritimes du Saint-Laurent: On est en train de se faire avoir, carrément, et on est en train de faire supporter par les transporteurs, les armateurs du Saint-Laurent, les entreprises aussi, on est en train de leur faire supporter à peu près 50 % du recouvrement des coûts de la Garde côtière.

Quand je dis «de façon cavalière», je me base sur des faits; je vous donne ça, là, très rapidement. Le premier document de consultation de la Garde côtière concernant le recouvrement des coûts, on a eu 48 heures pour réagir, les intervenants; 48 heures. Le deuxième document de consultation, tout récemment, on l'a obtenu par Radio-Canada et on a eu 24 heures pour réagir. Il y a un mois, j'ai demandé une rencontre avec mon homologue fédéral, M. Mifflin, et je suis toujours sans réponse concernant ce dossier urgent. Toujours sans

réponse. Et la dernière proposition isole le Saint-Laurent et les Grands Lacs et nous impose des tarifs très difficiles, qui risquent de mettre en danger la compétitivité des entreprises, et des transporteurs, et des armateurs. Voilà pour le service côtier.

• (11 h 20) •

Deuxièmement, là, concernant la décision d'ADM de concentrer les vols réguliers à Dorval et de ne laisser à Mirabel que les vols nolisés et le tout-cargo, le député de Pontiac m'interpelle, me harcèle même, et s'indigne que le gouvernement du Québec n'ait pas pris une position tranchée ou très claire sur ce dossier-là. Mais le Parti libéral, lui, c'est quoi, sa position? Ce n'est pas parce qu'on est dans l'opposition officielle qu'on doit demeurer silencieux sur des dossiers majeurs.

M. Middlemiss: Ce n'est pas nous autres qui décidons. On n'a pas de décision. C'est vous, le gouvernement.

M. Brassard: Quelle est la position du Parti libéral?

M. Middlemiss: C'est vous autres.

M. Brassard: Ah! ce n'est pas parce qu'on est au gouvernement qu'on est les seuls à pouvoir prendre des positions. Moi, il me semble que, quand on était dans l'opposition officielle, on en prenait, des positions à l'égard de dossiers comme celui-là.

Une voix: Ils n'ont même pas de programme...

M. Brassard: Votre silence est tout à fait étrange, hein, à ce sujet-là. C'est probablement que vous n'êtes pas en mesure d'en prendre une, parce que...

Une voix: Suspect...

M. Brassard: ...il y a sans doute des divergences au sein de votre caucus relativement à ce dossier-là.

Mais il est évident, cependant... Ça, je peux vous dire sur ce dossier-là, cependant, que la vocation que ADM accorde, attribue ou réserve à Mirabel ne nous apparaît pas tellement bien fondée. Nous réclamons, depuis des semaines, les études et les analyses d'ADM sur lesquelles ils se sont appuyés pour accorder cette nouvelle vocation à Mirabel, et on ne les a toujours pas. On est à se demander, même, s'il y en a vraiment, des analyses et des études qui justifient cette nouvelle vocation. Parce que le tout-cargo, le vol nolisé, réserver cela uniquement à Mirabel, on n'est pas sûr que ça va connaître une croissance considérable et que ça va assurer vraiment des activités économiques importantes à Mirabel. On attend, pour le moment. Il y a un manque d'information qui est évident. Il y a un manque d'information qui est évident et qui ne vient pas, d'ADM, particulièrement concernant le sort et l'avenir de Mirabel.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre. Du côté ministériel, M. le député de Bellechasse, vous avez maintenant la parole.

M. Claude Lachance

M. Lachance: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord dire mon étonnement de voir le député de Pontiac comme critique de l'opposition en matière de transport. Il me semble que, après avoir été associé à la célèbre réforme Ryan, il aurait intérêt à se faire oublier ou à changer de dossier. N'était-il pas ministre délégué aux Transports au moment où la décision a été prise de transférer 33 000 km de chemin? Moi, je sais que ça a été durement ressenti, parce que, à ce moment-là, M. le Président, j'occupais la fonction de maire de ma municipalité. Et je peux vous dire que, chez nous, dans Bellechasse, avec un transfert de près de 1 000 km. on n'a pas du tout considéré ça comme un cadeau.

Je voudrais aussi faire référence à la lettre que le ministre a envoyée l'an dernier aux maires des municipalités admissibles au programme d'amélioration au réseau routier municipal. Il donnait sa version de la fin possible et des rumeurs possibles quant à la fin du programme d'amélioration. Je suis content, ce matin, de la réponse du ministre des Transports, qui nous dit que, preuve à l'appui, dans un mémoire au Conseil du trésor, l'ex-ministre délégué aux Transports avait indiqué une période de trois ans. Ça va me permettre, moi, comme député, de rétablir les faits auprès des municipalités concernées, et on va certainement pouvoir démontrer aux gens concernés là où se trouve réellement la vérité. Si ça n'avait pas été une période de trois ans, j'imagine qu'il aurait fait comme le programme de subvention de prise en charge; si ça avait été cinq ou six ans ou un autre nombre d'années, il l'aurait tout à fait indiqué et n'aurait pas laissé les municipalités dans l'incertitude ou dans l'ambiguïté. Il dit qu'il y a eu une coupure. Moi, je ne vois pas ça comme étant une coupure. Le programme devait prendre fin le 31 mars 1996, et il y a encore de l'argent. Donc, pour moi, c'est un plus par rapport à ce qui était prévu en 1993.

Mais je voudrais surtout profiter de l'occasion, M. le Président, ce matin, pour vous parler d'un sujet qui me préoccupe beaucoup. Lorsque je circule entre ma circonscription et le parlement, je dois nécessairement passer sur le fleuve Saint-Laurent. Et, habituellement, je passe par la voie la plus rapide, le pont Pierre-Laporte. Mais, lorsque je passe sur le pont Pierre-Laporte ou que je passe sur le boulevard Champlain, en bas, il y a un spectacle désolant qui s'offre à ma vue, et c'est le pont de Québec. Moi, je trouve ça absolument une honte, une horreur visuelle, les plaques de rouille, les morceaux de pont qui tombent, et je trouve gênant que nous ayons à offrir à nos visiteurs de l'extérieur cette image, à des étrangers qui voient cette structure impressionnante, vieille de 80 ans, dans un état de délabrement aussi avancé. Surtout lorsqu'on constate que, bon, ça a déjà été considéré comme la huitième merveille du monde,

M. le Président. Lorsqu'on constate que l'ex-ministre fédéral, M. Dupuis, avant d'être démis de ses fonctions, avait désigné le pont de Québec comme lieu historique national, imaginez-vous! Heureusement qu'il y a une coalition pour la sauvegarde du pont de Québec, qui est présidée par M. Jacques Jobin, qui fait un bon travail dans ce sens-là et qui essaie de convaincre les intervenants de pouvoir faire un travail, et ça presse. Il y avait précisément, dans *Le Soleil* de ce matin, une caricature un peu dérisoire, où le caricaturiste du *Soleil*, Berthio, barre «Pont de Québec» puis marque «Pont du Canada». Parce que le problème, je pense, en tout cas, il semble être de ce côté-là, quoi qu'en dise l'ex-maire de Québec et actuel directeur de cabinet du premier ministre, M. Chrétien.

Je pense que ce n'est pas caprice, M. le Président, d'attirer l'attention du ministre des Transports du Québec sur ce qu'il peut faire là-dedans pour essayer d'améliorer la situation le plus rapidement possible. On sait que l'actuel pont de Québec sert quand même pour le trafic de 20 000 à 25 000 véhicules par jour, et, strictement au point de vue économique, des entreprises comme Bunge du Canada et Daishowa utilisent, dans le fond, l'actuel pont de Québec comme moyen de véhiculer de la marchandise dans un tonnage considérable.

Alors, moi, M. le Président, j'aimerais savoir de la part du ministre des Transports s'il est prêt, vraiment, là, à faire le maximum qui est humainement possible pour régler cette question-là, qui traîne dans le décor depuis des années. Nos amis d'en face en ont entendu parler aussi, du pont de Québec, et, à ma connaissance, ils n'ont pas bougé beaucoup là-dedans, en disant: Ah! C'est la faute du fédéral, ou: Ça appartient au fédéral. Alors, voilà, M. le Président, et j'espère qu'il y aura des suites à ces propos concernant cette structure imposante qu'est le pont de Québec.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Bellechasse, de nous avoir rappelé que le pont de Québec était une merveille du monde, qui, hélas, rouille au Canada.

M. Middlemiss: Vous êtes censé être neutre, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Je suis neutre, M. le député de Pontiac, je suis cependant souverainiste. Ce n'est pas contre la neutralité. Vous êtes fédéraliste et vous êtes neutre quand vous présidez. Alors, M. le député de... Qui parle? M. le député de Bertrand, vous avez la parole pour l'opposition.

M. Robert Thérien

M. Thérien: Au moins, on ne peut pas accuser le président d'être sinueux: il est clair. On ne peut pas l'accuser de ça, absolument pas. On voit que le ministre a fait un bon petit meeting puis que tout le monde utilise la carte du fédéral puis, au besoin, la carte d'un

ex-président du Conseil du trésor, mais on n'a pas beaucoup de réponses quant aux transports puis quant...

M. Brassard: ...dans l'équipe.

M. Thérien: Oui. Je veux rassurer le député de Bellechasse que, s'il est gêné lorsqu'il passe devant le pont de Québec, avec les budgets qu'il y a aux Transports, il va être gêné tout le long, parce que les routes vont être très mauvaises et tout le monde qui va venir ici, au Québec, ils vont être gênés de voir que les routes se détériorent énormément. Ça ne sera pas juste le pont. Au moins, il va avoir une attitude commune dans son transport du comté à ici.

• (11 h 30) •

M. le Président, le ministre, peut-être la seule réponse qu'il nous a donnée aujourd'hui, c'est de dire: Écoutez, les gens qui vont utiliser les routes l'année prochaine, les grandes voies, vont être taxés. On ne sait pas comment ils vont être taxés, mais je pense qu'il a été clair. Il nous l'a dit clairement: Je ne peux pas être taxé de cacher mon jeu. Donc, les citoyens du Québec savent aujourd'hui qu'ils vont être taxés soit par les postes de péage, soit par des vignettes, soit par l'augmentation de... Mais ils vont être taxés d'une façon ou d'une autre. Je veux juste lui dire que, pour les Laurentides — je parle pour les Laurentides, mais je pourrais parler pour d'autres — un poste de péage puis une vignette, là, c'est à peu près pareil. Le type, là, s'il a à acheter quelque chose, est-ce qu'il va emprunter cette route-là? Je pense qu'il connaît... on lui a dit la même chose pour les parcs dans les Laurentides.

Mais, moi, je voudrais parler du transport scolaire, comme personne de la région. Je pense que j'ai lu ça aujourd'hui ou hier, là, où on sait tous qu'il y avait des ententes. Donc, le transport scolaire a été épargné cette année, mais le ministre nous dit: Écoutez, ça a été épargné cette année, mais l'année prochaine... C'est pour ça que ça nous fait rire un petit peu. Puis, écoutez, les citoyens ne sont pas dupes. Vous savez, on en a parlé tantôt, quand tu n'es pas cru, tu es cuit. Vous savez, s'il ne paie pas le transport scolaire cette année, il va le payer l'année prochaine. C'est le citoyen qui va payer. Bien, là, l'inquiétude, encore — parce qu'on a parlé des postes de péage tantôt — il va payer comment? Ça va être combien, la réduction? Est-ce que ça va aller aux citoyens? Ça va être une taxe au scolaire? Ça va être quoi? Est-ce qu'on va prendre le transport scolaire puis on va le transférer à l'Éducation? Et, je pense que le ministre l'a dit tantôt, ça a été épargné, mais l'année prochaine, ça ne le sera pas. Donc, il y a une épée au-dessus des gens. Il dit: Écoutez bien, cette année, là, vous n'avez pas payé. L'année prochaine, vous allez payer.

Une autre taxe, un autre impôt dans la poche des citoyens. Quand on parlait de petit trou au discours du trône, je peux vous dire une affaire: Je ne sais même pas s'il va rester une poche, mais c'est un peu à ça qu'on se prépare. Je ne sais pas si le ministre va prendre

une carte fédérale pour me répondre, je ne sais pas s'il lui en reste. Mais, sûrement, il est assez imaginatif pour ça. Qu'est-ce qui va arriver pour le transport scolaire l'année prochaine? Et je pense que les gens sont inquiets, les transporteurs sont inquiets aussi, et, si on regarde la diminution aux commissions scolaires — je sais que le ministre aurait peut-être rêvé d'être ministre de l'Éducation, il aurait eu des coupures à expliquer de façon dramatique là aussi... Je pense que, là-dessus, les citoyens du Québec, se sachant taxés pour bientôt sur les autoroutes ou sur les routes majeures, vont être taxés comment, cette fois-ci, pour le transport scolaire?

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Bertrand. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: D'abord, je ne voudrais pas éviter de répondre aux interrogations de mon collègue de Bellechasse sur le pont de Québec. Nous avons un bail qui lie le gouvernement du Québec au gouvernement fédéral, qui a été transféré au CN, qui date de 1949. Ça ne nous coûte pas très cher pour utiliser le pont de Québec, c'est 25 000 \$ par année. Alors, M. Duplessis, à l'époque, avait négocié un bail très avantageux pour le Québec. On est prêt à le rouvrir, on l'a dit à la Coalition, et on est prêt à augmenter de façon substantielle notre contribution pour l'entretien du pont. La Coalition parle de 1 500 000 \$. Bon, ça ne nous apparaît pas exorbitant. On est prêt à négocier, mais il y a une condition, évidemment, c'est que le CN et le gouvernement fédéral s'associent pour nous garantir que la restauration du pont va se faire sur une certaine période d'années. C'est estimé à au moins 50 000 000 \$ à 60 000 000 \$, donc il faut que le CN et le gouvernement fédéral s'impliquent. Le CN semble disposé. Là, j'apprends aujourd'hui dans les journaux, par la voix de M. Pelletier, que c'est moins évident du côté du gouvernement fédéral. J'espère qu'il va changer d'avis, parce que c'est important que ce joyau du patrimoine québécois soit maintenu en bon état et qu'on assure sa survie.

Deuxièmement, quant au transport scolaire, ce qu'on constate, c'est qu'il y a un cloisonnement, actuellement, entre les divers modes de transport sur un même territoire et qu'il y a plusieurs entités indépendantes qui possèdent des responsabilités en matière de transport. Il y a donc un cloisonnement, même à l'intérieur d'un même mode. Il y a parfois plusieurs entités qui peuvent organiser un service de transport pour un même type de clientèle. Ça, c'est la réalité. On retrouve sur le territoire québécois, actuellement, 309 organismes subventionnés responsables du transport collectif, et ce nombre ne comprend pas le transport organisé par les établissements du réseau de la santé. On sait qu'il y en a plusieurs. Il y a 97 organismes municipaux de transport adapté; il y a 131 commissions scolaires qui organisent du transport scolaire; il y a 41 établissements privés qui organisent du transport également; il y a neuf organismes

publics de transport; il y a 31 organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Ça fait pas mal de monde et ça fait pas mal d'organismes. Et le résultat, c'est, à notre avis, une mauvaise allocation des ressources financières et matérielles. Il y a donc quelque chose à faire là, manifestement. La réflexion est amorcée, il y a quelque chose à faire pour rationaliser les coûts puis mieux coordonner, mieux intégrer les divers modes de transport. Alors, c'est ça qu'on vise.

Et c'est évident que je ne vous cacherai pas non plus que, ce faisant, on vise à faire des économies, à ce que ça coûte moins cher. C'est évident. Ça non plus, je veux être bien transparent, mais il y a là une situation qui ne peut plus perdurer. Il faut en arriver à une meilleure intégration des modes de transport sur un territoire donné, et je pense qu'il faut aussi en arriver à réduire considérablement le nombre des organismes subventionnés et responsables de transport collectif sur un même territoire. Alors, ça inclut le transport scolaire. C'est en cheminement, ce dossier-là, et on y réfléchit, on poursuit la réflexion. Puis c'est clair que le cadre triennal en matière de transport scolaire prend fin cette année, avec l'exercice 1996-1997. C'est pour ça que c'est en vertu de ce cadre triennal qu'on peut voir une augmentation des crédits à ce chapitre-là, de 17 000 000 \$ de plus en matière de transport scolaire. Mais, comme ça prend fin cette année, ce cadre triennal, je pense que c'est un bon moment, un bon timing, si vous me permettez l'expression latine, M. le Président, c'est un bon moment pour en arriver à essayer de concevoir une meilleure façon de gérer le transport public sur un territoire donné, et une meilleure intégration, plus efficace, plus efficiente et moins coûteuse, des divers modes de transport.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre. Je donne maintenant la parole à M. le député de Limoilou.

M. Michel Rivard

M. Rivard: Merci, M. le Président. Permettez-moi de continuer sur l'intégration des modes de transport. Je voudrais en premier lieu féliciter très chaleureusement les administrateurs de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec ainsi que les deux compagnies de transport de la Rive-Sud, en face de Québec, qui, d'une façon totalement volontaire, ont travaillé d'arrache-pied depuis quelques années pour faire l'intégration du réseau et avoir une tarification conjointe pour simplifier la vie des gens et également pour décongestionner les ponts. Et, encore une fois, je le rappelle, c'est sur une base totalement volontaire. Et, si on compare avec une région un peu plus à l'ouest la région de Montréal, le gouvernement doit légiférer pour tenter que tous ces gens-là se coordonnent pour baisser les coûts.

Je crois également savoir... On se souvient que, suite à cette conférence de presse de ces trois sociétés de transport, il y a une aide de l'ordre de 2 500 000 \$ qui

est demandée au ministre des Transports, entre autres pour faire un stationnement incitatif. Par contre, naturellement, on doit comprendre que, dans la situation actuelle des finances du gouvernement, le ministre saura, bien sûr, apporter une aide qu'il jugera à propos et peut-être proposer des choses qui pourront atteindre le même but, peut-être aussi un projet-pilote ou quoi que ce soit, mais on laissera au ministre des Transports faire ces annonces en temps et lieu.

Il faut se rappeler également que le ministre avait demandé, en février 1995, de faire justement une étude de faisabilité pour l'intégration des modes de transport. Et je voudrais rappeler rapidement quelques objectifs. C'était que la gestion de divers modes de transport collectif sur un territoire soit assumée par un seul organisme en mesure d'assurer une planification intégrée, rationaliser les ressources matérielles et financières allouées à ces modes de transport, favoriser un développement des régions en conformité avec les besoins du milieu. Et les modes visés étaient le transport urbain et suburbain, le transport adapté, le transport scolaire, le transport par taxi et le transport interurbain.

● (11 h 40) ●

Qu'est-ce que nous entendons faire pour finaliser ce dossier? Alors, nous croyons savoir, et je laisserai le soin au ministre de le confirmer ou d'infirmer, que c'est en 1996, durant le cours de cette année, que nous allons publier un livre blanc sur l'intégration des modes et le genre de consultation. Et nous espérons qu'à l'automne 1996 il y aura un dépôt du projet gouvernemental et la législation nécessaire au fonctionnement de la structure régionale. Et nous espérons qu'en début d'année prochaine, au printemps 1997, ce sera la mise en oeuvre et la prise en charge par le milieu local de l'activité transport des personnes. Et, contrairement à la réforme Ryan, nous allons nous asseoir avec le monde municipal pour négocier pour que chacun prenne ses responsabilités. Alors, M. le Président, je vous remercie.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Limoilou. M. le député de Pontiac, à vous la parole.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Je voudrais féliciter les gens de la région de Québec, parce que c'est le gouvernement précédent qui avait réussi à réunir tous ces gens-là dans la préparation d'un plan de transport intégré pour la région de Québec, et on voit aujourd'hui qu'il y a des résultats positifs. Et aussi, M. le Président, c'est le gouvernement précédent qui a amélioré le transport de la rive sud à la rive nord en faisant une troisième voie sur le pont de Québec. Donc, M. le Président, je pense qu'on laisse notre marque de cette façon-là.

Mais, ceci étant dit, j'aimerais savoir... Je sais qu'on a posé la question hier au ministre responsable pour la grande région de Montréal sur l'Agence métropolitaine de transport, à savoir quand ça va être en

opération; à savoir combien il y a de sous, parce que les gens de la région de Montréal sont les gens les plus taxés au Canada sur l'essence, avec le 0,015 \$ de plus; et où nous en sommes rendus, quand. J'entendais tantôt les commentaires du député de Limoilou qui ne se gênait pas pour critiquer l'attitude de personnes un petit peu plus à l'ouest de Québec. Qui est responsable? Est-ce que le gouvernement a une part de responsabilité parce que ça ne bouge pas? On pose des questions, on n'a pas de réponses. Donc, M. le Président, là aussi, c'est important.

Tantôt, je soulevais la question de l'aéroport de Dorval ou Mirabel. Ça m'amène à penser au plan de transport de la grande région de Montréal. Où en sommes-nous rendus avec ce plan-là? À quel moment? Il me semble qu'avant de commencer à bouger, de prendre des décisions à droite et à gauche, il va falloir que ce soit conforme avec le plan de transport intégré. Et à quel moment? Où en sommes-nous rendus? Le prédécesseur, le député de Labelle, le ministre Jacques Léonard, avait indiqué qu'il y avait une urgence de procéder et il fallait que... le temps passe, et que, si nous voulons envisager avec optimisme l'avenir jusqu'en l'an 2011, il a déclaré: Il faut bouger.

Donc, à ce moment-là, M. le Président... Puis aussi, il semblerait que, dans la région de Montréal, son collègue, M. David Cliche, le ministre de l'Environnement et de la Faune, celui qui a succédé au ministre des Transports à l'Environnement, indique que le métro à Laval, c'est quelque chose d'important. C'est quoi, la position du ministre sur ça? Sachant fort bien qu'en 1994 le coût était de 60 000 000 \$ du kilomètre, est-ce que ça fait encore partie des promesses? Où on se situe sur ça? Il me semble qu'en 1994 on avait indiqué, avant l'élection de 1994, le Parti québécois indiquait que, oui, c'était quelque chose d'important et qu'on procéderait à faire ces choses-là.

M. le Président, on parlait de péages tantôt, et le ministre a dit que, d'ici quelques mois, on va se brancher. Maintenant, j'aimerais lui poser la question: Est-ce qu'il se base un peu sur le rapport du comité conjoint gouvernement du Québec et maires des Laurentides, octobre 1983, où on montrait les postes de péage existants, où on montrait les postes de péage à venir? Et on a même indiqué que la grande région de Québec serait incluse. On en aurait sur la 40, sur la 20. Et, maintenant qu'on a des autoroutes un peu partout à travers le Québec, est-ce que ça veut dire qu'on considère l'autoroute 50 dans l'Outaouais? Est-ce qu'on considère l'autoroute Alma-La Baie? La 73, la 15, la 30, la 25: est-ce que toutes ces autoroutes-là vont être considérées? Parce qu'il me semble que, si on veut maintenir une certaine équité et que ce soit rentable, il me semble qu'on devrait au moins, surtout si on parle d'utilisateur-payeur, si on garantit que tous les deniers obtenus de ce péage... Et, en passant, M. le Président, que ce soit péage en comptant ou avec une vignette, il me semble que c'est du péage. En bout de piste, là, l'utilisateur, le citoyen, c'est lui qui va payer. Qu'il mette l'argent directement à un

poste ou qu'il achète une vignette, il va payer pour. Donc, le péage, là, selon la définition du ministre, il semble faire une distinction entre péage avec des sous et péage avec une vignette. En bout de piste, le citoyen, il va encore payer plus, M. le Président. C'est lui qui va payer pour.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Pontiac. Nous en sommes arrivés à la dernière séquence de l'interpellation. Alors, la parole est à M. le ministre des Transports pendant 10 minutes, et, ensuite, vous aurez la parole, M. le député interpellant, pendant 10 minutes également. M. le ministre.

Conclusions

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, d'abord un mot très rapide sur l'Agence qui sera bientôt mise en opération. Le ministre d'État à la Métropole l'a dit hier, en période de questions: Nous nous apprêtons à nommer et à désigner le président-directeur général, et l'Agence, une fois mise en oeuvre, se verra octroyer les fonds qui sont actuellement recueillis par suite de l'imposition d'une surtaxe sur l'essence. Combien? Bien, je pense que, encore une fois, le ministre d'État à la Métropole nous le dira probablement la semaine prochaine, mais, approximativement, là, la taxe doit rapporter, selon les évaluations, à peu près 45 000 000 \$. Ça fait trois mois maintenant qu'elle est perçue. Donc, faites le calcul. On a probablement à peu près une dizaine de millions de récoltés. Bon.

Alors, M. le Président, je l'ai dit tout à l'heure, je pense que nous devons repenser la façon dont nous avons développé nos services, afin que toutes les régions du Québec puissent profiter au maximum des équipements de transport à leur disposition. Il nous faut décloisonner les systèmes de transport, il faut revoir le partage financier afin d'en arriver, avec nos partenaires, à un équilibre dans le financement des activités requises. Et il nous faudra aussi, de toute évidence — je le répète encore une fois, je ne veux pas qu'il y ait d'ambiguïté ou d'équivoque sur ce plan-là — envisager l'application de nouvelles sources de financement. Le réseau routier vieillissant et l'évolution de la circulation exigeront au cours des prochaines années des efforts soutenus et des besoins financiers additionnels pour répondre aux attentes des usagers du réseau routier. Plusieurs projets d'amélioration et de réfection jugés nécessaires ne pourront être mis en oeuvre considérant les limites budgétaires actuelles — encore une fois, je le répète.

Et pour remédier à cette situation, compte tenu de la conjoncture budgétaire extrêmement difficile que nous traversons, le gouvernement doit envisager la possibilité de recourir à de nouvelles formules pour assurer le financement des projets routiers et l'entretien du réseau en général. Et l'une des avenues considérées par le gouvernement, j'y reviens, c'est de tarifier

l'utilisation des infrastructures routières, d'introduire la notion de l'utilisateur-payeur. Et c'est vrai que l'automobiliste, l'utilisateur en paie déjà beaucoup. C'est vrai, M. le Président. Si je fais le calcul des recettes provenant des usagers — taxes sur les carburants, droits d'immatriculation, permis de conduire, amendes, contribution de la SAAQ pour les soins de santé — c'est 2 000 000 000 \$. On dit parfois 3 000 000 000 \$, mais ce n'est pas exact, parce que, pour faire 3 000 000 000 \$, il faut ajouter les recettes de taxation, TVQ sur le carburant, TVQ sur les véhicules, TVQ sur les assurances. Et je pense que ce n'est pas exact, ce n'est pas correct de faire ça, parce que la taxe de vente sur les véhicules et le carburant, hein, ça ne doit pas être considéré comme une contribution spécifique au bénéfice des automobilistes. C'est une taxe sur les biens de consommation, ça doit aller au fonds consolidé. Donc, disons que c'est 2 000 000 000 \$.

Qu'est-ce qu'on dépense en retour? C'est certainement 1 500 000 000 \$. Quand on additionne les travaux, le contrôle routier, la Sûreté du Québec, les soins de santé, l'administration des programmes de perception, c'est de l'ordre de 1 500 000 000 \$. Il faudrait ajouter à cela — ce n'est pas calculé — le service de dette qu'on estime à 100 000 000 \$ par année, la valeur de remplacement des infrastructures, les coûts environnementaux, les autres coûts indirects — par exemple, la justice, pour la perception des amendes — et, probablement que, en ajoutant ça, on arriverait à un équivalent de 2 000 000 000 \$.

• (11 h 50) •

Mais il n'en reste pas moins que, oui, nous avons l'intention d'introduire la notion de l'utilisateur payant, et, dans cette optique, le péage autoroutier a été considéré. Le système envisagé prévoit une perception électronique auprès des usagers sans ralentissement de la circulation. La tarification serait variable selon le type de véhicule et la période du jour. L'avantage d'un tel système est qu'il génère des revenus importants: 0,01 \$ par kilomètre, ça donne 190 000 000 \$; ce n'est pas rien. Un sou. Et ça permet évidemment, aussi, une meilleure gestion de la demande. Mais il comporte des inconvénients majeurs. Il s'agit d'une technologie en développement et qui, à court terme, s'avère coûteuse. C'est plusieurs millions, même centaines de millions de dollars pour qu'elle soit appliquée à l'ensemble du réseau routier. Son application à certaines autoroutes ou certaines régions entraînerait des iniquités qui mineraient l'acceptabilité de la formule et qui pourraient rendre le système inopérant.

D'autres avenues ont également été considérées et le sont. L'augmentation de la taxe sur le carburant, par exemple, permet une tarification proportionnelle à l'usage, sans entraîner aucun coût de perception additionnel. Les revenus générés sont aussi importants: 0,01 \$ par litre, c'est 100 000 000 \$. C'est pas mal d'argent également.

La révision des droits d'immatriculation et de la taxe d'utilisation du réseau routier est aussi évaluée. Une augmentation de 50 \$ pour les véhicules de promenade

et de 100 \$ à 200 \$ pour les camions, selon le nombre d'essieux, générerait des revenus additionnels de près de 200 000 000 \$; 50 \$ d'augmentation des droits d'immatriculation, sans rien, non plus, ajouter au coût de perception actuel. Tout le réseau est là pour percevoir de tels droits. Les recettes ainsi perçues pourraient être versées à un fonds spécifique affecté exclusivement — exclusivement — à la réfection et à l'amélioration du réseau routier.

Plusieurs formules, donc, pourraient être utilisées pour financer les travaux nécessaires afin de conserver notre réseau routier. Certaines sont plus faciles à implanter, impliquent moins de changements aux structures fiscales et sont moins coûteuses. La décision finale quant à la formule de financement à retenir prendra, bien sûr, en considération ces divers éléments, soit l'acceptabilité par la population et les usagers, la facilité d'application et, bien sûr, aussi les coûts impliqués, et j'ajouterais le moment où l'on peut l'appliquer. La taxe sur le carburant et l'immatriculation sont, à cet égard, évidemment, nettement favorisées. C'est plus facile d'application.

Alors, comme vous le constatez, M. le Président, l'année qui vient peut être qualifiée de l'année des choix au ministère des Transports. C'est le cas en matière d'intégration des modes de transport, j'en ai parlé tout à l'heure, mon collègue de Limoilou aussi.

Et, d'ailleurs, je me permets une incidente, M. le Président, pour dire au député de Limoilou que nous sommes très heureux, au ministère des Transports, de l'entente intervenue entre les trois sociétés de transport, Québec, Rive-Sud. L'intégration tarifaire qu'ils ont réussi à faire, c'est vraiment exceptionnel et ça mérite des félicitations. Et nous sommes tout à fait disposés. Nous avons commencé, je dirais — est-ce qu'on peut dire négocié? — en tout cas, à discuter avec eux pour voir comment le ministère pourrait contribuer à la mise en oeuvre de l'entente intervenue.

Donc, c'est l'année des choix. C'est l'année des choix, et, pour assurer des services de transport efficaces, mieux intégrés, il faut prendre des décisions d'ordre fiscal, d'ordre économique et aussi d'ordre social qui les favorisent. Ces perspectives d'avenir, M. le Président, sont loin d'être sombres, elles sont même emballantes.

Et j'en profite encore une fois pour dire que je suis très heureux au ministère des Transports. Il y a beaucoup de défis à relever, mais c'est justement extrêmement intéressant de les relever. C'était d'ailleurs la même chose au ministère de l'Environnement et de la Faune, mais c'est une vieille habitude de l'opposition d'essayer de faire croire au monde ou de laisser planer l'impression que je ne suis pas heureux au poste que j'occupe. Je ne sais pas pourquoi, quand j'étais au ministère de l'Environnement et de la Faune, c'était devenu une espèce de marotte ou de leitmotiv dans les discours du député de Bertrand: je n'étais pas heureux au ministère de l'Environnement et de la Faune. Je ne sais pas où il avait pris ça. C'était évidemment non fondé et faux.

C'est la même chose pour ce qui du ministère des Transports. C'est un ministère qui comporte beaucoup de défis, et je suis prêt, avec l'appui de mes collègues, à les relever, parce que l'objectif visé — c'est ça qu'il faut toujours avoir à l'esprit — c'est de mieux servir nos clientèles, nos partenaires d'aujourd'hui, qui exigent déjà beaucoup plus pour demain. Notre objectif, c'est de faire en sorte que les contraintes et les compressions budgétaires qu'on doit faire subir, cette année, au réseau routier, ça ne dure pas plus d'un an. À ce moment-là, je ne pense pas que ça puisse être perçu comme une tragédie cosmique, mais que, pour l'année qui vient, l'autre année, 1997-1998, et pour le reste, on ait les moyens et les ressources nécessaires pour s'assurer que le réseau routier est en bon état, qu'on est en mesure de le restaurer, de l'améliorer, mais aussi de le développer, d'une certaine façon. Ce sont là des défis. On va les relever, le gouvernement va les relever malgré le contexte budgétaire qu'on connaît bien. On va les relever, et on va les relever, je pense, de façon satisfaisante pour les usagers du réseau routier. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le ministre des Transports. M. le critique de l'opposition officielle, vos 10 dernières minutes.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Nous avons passé presque deux heures, M. le Président, à poser des questions, et il semble que — et ça se confirme — le ministre des Transports soit plus à l'aise et aime mieux répondre à des questions qui touchent le Canada. Surtout, tous les sujets qui ont été soulevés par ses collègues ministériels touchaient le Canada. Toutefois, pas un mot sur la politique des contrats d'asphalte négociés; pas un mot, en réponse, sur les contrats de déneigement, d'entretien l'hiver. Pas un mot. Et c'est ça, M. le Président, qui a trait aux Transports. C'est ça qui est important pour la collectivité québécoise. Si on parle de vouloir créer de l'emploi, si on parle de vouloir stimuler l'économie, il me semble que, M. le Président, et surtout en région, ces sujets-là, il faudrait répondre. On n'a pas répondu.

Sur l'affaire de l'aéroport de Mirabel, ou de Dorval, encore, il nous accuse. Il voudrait... Regardez, on n'est pas le gouvernement; c'est vous autres, le gouvernement. Gouverner, c'est prévoir. C'est à vous autres de prévoir, vous avez des décisions à prendre. Puis j'ai posé la question directement: Quels sont les coûts rattachés à l'un ou à l'autre des aéroports, dans les scénarios qu'on a? Je n'ai pas eu de réponse à ça non plus, M. le Président. Donc, on n'est pas plus en avant. Heureusement que le ministre avait les crédits, il pouvait au moins répondre ce qu'il y avait d'écrit dans les crédits. Quand ça touchait le transport de façon générale... Puis, je vais m'excuser, c'est vrai, ça fait seulement quelques mois qu'il est là, mais la politique des contrats de déneigement, la politique des contrats négociés en

asphalte, il me semble que c'est important, et surtout lorsque ces gens-là parlent de vouloir créer de l'activité économique, de créer de l'emploi.

En plus, M. le Président, le résultat d'un réseau routier en détérioration augmente les coûts d'opération, pas seulement du citoyen et de son auto, mais le camionneur, les camionneurs qui utilisent les routes du Québec. Il faut être concurrentiel, M. le Président, avec les États-Unis et avec les autres provinces, et, nous autres, on va laisser notre réseau se détériorer: ça va coûter plus cher. Comment pouvons-nous être compétitifs, M. le Président? Comment pouvons-nous être compétitifs? En plus, le fait qu'on réduise la construction de routes, on enlève la possibilité à ces camionneurs-là de gagner leur vie. Pourtant, on parle de création d'emplois. Est-ce que le ministre est au courant des retombées? Ce n'est pas un luxe, un réseau routier, c'est un investissement. On va payer trois fois plus cher dans deux ou trois ans. Il me semble, M. le Président, que quelqu'un en affaires est prêt à investir en autant qu'il y a un retour de son argent, et c'est nous autres qui gérons les deniers des citoyens. Parce que c'est eux qui paient. C'est le citoyen, en bout de piste, qui paie pour tout ça. Et surtout avec ce gouvernement-là, qui veut tellement démontrer que c'est un bon gouvernement, ils ne font pas des coupures qui font mal aux individus, mais ils le font faire par quelqu'un d'autre. C'est typique, c'est toujours la faute des autres. Sur le domaine canadien, c'est la faute du gouvernement canadien. Là, c'est la faute des citoyens. Pourtant, c'est ce gouvernement-là, M. le Président, qui, il y a quelques mois passés, ne voyait aucun problème. La vie était en rose. On avait tout ce qu'on voulait au Québec. On pouvait être réellement, là... On n'avait besoin de rien. On avait tout. Tout d'un coup, on se réveille, puis on n'a plus un sou.

● (12 heures) ●

En conclusion, M. le Président, oui, des efforts à des compressions, ça, M. le Président, on est d'accord. On l'avait commencé, et, lorsque ces gens-là étaient assis de ce côté-ci, ils trouvaient que, non, ce n'était pas nécessaire, on coupait trop. C'est drôle, de l'autre côté, ce n'est plus la même chose. Et, lorsque le député de Lac-Saint-Jean nous dit qu'on n'a pas fait l'autoroute Alma-La Baie, souvenez-vous d'une autre, hein, la route du Nord, qui était certainement pas mal plus importante pour le développement de votre région et du Québec, pour la collectivité: on l'a faite. Et vous savez combien de millions ça a coûté, ça, M. le Président? Et vous étiez un de ceux qui la voulaient. Donc, de vouloir dire qu'on a fait de la petite politique... On a fait des choix. On avait des priorités qui avaient des retombées pour tout le Québec, mais pas au détriment, M. le Président, de la sécurité des citoyens et de la création d'emplois.

Aux Transports, il y a des coupures sur l'amélioration des routes, 119 000 000 \$; sur le réseau municipal... Puis, en passant, je suggérerais au député de Bellechasse de lire ce que la présidente de l'UMRCQ a dit concernant les négociations qui avaient eu lieu. Elle,

elle a l'heure juste; elle, elle s'en souvient. Et je vous suggère de le lire, que la négociation avait été faite et que ça avait été fait par l'UMQ et l'UMRCQ. Donc, à ce moment-là, c'est facile, les paroles, mais les écrits sont là.

Et aussi la réfection du réseau routier: 49 000 000 \$. Il ne faut pas oublier qu'une coupure, quelle qu'elle soit, fait mal, et c'est encore pire aux Transports, qui est un élément important de notre économie.

Fini, le développement, sauf le développement pour des raisons politiques. On fait des promesses, même dans les campagnes électorales fédérales. On coupe dans les municipalités, et le résultat de tout ça, c'est qu'il va y avoir plus de gravelle et moins d'asphalte. Qui va payer? Quelle va être la condition des routes? Et je me souviens, M. le Président, que les gens critiquaient énormément.

Le réseau routier est le nerf de notre économie, M. le Président. Si on le néglige aujourd'hui, il faudra payer la note un jour, et, demain, on ne contribuera pas à créer de l'emploi et à injecter dans l'économie des régions. C'est triste de constater, M. le Président, un ministre avec deux chapeaux. Mais, comme on le sait, on a une seule tête, et la sienne n'est pas orientée vers le citoyen, vers les transports, mais davantage vers les affaires intercanadiennes. Il parle plus souvent du fédéral, et on en a eu l'exemple aujourd'hui. Le seul temps qu'il consacre aux transports, M. le Président, ce sera de chercher des nouvelles sources de financement dans les poches des contribuables. Il indiquait tantôt, M. le Président, que c'était l'année des choix. Et pourtant, il a dit: Ah! le vieux jeu des gens dans l'opposition. Mais ça fait deux ans, M. le Président, que ce gouvernement a été élu. Pourquoi ça n'a pas été au début, l'année des choix? De faire les coupures au lieu de dépenser des sous, M. le Président, sur un référendum, hein, M. le Président? Et, là, tout d'un coup, on s'aperçoit que le citoyen, lui, là, c'est lui à qui on avait fait miroiter, tout beau, tout rose, la vie en rose, mais aujourd'hui, on vous dit: Maintenant, là, c'est votre faute, vous autres. là; vous allez tous payer pour. Bien, nous autres, on va se donner l'image.

Donc, M. le Président, oui aux compressions, mais on va certainement avoir l'occasion, aux crédits, de savoir combien les coupures vont éliminer de postes. Si on ne fait pas de travaux, si on coupe 119 000 000 \$, on coupe 49 000 000 \$, on coupe 280 000 000 \$, que les seront les conséquences sur les emplois? Si on n'a pas d'ouvrage à faire, M. le Président, pourquoi devrait-on faire payer les citoyens? Pourquoi le citoyen devrait-il payer? C'est des services.

Parce que, lorsqu'on fait des travaux, ça crée de l'emploi. Ça fait tourner la roue. Ça crée de l'emploi. Les gens ont un travail et se sentent bien, parce qu'ils n'aiment pas ça, chômer, et ils n'aiment pas ça, non plus, être sur l'aide sociale. C'est des emplois qu'ils veulent. La façon dont ce gouvernement le fait, M. le Président, ils ne pourront pas se le permettre. Ça va prendre tous les sous. Il se donne cette belle image.

Donc, M. le Président, on a passé deux heures, et il me semble qu'on n'est pas plus avancés sur des questions importantes. Les gens les plus taxés, tu sais... On a appris, oui, que c'est un ministre qui s'occupe de la taxe, un ministre qui justifie les augmentations aux municipalités, qui justifie la tarification aux individus. Donc, M. le Président, les gens en ont assez de payer. Les gens veulent un gouvernement responsable, ils veulent un gouvernement qui va, oui, redresser les finances publiques, mais pas toujours sur le dos du contribuable. Il me semble qu'il va falloir s'assurer, si on veut réellement créer de l'économie, créer des emplois, il va falloir qu'on arrête de taxer le citoyen. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gaulin): Merci, M. le député de Pontiac. La commission de l'aménagement et des équipements a accompli son mandat et elle ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 7)

