



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

#### Commission permanente de l'aménagement et des équipements

#### Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le lundi 22 avril 1996 — N° 7

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

---

QUÉBEC

**Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):**

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 193  
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 lundi 22 avril 1996

## Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	
M. Jacques Brassard	2
M. Robert Middlemiss	6
M. Jacques Brassard	7
M. Robert Middlemiss	8
M. François Gendron	9
Commission des transports du Québec (CTQ)	10
Permis de transport en vrac	10
Réglementation en matière de vrac	13
Diminution des crédits	14
Transports maritime et aérien	16
Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	16
Construction d'un navire polyvalent	19
Déficits de fonctionnement	20
Traverse des Îles-de-la-Madeleine	24
Cession des aéroports régionaux par le fédéral	31
Desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord	37
Aéroports de Dorval et de Mirabel	38

## Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Normand Poulin  
M. André Pelletier  
M. Gabriel-Yvan Gagnon  
M. Michel Rivard  
Mme Danielle Doyer  
M. Gérard R. Morin  
M. Léandre Dion

\* M. Louis Gravel, CTQ

\* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le lundi 22 avril 1996

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures neuf minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1996-1997.

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

**La Secrétaire:** Il n'y a pas de remplacements.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Alors, j'inviterai le ministre à faire ses remarques préliminaires.

**M. Brassard:** Oui, Mme la Présidente, je dois d'abord indiquer d'entrée de jeu que je suis accompagné, à la table des témoins, du sous-ministre, M. Yvan Demers, et de M. Gordon Smith, qui est le directeur des ressources financières. Il y a aussi, derrière moi, les sous-ministres adjoints, entre autres, M. Liguori Hinse, planification et technologie; Jean Mercier, service à la gestion; M. Yvon Tourigny, qui est sous-ministre pour la direction générale de Montréal; M. Henri Desmeules, qui est pour la direction générale de Québec; M. Alain Vallières, direction générale de l'Est; et M. Crépault, direction générale de l'Ouest; et d'autres fonctionnaires, également, qui nous accompagnent; de mon cabinet, également, des attachés politiques.

● (15 h 10) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui.

**Organisation des travaux**

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse, avant d'entendre vos remarques préliminaires, j'aimerais qu'on détermine comment on va procéder pour l'étude des crédits parce qu'il y a des éléments différents.

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que vous avez déterminé...

**M. Brassard:** Bien, il y a un certain nombre de programmes. On doit, évidemment, les examiner, passer à travers. Il y en a un qui est plus important que les autres, vous le connaissez, c'est celui qui porte sur le réseau routier, mais il y en a d'autres, également, qui ne sont pas négligeables. On peut fonctionner programme par programme ou selon la volonté de la commission.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, comme l'a indiqué le ministre, le programme 2, le réseau routier, qui est de presque 1 000 000 000 \$, si la commission est d'accord, je préférerais, peut-être, dans les premières six heures, faire le transport de façon générale. Et, surtout aujourd'hui, je pense que, pour les gens de la Société des traversiers, les gens de la Commission des transports, on pourrait peut-être, en même temps, vider ça pour que ces gens puissent retourner, ne pas rester ici plus que nécessaire, mais qu'on concentre les dernières huit heures sur le programme 2, mais, toutefois, en se laissant un peu de latitude s'il y a des sujets importants à couvrir. Puis, à la fin, on pourrait accepter les crédits si c'est le voeu de la commission, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va pour les membres de la commission? M. le député d'Abitibi-Ouest.

**M. Gendron:** J'aimerais ça plus précis, Mme la Présidente. Est-ce que ça veut dire, concrètement, qu'on pourrait effectivement s'entendre pour libérer les gens de la Société des traversiers, que, rapidement, si les collègues ou vous avez des questions, on commence par celui-là? Ça se fait, un ordre, là. Est-ce que c'est ça que vous suggérez concrètement, les traversiers d'abord, la Commission des transports ensuite, ou si c'est l'inverse?

**M. Middlemiss:** Ce sont les deux seuls organismes qui sont ici aujourd'hui, donc on pourrait, suite aux remarques préliminaires, aborder un ou l'autre, soit la Commission des transports ou la Société, libérer et, ensuite, on pourrait continuer dans les programmes 1, 3, 4, 5 et 6.

**M. Gendron:** Donc, programme 4, programme 5.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ce seront les programmes 4 et 5...

**M. Gendron:** Les 4 et 5 en priorité...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...puis la Commission...

**M. Gendron:** ...puis, après ça...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça. Commission des transports puis Transports maritime et aérien. Ça va?

**M. Gendron:** C'est beau.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous allons commencer par les programmes 4 et 5 cet après-midi et ce soir.

**M. Brassard:** 4 et 5. Ensuite, si j'ai bien compris, on garderait pour la fin, les huit dernières heures, le programme 2? Pour les huit dernières heures, c'est ça?

**M. Middlemiss:** C'est ça, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça.

**M. Brassard:** Donc, après 4 et 5, on reprendrait avec 1, Transports terrestres, et 6, Transport scolaire, et, après ça, on reviendrait à 2 pour les dernières huit heures.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

#### Remarques préliminaires

##### M. Jacques Brassard

**M. Brassard:** Bien. Alors, Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion d'amorcer la présentation des crédits du ministère des Transports et d'entamer aussi les discussions à ce sujet lorsqu'il y a eu une interpellation le 29 mars dernier pendant deux heures. Le temps qui nous est accordé au cours de la semaine nous permet cependant, c'est bien évident, d'examiner plus attentivement ces crédits et d'expliquer davantage aussi les actions du ministère.

Je voudrais d'abord présenter brièvement la stratégie budgétaire qui a prévalu dans la préparation des crédits. Comme les autres ministères — on ne fait pas exception — les autres organismes publics, le ministère des Transports se devait de rationaliser, devait comprimer son budget conformément à l'objectif gouvernemental de réduire à zéro le déficit de ses dépenses courantes à court terme. La situation critique des finances publiques constitue un défi de taille pour le ministère, particulièrement lorsqu'on prend en considération les éléments qui apparaissent incompressibles.

Ainsi, il y a environ 46 % du budget ministériel qui est composé de dépenses de transfert dans le cadre de programmes d'aide. Il s'agit, entre autres, de notre contribution au service de la dette du métro et des immobilisations des organismes publics de transport en commun — ça veut dire 179 000 000 \$ — et de la contribution au transport scolaire, 443 000 000 \$. Ça,

c'est incompressible à court terme compte tenu de la poursuite du programme triennal jusqu'à la fin de l'année scolaire 1996-1997.

Le ministère doit assurer, en priorité, le maintien du niveau de ses interventions en matière d'exploitation du réseau routier, soit l'entretien d'été et d'hiver, dont les coûts en travaux dépassent 180 000 000 \$. Ça exclut les dépenses en personnel et en fonctionnement. Ça, on n'a pas le choix, il faut maintenir le niveau des ressources pour ces fins-là. Il doit alors diminuer les montants affectés aux travaux de conservation et d'amélioration du réseau qui, au niveau de 258 000 000 \$ en 1995-1996, se situaient déjà sous le seuil nécessaire au maintien de la qualité du réseau. Je l'ai déjà admis, je l'admets de nouveau devant cette commission, les montants prévus sont insuffisants, et il sera absolument nécessaire de les porter à un niveau plus élevé au cours des prochains exercices.

Malgré une réduction de près de 20 % des postes au cours des quatre dernières années, la masse salariale du personnel du ministère totalise plus de 290 000 000 \$. Or, la signature des dernières conventions collectives obligera le ministère à autofinancer des dépenses additionnelles de 4 600 000 \$ dès le présent exercice. C'est donc dans ce contexte que nous avons dégagé les trois enjeux qui se retrouvent au livre des crédits et qui peuvent être formulés très sommairement de la façon suivante: d'abord assurer l'intégrité du réseau routier; ensuite modifier le rôle du ministère face aux clientèles qui bénéficient d'une aide financière; et, troisièmement, améliorer la productivité de l'organisation et réduire les coûts de fonctionnement.

Le premier enjeu oriente l'action du ministère en tout ce qui concerne le réseau routier, soit directement par ses interventions en matière d'entretien et d'amélioration, soit indirectement par son soutien à l'utilisation du transport collectif et par l'encadrement du transport par camion, ce qui contribue à la conservation du réseau routier. Les deux autres enjeux s'appliquent à divers degrés à l'ensemble de l'action du ministère. La recherche de solutions de transport en partenariat avec les clientèles de même que l'amélioration de la productivité sont des enjeux incontournables de la part d'une organisation qui veut donner aux citoyens les moyens d'effectuer leurs déplacements de manière efficace, sécuritaire et globalement moins coûteuse pour les contribuables qu'ils le méritent.

Il m'apparaît aussi important d'examiner les crédits globalement et en détail selon les divers programmes du ministère dans une perspective comparative. L'opération que nous avons effectuée se traduit, pour l'exercice qui est commencé, 1996-1997, par une diminution des crédits globaux du ministère, qui passent de 1 927 000 000 \$ à 1 667 000 000 \$, ce qui veut dire une réduction ou une compression de 260 000 000 \$ pour le ministère des Transports. Premièrement, nous avons réduit au maximum les dépenses non récurrentes qui, par ordre décroissant d'importance, sont les suivantes

Ça a été d'abord l'élimination de la subvention au Conseil métropolitain de transport en commun — c'est 30 900 000 \$ — et la fin de l'aide au fonctionnement des trains de banlieue, qui résulte de la création de l'Agence métropolitaine de transport. Tout ça, ça totalise 42 800 000 \$ de dépenses qui ne se retrouvent plus au budget. C'est aussi la fin de la construction de la ligne de train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes, économie de 30 400 000 \$. C'est le report des sommes prévues pour l'aménagement de l'estacade du pont Champlain; c'est 9 400 000 \$. C'est des économies réalisées à la Société des traversiers, 4 100 000 \$. C'est la réduction de la subvention à la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord — 2 000 000 \$ — suite à une nouvelle approche dans le mode de financement sans réduction de services. C'est la subvention à l'usager, au résident et non plus, comme vous le savez, à la compagnie de transport. Puis, enfin, c'est l'ajustement au coût des loyers au ministère. La non-reconduction de l'ensemble de ces dépenses non récurrentes entraîne une économie de 94 800 000 \$.

• (15 h 20) •

Deuxièmement, nous avons ajusté à la hausse les crédits affectant certaines activités que je mentionne également par ordre décroissant d'importance. Il a fallu indexer les crédits au transport scolaire. C'est le seul poste budgétaire, d'ailleurs, qui connaît une augmentation, indexation de 17 600 000 \$. La contribution au service de la dette des organismes publics de transport en commun a connu une augmentation de 8 600 000 \$. Il a fallu, comme je le disais tantôt, indexer les traitements en fonction des conventions collectives signées, 4 600 000 \$. L'aide au fonctionnement des organismes municipaux de transport en commun a augmenté de 2 000 000 \$. Les frais de télécommunication, augmentation de 1 000 000 \$. Service de la dette de la Société des traversiers, 800 000 \$, et autres dépenses de 1 000 000 \$, ce qui fait qu'il y a des augmentations de crédits de 35 600 000 \$.

La troisième composante de la planification budgétaire comprend des réductions de crédits sur le réseau routier et sur le fonctionnement de l'organisation. C'est formellement le plan de compression budgétaire. C'est le volet le plus important, il va sans dire, une fois qu'on a fixé les paramètres précédents. Les compressions s'appliquent sur les éléments suivants, encore une fois par ordre décroissant d'importance.

D'abord, en ce qui a trait à la réfection et à l'amélioration du réseau routier, comprenant les travaux eux-mêmes et aussi les dépenses connexes, c'est 129 000 000 \$ de moins; l'aide à la voirie locale, c'est 35 900 000 \$ de moins; les traitements permanents, 11 500 000 \$ de réduction; les dépenses de fonctionnement, à l'exception des ateliers mécaniques, c'est 9 200 000 \$; les traitements pour les occasionnels, c'est une baisse de 5 000 000 \$; on va également réduire de 5 000 000 \$ les loyers; les temps supplémentaires, également réduire de 3 000 000 \$; réfection des infrastructures maritimes et aériennes, 1 400 000 \$; les ateliers

mécaniques, 700 000 \$; et les honoraires professionnels et subventions à la recherche, 500 000 \$. Ce qui fait un total de compressions de l'ordre de 201 200 000 \$. La compression totale de 13,5 % traduit les efforts du ministère des Transports pour arriver à équilibrer le budget.

Si on aborde maintenant plus en détail les différents programmes du ministère, d'abord, en ce qui a trait aux systèmes de transports terrestres, les efforts qui sont consentis par le ministère en matière de transport en commun, dans l'agglomération montréalaise particulièrement, ont donné leurs fruits et permettent une certaine détente sur les ressources financières. La diminution des crédits au programme 1 touchant les systèmes de transports terrestres s'explique en grande partie par la fin des investissements du ministère dans deux éléments: d'abord, premièrement, la modernisation du train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes — c'est terminé — désormais en opération et que des usagers, d'ailleurs en nombre accru, utilisent déjà; et la fin des travaux et la création de l'Agence métropolitaine retranchent ainsi 75 100 000 \$ aux crédits de ce programme qui s'établissent ainsi à 282 700 000 \$ pour l'année en cours. Effectivement, il s'agit là de la plus forte diminution en termes de pourcentage. C'est 21 % de moins.

On notera que nous avons gardé en vue les enjeux que nous avons identifiés au départ. En matière de réédification du rôle du ministère face à ses partenaires du transport collectif et en matière d'accroissement de la productivité de notre organisation, les dépenses de fonctionnement ont été réduites et un certain nombre de postes déjà vacants suite au transfert des différentes activités dans les unités territoriales. Quant aux honoraires et subventions à la recherche et au développement, ils ont été réduits de 5 100 000 \$ à 4 400 000 \$. Nos efforts en ce domaine porteront essentiellement sur la recherche en matière de sécurité dans les transports.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, il s'agit là, évidemment, du programme le plus important au plan budgétaire. La construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport sont des activités traditionnelles du ministère sur lesquelles nous avons une certaine marge de manoeuvre. C'est toutefois, à regret, la part la plus importante des compressions dans ce programme. Les crédits qui y sont affectés passent donc de 988 000 000 \$ à 801 000 000 \$, soit une baisse de 186 900 000 \$ qui représente un pourcentage de 18,9 %. Ces différentes activités ont trait à l'entretien des infrastructures de transport, à l'amélioration du réseau routier, à la réfection du réseau routier, à l'évaluation des besoins, la planification des travaux et, finalement, à la fourniture et à l'entretien des équipements requis pour ces travaux.

Quand on est chargé de gérer un patrimoine comme le réseau routier québécois, la préoccupation première consiste à le maintenir en bon état. C'est ce qui fait l'objet du sous-programme 3 comprenant les activités d'entretien d'été et d'hiver permettant d'assurer

un usage constant et sécuritaire de l'ensemble des routes, des ponts et des autres éléments qui forment le réseau routier. Nous affectons à ce chapitre des crédits de 350 400 000 \$, soit, grosso modo, 21 % des crédits de l'exercice 1996-1997. Cela n'est pas négligeable. La priorité du ministère à cet égard apparaît plus clairement si on compare ces crédits avec les montants des deux exercices précédents. C'est 354 000 000 \$ de dépenses en 1994-1995 et 356 000 000 \$ en 1995-1996. Donc, c'est peu touché malgré les compressions budgétaires importantes que nous devons nous imposer, de l'ordre de 260 000 000 \$ pour l'ensemble du budget. Les crédits qui sont consacrés à l'entretien sont pratiquement maintenus au niveau où ils étaient au cours des derniers exercices. Je le souligne parce que cette décision répond précisément à l'orientation stratégique en matière de sécurité que le ministère s'est donnée. Il faut, évidemment, dans cette perspective-là, ne pas toucher au budget consacré à l'entretien et à l'exploitation du réseau.

Je vous fais remarquer également que cette préoccupation à l'égard de l'entretien routier, de même que les ressources qui l'accompagnent, ont des répercussions sur l'ensemble du territoire québécois. L'entretien du réseau est en effet une activité locale par excellence. Le maintien du réseau routier n'a de sens que si tous les maillons sont l'objet de vigilance. Nous nous assurons donc que les diverses unités du ministère fassent en sorte que, autant en Gaspésie qu'à Montréal, le réseau routier continue d'être un support adéquat aux activités sociales et économiques qui y ont lieu. Le ministère reconnaît le caractère complémentaire des diverses régions du Québec et il effectue dans chacune d'elles des investissements dans les transports et, notamment, dans l'entretien des infrastructures.

Deux autres sous-programmes viennent appuyer cette fonction entretien: le soutien, qui comprend les activités logistiques nécessaires à la préparation des travaux touchant les infrastructures, et les ateliers destinés à la fourniture et à l'entretien des équipements requis pour les travaux routiers. Nous nous sommes assurés que ces deux sous-programmes bénéficient de ressources financières adéquates. Les crédits attribués sont respectivement de 93 600 000 \$ et de 43 200 000 \$. À l'instar des crédits réservés à l'entretien, ces derniers ont peu diminué par rapport aux exercices précédents. Les réductions portent sur l'achat de matériel roulant, les dépenses à caractère administratif et les équipements qui y sont reliés. Les économies sont également dues à la réduction des effectifs de soutien affectés à la préparation des divers travaux, dont ceux d'amélioration et de réfection. Les effectifs, en équivalent de temps complet, passent ainsi de 1 978 à 1 823, soit une baisse de 155. Nous avons choisi d'appliquer les réductions sur des projets qui demeurent importants, mais dont nous pouvons étaler la réalisation dans le temps.

Les crédits accordés aux sous-programmes touchant les améliorations du réseau ont donc été touchés substantiellement. Ils s'établissent à 200 100 000 \$,

comparativement au montant de 319 000 000 \$ qui ont été investis à l'exercice précédent. C'est donc 118 900 000 \$ qui sont retranchés de ce sous-programme. Concrètement, cette réduction touche, d'une part, le volume de travaux d'amélioration et de développement du réseau routier: 67 600 000 \$ sur les travaux et 12 800 000 \$ sur les dépenses connexes, à savoir les honoraires professionnels, les utilités publiques et les acquisitions immobilières. La réduction vise également les travaux d'amélioration au réseau placés sous la responsabilité du ministère de même que l'aide financière accordée aux municipalités pour l'amélioration du réseau, qui leur a été transférée. C'est de l'ordre, comme je le disais tout à l'heure, de 36 700 000 \$.

Quant à eux, les crédits affectés à la réfection du réseau routier se chiffrent à 113 800 000 \$. Les activités visées par cette compression sont des travaux de correction au réseau qui peuvent être décalés à l'intérieur d'un programme de réfection continue. Les dépenses reliées à la conservation de la chaussée sont diminuées de 46 400 000 \$ alors que les dépenses connexes baissent de 2 700 000 \$. Les réductions de dépenses à ces deux sous-programmes s'accompagnent évidemment d'une diminution des effectifs, qui passent de 2 127 à 1 850, soit une baisse de 277. Les dépenses administratives baissent elles aussi. Outre des compressions importantes sur les travaux, on remarque, dans ce programme, un souci particulier d'amélioration de la productivité qui se traduit principalement par une diminution sensible de la rémunération de l'effectif et des dépenses de fonctionnement.

Je veux également profiter de l'examen des crédits affectés au programme 2 pour annoncer officiellement la programmation des interventions sur le réseau routier pour l'exercice budgétaire dans lequel nous nous engageons. Comme vous le savez, les crédits globaux du programme comprennent notamment des dépenses de capital qui représentent les montants que nous affectons au réseau routier. Si on ajoute aux crédits de 192 000 000 \$ le montant de 23 000 000 \$ provenant d'ententes avec le gouvernement fédéral, le programme des interventions est donc évalué à environ 224 000 000 \$.

• (15 h 30) •

Ces interventions se divisent selon les quatre axes suivants: le développement du réseau, l'amélioration du réseau, les chaussées et les structures. Dans le développement du réseau, nous prévoyons investir, cette année, 46 600 000 \$, dont 40 000 000 \$ sont affectés au parachèvement d'interventions déjà amorcées et 7 000 000 \$ iront à ce nouvelles initiatives. Parmi les parachèvements, on compte notamment la finalisation des travaux sur l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 15, de même que la poursuite des travaux sur l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel. Pour ce qui est des nouvelles initiatives, on compte construire un tronçon d'autoroute 20 à Saint-Anaclet et, également, l'autoroute 55, de Bromptonville à Windsor, et d'autres travaux à venir. Ça, c'est pour le développement du réseau.

Nous investirons ensuite, dans l'amélioration du réseau routier, 59 000 000 \$, ce qui inclut notamment 30 000 000 \$ dans la reconstruction et le réaménagement et 12 000 000 \$ dans les courbes et les pentes. Nous consacrons aussi 60 700 000 \$ à l'amélioration des chaussées, ce qui comprend 37 000 000 \$ au seul chapitre des travaux de revêtement. Enfin, nous affectons 50 000 000 \$ qui iront à l'amélioration des structures, une hausse de 4 000 000 \$ par rapport à l'an dernier, surtout les ponts et ponceaux. Ces travaux ont évidemment une forte incidence sur la sécurité, à laquelle nous attachons une grande importance. En terminant sur ce point, je tiens à vous confirmer que nous avons fait tous les efforts possibles pour maintenir le même ratio que l'année dernière quant aux travaux qui touchent directement les projets ayant une forte connotation en regard de la sécurité routière. Je pense qu'on n'avait pas le choix d'en faire une priorité. Nous consacrerons donc à ces projets spécifiques près de 78 000 000 \$ sur un budget de 215 000 000 \$, alors que, l'an dernier, 111 000 000 \$ étaient affectés sur un budget de 330 000 000 \$.

Programme 3, Gestion interne et soutien. Des efforts de rationalisation ont également été effectués au programme 3 touchant la gestion interne et le soutien. Les crédits affectés à ce programme passent de 91 600 000 \$ à 83 800 000 \$, soit une réduction de 8,5 %. Cette économie est réalisée principalement au chapitre des coûts de location et d'aménagement des terrains et locaux utilisés par les unités, suite à la mise en place intégrale de l'organisation administrative régionalisée.

Pour ce qui est de la Commission des transports du Québec — le programme 4 concerne la Commission des transports — on a une compression de l'ordre de 10 %, qui est le résultat d'une rationalisation des opérations de cet organisme quasi judiciaire, qui est placé sous ma responsabilité. On remarquera, en particulier, la baisse du nombre de postes et de la rémunération consécutive qui résulte d'une simplification de la réglementation qui allège le traitement des demandes de permis à la Commission.

Le programme 5, c'est les transports maritime et aérien. Il y a une baisse de crédits qui va se manifester également au programme 5. De 53 500 000 \$ qu'il était au présent exercice, le montant des crédits consacrés à ce programme passe à 47 200 000 \$, ce qui constitue une baisse de 6 300 000 \$ ou 11,8 %. L'écart s'explique principalement par la finalisation, au dernier exercice, de certains investissements effectués par la Société des traversiers du Québec et par une modification apportée au programme d'aide à la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, tel que je le mentionnais au début. Avec un effectif et des crédits limités, nous continuons, par le biais de ce programme, à défendre la position du Québec dans les modes aérien et maritime qui sont cruciaux pour le Québec dans une optique continentale et même mondiale.

Transport scolaire, programme 6. Le programme 6, réservé au transport scolaire, est le seul à bénéficier

d'un accroissement des crédits, puisqu'on passe de 426 200 000 \$ à 443 000 000 \$; ça veut dire une hausse de 4,1 %. Cette décision budgétaire découle de l'application, jusqu'à l'exercice 1996-1997, d'un programme triennal d'investissements dans ce secteur qui est soumis, notamment, à une indexation des coûts. Alors, on respecte l'entente, les conventions et le programme triennal; le programme budgétaire, qui exige à lui seul presque autant de crédits que les programmes 1, 3, 4 et 5 regroupés, est incompressible pour le prochain exercice. Ce qui adviendra par la suite dépendra à la fois de l'évolution des déplacements à des fins scolaires et, dois-je l'indiquer, des orientations que nous serons amenés à prendre au terme de la réflexion que nous poursuivons actuellement sur l'intégration des diverses composantes du transport des personnes. Vous comprendrez que l'importance même du montant affecté à cette activité de transport exige que l'on s'y intéresse de façon particulière.

Le ministère s'apprête donc à réaliser un programme d'intervention important sur la base des crédits que nous étudierons au cours des 14 prochaines heures. Des réductions ont été prévues dans tous les programmes, ce qui illustre nos dispositions à opérer un redressement dans chacune des sphères d'intervention du ministère et ce qui fait que le ministère des Transports est mis à contribution, comme tous les autres, pour la grande entreprise de redressement des finances publiques. Il aurait été anormal et pour le moins étrange que le ministère des Transports soit épargné. Donc, il est mis à contribution comme tous les autres et en fonction de l'importance de ses ressources budgétaires. Les ressources financières sont cependant, on en conviendra, rares. Elles doivent donc être investies judicieusement, de façon à conserver et à améliorer un patrimoine dont nous sommes tous bénéficiaires maintenant, mais que nous devons aussi protéger pour les générations qui nous suivent. En ce sens, nous avons conscience, au ministère des Transports, qu'il nous faut de plus en plus, à l'avenir, inscrire nos actions dans le cadre du développement durable, c'est-à-dire s'appuyer sur une concertation de tous nos partenaires, poursuivre nos efforts constants vers le développement économique et harmonieux des régions et, surtout, répondre plus efficacement aux besoins des usagers de la route en assurant leur sécurité. J'ajoute, de plus, que l'année en cours sera déterminante à plusieurs points de vue et dans plusieurs domaines pour le ministère, en particulier — j'en parlais tout à l'heure — concernant l'intégration des modes de transport, ce qui implique, évidemment, directement le transport scolaire, un gros budget.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça achève, M. le ministre?

**M. Brassard:** Oui, je termine, dernière phrase, Mme la Présidente. Nous devons, bien sûr, réfléchir aussi au financement du réseau routier. Là-dessus, la

réflexion est en cours — j'en ai déjà d'ailleurs parlé lors de l'interpellation — elle devra se poursuivre pour qu'on puisse arriver avec des solutions adéquates, appropriées, à partir de l'exercice de 1997-1998, et se retrouver avec un niveau de ressources jugé suffisant pour maintenir en bon état et, même, assurer une part de développement du réseau routier, puisque la situation que nous connaissons cette année ne peut pas perdurer indéfiniment pendant trop d'années; ça aurait des effets désastreux sur la qualité du réseau. Donc, la réflexion, cette année, sera largement consacrée à une réflexion et à des choix. Il y a des choix, il y a des décisions concernant l'amélioration, la réfection du réseau routier, et fort probablement qu'on devrait s'orienter vers, ou fort probablement, en tout cas, pour moi, j'en suis convaincu, qu'on devra s'orienter vers la création d'un fonds spécifique, d'un fonds dédié, alimenté par une ou plusieurs sources de financement, de telle sorte qu'on puisse avoir à notre disposition un niveau de ressources suffisant pour assurer le maintien en bon état du réseau routier. C'est donc un des grands objectifs que nous poursuivons pour cette année. Nous devons aussi — je termine là-dessus, Mme la Présidente — dans les circonstances que nous impose le gouvernement fédéral par le délestage qu'il effectue dans le domaine maritime, portuaire et ferroviaire, et aéroportuaire, nous attaquer à la tâche de sauvegarder ce patrimoine, au même titre que nous le faisons dans le secteur routier.

Voilà, Mme la Présidente, les considérations et les remarques préliminaires à l'étude des crédits du ministère des Transports.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

#### M. Robert Middlemiss

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente, chers collègues. Je tiens tout d'abord à saluer le personnel du ministère des Transports et de ses organismes qui accompagne le ministre. Je dois dire que j'ai eu le privilège de côtoyer plusieurs de ces gens-là pendant nombre d'années et j'ai trouvé que c'étaient des gens d'une grande compétence.

Donc, Mme la Présidente, nous disposons d'une enveloppe de 14 heures pour procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports. Comme l'a indiqué le ministre, c'est un ministère d'une grande importance, mais avec beaucoup de coupures et un petit budget, avec un budget de 1 600 000 000 \$ et des effectifs de 7 152 personnes en 1996-1997. Mais ce qui est important, Mme la Présidente, c'est surtout la mission, sa mission à ce ministère, qui consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de transport intégré, fiable et sécuritaire qui contribue au développement économique et social du Québec et de ses régions.

● (15 h 40) ●

Comme l'a indiqué le ministre, nous avons eu l'occasion, le 29 mars, au moment de l'interpellation, d'échanger sur certains sujets. J'ai eu l'occasion, à ce moment-là, et je le répète encore, de déplorer le désoleant portrait que réserve le gouvernement péquiste à notre réseau routier pour l'année 1996-1997, et je dis ça, Mme la Présidente, avec un peu d'expérience. C'est qu'à l'arrivée, en 1985, du gouvernement qui a précédé celui-ci, j'ai été privilégié de présider un comité sur l'état du réseau routier. La façon dont nous sommes partis depuis 1994-1995, nous sommes en train de répéter sur notre réseau routier ce qu'il a fait, ce gouvernement-ci, entre 1976 et 1985, et on va être obligés de prendre les bouchées doubles.

Mme la Présidente, pour ceux qui diraient que le gouvernement qui a précédé celui-ci n'a peut-être rien fait, je dirais à ces gens-là de lire *La Presse* du samedi 7 mai qui indiquait que, dans les trois dernières années — je suis en 1991 — il y avait eu, de 1991 à 1994, une amélioration du réseau routier, on avait réussi à rattraper le temps perdu. Alors, Mme la Présidente, je le déplore, mais lorsqu'on voit qu'il y a un manque à gagner de l'ordre de 187 000 000 \$ sur le budget global, 119 000 000 \$ en moins pour l'amélioration du réseau routier, et là, Mme la Présidente, le pelletage de 26 000 000 \$ aux municipalités... Je me souviens de ceux qui étaient ici au moment du transfert du réseau routier, comment est-ce qu'ils disaient: Vous n'êtes pas capables de mettre des responsabilités à des municipalités sans leur donner les budgets. Et, dans la réforme Ryan telle qu'on l'a connue, s'il y a un volet de la réforme Ryan où il y a eu des échanges entre les municipalités, le ministère des Affaires municipales et le ministère des Transports, c'est bien ce volet-là.

Or se souviendra qu'au tout début on parlait de 115 000 000 \$ pour le transfert du réseau routier et qu'on remettrait les ponts. Mais, suite à des discussions avec les unions et le comité technique mis sur pied par le ministère des Transports et les Affaires municipales, nous avons réussi à avoir une entente avec les municipalités et on a transféré avec une enveloppe de 151 000 000 \$. Il y a certains ponts compliqués au point de vue structure et extrêmement coûteux pour les réparations qu'on a gardés, comme ministère, quitte à faire des études un peu plus poussées sur le plan technique et voir à quel moment dans le temps on pourrait remettre ça. Mme la Présidente, vous vous en souvenez, vous aussi, vous étiez ici, le député d'Abitibi-Ouest aussi était ici et le ministre lui-même était ici. Je suis convaincu qu'aujourd'hui ils devront expliquer... Mon cher ami, le député de Dubuc, lui aussi était ici. C'était un de ceux-là qui réellement avaient critiqué mais qui avaient réellement apprécié le fait qu'il y avait eu une entente avec les municipalités et qu'on avait augmenté les budgets. Je dois dire, Mme la Présidente, en passant, que ça avait créé beaucoup d'activités économiques dans les régions. Les municipalités, réellement, avec ces budgets-là pouvaient créer elles-mêmes de l'emploi, elles pouvaient engager des gens locaux et, donc, c'était très bon pour l'économie locale.

Mme la Présidente, tout ceci et... Ce qui me fait le plus peur, Mme la Présidente — et, sur ça, tu sais, on dit toujours que le passé est garant de l'avenir — l'an passé, le ministre des Transports, M. Léonard — et je veux le citer — nous disait: «En ce qui concerne maintenant le plan d'ensemble des dépenses par programme, globalement, pour l'exercice financier 1995-1996, nous disposerons de crédits totaux de 1 927 000 000 \$. Nous devons comparer ce montant aux prévisions de dépenses totales de l'exercice 1994-1995 qui s'élèvent à 1 967 100 000 \$. Nous constatons alors une diminution générale de 39 800 000 \$. Comme vous pouvez le constater à la lecture du livre des crédits, nous comparons nos crédits de 1995-1996 aux dépenses réelles de 1994-1995, en sachant que les chiffres de nos dépenses correspondent aux crédits que nous avançons, selon le principe de l'enveloppe fermée. Il n'est pas question de présenter des chiffres gonflés auxquels on applique, en cours d'exercice et même au tout début de l'exercice, des compressions sous forme de crédits périmés, ce que nous appelions à l'époque la commande des crédits périmés, tantôt dans le livre même des crédits, parfois dans le discours sur le budget du ministre des Finances et on en retrouvait aussi au cours de l'année, de sorte que, entre les crédits votés et ce qui était effectivement autorisé, il y avait un décalage significatif.»

Et on s'aperçoit, avec ce beau discours, qu'il y a encore 36 000 000 \$ de moins qui ont été dépensés l'an passé, 36 000 000 \$. À moins qu'on ne me dise que le ministère des Transports n'avait pas des travaux de prêts pour 36 000 000 \$, je pourrais comprendre, mais je suis convaincu que tous et chacun de vous, vous le savez, dans chacun de vos comités, vous avez tous des travaux qui auraient pu être exécutés, qui étaient prêts à être exécutés l'an passé mais qui ne l'ont pas été. Et, lorsqu'on parle de 36 000 000 \$, à ce moment-là, c'est certainement dans le programme 2 parce que, dans les autres programmes, c'est des coûts qui sont fixes, même qu'on voit que, dans le transport scolaire, les coûts augmentent.

Donc, Mme la Présidente, si le passé est garant de l'avenir, les enveloppes fermées ne veulent pas dire grand-chose. Avant, on pouvait critiquer, mais, l'an passé, on a critiqué et on s'aperçoit qu'il y a encore 36 000 000 \$ de moins. J'en profite aussi... Est-ce que, cette année, on prévoit qu'il y aura encore d'autres crédits qui seront périmés? Même si on parle d'enveloppes fermées, est-ce qu'on a encore l'intention de procéder de cette façon-là?

Donc, Mme la Présidente, je limiterai mes remarques préliminaires. Comme je l'indiquais tantôt, on a des gens de la Société des traversiers et de la Commission des transports. Donc, on pourrait peut-être aborder ces deux programmes pour libérer ces gens-là et, comme je l'indiquais tantôt et aussi indiqué personnellement au député d'Abitibi-Ouest, on fait les programmes, on garderait le programme 2 pour la fin et, à la fin de tout ça, on pourrait, à ce moment-là, comme je l'avais mentionné tantôt, passer le vote sur les crédits, accepter les

crédits. Donc, Mme la Présidente, je vous remercie. Maintenant, je suis prêt à procéder avec l'étude des crédits.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a d'autres membres qui veulent faire des remarques préliminaires? Alors, M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Est-ce que le ministre a des...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que le ministre veut répliquer aux remarques préliminaires du député de Pontiac?

**M. Jacques Brassard**

**M. Brassard:** Oui, j'aurais deux remarques à faire, effectivement. D'abord, concernant l'intervention du député de Pontiac portant sur les programmes de transfert aux municipalités, le député de Pontiac parle de pelletage aux municipalités. Je le répète de nouveau, le député de Pontiac, je lui ai dit à l'interpellation, il fait preuve d'amnésie sélective parce que je me souviens de l'opération — puis il y en a plusieurs aussi, députés membres de cette commission, qui se souviennent de cette opération — en 1993, 500 000 000 \$ avaient été renvoyés, pelletés dans la cour des municipalités. C'était ça, la réforme Ryan, c'était 500 000 000 \$, littéralement, qu'on pelletait dans la cour des municipalités. Les unions, à l'époque, je m'en souviens très bien, d'autres députés autour de la table aussi — je vois le député de Dubuc, le député d'Abitibi-Ouest aussi s'en rappelle très bien — 500 000 000 \$ de pelletage. La critique principale des unions municipales, en particulier, à l'époque, c'était de dire: Vous nous renvoyez des responsabilités, mais les ressources financières, les crédits accompagnant ce transfert de responsabilités, sont carrément insuffisantes. Ce qui fait qu'on avait jugé globalement cette opération, dite réforme Ryan, comme étant un pelletage de factures dans la cour des municipalités.

• (15 h 50) •

Ce qu'on fait aujourd'hui, c'est qu'on maintient deux des programmes intégralement. Deux des programmes sont maintenus intégralement: celui qui concerne les ponts, les crédits sont maintenus; le régime de prise en charge est maintenu également. Ce qui diminue, effectivement, c'est le programme d'amélioration du réseau municipal dont la répartition est sous la responsabilité, comme on le sait, des députés. Ça, effectivement, on a une diminution, mais, si on avait suivi le plan d'action du gouvernement précédent, c'est pas un sou qu'on aurait retrouvé à ce programme-là puisqu'il était prévu dans leur plan d'action qu'il durait trois ans; il aurait donc pris fin en 1995-1996. Mais, à la suite de plusieurs demandes des députés — de tous bords, là, pas seulement ministériels mais de l'opposition également — on a constaté qu'il valait mieux assurer, je dirais, une disparition progressive de ce programme-là plutôt qu'une disparition brutale, tel que prévu dans le plan d'action du

gouvernement précédent. Ça explique qu'il y a quand même des crédits qui sont prévus, de l'ordre de 20 000 000 \$, pour ce programme d'amélioration du réseau municipal.

Quant aux crédits périmés... J'ai la liste des crédits périmés. Sur un budget de 1 900 000 000 \$, presque 2 000 000 000 \$ — arrondissons les chiffres, là, un budget de 2 000 000 000 \$ — c'est tout à fait normal qu'on se retrouve avec un certain nombre de millions de crédits périmés. C'est dans l'ordre des choses, et 36 000 000 \$ pour un budget de 2 000 000 000 \$ en 1995-1996, ça n'a rien d'exorbitant. C'est dans la nature des choses qu'on se retrouve avec des périmés de cet ordre-là. Ce n'est pas uniquement dans le réseau routier, quoiqu'il y en ait aussi dans le réseau routier. Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, il y en a pour 20 000 000 \$, mais il y a 4 000 000 \$ dans le transport maritime, il y a 3 000 000 \$ dans le transport scolaire et le système de transport terrestre, particulièrement le transport des personnes...

**M. Middlemiss:** Excusez. Transport scolaire, Mme la Présidente, c'est une augmentation, ce n'est pas un périmé.

**M. Brassard:** Non, non. Augmentation cette année par rapport à l'an prochain.

**M. Middlemiss:** Et l'an passé par rapport au budget, aussi.

**M. Brassard:** Cette année, il y a un budget... Par rapport au budget prévu de 1995-1996, les dépenses réelles seront inférieures de 3 000 000 \$...

**M. Poulin:** Supérieures.

**M. Middlemiss:** Supérieures.

**M. Brassard:** Ah! Supérieures. Pardon. C'est vrai, vous avez raison. Supérieures. Sur 20 000 000 \$ pour la construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport, il y en a quand même 10 000 000 \$ qui sont relatives au soutien. Ça veut dire, donc, entre autres... il y a des postes non vacants, des frais d'administration. Alors, ce n'est pas entièrement dans la construction comme telle. Dans la construction comme telle, il y a à peu près 9 000 000 \$. Amélioration du réseau, réfection du réseau, c'est à peu près 9 000 000 \$, donc, de travaux. Alors, on est loin du 36 000 000 \$. Puis, encore une fois, tout s'explique. Ça arrive, dans un programme de travaux routiers, qu'il y a des retards, qu'il y a des travaux qui sont reportés et, donc, on se retrouve à la fin de l'année, de façon tout à fait normale, avec des crédits périmés. C'étaient les deux remarques que je voulais faire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Brassard:** Et, pour terminer, les périmés, là, on peut remonter à 1992-1993; 1993, les périmés étaient pas mal plus élevés à l'époque. Là, on est à 36 000 000 \$, en 1995-1996; en 1994-1995, il y en avait 109 000 000 \$ de périmés; en 1993-1994, il y a eu 88 000 000 \$ de périmés; en 1992-1993, il y a eu 74 000 000 \$ de périmés; en 1991-1992, il y a eu 115 000 000 \$ de périmés. Alors, c'est même une nette amélioration en matière de gestion. Il y a moins de périmés qu'il y en avait dans le passé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Robert Middlemiss**

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, juste un commentaire. Je voulais juste dire que, l'an passé, on s'est fait servir un beau discours. On se fait toujours servir des bons discours, des beaux, beaux discours. Nous autres, avec des enveloppes fermées, il n'y en aura pas de ça, là! Qu'on nous dise... On nous a accusés que, dans les années passées, on les périmait. On le savait qu'il y avait des périmés. Mais quand peut-on croire que les enveloppes fermées, Mme la Présidente, ne contiennent pas aussi des périmés? C'est ça qui est le problème. À quel moment on peut le croire? Là, on parle de 10 000 000 \$. 30 000 000 \$, puis 6 000 000 \$, mais, en d'autres mots, on joue avec les mots. En réalité, toutefois, s'il y avait 10 000 000 \$ parce qu'il y a des postes de vides... La mission du ministère des Transports, c'est de maintenir la sécurité sur les routes et s'assurer d'avoir un bon réseau routier. Il me semble, Mme la Présidente, qu'on pourrait trouver des endroits pour en dépenser. Moi, je sais que dans mon comté, l'an passé, il y a un contrat de 2 000 000 \$ qu'on m'avait dit ici qu'on le ferait. Il n'a pas été fait. Donc, à ce moment-là... Parce qu'on disait qu'on manquait d'argent, Mme la Présidente. Alors, comment on peut expliquer entre le discours et la réalité? À quel moment peut-on réellement croire que l'enveloppe fermée va nous assurer que tous les sous qui sont... À moins d'une catastrophe en cours de route, Mme la Présidente, ça peut arriver, mais le ministre ne m'a pas convaincu qu'il y en a eu, des catastrophes, l'an passé, pour expliquer 36 000 000 \$ de périmés.

Concernant la voirie locale, on aura certainement l'occasion d'y revenir, parce qu'il me semble qu'il va falloir que quelqu'un m'apporte la preuve, moi, que le gouvernement précédent n'avait pas l'intention de reconduire l'amélioration après une période de trois ans. C'était un programme triennal, Mme la Présidente, sur lequel on établissait les normes parce qu'une des... On payait, là... Le montant qui était donné aux municipalités pour le réseau routier était basé sur le nombre de kilomètres et sur l'état du réseau routier. Donc, à ce moment-là, c'est tout à fait normal que sur une période de trois ans, avec les investissements, il pouvait y avoir une amélioration du réseau routier et, à ce moment-là,

ce facteur-là pourrait changer. Bien, on verra si quelqu'un a fait l'évaluation, là, avant de couper de 50 %. Est-ce que ça veut dire qu'on a évalué et que partout le réseau routier, dans tous les comtés, s'est amélioré de 50 % et sur cette base-là ou... Quelle est la base qu'on a utilisée? C'est ça. Donc, on aura la chance, Mme la Présidente, de revenir sur ce volet-là et d'avoir des réponses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Ouest.

**M. François Gendron**

**M. Gendron:** Oui. Je suis pas mal sûr que mon collègue le permettrait. Moi, je voudrais revenir — appelez ça remarques préliminaires — parce que je trouve que le point qu'il a soulevé sur la notion des crédits périmés ne peut pas rester là. Je pense que ce serait intéressant pour tout le monde et je voudrais, s'il me le permet, trois ou quatre phrases, avant de commencer tout de suite le programme 4 tel qu'on en a parlé. Je trouve que la question du collègue de Pontiac est légitime puisqu'il fait référence à un engagement d'un collègue ministre, l'an dernier, et je prétends que le gouvernement actuel — c'est le même — est pris à partie dans une notion à laquelle moi-même, comme ministre, je tenais beaucoup. De dire que M. Léonard a promis, l'an passé, qu'il n'y aurait pas de commande de crédits périmés, c'est exact, et le député de Pontiac le sait très bien. C'est là que je trouve que ça fait un peu pas correct, par rapport aux faits, d'interpréter la notion de périmés comme il le fait. Alors, j'y vais en 30 secondes.

• (16 heures) •

Quand on dit à un ministère sectoriel — exemple concret: «Tu as 100 000 000 \$», ça signifiait que, dès le dépôt du livre des crédits, tous les collègues ministériels savaient qu'il n'y aurait pas, après quatre ou cinq mois d'exercice budgétaire — comme j'ai vécu pendant de nombreuses années dans l'opposition, sur la gestion de nos amis d'en face — un rappel de crédits pour balancer l'équilibre des crédits budgétaires. On le savait au moment même du dépôt du livre des crédits. Quand on disait à quelqu'un: «Tu as 100 000 000 \$», c'était un faux 100 000 000 \$, si vous me permettez, Mme la Présidente. Vers septembre ou octobre — et je ferai juste une analogie tantôt par rapport à leur brillante... Ils escomptaient par rapport aux équilibres budgétaires — comme tous leurs chiffres étaient gonflés et erronés, et on le verra tantôt dans une phrase — à tous les septembres ou octobres, les neufs ans d'opposition que j'ai vécus, il y avait toujours, pour une commande, 50 000 000 \$, 60 000 000 \$, 80 000 000 \$, 100 000 000 \$ de rappels de crédits dans chacun des ministères sectoriels. Or, mets-moi-z'en 60 000 000 \$ de crédits que je t'ai fait accroire que tu avais le 1er avril, et, ça, le ministre des Transports, l'an dernier, dans ce qu'il a cité, il a dit: C'est fini, ça. Mais je trouve que le député de Pontiac a raison de dire: Si le ministère des Transports, dans une

enveloppe fermée, n'a pas réussi à dépenser l'entièreté de l'enveloppe qu'il avait, c'est légitime de poser la question: Pourquoi? Mais je ne voudrais pas qu'il associe cette non-dépense à la notion traditionnelle que j'ai toujours connue des crédits périmés, qui était un rappel de crédits après six mois d'exercice. Premier commentaire, puis ça va être court.

Deuxième commentaire. J'ai dit que je reviendrais un peu sur les prévisions budgétaires. Il faut se rappeler que ces gens-là... Quand le député de Pontiac mentionnait tantôt: Moi, il a dit — je le sais — j'ai été président d'un comité, j'ai eu cette chance-là — c'est le député de Pontiac qui parlait, puis il a raison — où on avait une indication qu'il fallait accélérer un certain nombre de travaux pour que le réseau routier arrête de se dégrader puis puisse s'améliorer; personne ne met ça en cause. Sincèrement, là. Personne ne met ça en cause parce que, écoutez, quand, en 1991-1992, ces gens-là, dans leur budget, ils ont dit que le déficit serait de 3 400 000 000 \$ puis qu'il a été de 4 200 000 000 \$, puis que, l'autre année, il était supposé être 3 700 000 000 \$, puis il a été de 4 900 000 000 \$, sur trois ans, il y a eu une erreur de prévision de 62,4 %, de 20,7 % l'année suivante puis de 30 %. Sur cinq ans, ça fait 5 000 000 000 \$ d'erreur entre ce qui a été prévu puis ce qui a été dépensé. Alors, j'espère qu'ils l'ont mis en quelque part. J'espère que ça a donné un peu d'asphalte dans quelques chemins. Alors, justement, c'est le drame qu'on a à gérer et c'est le problème majeur qu'on a à gérer. Ce ne sont pas les recommandations du rapport Middlemiss que je n'aime pas, moi, c'est la situation que vous nous avez laissée.

Alors, c'est ça que je n'aime pas. La situation que vous nous avez laissée ne me permet pas d'embrasser le rapport Middlemiss comme je voudrais le faire et d'y donner des suites, parce que je n'avais pas de trouble avec le rapport Middlemiss, dans l'opposition. Il disait qu'on avait du retard puis qu'il fallait peser sur le gaz. Mais, en même temps, ces gens-là nous ont dit: On va essayer d'équilibrer les finances publiques puis on va les redresser, puis ça a été l'inverse. On se ramasse avec un déficit sans précédent. Alors, deux choses. On fait de l'asphalte, puis on ne s'en occupe pas, puis, à ce moment-là, on ferait des faux discours. Puis vous nous dites: C'est quand est-ce que vous avez un bon discours? Alors, nous, on fait ce qu'on dit.

Et, je voulais juste conclure, les enveloppes fermées, j'en ai eu une, moi, comme ministre, puis elle était vraiment fermée, puis j'avais prévenu le président du Conseil du trésor: Ne m'arrive pas hypocritement comme les neuf autres années que j'ai connues... Alors, en fin de septembre, fin d'octobre, il a dit: On a des problèmes, ça ne balance pas. D'ailleurs, nous, on n'a pas eu à faire ça, on a prouvé qu'on balançait. L'ancien ministre des Finances a prévu qu'on finirait l'année à 3 900 000 000 \$, puis on a fini l'année à 3 900 000 000 \$. Alors, on n'avait pas à faire un rappel de crédits en cours d'exercice, disant: Remets-en dans la cagnotte pour rééquilibrer les prévisions budgétaires.

Alors, je termine là-dessus. C'est ça que ça voulait dire, et je ne crois pas, sincèrement, que le ministre des Transports induisait les collègues parlementaires en erreur en disant: Oui, nous, on a instauré un régime d'enveloppes fermées. Ça voulait dire ce que ça voulait dire, puis on a fonctionné avec, mais je suis un allié de toute question pour dire: «Tu avais 100 000 000 \$, comment ça se fait que tu en as laissé 10 000 000 \$ dans la cagnotte?» Ça, je trouve que c'est des bonnes questions. Ça, ça se pose. Dans une enveloppe fermée, normalement, tu vis avec l'enveloppe que tu as puis tu essaies de la dépenser au maximum, parce que c'est celle qu'on t'a allouée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Bien, écoutez, là, c'est exactement ça que j'ai dit. Je comprends que, nous autres, on vous a accusés, sauf que le ministre est arrivé ici, là: Puis c'est fermé, puis on va le dépenser, puis ça n'a pas été dépensé. Donc, il faut se poser des questions. Je pourrais aussi, Mme la Présidente, faire le procès du gouvernement de 1976 à 1985 sur les déficits, mais on est ici aujourd'hui pour faire les crédits du ministère des Transports pour l'an prochain. Je pourrais faire ça, moi aussi, commencer à parler des milliards puis des 5 000 000 000 \$, 6 000 000 000 \$, 4 000 000 000 \$, des plus gros déficits qu'on a vécus, mais ce n'est pas ça, le but, tu sais. Donc, c'est de bonne guerre de vouloir encore blâmer les autres, comme l'a fait le ministre à la fin: C'est la faute du fédéral. Donc, c'est toujours la faute de quelqu'un d'autre quand ça va mal. Mais on va passer aux choses sérieuses, l'étude des crédits sur la Société des traversiers du Québec, est-ce que c'est possible? Il est ici? Mme la Présidente, est-ce que...

**M. Brassard:** On peut faire le programme 4, Commission des transports. On fera le...

**M. Middlemiss:** O.K., d'accord, oui. Pas de problème, on peut y passer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'est ça qu'on avait dit.

#### Commission des transports du Québec (CTQ)

**M. Middlemiss:** Oui, O.K. Est-ce que la Commission prévoit une hausse des tarifs pour cette année. Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Des tarifs de quel ordre, de quelle nature?

**M. Middlemiss:** Des permis.

**M. Brassard:** Selon l'indexation annuelle, M. le député. Ils seront indexés.

#### Permis de transport en vrac

**M. Middlemiss:** O.K. Un autre sujet, Mme la Présidente, puis peut-être qu'il y en a d'autres collègues ici... C'est arrivé dans mon comté, c'est concernant les permis, les VR, et surtout pour les transporteurs de bois, les gens qui transportent le bois de l'endroit de la coupe jusqu'aux usines de sciage ou de pâtes et papiers. C'est arrivé à quelques reprises, Mme la Présidente, que les travailleurs forestiers ne pouvaient avoir de transporteurs avec des VR, et à une période de l'année. Et je ne sais pas si les taux ne sont pas les mêmes ou si les gens avec les VR trouvent que c'est plus difficile sur un camion de faire le transport du bois, mais, à ce moment-là, ces gens-là étaient pris, ils n'avaient personne pour faire le transport. Est-ce que, si le problème est un problème réel, on prévoit apporter des changements qui pourraient permettre, durant une période de l'année, parce qu'il y a une trop grande demande pour les VR à faire d'autres travaux, que ces gens-là puissent sortir la matière première pour l'apporter aux usines concernées?

(Consultation)

**M. Brassard:** Ce que le président de la Commission me dit là-dessus c'est que, effectivement, le volume de matière ligneuse était plus élevé que d'habitude et que ça a posé le problème signalé ou décrit par le député. Et, dans des cas comme celui-là, la coutume établie ou ce que fait la Commission, c'est d'émettre des permis temporaires, en quelque sorte — le nom exact, là, c'est des «permis additifs» — pour faire en sorte que le problème très ponctuel puisse être réglé. C'est ce qu'ils ont fait en 1995, mais, même s'il y avait cette possibilité d'émettre des permis additionnels ou additifs, pour employer l'expression de la Commission, ça ne veut pas dire qu'il y avait beaucoup de preneurs ou de candidats nécessairement parce que, comme vous le savez, en forêt, ça prend des équipements très spécialisés, je dirais, et ce n'est pas n'importe qui qui est dans la situation de l'avoir dans sa cour pour aller se chercher un VR supplémentaire. Alors, la Commission a ouvert cette possibilité-là, mais il n'y a pas eu un grand nombre de permis additifs. Mais c'est la possibilité, là, quand il y a cette situation-là qui apparaît, pas seulement dans le secteur forestier mais dans d'autres, quoique dans d'autres ce ne soit pas un problème. Dans le secteur forestier, la Commission peut émettre des permis temporaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est une politique récente? Depuis quand elle existe, cette politique-là?

• (16 h 10) •

**M. Brassard:** Ça a toujours fait partie des politiques de la Commission, mais ça dépend des années, ça n'arrive pas de façon annuelle, et ce que dit le président, aussi, c'est important, c'est qu'il faut déjà détenir un VR pour demander un permis temporaire, il faut être détenteur d'un VR, alors ce n'est pas n'importe qui qui peut faire la demande.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je comprends d'abord que, si on ne peut pas avoir des gens avec des VR puis que les seuls qui peuvent avoir des permis additionnels, c'est les gens avec des VR et qu'ils ne viennent pas, déjà, il me semble qu'il y a d'autres personnes qui ont peut-être d'autres genres de permis et qui pourraient le faire, le transport. C'est pour ça que je me pose la question.

**M. Brassard:** Pensez-vous qu'ils sont vraiment intéressés à avoir juste des temporaires?

**M. Middlemiss:** Bien, Mme la Présidente, moi, les cas qui m'ont été soulevés, c'était des périodes de deux mois, peut-être, durant l'année 1995 et aussi à l'automne 1995. Printemps et automne, c'étaient les deux extrémités où les gens se... Et on a tenté de les aider, mais... Donc, il me semble, peut-être, qu'on devrait trouver une façon temporaire parce qu'il y en a, de ces gens-là qui font la coupe du bois, qui ont leur propre camion qui n'a pas de VR. Ils seraient prêts à le faire si on leur donnait la permission de le faire. Est-ce qu'on ne pourrait pas trouver une façon pour que, dans ces moments-là, ces gens-là puissent au moins sortir la matière première lorsqu'ils doivent la sortir?

**M. Brassard:** Pour ce faire, il faudrait modifier le règlement. Ça prendrait un amendement réglementaire pour faire ça. Je ne trouve pas ça absurde, ce que vous proposez là, je trouve que ça se tient, et ça a déjà été fait dans les années antérieures, à une occasion, c'est-à-dire d'octroyer un permis temporaire à quelqu'un qui n'est pas détenteur d'un VR mais qui est en mesure, à ce moment-là, d'assumer la tâche qui n'est pas assumée par les détenteurs de VR. Mais ça demande une modification réglementaire.

(Consultation)

**M. Brassard:** Il n'y a eu que trois demandes, soit dit en passant. Il y a eu trois demandes seulement.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, le problème, c'est qu'il semble qu'il y ait une pénurie, à un moment donné, de VR. Je comprends que c'est de l'équipement spécialisé, mais il y en a d'autres personnes qui l'ont, l'équipement, qui pourraient le faire.

**M. Brassard:** Pénurie dans le forestier. Dans le forestier.

**M. Middlemiss:** Oui, dans le domaine forestier, c'est seulement celui-là. Dans les autres domaines, je pense qu'il n'y a pas de problèmes. C'est juste dans ce domaine-là, et il semblerait que ça arrive peut-être un ou deux mois, deux fois par année, et, à ce moment-là, ça retarde... Surtout les gens dans la forêt, ils ont une période de temps où il faut sortir le bois, sans ça il y a des problèmes de route. Donc, j'espère, Mme la Présidente, que, au niveau du ministère et de la Commission, on va se pencher sur ce problème-là et qu'on pourra émettre des permis temporaires, surtout là, parce qu'on veut certainement stimuler l'économie. Il me semble qu'il faudrait tout faire pour que ça soit plus facile.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Ouest.

**M. Gendron:** Bien, si vous permettez, dans le même sens, M. le ministre, et j'aimerais avoir l'attention de la Commission des transports. Je trouve ça un peu court, là, la manière dont on traite ça parce que, encore là, c'est un secteur que je connais un peu. L'an passé, dans tout le Québec, il y a eu des augmentations importantes, significatives du traitement, du volume de matières forestières. Tout le monde sait pourquoi, ça fait un an et demi que les prix sont bons, puis, les prix étant bons autant dans le marché de la pâte que dans le marché du sciage, il y a plus de volume de matières transportées. Et, ce que je voudrais savoir de la Commission des transports, il me semble qu'il y a un phénomène qui se manifeste et qui se répète depuis quelques années dans certaines régions où, effectivement, les industriels se plaignent de ne pas être en mesure d'avoir le nombre de transporteurs requis. Et, encore là, amicalement, ce n'est pas si compliqué que ça, le bois en longueur, c'est toujours la même chose. Il s'agit d'avoir la remorque requise pour l'attacher au tracteur puis de transporter le bois en longueur. Point, c'est fini. C'est juste ça, le système pour apporter le bois à l'usine.

Et la question que j'aimerais poser au ministre ou à la Commission des transports, c'est: Est-ce que ça vous arrive de faire des évaluations dans certaines régions et d'aller conclure que, effectivement, il y a nécessité, d'après vous, d'envisager d'augmenter le nombre de VR pour le bois en longueur? Parce qu'il y a des gens qui en détiennent, mais ils sont non actifs, leurs permis de VR, puis ils veulent faire de la surenchère avec. Moi, je suis dans une région où ça existe depuis des années. Je connais un certain nombre de gens qui ont un VR, puis ils attendent qu'il vaille, comme un quota de lait, 80 000 \$ ou 100 000 \$, puis, là, ils vont peut-être le libérer. Mais, là, ça va être l'inverse, personne ne va pouvoir l'acheter, il va être rendu trop dispendieux.

Alors, j'aimerais ça savoir si, la Commission des transports, ça l'intéresserait, ça, d'analyser, d'évaluer, puis, de temps en temps, d'aller faire ce que j'appelle

une mini-enquête objective, plus neutre, plus détachée des demandeurs traditionnels des VR, parce que, pour avoir un additif, je le sais, il faut que tu détiens un VR. Alors, le gars il ne veut justement pas ça, lui. Le détenteur d'un permis de VR, il ne veut pas d'additif. Alors, il l'«a-tu», la formule? Vous venez de l'expliquer comme il faut, pour ne pas que ça marche, c'est exactement la bonne formule pour qu'il ne se passe rien. Il faut que tu détiens un VR, puis, le détenteur d'un VR, lui, il ne veut pas qu'on pige dans sa pizza, la pizza étant son volume de travail. C'est une image, évidemment, là. Alors, on ne veut pas qu'il pige dans son volume de travail. Il reste assis.

La Commission des transports, est-ce qu'elle évalue, elle fait des enquêtes de temps en temps pour être en mesure de dire: La demande, elle est fondée, elle revient année après année, et, en conséquence, il y aurait lieu, dans la région 08 ou dans la région 02 — c'est un exemple — d'émettre huit permis ou 10 permis de plus? Pas pour pénaliser les détenteurs, pour se confronter à la réalité objective d'une situation, parce que, moi, je dis que, si les volumes de bois ont augmenté puis que ça fait des années qu'on n'a pas bougé sur le nombre de permis, comme je le disais à une autre commission, il y a un malaise dans le problème.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui. Bien, je pense que la réalité est bien décrite, là, et c'est évident aussi que ça exige, à ce moment-là, des ajustements réglementaires pour que l'on puisse mieux tenir compte de la réalité décrite par le député de Pontiac et le député d'Abitibi-Ouest. Il faut le faire aussi, évidemment, en concertation avec les partenaires parce que vous connaissez très bien l'industrie du camionnage en vrac...

**M. Gendron:** Ils m'ont sifflé dans les oreilles pendant quatre jours à un certain moment donné. Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** ...il y a un moratoire sur l'émission de permis, hein? Il y a un moratoire. Je ne suis pas sûr qu'on ferait une bonne chose si on le levait. En tout cas, il y aurait probablement bien des remous. Mais la situation telle qu'elle existe dans le domaine forestier mériterait une attention plus particulière et aussi de faire en sorte que la réglementation intègre mieux cette réalité. Donc, est-ce qu'il faudrait, par exemple, que ce ne soit pas requis d'être détenteur d'un VR pour obtenir un permis temporaire pour faire du transport forestier? Peut-être que c'est ça, mais, moi, je pense, en tout cas, que la Commission des transports devrait nous faire des propositions d'ajustements réglementaires pour qu'on puisse mieux tenir compte de la réalité décrite dans le secteur forestier.

**M. Gendron:** Mais, Mme la Présidente, deux choses. Moi, j'aimerais ça qu'on réponde: Est-ce qu'il y en a des enquêtes ou il n'y en a pas? Parce que c'était ça, la question, et, deuxièmement, M. le ministre, vous avez raison, sincèrement. Pour les VR, il y a un moratoire. Mais, je vous donne un exemple, il y a un moratoire sur le lynx en Abitibi, dans la région 08, puis même les biologistes, ils disent: On en a par-dessus les oreilles, on s'enfarge dans les lynx. Mais le problème, c'est qu'on a appliqué un moratoire pour tout le Québec.

Alors, moi, quand je demandais s'il y avait des évaluations puis si on regardait ce qui se passe dans des réalités données... C'est ça, le rôle de la Commission des transports, de sortir de l'asphalte puis d'aller voir ce qui se passe dans certaines régions précises, aller voir concrètement le vécu dans certaines régions. Peut-être que, là, ils seraient en accord sur la base d'une évaluation correcte en partenariat avec les concernés parce que j'ai autant de relations avec ces gens-là, moi, qui sont les détenteurs de VR, puis les transporteurs que j'aime bien, puis, là, adapter l'économie à la réalité plutôt qu'à une considération: Ah! On a mis un moratoire sur les VR. Mais faire monter des VR de la Côte-Nord pour venir un mois et demi transporter le bois en longueur du canton Ligneris pour Domtar ou Tembec à Label-sur-Quévillon ou à La Sarre, ça ne fait pas sérieux, puis c'est avec des problèmes comme ça qu'on a l'air fin, des fois, sur le plan économique. On ne s'adapte pas à la réalité du milieu.

• (16 h 20) •

J'aurais moins de questions s'il y avait des enquêtes pas trop sophistiquées pour aller mesurer la situation et porter un jugement — c'est ça, une commission, c'est ça, son rôle et puis sa fonction — puis, à un moment donné, dire: Oui, la Commission statue que, dans la région Y, pour ne pas en nommer, il y a lieu d'augmenter de 10 permis parce que, à chaque année, on a le même problème puis on est obligé de faire venir des transporteurs d'ailleurs, puis, ça, ce n'est pas pratique, ce n'est pas réaliste d'envisager que d'autres transporteurs viennent faire un petit bout de vrac pour quelques voyages puis qu'après ça ils redescendent dans leur région.

**M. Brassard:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Ça, je pense que ce n'est pas à la Commission de faire ça, c'est au ministère des Transports, de concert avec le ministère des Ressources naturelles et l'industrie forestière, pour avoir un état de situation le plus fidèle possible et, à partir de là, envisager peut-être la levée du moratoire de façon sectorielle. Puis ça pourrait même être pour certaines régions seulement. Il y a sans doute là une adaptation à entreprendre, un travail d'adaptation. Moi, je pense que ce n'est pas à la Commission de faire l'enquête, ce n'est pas dans son mandat, mais c'est au ministère concerné. Celui des

Transports devrait prendre l'initiative de consulter le ministère des Ressources naturelles, l'industrie forestière — ils sont regroupés en associations, alors c'est relativement facile — pour avoir un bon portrait de la réalité et, là, bien, discuter avec l'ANCAI, discuter avec les partenaires pour voir s'il ne serait pas opportun de lever, de façon vraiment spécifique, le moratoire, de façon à permettre, comme vous le dites, à cette industrie du camionnage en vrac de s'adapter à l'état de l'économie. Moi, je pense que c'est un travail qui devrait être fait pour éviter de se retrouver à chaque année avec des permis additifs, comme dit la Commission, qui ne trouvent pas preneurs finalement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, je suis d'accord avec le ministre, mais il me semble que ça va prendre un porteur de ballon. Est-ce que le ministre des transports, vu que réellement c'est... Qu'il soit le porteur de ballon pour faire les contacts avec les ministères concernés. Une fois pour toutes, on est tous en train de travailler, de vouloir améliorer l'économie; il me semble que tous ces gestes-là devraient être posés le plus tôt possible. Donc, on peut compter sur le ministre comme porteur de ballon?

**M. Brassard:** C'est exactement ce que je viens de dire au député d'Abitibi-Ouest.

**M. Middlemiss:** O.K. C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur le même sujet, M. le député d'Abitibi-Est.

#### Réglementation en matière de vrac

**M. Pelletier:** Sur le même sujet, sur une question peut-être un peu plus large. M. le ministre, la question des VR m'amène à poser une question un peu plus large. C'est que toute la réglementation qui touche le transport sous toutes ses formes et tout ce qui gravite autour des VR, les compagnies, j'ai l'impression, par les gens qui nous abordent, qu'on est surréglementé. C'est d'une complication à n'en plus finir, ça prend toujours des avocats ou des spécialistes pour avoir un amendement à un permis, pour avoir un permis ou... On est toujours pris, à tous les matins, avec des problèmes de réglementation au niveau de permis de toutes sortes.

Récemment, j'avais un petit contracteur qui avait cinq camions spécifiques dans une carrière de mine, et puis, pour se mettre en règle, il a fallu qu'il achète deux, trois VR de gars qui l'attendaient à la porte, avec des prix qui n'avaient complètement pas d'allure. On est dans une situation qui fait en sorte que ça augmente les coûts puis que ça nous met souvent en difficulté vis-à-vis des compétiteurs dans notre domaine. Ma question, qui est générale: Est-ce qu'au ministère des Transports, à la

Commission des transports, on n'a pas l'intention de travailler, d'une manière générale, à dégraisser cette réglementation qui étouffe tout le monde?

**M. Brassard:** D'abord, sur le vrac, il faut quand même se dire que c'est vrai que c'est réglementé. Aussi, il y a, je dirais, une dimension sociale à cette réglementation-là. J'assistais, pas plus tard que vendredi soir dernier, au congrès de l'ANCAI, l'association des camionneurs du vrac, des camionneurs artisans. Ce sont de très petites entreprises, ça, hein? On est dans, vraiment, les petites, et, si on maintient une réglementation dans le domaine du vrac... Probablement que, si on ne faisait qu'une analyse purement économique de cette réalité-là, de ces faits-là, on tirerait vite la conclusion qu'on fait tout sauter et qu'on libéralise et qu'on dérègle «at large», sauf qu'il faut être conscient qu'il faut regarder ça aussi sur le plan social. Si on le fait, c'est clair, à ce moment-là, qu'il y a des petites entreprises qui vont disparaître, qui vont être liquidées par le mouvement de déréglementation, et, donc, la position du Québec, de l'État du Québec — quel que soit le gouvernement en place, ça date de quand même pas mal, plusieurs décennies, ça — c'est de dire: On réglemente ce secteur-là parce qu'on veut favoriser, dans ce secteur-là, la très petite entreprise, les petits entrepreneurs. Les artisans, on veut les soutenir.

Moi, je suis encore d'avis, comme ministre des Transports, qu'on doit continuer dans ce sens-là. Je ne dis pas qu'il n'y a pas des retouches à faire à la réglementation. On vient d'en parler, justement, dans le secteur forestier, on vient de traiter d'un cas particulier là-dessus. Il faut sans doute retoucher, mais les fondements de la réglementation en matière de vrac, moi, personnellement, en tout cas, je ne suis pas favorable à leur liquidation. Je les ai rencontrés, encore une fois, je le répète, vendredi, et ce n'est pas dans la grande entreprise, ce sont vraiment des artisans. Pour beaucoup, même, ce n'est pas leur seul gagne-pain, ils sont obligés de faire autre chose. Bon. Et je pense qu'il faut continuer de réglementer ce secteur-là, de maintenir la réglementation.

Elle est menacée, cependant, elle est très menacée actuellement par un projet de loi fédéral, C-19, et le gouvernement fédéral refuse, malgré toutes les pressions qui ont été faites par mes prédécesseurs, M. Léonard, M. Campeau, bien, qui était de passage, aussi, au ministère des Transports, moi aussi, où on leur demande d'apporter des amendements à ce projet de loi là... Parce que, s'il est adopté tel quel, ça va avoir vraiment pour effet, à moyen terme, même à court terme, de, carrément, je dirais, bouleverser complètement le secteur du transport en vrac. On est très vigilant, je les ai assurés encore une fois, vendredi, de mon appui. On va poursuivre les démarches auprès du gouvernement fédéral pour essayer de lui faire entendre raison parce que le Québec avait inclus, dans l'Accord sur le commerce intérieur, une réserve spécifiquement pour soustraire le camionnage en vrac de la déréglementation. On avait

pris soin de l'inscrire dans l'Accord sur le commerce intérieur, et le projet de loi fédéral ne tient pas compte de cette réserve, de là les pressions, les démarches qu'on fait pour qu'on tienne compte de cette réserve de façon à protéger le camionnage en vrac, qui est une réalité...

• (16 h 30) •

Encore une fois, le Québec, là aussi, se révèle une société distincte parce que c'est une réalité qu'on ne retrouve pas ailleurs. Dans la loi fédérale, le transport en vrac, l'expression n'existe même pas, ça n'existe même pas. Alors, donc, on est vraiment distinct, encore, sur ce plan-là, et on essaie de maintenir ça tel quel. Bon.

Mais, plus globalement, c'est vrai qu'il y a de la réglementation, aussi bien à la Commission des transports, à la Société de l'assurance automobile, au ministère des Transports. Je ne pourrais pas le nier, là, c'est quasiment une production inévitable de tout appareil bureaucratique, ça produit de la réglementation. Alors, il y en a, et ce qui arrive très souvent, c'est que l'entreprise de camionnage doit s'adresser à plusieurs organismes; il faut qu'elle aille à la Société de l'assurance automobile, à la Commission des transports, au ministère. Il y a un projet, qui est actuellement assez avancé, et je sais que l'expression est de plus en plus galvaudée, mais il y a un projet qui est assez avancé, qui vise à développer et à offrir aux transporteurs le service d'émission des enregistrements et permis à un seul lieu physique, ce qu'on appelle actuellement le guichet unique: un seul lieu. Ça pourrait être, par exemple, dans les bureaux de la Société de l'assurance automobile, parce qu'il y en a sur tout le territoire. Il y aurait plusieurs partenaires, évidemment, dont le ministère, le ministère du Revenu, la Commission de la santé et de la sécurité, le ministère des Transports, l'Inspecteur général des institutions financières, la SAAQ, de telle sorte qu'on puisse amener tous ces partenaires-là à travailler dans le même sens, avoir une approche-client et faire en sorte que le transporteur n'ait qu'à se rendre à un seul endroit pour toutes ses démarches visant soit les enregistrements, l'immatriculation et les permis. C'est en cours, on a bien l'intention de mettre ça en opération assez rapidement au cours de l'année 1996. Tous les organismes sont d'accord. Je ne sais pas si ça aurait pour effet de réduire le volume de réglementation, peut-être, mais, en tout cas, ça faciliterait la tâche aux transporteurs, qui n'auraient pas à se trimbaler d'un endroit à l'autre; il y aurait un seul endroit où aller, et là il y aurait tous les services disponibles. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

#### Diminution des crédits

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Dans les efforts de compression demandés à la Commission, je pense que c'est quelque chose de l'ordre de

900 000 \$, 1 000 000 \$, ça va se choisir de quelle façon, ces coupures-là, Mme la Présidente?

**M. Brassard:** C'est 10 % des crédits, c'est à peu près, donc, 1 000 000 \$, comme vous dites. Ça va se traduire surtout par des effectifs, évidemment, de façon concrète. Donc, c'est au niveau du fonctionnement et des effectifs. Les effectifs passent de combien à combien?

**Une voix:** Une diminution de 26, je pense.

(Consultation)

**M. Brassard:** C'est 650 000 \$ pour les effectifs, puis le reste, c'est le fonctionnement.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si c'est les effectifs, on s'aperçoit qu'il va y avoir une réduction de 26. Maintenant, est-ce que ces coupures-là auront un impact sur le service à la clientèle, encore? De quelle façon, où vont être les coupures, que ce n'est pas la clientèle qui va être affectée? J'aimerais bien savoir, Mme la Présidente, de quelle façon peut-on s'assurer que le service à la clientèle ne sera pas affecté par ces changements?

**M. Brassard:** Bien, en améliorant la productivité de l'entreprise. C'est bien évident que faire des compressions et réduire les effectifs, ça ne signifie pas nécessairement que la qualité des services offerts est affectée. C'est évident que les efforts de la Commission vont être déployés pour faire en sorte que ça ne se traduise pas par une diminution de qualité ou une dégradation de la qualité des services offerts par la Commission.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, dans ce contexte-là, est-ce qu'on a un plan d'action? Parce qu'en réalité, si nous disons qu'avec une réduction de personnel, oui, il peut y avoir une augmentation d'efficacité, est-ce qu'on est en train de conclure que l'efficacité, présentement, elle n'est pas des meilleures, et, à ce moment-là, on peut réduire le personnel par 26?

**M. Brassard:** Non.

**M. Middlemiss:** C'est une des deux choses ou... C'est ceci, le plan d'action, et qu'est-ce qu'on va faire pour remédier à la situation qui existe aujourd'hui?

**M. Brassard:** Non, ce n'est pas parce qu'ils sont inefficaces, c'est simplement qu'ils ont à appliquer un certain nombre de processus administratifs en vertu des règlements qu'ils ont à appliquer. Et c'est clair que pour en arriver à ne pas affecter la qualité des services par une réduction des effectifs, et donc des compressions budgétaires, il faut que ce soit accompagné de modifications, de simplifications des processus administratifs, et

fort probablement que ça devra demander des amendements aux règles, des changements aux règles de pratique. C'est évident, si on veut maintenir la qualité des services, il va falloir qu'on change un certain nombre de pratiques, qu'on simplifie les processus administratifs de telle sorte que, donc, la qualité du service ne soit pas affectée. C'est ça. Ce n'est pas la mission qui serait changée, c'est les façons de faire, c'est les pratiques. Il faut changer les pratiques, donc les rendre plus simples, moins complexes, moins compliquées, et de cette façon-là on peut assumer les compressions tout en maintenant la qualité du service.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait, disons, pour savoir comment ça va se traduire, nous donner un exemple de certaines choses que nous faisons aujourd'hui de cette façon-là, on va les faire plus tard de cette façon-là, et à ce moment-là on va être capables de les faire avec moins de personnel?

**M. Brassard:** Je vais demander au président de parler, je pense que ça va être plus simple.

**M. Gravel (Louis):** Alors, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le président, votre nom, s'il vous plaît.

**M. Gravel (Louis):** Louis Gravel.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Gravel.

**M. Gravel (Louis):** Oui. Alors, récemment, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi n° 93, qui modifie un article qui concerne le fonctionnement de la Commission et qui a pour effet de permettre que des affaires qui sont introduites devant la Commission et qui ne sont pas contestées peuvent être traitées par une personne de l'appareil administratif, ce qui a pour effet d'amener qu'autrefois peut-être 75 % à 80 % de nos affaires étaient traitées selon cette procédure, et maintenant nous pourrions traiter jusqu'à 90 % de ces affaires, ce qui amène, soit dit en passant, une plus grande rapidité, donc un service plus rapide à la clientèle et à meilleur coût, tant pour l'organisme que pour le client également.

Alors, c'est ce qu'on appelle, là, le processus de simplification et de déjudiciarisation qu'on utilise chez nous, tout en continuant à exercer les mêmes fonctions, à exercer notre mission de la même manière, mais en utilisant des moyens différents. On travaille sur le comment plus que sur l'objectif visé, l'objectif étant le même dans le contexte dans lequel, nous, nous travaillons, parce que les politiques, comme vous le savez, relèvent du niveau du ministère des Transports, qui voit à l'élaboration et au développement des politiques. Alors, quand on touche à notre fonctionnement, nous avons cette prérogative de faire des propositions d'allègement et de simplification. C'est un des volets.

Et, comme l'a dit M. le ministre tantôt, on a une procédure d'amélioration continue, chez nous, que nous avons mise en place, et graduellement les employés y participent en ciblant le service clientèle. Eh bien, nos employés, graduellement, nous trouvent des moyens. Et par l'attrition normale jusqu'à ce jour, ou presque, sauf huit personnes que nous avons mises en disponibilité cette année, eh bien, ça s'est fait de façon normale par une réorganisation administrative, et tout, qui nous permet de faire la même chose, mais différemment et à meilleur compte. Je ne sais pas si ça répond.

• (16 h 40) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. En terminant, Mme la Présidente, j'ai ici *Le Soleil* du 17 février 1996, dans lequel le juge Desjardins, de la Cour supérieure du Québec, s'interroge sur l'apparence de justice à la Commission des transports du Québec. C'est un cas où la commissaire avait déjà, dans le passé, été impliquée dans un autre dossier. Je ne veux pas faire un plat avec ça, mais pour éviter que ça puisse se présenter encore, ça, Mme la Présidente, est-ce qu'on s'assure, dans des causes de cette nature-là, est-ce qu'on vérifie que les commissaires impliqués n'ont pas été, dans leur passé, associés avec l'une ou l'autre des personnes qui sont en litige ou en désaccord, ou qui sont traduites devant les tribunaux par un compétiteur? Est-ce que, Mme la Présidente, suite à ce cas-là, on s'assure que le cas ne se répètera pas dans l'avenir?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** D'abord, c'est un cas qui n'est pas récent, hein, ça s'est produit il y a une vingtaine d'années. C'est maintenant devant la Cour supérieure, donc c'est sub judice, comme on dit. C'est vraiment un cas très, très rarissime, unique même, et on verra comment la Cour va le traiter. Ce n'est pas terminé, le processus judiciaire n'est pas terminé. Mais je pense que, dans ses règles et ses modes de fonctionnement, la Commission évite de faire en sorte que des commissaires puissent se retrouver dans des situations, là, comme celle décrite, donc... Le seul fait, d'ailleurs, que ce soit un cas rarissime, sinon unique, démontre bien, d'une certaine façon, que les règles de fonctionnement, les modes de fonctionnement de la Commission font en sorte qu'on évite ce genre de situation. Ça s'est produit il y a un certain nombre d'années, et on verra comment les tribunaux vont clore l'affaire, ce n'est pas terminé.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ce n'est pas, là, la cause elle-même. Je me dis: Est-ce que, à la Commission, maintenant, on s'assure, avant de nommer un commissaire sur un certain cas, qu'on a vérifié, tu sais? Parce que je pense que c'est ça qui est arrivé, c'est qu'on n'avait peut-être pas vérifié si la commissaire en question avait déjà transigé avec des gens.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Donc, on s'assure...

**M. Brassard:** Oui, oui, oui, bien sûr, bien sûr.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**M. Brassard:** Bien sûr, on s'en assure pour éviter... D'ailleurs, les règles qui sont... Comme c'est un quasi-tribunal, vous le savez, la Commission des transports, c'est un quasi-tribunal, donc on fonctionne avec les règles généralement suivies dans les tribunaux ordinaires. Donc, je pense que le fait qu'il n'y ait qu'un seul cas qui se soit produit démontre bien qu'on est très soucieux, très rigoureux, à la Commission, sur cette dimension-là des choses, sur cet aspect-là des choses.

**M. Middlemiss:** Merci. C'est bien. C'est tout, Mme la Présidente, pour la Commission des transports.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Alors, le programme 4 est...

**M. Brassard:** On peut prendre deux minutes, Mme la Présidente?

**M. Middlemiss:** Oui, certain.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, on va suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 44)*

*(Reprise à 16 h 50)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports. À l'ordre, s'il vous plaît!

Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1996-1997. Au moment de la suspension des travaux, nous venions de terminer l'étude des crédits du programme 4, Commission des transports du Québec. Alors, nous passons aux Transports maritime et aérien. M. le député de Pontiac.

#### Transports maritime et aérien

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. J'aimerais savoir, Mme la Présidente, s'il y a eu une hausse des tarifs des traversiers au 1er avril 1996.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre

**M. Brassard:** Oui, et c'est applicable pour la période estivale, d'été.

**M. Middlemiss:** Est-ce que, Mme la Présidente, il serait possible que la commission reçoive la liste de ces augmentations?

**M. Brassard:** La tarification?

**M. Middlemiss:** Oui, la tarification.

**M. Brassard:** Oui, oui, bien sûr.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est noté, M. le député de Pontiac.

#### Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

**M. Middlemiss:** Maintenant, Mme la Présidente, la flotte de navires de la Société des traversiers du Québec, est-ce qu'on pourrait avoir un état de la flotte de traversiers de la Société?

**M. Brassard:** Oui. Oui, il n'y a pas de problème. Sûrement. Aucun problème. La liste des bateaux?

**M. Middlemiss:** La liste va certainement nous donner le nombre que vous avez, mais quel est l'état? Est-ce qu'ils sont en bonne condition? Est-ce qu'il y a des besoins de réparations?

**M. Brassard:** La flotte est en bon état, en bon état de fonctionner, sauf que, évidemment, compte tenu de l'augmentation de l'achalandage, particulièrement à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, vous savez qu'il y a un projet qui a été accepté par le Conseil du trésor, une enveloppe budgétaire qui a été octroyée, et que, déjà actuellement, c'est en cours, il y a des travaux pour allonger les deux traversiers qui sont affectés à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Il y en a un, déjà, qui est en cale sèche actuellement. Les travaux sont amorcés. L'allongement de ces deux navires devrait se faire. Le prix final qui a été convenu avec MIL Davie, c'est de 28 000 000 \$. Alors, ça c'est en cours.

Le reste de la flotte est en bon état. Elle est maintenue en bon état, mais il a fallu procéder à l'allongement des deux traversiers qui sont affectés à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, compte tenu de l'augmentation substantielle de l'achalandage dans ce secteur-là, sur cette traverse-là, particulièrement les camions, parce qu'il y a beaucoup de camionnage. Alors, tout le camionnage qui s'en va sur la Côte-Nord n'a pas d'autre choix que d'utiliser les traversiers à Baie-Sainte-Catherine ou à Tadoussac. Donc, on va les allonger, le Jos-Deschênes et l'autre navire, le N.M. Armand-Imbeau. Ces deux navires-là seront allongés de 20 mètres. Ils seront allongés de 20 mètres.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, donc, si je comprends bien, les deux bateaux sont en train de se faire rallonger. Entre-temps, qu'est-ce qu'on utilise pour faire la traversée?

**M. Brassard:** Bien, il y en a juste un, là. Il y en a un qui est en cale sèche actuellement; c'est le Jos-Deschênes qui est en cale sèche. Les travaux d'allongement et de modernisation, c'est en train de se faire. Ça devrait normalement, en fonction du calendrier retenu, se terminer en juin 1996, et les travaux d'allongement et de modernisation phase II — ça, c'est la phase I, jusqu'à juin 1996 — c'est de janvier à février 1997.

Pour ce qui est du Armand-Imbeau, allongement et modernisation, c'est prévu de septembre à décembre 1996. Donc, ça veut dire que le Armand-Imbeau est encore en opération actuellement. Alors, il y a un calendrier, évidemment, qui a été conçu de telle sorte que ça n'entrave pas trop, ça ne perturbe pas trop les opérations pour ce qui est de la traversée Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. On en a tenu compte.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, peut-être deux questions encore, sur le même sujet. Le coût de ces réparations-là, un, et deux, est-ce que, dans les circonstances — on a deux traversiers, il y en a un qui est en cale sèche — on a d'autres supports en cas d'urgence ou de bris de celui qui est déjà en place?

**M. Brassard:** Il y en a toujours deux quand même. Parce qu'il y a un bateau, celui de Sorel, qui remplace le Jos-Deschênes actuellement à Baie-Sainte-Catherine, pour qu'il y en ait constamment deux en opération. Et le coût, je l'ai dit tantôt, c'est 28 000 000 \$; c'est 14 000 000 \$ par bateau. Ça fait partie, comme on le sait, d'une enveloppe de 66 000 000 \$ qui a été accordée par le Conseil du trésor. Le reste de l'enveloppe devrait être consacré pour la construction d'un navire polyvalent qui pourrait faire du remplacement en plusieurs endroits, pour plusieurs traverses. Donc, il y a en quelque sorte un 37 000 000 \$ qui fait partie de l'enveloppe, et les discussions sont assez avancées avec le chantier maritime, à MIL Davie, pour la construction d'un bateau neuf, qui est un bateau à fonctions multiples, qui serait polyvalent et qui pourrait faire du remplacement sur plusieurs traverses. C'est à ça que sera consacrée l'enveloppe de 66 000 000 \$: deux allongements, 28 000 000 \$, et un navire neuf polyvalent de 37 000 000 \$, y incluant... oui, c'est vrai, le quoi devra être réaménagé, celui de Baie-Sainte-Catherine.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce que, dans la flotte, on a d'autres bateaux? Vous avez dit que maintenant un est en cale sèche, ils sont allés chercher celui à Sorel pour faire le support. Qu'est-ce qu'on a fait à Sorel? Est-ce qu'il y a suffisamment de bateaux pour...

**M. Brassard:** Actuellement, il ne sert pas, parce qu'à Sorel il y a uniquement pendant l'été qu'il y a deux bateaux. Alors, donc, il n'était pas utilisé à ce moment-là. À ce moment-ci, il n'est pas utilisé.

**M. Middlemiss:** Oui. Mais il me semble que les échanciers... On parle de juin. Est-ce que vous voulez dire que le bateau de Sorel... L'été commence quand?

**M. Brassard:** Une fois la phase I terminée pour le Jos-Deschênes, en juin, il va pouvoir retourner aux opérations, si vous me permettez l'expression. On le reprendra l'hiver prochain pour la phase II. Donc...

**M. Middlemiss:** Vous profitez de la saison morte, en d'autres mots, pour...

**M. Brassard:** Oui, c'est ça. Normalement, à la haute saison, c'est-à-dire en saison estivale où l'achalandage est très élevé... Par exemple, en une seule journée de juillet l'an passé, on a compté 4 550 véhicules à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. C'est un achalandage assez important. Alors, donc, c'est sûr que pendant l'été le Jos-Deschênes va retourner à Baie-Sainte-Catherine. On le reprendra pendant l'hiver pour la phase II des travaux.

• (17 heures) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Gagnon:** Toujours sur la traversée Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, il y a eu des améliorations qui ont été apportées l'été dernier au niveau de la circulation, qui étaient à la satisfaction des gens du milieu. Est-ce qu'on entend les maintenir puis améliorer ça? Il y avait quand même quelques... Il y a des commerces qui sont situés le long de la route qui y donne accès. Il y en a plusieurs qui se plaignent que leur clientèle ne peut pas avoir accès à leur commerce. Y-a-t-il des correctifs qui peuvent être envisagés là-dessus? Dans les autres questions qui tournent ou qui gravitent autour de la traversée à Baie-Sainte-Catherine, est-ce que vous avez envisagé aussi d'allonger la période où les trois navires sont en opération? Puis j'aurais toujours une autre question en regard de cette traversée-là: C'est quoi, les coûts d'opération pour la traversée? Si on peut regarder aussi la progression au fil des dernières années...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Allons-y dans l'ordre. D'abord, les commerces, ils étaient là et la route aussi était là. Alors...

**M. Gagnon:** L'achalandage fait en sorte que c'est tellement dense que les véhicules s'additionnent en avant des commerces, le chemin est bloqué. Et là, ce qu'on observe, c'est que ces commerces périssent, actuellement.

**M. Brassard:** Ça a quand même toujours été une situation existante. Elle a empiré. Ce que vous me dites, c'est qu'elle s'est aggravée.

**M. Gagnon:** Oui. Exact.

**M. Brassard:** C'est ça.

**M. Gagnon:** Alors, c'est pour ça que je demandais, aussi, tantôt: Est-ce qu'on envisage des mesures pour améliorer la circulation aux abords? C'est dans ce contexte-là que je posais cette question-là.

**M. Brassard:** Ce que le président de la société me dit, c'est qu'à partir du moment où on aura des bateaux allongés, plus, en période estivale, un troisième qui va s'ajouter, donc ça va avoir un effet, je dirais évident, concret sur les files d'attente. Normalement, ça devrait réduire les files.

**M. Gagnon:** Oui, la fluidité, oui, ça va l'augmenter, par contre, c'est toujours dense, là.

**M. Brassard:** Ce qu'on me dit, c'est que ce qui a été apporté l'an passé, en termes de signalisation et de marquage, ça va être reconduit cette année. Y a-t-il autre chose à faire en plus, là? On peut bien s'efforcer d'en trouver d'autres, mais ça va être difficile d'en trouver d'autres.

**M. Gagnon:** Il y avait des suggestions qui avaient été faites, localement, aussi.

**M. Brassard:** Oui?

**M. Gagnon:** Oui.

**M. Brassard:** Qui avait été acheminées au ministère...

**M. Gagnon:** Oui.

**M. Brassard:** ...des Transports?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? M. le...

**M. Gagnon:** Oui.

**M. Brassard:** On va les examiner et les évaluer pour voir si c'est applicable et si ça peut avoir des effets bénéfiques accrus sur la fluidité. Parce que, effectivement, vous avez raison évidemment, il y a un problème de fluidité. À partir du moment où le bateau se vide, c'est sûr que, là, il y a comme un flux de circulation en même temps. Mais c'est quasiment inévitable, avec ce mode de transport là, étant donné qu'il n'y a pas de pont...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de...

**M. Brassard:** ...et qu'il n'y en aura probablement jamais.

**M. Gagnon:** Alors, il faudrait regarder toutes les incidences que ça pourrait avoir pour le développement de la Côte-Nord...

**M. Brassard:** Oui, oui.

**M. Gagnon:** ...avant de faire une information semblable.

**M. Brassard:** Oui, oui. En tout cas, mais sauf que... À court et moyen termes, sûrement. À court et moyen termes, avec les compressions budgétaires qu'on retrouve dans le budget de cette année — probablement: qu'il y en aura aussi l'an prochain — vous conviendrez: avec moi, M. le député, qu'un projet de pont sur le Saguenay, sans être un projet frivole ou farfelu, ce n'est certainement pas un projet prioritaire, dans les circonstances.

**M. Gagnon:** C'est pour ça que je vous demandais, aussi, tantôt: Est-ce qu'on prévoit l'allongement de la période où les trois navires vont être en opération?

**M. Brassard:** Là, ils sont en opération, actuellement, de juin à septembre. Il faudra voir. On va examiner, on va prendre connaissance du volume de circulation, et ce n'est pas exclu qu'on puisse allonger, au printemps aussi bien qu'au début de l'automne.

**M. Gagnon:** Je posais la question, juste...

**M. Brassard:** Mais il faut voir, là. C'est à la lumière de l'analyse des volumes de circulation. Est-ce que c'est requis? C'est ce qu'on va voir. Parce que c'est clair, comme vous savez, que la période des vacances, au Québec, est très courte. À partir de la fête du Travail, ça tombe, ça chute...

**M. Gagnon:** Quand je posais cette question-là...

**M. Brassard:** ...le flot de vacanciers.

**M. Gagnon:** Dans les récentes semaines, on voit des files, du côté de Baie-Sainte-Catherine, je l'ai observé quand je revenais ici, sur quelques kilomètres, aller jusqu'où est Navimex, en montant. On n'a jamais vu ça à cette période-ci, c'est pour ça que je vous posais la question, si on pouvait envisager l'allongement de la période.

**M. Brassard:** On va examiner cette éventualité-là, à la lumière encore une fois des volumes de circulation. Mais ça démontre, ce que vous me dites là, qu'il était requis: et nécessaire d'allonger les...

**M. Gagnon:** C'était impérieux.

**M. Brassard:** ...navires. C'en est une preuve de plus. Ça démontre bien que les travaux qui sont entrepris pour allonger les navires, ce n'étaient pas des travaux futiles.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Beauce-Sud... Beauce-Nord, je m'excuse.

**M. Poulin:** Merci, Mme la Présidente.

**M. Brassard:** Les coûts d'opération, oui, c'est vrai... Excusez-moi, Mme la Présidente. Les coûts d'opération de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, pour ce qui est de la subvention, la subvention est de l'ordre de 6 102 000 \$. Et les coûts d'opération complets pour l'ensemble des opérations à Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, c'est de l'ordre de 6 127 000 \$, pour le prochain budget. En 1995-1996, c'était 6 900 000 \$.

**Une voix:** ...

**M. Brassard:** Ah, bien oui, c'est vrai. C'est vrai, les coûts d'opération sont équivalents à la subvention, puisqu'il n'y a pas de tarification à Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac. Alors, donc, c'était 6 900 000 \$, l'an passé. Cette année, on cherche à opérer à un coût de 6 102 000 \$.

**M. Gagnon:** En ayant ajouté un navire, on baisse les coûts d'opération.

**M. Brassard:** On envisage de... En tout cas, l'objectif, c'est de baisser les coûts d'opération. Parce que la Société des traversiers, globalement, c'est une société, évidemment, qui exige du ministère des Transports une subvention considérable. L'an passé, 1995-1996, c'était à peu près 30 000 000 \$ de subvention. Sur quoi? Sur 35 000 000 \$ globalement d'opérations? 10 000 000 \$ de revenus, donc, c'est 45 000 000 \$, en gros. Alors, c'est évident que c'est surtout des subventions, essentiellement des subventions de l'État qui financent les opérations de la Société des traversiers. C'est beaucoup. Donc, on a demandé, avec raison, je pense, à la Société des traversiers de faire des efforts de rationalisation, de compression, de faire des efforts de réduction de ses coûts d'opération, pour réduire la subvention, en bout de piste. C'est ça qu'on vise, évidemment, réduire la subvention. Donc, cette année on prévoit, dans le budget, 27 000 000 \$ de subvention.

**M. Gagnon:** Le 700 000 \$ de moins à Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, ça...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Gagnon:** Qu'est-ce qui est allégé?

**M. Brassard:** C'est faisable. D'abord, à partir du moment où on opère avec des bateaux plus longs... Donc, enfin, je pense que les bateaux, on me dit, c'est vrai, n'auront pas à aller en cale sèche, aussi. Donc, je pense que c'est tout à fait atteignable, comme objectif. C'est normal que la Société des traversiers soit mise à contribution, aussi. Il ne faut pas faire comme si on ne se retrouvait pas dans un contexte budgétaire difficile, tel qu'on le connaît, et tout le monde doit mettre l'épaule à la roue, tout le monde doit contribuer aux efforts de compression. Alors, on a fixé aussi des cibles, des objectifs à la Société des traversiers.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Poulin:** Oui, Mme la Présidente, j'aimerais savoir, par l'allongement des traversiers, de quel pourcentage on agrandit la capacité des traversiers? On était en mesure de... Il y a combien de véhicules et combien de véhicules, après l'agrandissement, on aura?

**M. Brassard:** On allonge de 20 mètres, donc de 60 pieds; ça veut dire le tiers. Donc, en gros, on pourra accueillir autour de 30 % plus de véhicules.

**M. Poulin:** Combien d'autos?

• (17 h 10) •

**M. Brassard:** Une vingtaine d'autos de plus, me dit-on. L'équivalent en autos, c'est une vingtaine d'autos de plus.

**M. Poulin:** C'est, qu'actuellement, on en accueille 60 et on va en accueillir 80?

**M. Brassard:** Actuellement, prenons le Jos-Deschênes, là, on peut accueillir combien de voitures?

**Une voix:** Cinquante-six à 60.

**M. Brassard:** Disons une soixantaine. Le Jos-Deschênes, c'est une soixantaine. En l'allongeant de 20 mètres, on va pouvoir en accueillir une vingtaine de plus. Donc, ça tourne autour de 80.

#### Construction d'un navire polyvalent

**M. Poulin:** Et, quand vous parlez du nouveau traversier qui serait de 37 000 000 \$, est-ce que c'est un navire ou un traversier de même capacité qui serait construit?

**M. Brassard:** Même capacité que les deux navires qu'on est en train d'allonger.

**M. Poulin:** Combien il y a de traversiers, dans l'ensemble, actuellement, qui sont gérés par la commission?

**M. Brassard:** Onze. Onze qui appartiennent à la Société, qui sont propriété de la Société.

**M. Poulin:** C'est beau. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Sur les 11, combien de ces traversiers sont, de façon permanente, à des endroits? Et combien est-ce qu'on en a de «spare», pour utiliser le mot français? Combien il y a de traversiers qui, en cas d'urgence, sont disponibles, en disponibilité?

**M. Brassard:** Sur les 11, il y en a trois qui sont utilisés uniquement pendant l'été, dont un à Sorel, dont on a parlé tantôt, qui, lui, est maintenant à Tadoussac. Il y en a trois qui sont utilisés pendant la saison d'été.

**M. Middlemiss:** Donc, à ce moment-là, il n'y en a pas... On utilise ceux-là lorsqu'ils ne sont pas nécessaires à Sorel, mais...

**M. Brassard:** On peut les utiliser comme navires de remplacement, comme traversiers de remplacement, mais, pas à tous les endroits.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'à un moment donné, durant l'été, si on les utilise à un autre endroit... De quelle façon on remédie à un traversier qui n'est pas opérationnel?

**M. Brassard:** C'est précisément pour éviter ce problème-là qu'on va construire un navire, un traversier polyvalent, justement pour qu'on puisse toujours être en mesure, à quelque traverse que ce soit, d'avoir le nombre de navires requis en tout temps de l'année. C'est parce qu'il y a des navires, actuellement, qui servent uniquement pendant l'été, qu'on peut utiliser, pour remplacer; c'est ce qu'on fait à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Mais, comme le dit le président de la Société, il y a des navires qui ne sont pas vraiment polyvalents, on ne peut pas les envoyer partout, à cause des infrastructures, des quais. On ne peut pas les utiliser partout. Le navire polyvalent qu'on veut construire, évidemment, on va le construire de telle sorte qu'il puisse servir partout.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, O.K., le navire polyvalent semble être une solution pour la disponibilité. Quand ce navire va être prêt?

**M. Brassard:** Ça, c'est prévu pour l'été 1997 — oui, c'est ça — le début de l'été, en juin. Normalement, si le calendrier est respecté — évidemment, en supposant que le calendrier est respecté — on devrait, normalement, ce printemps-ci, s'entendre sur le coût final, le prix final et amorcer la construction pendant l'année 1996 et 1997, pour une mise en service prévue

en juin 1997. Normalement, la mise en service, si on respecte le calendrier, devrait se faire en juin 1997.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce que la Société envisage d'ajouter des traversées, cet été, le nombre, changer la cédule pour qu'il y ait plus de traversées?

**M. Brassard:** Non, il y a les mêmes horaires. Il n'y a pas d'augmentation prévue.

**M. Middlemiss:** J'ai peut-être mal compris, tantôt, Mme la Présidente, mais, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, est-ce qu'on n'avait pas dit qu'il y en avait trois...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...durant l'été?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Donc, ça veut dire que...

**M. Brassard:** Ça a toujours été ça.

**M. Middlemiss:** Donc, à ce moment-là, ur. troisième doit augmenter le nombre de traversées?

**M. Brassard:** L'an passé, on l'a fait, trois. Or en a mis trois, l'an passé, à cause de l'achalandage. Alors, cette année aussi, il y en aura trois.

**M. Middlemiss:** Ah! Il y en aura trois cette année aussi, cet été.

**M. Brassard:** Il y en aura trois cette année aussi, comme l'an passé.

**M. Middlemiss:** C'est le seul endroit, ou est-ce que vous prévoyez que, dans l'éventualité d'une plus grande demande à d'autres endroits, ce serait possible d'augmenter le nombre de traversées, ou d'ajouter un traversier?

**M. Brassard:** Non, Mme la Présidente. L'achalandage existant ailleurs ne justifie pas d'augmenter le nombre de navires.

#### Déficits de fonctionnement

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, tantôt, le député de Saguenay a demandé le coût d'opération du traversier Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Est-ce qu'il serait possible d'avoir les déficits d'opération de chacun des traversiers, à chacune des traverses?

**M. Brassard:** Oui, sans aucun problème. Oui, on a ça, Mme la Présidente. On va déposer ça devant la commission dès que possible...

**M. Middlemiss:** O.K.

(Consultation)

**M. Brassard:** ...rapidement.

**M. Middlemiss:** Donc, Mme la Présidente, les chiffres qu'a donnés le ministre, tantôt, concernant Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, il disait que c'était 6 900 000 \$, pour l'année 1994-1995, et qu'en 1995-1996 ce serait de 6 100 000 \$.

**M. Brassard:** 6 126 000 \$, oui.

**M. Middlemiss:** O.K. 6 100 000 \$ versus 6 900 000 \$, l'an passé.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** L'année précédente, si je ne me trompe pas, c'était 6 300 000 \$. S'il y a eu une augmentation de 600 000 \$ entre 1993-1994 et 1994-1995, comment peut-on arriver à réduire de 800 000 \$, cette année? Qu'est-ce qu'on va faire pour réussir à faire ça?

**M. Brassard:** Les chiffres exacts, là, c'est que, pour 1994-1995, les pertes d'opération à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, c'est 7 167 000 \$.

**M. Middlemiss:** En quelle année, ça?

**M. Brassard:** Ça, c'est en 1994-1995.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** Les pertes d'opération, c'est 7 167 000 \$ et, en 1995-1996, c'est passé à 6 952 000 \$, comme vous l'avez dit. Et l'objectif, pour cette année, c'est 6 126 000 \$.

**M. Middlemiss:** Mais, Mme la Présidente, si on regarde à partir de 1993-1994, si les chiffres sont bons, c'était de l'ordre de 6 300 000 \$...

**M. Brassard:** 1993-1994?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Bon.

(Consultation)

**M. Brassard:** En 1994-1995, l'augmentation, par rapport à 1993-1994, s'expliquerait surtout par des travaux de réparation des navires.

• (17 h 20) •

**M. Middlemiss:** Quel est le plan d'action, d'abord, concernant... Je sais qu'il va y avoir un nouveau bateau, plus gros, plus de capacité. Mais quel est le plan d'action pour baisser les coûts de 6 900 000 \$ à 6 100 000 \$?

**M. Brassard:** Bien, on va épargner, économiser d'abord sur les travaux. Comme on les a allongés, donc, il n'y aura pas d'autres travaux de radoub ou de réparation. Effectivement, la Société va devoir faire des efforts pour rationaliser ses dépenses, ses dépenses de fonctionnement, ses niveaux de rémunération. Et il va falloir aussi, probablement, qu'elle réexamine ses opérations. Écoutez, je pose la question bien simplement et peut-être un peu naïvement: Est-ce que la traverse de nuit entre Québec et Lévis est nécessaire? La question se pose certain, en tout cas. Combien ça coûte? Si on allait faire un tour sur le traversier, la nuit, entre Québec et Lévis, je ne suis pas sûr qu'on aurait bien du monde pour faire la conversation. Ça se fait, présentement. Alors, bon, c'est ce genre d'examen des opérations qui doit se faire, à la Société des traversiers, pour réduire les coûts. Je donne ça comme exemple. Je pense que l'examen va devoir se faire ailleurs. Moi, je pense que la Société des traversiers ne pourra pas s'exempter d'un plan de redressement de ses finances, un plan de redressement budgétaire. Le gouvernement est contraint de le faire, les ministères sont contraints de le faire, les organismes publics aussi. La Société des traversiers ne peut pas y échapper, il faut qu'elle le fasse aussi.

Alors, c'est pour ça qu'on prévoit une subvention moindre. C'est un signal, en quelque sorte, qu'on donne. Le ministère des Transports, en prévoyant dans son budget une subvention moindre de quelques millions — c'est 3 000 000 \$ et quelque chose, 3 800 000 \$, presque 4 000 000 \$ — bien, c'est facile à comprendre, la Société des traversiers doit, à ce moment-là, faire des efforts et mettre en oeuvre un plan d'action et un plan de redressement pour fonctionner et livrer ses services avec une subvention diminuée de 3 800 000 \$, de presque 4 000 000 \$. Je pense que le message ne peut pas être plus clair. À partir du moment où on indique, dans le budget, dans les crédits, que c'est 3 800 000 \$ de moins, pour 1996-1997, bien, je n'ai pas eu besoin d'écrire une longue lettre au président des traversiers, il a compris tout seul, il a compris vite. Il a compris vite qu'il fallait faire des efforts et des compressions. Et, si ça veut dire revoir les opérations à certains endroits, bien, il faudra peut-être l'envisager.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, sur le traversier Québec—Lévis, j'aimerais référer à l'an passé et votre prédécesseur: Sur Québec—Lévis, il y a eu une baisse de clientèle, la nuit, aussi, passablement. Nous estimons que les coûts d'opération, la nuit, par rapport aux revenus qui rentrent sont très, très élevés. C'est l'un des points qui peuvent être soulevés, en ce qui concerne la rentabilité du traversier Québec—Lévis — c'est l'an passé, ça. Vous savez, lorsque le traversier circule pour une ou deux voitures, en pleine nuit, cela est très, très coûteux pour le gouvernement, mais c'est la réalité, actuellement. L'an passé, on disait la même chose.

**M. Brassard:** Donc, ça doit être vrai.

**M. Middlemiss:** Donc, je me pose la question: À quel moment va-t-on réellement le faire? Je ne sais pas si vous avez consulté le député de Lévis ou non, à ce sujet-là. Mais il me semble qu'à un moment donné on devra réellement prendre cette décision-là. Des fois, les écritures demeurent. Les discours sont beaux...

**M. Brassard:** Vous faites bien, vous faites bien de me citer mon prédécesseur. Au moins, on peut dire qu'il n'y a pas de contradiction dans nos propos.

**M. Middlemiss:** Non, d'accord, mais...

**M. Brassard:** On dit la même chose.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, c'est peut-être ça, la nouvelle façon de gouverner...

**M. Brassard:** Mme la Présidente, demeurez objective.

**M. Middlemiss:** ...c'est de répéter et de ne rien faire.

**M. Brassard:** Demeurez objective.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce que la nouvelle façon de gouverner, c'est de le dire à plusieurs reprises, mais jamais le faire?

**M. Brassard:** C'est vrai, ce que vous dites là. Mais il y a un problème, aussi, c'est qu'il y a des conventions collectives et, actuellement, elles sont échues ou près d'être échues, si ce n'est déjà le cas. Elles sont échues. Et, donc, il y a des négociations avec les syndicats qui représentent les travailleurs de la Société, qui se sont amorcées. Bon, c'est évident qu'une problématique comme celle-là doit faire l'objet de discussions avec les syndicats de travailleurs parce que ça va avoir des impacts ou ça va impliquer des changements aux conventions collectives, et c'est ce qui est en train de se faire. Enfin, c'est l'explication principale du fait qu'il n'y a pas eu encore d'action précise, concrète, à ce chapitre-là. C'est que la Société devait respecter les dispositions des conventions collectives. Et, là, les conventions sont échues, les discussions sont en cours. Je ne sais pas comment ça va se terminer, mais c'est évident que la Société va devoir être en demande. Si on veut apporter ce genre de changement là, au niveau des opérations, il va falloir qu'elle soit en demande et il va falloir que, dans les conventions collectives, il y ait la souplesse nécessaire pour prendre ce genre de décision, concernant les opérations.

**M. Middlemiss:** Je ne sais pas si vous l'avez ou non. C'est quoi, le coût? Si on dit: C'est 60 \$ par automobile, la nuit, est-ce que c'est une somme qui est assez

représentative des vrais coûts? Pour une automobile, la nuit, c'est 60 \$ que ça coûte?

**M. Brassard:** Globalement, si on se posait la question: Combien économiserait-on si on mettait fin à la traverse de nuit entre Québec et Lévis? c'est autour de 700 000 \$. En gros, les opérations de nuit, annuellement, ça coûte à la Société autour de 700 000 \$.

**M. Middlemiss:** Donc, les opérations de jour, ça se paie?

● (17 h 30) ●

**M. Brassard:** Ah, pas nécessairement. Non, non, non. Quand vous avez un déficit d'opération de l'ordre de 27 000 000 \$ à 30 000 000 \$, ça ne veut pas dire que les opérations de jour sont rentables; il n'y en a pas, d'opérations rentables. À partir du moment où, en plus, c'est gratuit, où il n'y a pas de tarification, les opérations rentables, il faut les chercher à la loupe. Alors, non, ça ne veut pas dire que c'est rentable, le jour, ça veut simplement dire que c'est moins coûteux. Il y a plus de revenus, le jour, donc, les pertes sont moindres, mais il y a encore des pertes: aussi. La traverse Québec—Lévis, la subvention pour cette année, prévue en 1996-1997, c'est, quand même encore 5 500 000 \$ de subvention. L'an passé, c'était, subvention, 6 200 000 \$ avec des revenus de 1 900 000 \$. Des revenus de 1 900 000 \$ et des opérations de l'ordre de 7 500 000 \$, alors, vous voyez l'écart, c'est très largement déficitaire. C'est comme ça partout, sauf que, évidemment, il y a la dimension aux services publics, aussi, qui est à considérer.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je peux comprendre qu'il y a des endroits où c'est absolument nécessaire, il n'y a rien d'autre qu'un traversier, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, par exemple. Mais il y a des endroits où, si ça coûte tellement cher, est-ce que... Pour le bien de la collectivité, à moins que vous me disiez que les investissements ont des retombées... Il faudrait que l'on fasse les coûts-bénéfices. Mais si c'est ça, le problème... On n'hésite pas de couper dans les routes, mais on ne peut pas prendre la décision de dire: Ce traversier-là, ce n'est pas tout à fait nécessaire, parce qu'il y a d'autres moyens de traverser le fleuve Saint-Laurent, dans la région de Québec. Je pense que c'est un peu cette analyse-là qu'il faut faire. Et, à ce moment-là, la décision doit être prise.

**M. Brassard:** La question est pertinente, mais, regardez, posons-nous donc la question et regardons les traverses, vous allez voir si vous pouvez l'enlever. Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, est-ce que c'est nécessaire? Québec—Lévis? Île-aux-Grues—Montmagny, on n'a pas le choix.

**M. Middlemiss:** Ah, non.

**M. Brassard:** Îles-aux-Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, vous n'avez pas le choix, ce n'est pas une

traverse, ça. Rivière-du-Loup—Saint-Siméon? ça aussi, ça m'apparaît essentiel. Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, vous l'avez dit, il n'y a pas d'autre chose, ils ne sont toujours bien pas pour passer par le pont Dubuc, à Chicoutimi, quand même. Bon. Matane—Baie-Comeau, Matane—Godbout, si ce n'est pas essentiel, ce n'est pas loin de l'être; Île-d'Entrée—Cap-aux-Meules, aussi. Alors, il y a Québec—Lévis sur lequel on peut se questionner, parce que, tout près, il y a le pont, bon, sauf que là vous êtes en face d'une opération quasi séculaire qui est entrée dans les moeurs. Moi, je pense que, la traverse de nuit, probablement qu'on peut envisager de l'abolir, mais abolir complètement la traverse Québec—Lévis, ça ne m'apparaît pas tellement pensable, envisageable, d'autant plus que... Mais il y a peut-être, je dirais, une meilleure utilisation de ces équipements-là. Peut-être qu'on pourrait leur donner davantage une vocation touristique, à ces équipements-là. Je l'ai fait, je suis allé faire une conférence de presse sur un traversier, la semaine dernière, sur la question de recouvrement des coûts de la Garde côtière du Canada. Oui, bien, c'est ça, on était dans le milieu du fleuve. Et ce n'est pas pour vous parler de Garde côtière du Canada, M. le député, non, non, je ne vous parlerai pas du fédéral, c'est simplement pour vous dire qu'une fois qu'on est au milieu du fleuve, sur un traversier, on a probablement le plus beau point de vue sur la capitale, en même temps que sur Lévis, sur la rive-sud. C'est un point de vue extraordinaire. Et peut-être que la Société pourrait développer davantage la dimension touristique de cet équipement-là. D'ailleurs, c'est ce que le président me dit, qu'ils ont entrepris des démarches et des pourparlers avec les organismes touristiques de la région de Québec, pour essayer, justement, de développer cette dimension-là.

Oui, c'est vrai que la traverse Québec—Lévis, également, va sans doute jouer un rôle plus important, dans le cadre de l'entente qui est intervenue entre la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, celle de la rive-sud et celle, aussi, du côté de Saint-Romuald. Ils se sont entendus pour harmoniser leurs tarifs. Et, dans leur entente, il y a un rôle accru qu'on compte accorder à la traverse Québec—Lévis. Alors, donc, on peut sérieusement, je pense, envisager du développement pour la traverse Québec—Lévis, de jour, cependant. C'est sûr que, de nuit, je pense que tout le monde convient qu'il faudrait sans doute envisager son arrêt. Mais, pour le reste, la question que vous posez, les autres traverses, je les ai passées en revue, c'est vraiment un service public qui doit être maintenu.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente..

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** ...ce n'était pas dans ce sens-là. Je le sais. C'est pour ça que je pense que ça prend une rationalisation. J'ai donné un exemple d'un traversier qu'on ne peut pas éliminer. Et je pense que chaque

traversier ou chaque traverse doit être étudiée selon ses besoins. Et, à ce moment-là, la rationaliser, c'est la seule façon qu'on pourra... Et j'espère que, dans les coupures qu'on a imposées ou que doit rencontrer la Société des traversiers, on leur a donné cette latitude.

**M. Brassard:** Oui, absolument.

**M. Middlemiss:** ...et on va s'occuper de... Où c'est réellement, absolument nécessaire et qu'on n'a pas de choix. Et la rentabilité, en soi, est là, parce que c'est un service qu'on... Et, à ce moment-là, qu'on n'oblige pas tout le monde à faire les mêmes coupures, même à des endroits où ils n'ont pas d'autres choix.

Vous avez indiqué, tantôt, que les compressions demandées, c'était surtout... La réponse a été donnée pour Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Dans les autres endroits, de quelle façon... Là, on a parlé... Le bateau va être plus long, on va embarquer plus de monde, ainsi de suite. Dans les autres traverses, de quelle façon peut-on augmenter la rentabilité ou la viabilité de ces traversiers-là pour rencontrer les coupures qu'on demande à la Société?

**M. Brassard:** Je pense que c'est ce que doit faire toute société à qui on demande de réduire ses dépenses. Alors, c'est au niveau des effectifs, sans doute, et au niveau du fonctionnement, et aussi, dans certains cas, des opérations, comme telles. Mais vous avez raison là-dessus. Vous avez raison quand vous dites que nous, comme ministère, on fixe des objectifs de compression. Mais c'est évident que la Société doit faire l'analyse que vous évoquiez tout à l'heure, c'est-à-dire l'analyse des besoins pour chacune des traverses. Mais, ça, c'est à la Société de le faire. Ce n'est pas le ministre des Transports qui va imposer, de façon pointue et détaillée, là où les compressions doivent se faire. L'objectif global est déterminé par le ministère, et la Société, après ça, a toute la marge de manoeuvre requise pour atteindre cet objectif-là. Je pense que c'est parfaitement atteignable. Mais c'est clair que ça va être en regardant les effectifs, en regardant aussi le fonctionnement, les opérations. Je pense que c'est ces divers aspects des choses qui devront être examinés par la Société, et des décisions devront se prendre par la suite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député Limoilou.

**M. Rivard:** Je voulais ajouter, Mme la Présidente, si vous permettez, aux commentaires du ministre et aux commentaires du député de l'opposition, concernant la pertinence de garder la traverse de Lévis ouverte durant la nuit. Je comprends que, dans une période de restrictions budgétaires, tout le monde doit faire des efforts. Il a été souligné l'importance, également, de la sécurité d'emploi et la fin des conventions collectives. C'est sûr que c'est une chose à regarder à la fin de celles-ci. Toutefois, je partage l'avis que, pour ce qui est

de l'impact touristique du bateau, c'est de loin le meilleur site, la meilleure place où prendre des photos sur Québec. Et Dieu sait si, l'été, il y a beaucoup de touristes qui utilisent ce moyen de transport. Et, dans les efforts de rentabiliser, aussi, on sait que la traverse de Lévis a augmenté sa tarification pour les gens, justement, qui embarquent à Québec et qui reviennent à Québec sans débarquer à Lévis, donc, c'est pour augmenter les revenus. Également, si un jour on décide d'abandonner ce lien, on sait qu'il y a un mouvement pour un nouveau lien entre Beauport, l'île d'Orléans et Beaumont. J'aime rappeler qu'on parle d'un coût d'environ 1 500 000 000 \$ avec un service de dette, seulement, aux alentours d'à peu près 100 000 000 \$ par année. Donc, je pense qu'on est mieux de continuer à subventionner la traverse de Lévis dans l'ordre de 5 000 000 \$ par année. Je pense que le calcul est facile à faire.

Alors, tout ça pour résumer, en disant que, pour ce qui est de ma partie à moi, on regarde si on peut arrêter le service de nuit, après la consultation avec les intéressés. Mais, au point de vue de l'impact touristique et surtout l'entente du transport en commun rive nord-rive sud, on devrait être très prudent dans cette démarche. Merci.

• (17 h 40) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Limoilou. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, je ne suggérerais pas, moi, d'arrêter le traversier. On me dit qu'il coûte cher, il est déficitaire. Si on peut me démontrer que, même si on fait un déficit, sur le plan économique, il y a des retombées qui compensent, à ce moment-là, ce n'est pas une dépense, c'est un investissement. Je vous dis que le réseau routier, c'est un investissement, quand il rapporte, permet au transporteur de le faire... Si c'est le cas du traversier, tant mieux. Mais il me semble que ce n'est pas le cas. C'est 60 \$, puis, tout le monde le dit. Et ça fait un an qu'on nous a dit qu'on était pour le faire. Ça fait déjà un an de passé. J'espère que, cette fois-ci, on va s'en occuper, on va réellement s'assurer de poser les gestes qu'on doit poser pour rationaliser l'opération. Et, à ce moment-là, on va être tous heureux. Les gens pourront aller prendre des belles photos de Québec, de la rive nord, de la rive sud, et on pourra réduire les dépenses, au ministère des Transports. Il va nous en rester plus pour améliorer nos routes, à travers le Québec. Donc, Mme la Présidente, c'était dans ce sens-là.

Le ministre, tantôt, nous disait, Mme la Présidente, que c'est une réduction des effectifs qui va permettre à la société de rencontrer ces coupures. Est-ce qu'on peut aussi prévoir une réduction du nombre de traversées où il y a des traverses, pour, disons... Est-ce que c'est une des possibilités qu'on envisage, de réduire? En d'autres mots, au lieu d'avoir plus de traversées, il y en aurait moins? Et, à ce moment-là, si c'est un service, quel est l'impact sur la clientèle?

**M. Brassard:** Bien. Est-ce que ça peut se traduire concrètement par la diminution du nombre de traverses? Peut-être. Ce n'est pas exclu. Ça va dépendre de l'analyse, cas par cas, que la Société va faire. Si, à l'analyse, il s'avère qu'on peut réduire sans affecter les usagers, qu'on peut réduire le nombre de traverses, je suppose que la décision de la Société sera de le faire. Mais ce n'est pas exclu. Puis, en même temps, on ne peut pas l'affirmer de façon tranchée, aujourd'hui, qu'à tel endroit on va supprimer tant de traverses. On verra, à l'analyse du cas par cas.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Donc, on pourrait... Tantôt, vous avez indiqué, pour la Commission des transports, que la réduction des effectifs serait compensée par une amélioration, une plus grande productivité. Est-ce que, dans le cas de la Société des traversiers, les coupures des effectifs vont être compensées par une plus grande productivité? Et quelles vont être les conséquences sur la clientèle, à ce moment-là, vu que c'est un service.

**M. Brassard:** D'abord, sur les navires, la diminution d'effectifs ne sera guère possible, parce qu'il y a des lois et des règles à respecter, en matière de sécurité. Alors, il n'y aura pas grand possibilités de réduire les effectifs sur les bateaux. Et, encore là, ce que je vous dis, moi, c'est que... Je vais dans le même sens que vous. Ce n'est pas au ministère à élaborer le plan détaillé de compressions, de coupures ou de restrictions, c'est à la Société de le faire. Elle va le faire, elle le fera, puis, elle va faire en sorte d'atteindre les objectifs; c'est sa mission et c'est son mandat. Je ne suis pas en mesure, actuellement, maintenant, de vous dire exactement quelle forme ça va prendre, quel effet ça va avoir, exactement. C'est ce que la Société va devoir faire. Mais l'objectif est là. Comment ça va se traduire, concrètement? Je ne suis pas en mesure, moi, pour le moment, de vous le dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

#### Traverse des Îles-de-la-Madeleine

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, j'aimerais aborder le traversier Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Je sais que, durant la campagne électorale, on parlait d'investir 120 000 000 \$. Où en est rendu le dossier? Et de quelle façon ça va être réglé?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** On va chercher la réponse, parce que ça ne concerne pas la Société des traversiers, ce n'est pas dans son...

(Consultation)

**M. Brassard:** M. le député, vous voulez parler de la traverse qui, actuellement, se fait à partir de l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Brassard:** C'est ça. Et du projet de remplacement de... C'est un dossier fédéral.

**M. Middlemiss:** Ah! Donc, le 120 000 000 \$ qu'on faisait miroiter, c'était dans l'éventualité d'un Québec souverain.

**M. Brassard:** Ah! bien, là, c'est pas pareil. Québec est souverain...

**M. Middlemiss:** Ah! Donc, c'était le... Est-ce que c'était réellement ça — je vous pose la question — le 120 000 000 \$, lorsqu'on parlait de la traverse? Pourtant, si je souviens bien, on avait des pourparlers, MIL Davie et tout ça. On était pour faire les réparations et on disait que le fédéral ne voulait pas en mettre assez. On était pour remplacer un traversier. Donc, il me semble que le gouvernement du Québec, non pas la Société, le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports... Et aussi il y avait Industrie et Commerce qui faisait partie de toute cette grande publicité-là. On est rendu où? C'est où, ça, là?

**M. Brassard:** Ça, c'était dans l'hypothèse où le bateau qui faisait la traverse de Matane, le Camille-Marcoux, était utilisé pour...

Une voix: ...

**M. Brassard:** C'est ça, c'est ça. On le réparait au chantier de la MIL, puis, on l'envoyait aux Îles...

Une voix: ...

**M. Brassard:** Et il y en avait un neuf à Matane, exactement. Mais, ça, c'est une hypothèse qui est maintenant abandonnée. Ça a été remplacé par celle qui est en train de se concrétiser, là, c'est-à-dire l'allongement des deux navires, puis, la construction d'un bateau polyvalent. C'est ça, la solution qui a été retenue.

**M. Middlemiss:** O.K. Donc, en d'autres mots, l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine, ça, là, vous n'êtes pas impliqués dans ça, il n'y a rien du tout. Le nouveau bateau, ce n'est pas là qu'il va aller faire...

**M. Brassard:** Non, non, c'est sûr qu'il ne va pas là.

**M. Middlemiss:** En d'autres mots, vous dites que c'est un dossier fédéral. Mais est-ce que vous échangez...

**M. Brassard:** Ça l'est, aussi.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Est-ce que vous échangez avec... Parce qu'il me semble que, les gens des Îles-de-la-Madeleine, ils sont des Québécois et, à ce moment-là, si on trouvait que le service n'était pas à la hauteur et qu'on devrait l'améliorer, et on était prêt à mettre 120 000 000 \$... Est-ce que vous échangez avec votre collègue du fédéral pour voir où en est rendu le dossier?

(Consultation)

**M. Brassard:** Oui, oui, c'est ça, c'est une traverse interprovinciale, donc, c'est du ressort du gouvernement fédéral. Oui, oui, c'est ça, c'est une traverse interprovinciale. Vous voulez qu'on s'ingère?

**M. Middlemiss:** Non, non, je vous demande...

**M. Brassard:** Vous voulez qu'on fasse de l'ingérence?

**M. Middlemiss:** Non, non. Regardez, Mme la Présidente, c'est dans l'intérêt des citoyens du Québec...

**M. Brassard:** Je comprends.

● (17 h 50) ●

**M. Middlemiss:** Et, regardez, aussi, d'après les discours, les beaux discours qui ont été prononcés, pendant la campagne électorale, après la campagne électorale...

**M. Brassard:** Oui, mais c'était en perspective d'un Québec souverain.

**M. Middlemiss:** Après la campagne électorale, les ministres... Regardez, là, il y avait le ministre des Transports, votre prédécesseur, il y avait le ministre Paillé, qui ont tous indiqué: Voici la solution, on va mettre des sous pour la traverse des Îles-de-la-Madeleine. Aujourd'hui, on dit, maintenant qu'on n'a plus de sous: C'est la faute du fédéral. Tu sais...

**M. Brassard:** Je n'ai pas dit que c'était la faute du fédéral.

**M. Middlemiss:** Non?

**M. Brassard:** J'ai dit que c'est un dossier qui relève du fédéral.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** Il n'y avait aucun ton critique, dans mon propos. C'était purement objectif. C'est un dossier qui relève du fédéral. Voyez-vous, il n'y a pas d'agressivité, là, dans mon propos. C'est un dossier qui relève du fédéral. Et, nous, on a essayé d'apporter une

solution à des problèmes, une solution concrète à des problèmes vécus au Québec. Il y avait des problèmes, au Québec, et on a essayé, on a tenté, et je pense qu'on a réussi à apporter des solutions aux problèmes qu'on vivait au Québec, c'est-à-dire... Et c'est ce qui est en train de se faire aux chantiers de MIL Davie. Écoutez, tout ça se faisait dans la perspective où le Québec devenait un État souverain. C'est clair qu'à partir du moment où le Québec devient un État souverain, bon, ça va cesser d'être un dossier fédéral pour devenir un dossier québécois; c'est sûr, ça. Et, à ce moment-là, on devra l'assumer, s'en saisir, puis envisager les solutions.

**M. Middlemiss:** Oui. D'accord. Mme la Présidente, en vue du résultat du 30 octobre, qui a été non, il me semble que les citoyens des Îles-de-la-Madeleine sont...

**M. Brassard:** Par une marge très mince.

**M. Middlemiss:** Non, non, non! Regardez, vous étiez prêt à un oui, 50 % plus un. Il y en a eu plus qu'un.

**M. Brassard:** Ah, moi, je suis d'accord avec vous. C'est ça, la règle de la démocratie.

**M. Middlemiss:** Donc, à ce moment-là, Mme la Présidente, ça veut dire qu'on ne se préoccupe pas si le transport des citoyens québécois des Îles-de-la-Madeleine, il est bon ou non.

**M. Brassard:** Oui, on s'en occupe.

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais avant on préconisait de faire réparer un bateau ou leur donner, ainsi de suite... avec le fédéral, avec le fédéral, Mme la Présidente. Et je pense qu'on devrait vérifier ces dossiers-là. Où en est rendu ce dossier-là? Si ce n'est pas votre responsabilité, où en sont rendus les pourparlers qui voyaient un joint-venture avec le fédéral, le provincial, pour faire fonctionner MIL Davie? On est rendu où? Est-ce qu'on a abandonné ça, et on dit: Maintenant, c'est au fédéral à avoir à trouver, ou à remplacer, ou à réparer le traversier qui est là? Et est-ce que le ministre est au courant de l'état du dossier?

**M. Brassard:** Alors, je suis très content de voir, Mme la Présidente, que le député de Pontiac adhère à la règle fondamentale de toute démocratie, c'est-à-dire 50 % des voix plus une. Je suis très heureux de l'entendre. C'est très, donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais ce n'est pas très pertinent avec le mandat de la commission

**M. Brassard:** Oui, mais c'est ça qui...

**M. Middlemiss:** Sauf que, Mme la Présidente, si on sait... Sauf que, Mme la Présidente, et on pourra vérifier, j'ai dit que, dans le cas, c'était non. Puis, il a dit: Il y a une petite marge. J'ai dit: Regardez, vous étiez prêts, vous autres, à accepter 50 % plus un, pour un oui. Et c'est dans ce contexte-là.

**M. Brassard:** Mais vous ne l'acceptez pas, vous?

**M. Middlemiss:** Je n'ai pas dit ça, moi. J'ai dit que c'est à vous de... Dans votre cas, vous étiez prêts à accepter 50 % plus un. C'a été plus que ça, non? Donc, à ce moment-là, ça doit être assez bon pour vous autres, pour l'accepter.

**M. Brassard:** Bien, on l'accepte, on ne fait pas la souveraineté. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte, mais on ne la fait pas. Alors, on l'accepte.

**M. Middlemiss:** Elle nous fait mal!

**M. Brassard:** On ne la réalise pas, la souveraineté, donc, on est très respectueux des résultats, je pense, hein? On se dit: À la prochaine! À la prochaine!

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Brassard:** Mais c'est clair... D'abord, Mme la Présidente, il faut quand même dire qu'il y a un lien entre les Îles-de-la-Madeleine et le Québec, qui relève de nous, qui est une liaison, là, particulièrement concernant le transport des marchandises qui est subventionné par le gouvernement du Québec, qui relie les Îles-de-la-Madeleine à Montréal. Donc, dire qu'on ne s'occupe pas des Madelinots, là, je pense que c'est erroné et un brin abusif, démagogique. On s'en occupe et dans, cependant, les compétences qui sont les nôtres. Pour le transport des personnes, c'est un lien interprovincial qui, pour le moment, relève du gouvernement fédéral. Et c'est vrai qu'il y a eu des projets qui sont apparus sur la scène publique, des agencements qu'on a échafaudés, des hypothèses de solution, mais je dois vous dire que ces hypothèses de solution ne sont plus sur la table. Elles ne sont plus là.

**M. Middlemiss:** Donc, Mme la Présidente, je peux conclure que tous les projets qui ont été discutés durant la campagne électorale et après la campagne électorale, ça n'existe plus. Et, à ce moment-ci, il n'y a pas de plan spécifique. Tu sais, c'est bien beau, la marchandise, mais il me semble qu'il y a des citoyens des Îles-de-la-Madeleine... Et, si on voulait changer le traversier, il a dû y avoir des bonnes raisons. Est-ce que c'était sa condition? Est-ce qu'il n'était pas assez gros? Est-ce que le service... Donc, à ce moment-là, si on jugeait bon de le remplacer, est-ce que, aujourd'hui, ces raisons-là existent encore? Et si oui, juste pour défendre les intérêts des Madelinots, il me semble qu'on devrait

au moins vérifier auprès du fédéral: Qu'est-ce que vous allez faire? Vous êtes responsables, maintenant, qu'allez-vous faire pour assurer un bon service, pour que ça s'améliore?

**M. Brassard:** Il y en a un, actuellement, là. Il y en a un actuellement, un service.

**M. Middlemiss:** Le service est adéquat? O.K.

**M. Brassard:** Il y a un service, actuellement. Bon. Alors, ils ne sont pas isolés en plein coeur du golfe, il y a un service. Et tout ça, il faut bien le placer en perspective, Mme la Présidente. Ça se situait dans la perspective où on s'efforçait de sauver le chantier de Lévis. C'était ça. Bien oui. Bien, tiens! C'était dans cette perspective-là que ces différentes solutions sont apparues.

**M. Middlemiss:** Ce n'était pas pour les Madelinots. O.K.

**M. Brassard:** Évidemment, en même temps, ça avait pour effet de donner un service aux Madelinots...

**M. Middlemiss:** On le voit, aujourd'hui.

**M. Brassard:** ...forcément, puisqu'il s'agit de bateaux et de traversiers. Alors, c'est évident que ça avait pour effet d'assurer le service entre les Îles-de-la-Madeleine et le continent. Forcément. Mais, en même temps, sur le plan économique, il y avait l'objectif non négligeable de relancer les activités, de relancer la production, au chantier de MIL Davie. Ça n'a pas marché. Qu'est-ce que vous voulez...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si le diagnostic était seulement pour gagner des votes, je comprends. Mais, aujourd'hui, les Madelinots sont encore pris dans la même situation. Qu'on donne...

**M. Brassard:** Quelle situation?

**M. Middlemiss:** La même situation qui existait avant. Si on jugeait à propos...

**M. Brassard:** Ils n'ont pas de service?

**M. Middlemiss:** Non, non, mais le service n'était pas adéquat. Si on voulait... C'est le même service qui existait avant. Donc, le diagnostic, c'était d'envoyer un autre bateau et de donner du travail... dans tout le paquet. Sauf que, en d'autres mots, le sort des Madelinots, c'était le moindre, réellement.

**Des voix:** Ah! Ah!

**M. Brassard:** Ah! Franchement, Mme la Présidente!

**M. Middlemiss:** Bien non, mais... Mme la Présidente, est-ce que je peux interpréter ce que le ministre m'a dit, que le plus important, dans ce dossier-là, c'est de donner de l'ouvrage aux gens de la MIL Davie et que le sort des Madelinots... On aurait amélioré leur sort en leur donnant un meilleur bateau, si on avait pu donner du travail à la MIL Davie. Donc, je n'ai pas d'autres choix que de conclure ça.

**M. Brassard:** Là, Mme la Présidente, le député de Pontiac est en train de sombrer dans une démagogie on ne peut plus simpliste. Comme si les Madelinots étaient sans service, étaient complètement isolés dans le golfe et qu'ils ne pouvaient pas venir sur le continent. Allons donc! Un peu de sérieux, quand même.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ce n'est pas ça que j'ai dit. C'est que je fais l'analyse, je pose la question au ministre. Lorsqu'il me dit que c'était pour travailler...

**M. Brassard:** Non. Mais je vous dis que ce projet-là a été abandonné.

**M. Middlemiss:** Oui. O.K. Non, mais, sauf que, lorsque le ministre me dit, Mme la Présidente, que c'était pour créer du travail à la MIL Davie, que c'était ça, et que, maintenant qu'on n'en crée pas, de travail à la MIL Davie, ce n'est plus aussi important...

**M. Brassard:** Comment ça, on n'en crée pas?

**M. Middlemiss:** ...ce n'est plus... Donc, à ce moment-là, le service aux Madelinots était, dans l'échelle, pas tellement important. Et il me semble que si on pensait remplacer le traversier... Quel âge a le traversier qui est là? Est-ce que c'est un bon traversier? Est-ce qu'il est dû pour être remplacé? Il me semble que c'est dans ce contexte-là. Ou c'est farfelu d'avoir parlé d'un service par... Si le service est hors pair, qu'il y a un bateau sécuritaire et que tout le monde a un bon service, pourquoi avons-nous parlé d'en avoir un nouveau, surtout dans des années difficiles où on n'a pas d'argent? On coupe partout. Mais, là, on va dépenser et on va en faire d'autres. Il me semble que c'est complètement illogique. En tout cas, on s'informerait à qui de droit. Qu'est-ce qui se passe avec le traversier des Îles-de-la-Madeleine?

**M. Brassard:** À qui?

**Mme Doyer:** Au fédéral.

**M. Brassard:** À Ottawa?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Matapédia.

**Mme Doyer:** Excusez-moi, Mme la Présidente, mais c'est au fédéral quand même.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, vous demanderez la parole quand vous voudrez parler.

**Mme Doyer:** Oui, je viens de parler, puis c'est le fédéral.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

*(Suspension de la séance à 18 heures)*

*(Reprise à 20 h 4)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1996-1997. Au moment de la suspension des travaux, nous étions au programme 5. Je pense qu'on parlait des Îles-de-la-Madeleine.

**M. Brassard:** Bien oui. Ha, ha, ha! Mais, Mme la Présidente, là-dessus, j'ai des informations plus détaillées.

**Une voix:** ...

**M. Brassard:** Pas nécessairement, non, mais je pense qu'il y a un rappel historique, si je peux m'exprimer ainsi, qu'il serait nécessaire de faire. Bon. Le bateau qui fait les Îles-de-la-Madeleine, il s'appelle le Lucy-Maud — hein, n'est-ce pas...

**Une voix:** Montgomery.

**M. Brassard:** ...Montgomery, c'est ça. Et, en vertu de la politique de Transports Canada, la durée de vie de ce genre de navire, c'est 30 ans. Alors, il a été construit en 1965, donc, en 1995, normalement, en vertu de la politique du gouvernement fédéral, sa durée de vie utile était terminée. Alors, il y avait trois options pour le gouvernement fédéral, puisqu'il s'agit d'un dossier fédéral. La première option, c'était de remettre en état le Lucy-Maud, au coût d'à peu près, peut-être, entre 10 000 000 \$ et 15 000 000 \$. Le deuxième scénario, c'est de le remplacer par un navire neuf, un nouveau navire, et là on évaluait les coûts entre 60 000 000 \$ et 120 000 000 \$, selon la taille, la puissance du navire, la dimension, etc. Le troisième scénario possible, c'était de le remplacer par un autre, mais usagé, et, donc, de faire certains investissements pour l'adapter. Alors, en fonction de ces trois scénarios-là, en octobre 1994, le ministre André Ouellet a indiqué que le budget disponible était de 60 000 000 \$ pour un navire neuf. Alors, c'est le plus bas coût, là, de la fourchette dont je parlais tantôt. Ils ont dit: Il y a

60 000 000 \$ de disponibles pour construire un navire neuf. Un peu plus tard, là, le ministre québécois, à l'époque, de l'Industrie et du Commerce, M. Paillé, écrivait à son homologue, c'était M. Young, pour lui dire qu'il était disposé à travailler avec le gouvernement fédéral, sur la base d'un financement que le fédéral avait déjà envisagé, de 7 500 000 \$, pendant 12 ans, à chaque année, donc, un financement étalé sur 12 ans, ce qui faisait plus que 60 000 000 \$, cependant, évidemment, 7 500 000 \$ multiplié par 12, vous en conviendrez.

Cependant, en décembre 1994, là, un nouveau virage, de la part du gouvernement fédéral, qui, désormais, indique que le budget disponible, ce n'est plus 60 000 000 \$, ce n'est plus, non plus, évidemment, 12 fois 7 500 000 \$, c'est 30 000 000 \$ de disponibles. Alors, là, c'est évident qu'il n'est plus question d'un navire neuf, en vertu des disponibilités financières du gouvernement fédéral. À 30 000 000 \$, il faut mettre de côté le scénario construction d'un navire neuf et se rabattre sur le troisième scénario, c'est-à-dire, remplacer le Lucy-Maud par un navire ayant déjà une certaine vie, donc plus âgé.

C'est ça, le rappel historique. Alors, premièrement, c'est un dossier fédéral; on le voit par les diverses interventions. C'est un dossier fédéral, c'est une responsabilité fédérale. Deuxièmement, on voit les modifications dans les positions du gouvernement fédéral et à travers les divers scénarios possibles. Et, à la toute fin, l'idée ou le scénario de construire un navire neuf au chantier de MIL Davie est, à toutes fins pratiques, abandonnée puisqu'on ramène à 30 000 000 \$ les ressources financières disponibles, ce qui, évidemment, exclut automatiquement le scénario de construction d'un navire neuf. Voilà le point sur le navire ou le traversier des Îles-de-la-Madeleine.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. Pour un dossier qui n'était pas intéressant, avant l'heure du souper, le ministre y trouvait des renseignements...

**M. Brassard:** Je n'ai jamais dit qu'il n'était pas intéressant.

**M. Middlemiss:** Bien non. C'était le fédéral. Donc, à ce moment-là, on n'avait rien à lui dire.

**M. Brassard:** Bien oui, c'est un dossier fédéral. C'est la preuve, là.

**M. Middlemiss:** Sauf que, Mme la Présidente, il semblerait qu'il a dû y avoir un intérêt, à un moment donné, aussi, pour le gouvernement du Québec. On prenait celui qui fait Matane—Godbout et on le rénouvait, puis, on l'envoyait aux Îles. Puis, on donnait un bateau, quelque chose de neuf, Matane—Godbout. Donc, à ce

moment-là, il semblerait que c'était intéressant pour, pas seulement les gens des Îles-de-la-Madeleine, mais aussi pour les gens de Matane et Godbout. Et, à ce moment-là, c'était pour ça. Donc, il y avait un intérêt pour ces gens-là, mais, aujourd'hui, il semblerait que l'intérêt est parti. Ceci étant dit, donc, c'est un dossier fédéral, on laissera le fédéral le régler, sans les interventions du gouvernement provincial.

Pour revenir aux traversiers, est-ce que la nouvelle tarification est disponible, le tableau de la nouvelle tarification?

● (20 h 10) ●

**M. Brassard:** La tarification? Pas encore.

**M. Middlemiss:** D'accord. Est-ce qu'on peut nous dire, toutefois, combien l'augmentation représente de revenus pour la Société des traversiers, avec cette nouvelle tarification là?

**M. Brassard:** 2 %.

**M. Middlemiss:** 2 %.

**M. Brassard:** C'est l'indexation. Alors, c'est 2 %.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce qu'on peut nous dire, au point de vue des revenus, là, en dollars, ça représente quoi?

**M. Brassard:** Un peu plus de 100 000 \$.

**M. Middlemiss:** Ça va être payé par les usagers.

**M. Brassard:** Bien, oui, c'est sur les tarifs.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** Ce n'est pas par des extra-terrestres, certain.

**M. Middlemiss:** Ah! C'est comme le problème des routes, non plus, c'est rien d'énervant, la condition des routes.

**M. Brassard:** On y verra.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, d'accord. Les extra-terrestres et ces choses-là semblent faire partie du vocabulaire du ministre. En tout cas, Mme la Présidente, sur la Société des traversiers...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Matapédia.

**Mme Doyer:** Oui, ce ne sera pas long, mais, moi, je voulais souligner, Mme la Présidente, que ça faisait à peu près huit, 10 ans, pour ne pas dire 10 ans, mais au moins huit ans qu'on parlait du traversier qui va de Cap-aux-Meules à Souris, du remplacement du

traversier. Sous Darryl Gray, le conservateur qui était le député de Bonaventure—Les Îles, on poussait pour changer le bateau, et ça ne s'est jamais réglé, sous les conservateurs. Et M. Farrah n'a jamais voulu s'en mêler, comme député libéral des Îles-de-la-Madeleine. Alors, je tenais à le dire, parce que j'ai été candidate dans Gaspé en 1989, présidente de Gaspésie—Les Îles—Bas-Saint-Laurent, et on en parlait de ce dossier-là depuis nombre d'années; ça ne s'est jamais réglé. Et M. Paillé a essayé de le régler avec toute la bonne volonté du monde, puis c'est tout.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Middlemiss:** Aide-toi et le...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Middlemiss:** La charité bien ordonnée commence par soi-même.

**M. Pelletier:** Je voudrais juste, non pas fermer le dossier des Îles et du bateau, mais un peu mieux comprendre. M. le ministre, est-ce qu'on doit comprendre que le 60 000 000 \$ qui est devenu 30 000 000 \$... Est-ce qu'il est disparu ou il est encore là, le 30 000 000 \$?

**M. Brassard:** Bien, pas nécessairement, parce que le scénario qui est encore sur la table, c'est d'essayer de trouver un navire déjà existant, puis, de...

**M. Pelletier:** Pour 30 000 000 \$.

**M. Brassard:** Oui, et de le restaurer, de l'adapter aux services, aux opérations qu'on va exiger de lui. C'est ça. C'est ce qui fait qu'à l'occasion il y a, dans la presse, dans les médias, un nom de bateau, quelque part dans le monde, qui pourrait faire l'affaire.

**M. Pelletier:** Mais, M. le ministre, comment on peut comparer ça, le 30 000 000 \$ pour un bateau retapé pour les Îles, et le pont de 1 000 000 000 \$ et quelque chose pour l'Île-du-Prince-Édouard?

**M. Brassard:** Est-ce vraiment comparable?

**M. Pelletier:** Pas en tant que population, mais... Je veux dire, ce n'est pas comparable, dans mon esprit, qu'on essaie de trouver un vieux bateau pour les Îles-de-la-Madeleine, mais on fait un pont de 1 000 000 000 \$ et quelque chose, de l'autre côté. C'est le Canada à multiples dimensions.

**M. Brassard:** Bien, M. le député...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas très pertinent, dans le débat de ce soir.

**M. Pelletier:** Bien, c'est très pertinent. On attend que le fédéral trouve un vieux bateau, quelque part, pour desservir les Îles, et puis on construit un pont d'environ 1 000 000 000 \$ pour une île un petit peu plus grande, presque de la même couleur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais ce n'est pas dans les crédits du ministère des Transports, pour le moment.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Pelletier:** C'est parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, bien, écoutez, il faudrait revenir à la pertinence du débat, si ça ne vous dérange pas trop.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente, je veux finir sur la pertinence. Je fais juste compléter les questions commencées par mon collègue.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, c'est bien. C'est fait.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on pourrait aussi demander: Le 120 000 000 \$ qu'on a fait miroiter, durant la campagne électorale, pour un nouveau traversier...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, bien, là, M. le député...

**M. Middlemiss:** Ceci étant dit, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, O.K.

**M. Middlemiss:** J'aimerais savoir, Mme la Présidente... On pensait déjà que le Camille-Marcoux pourrait, une fois rénové, aller faire les Îles-de-la-Madeleine, et on aurait un traversier neuf pour Matane—Godbout. Qu'est-ce qu'on a, dans les plans, pour Matane—Godbout, spécifiquement?

**M. Brassard:** Le navire qui fait la traverse Matane—Godbout peut encore servir pour un bon nombre d'années.

**M. Middlemiss:** Donc, en d'autres mots, l'échange qu'on faisait avec le gouvernement fédéral était profitable pour les gens de Matane—Godbout et pour le Québec. Donc, en d'autres mots, on avait quelque chose qui créait de l'emploi à MIL Davie, on donnait un traversier neuf à Matane—Godbout et on en réparait un nouveau pour les Îles-de-la-Madeleine. Donc, tout le monde en avait pour son argent, à ce moment-là. Donc...

**M. Brassard:** Bien oui, mais...

**M. Middlemiss:** ...c'était un bon marché.

**Une voix:** Sauf pour le fédéral.

**M. Middlemiss:** Donc, ceci étant dit...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Middlemiss:** ...ceci étant dit, Mme la Présidente, on laissera les gens juger à propos, que... Tu sais, aujourd'hui, parce que ça n'a pas fonctionné, c'est la faute du fédéral. Mais il me semble que, si les deux gouvernements étaient prêts à s'embarquer dans un projet conjoint, c'est parce qu'il y en avait pour tout le monde. Mais, aujourd'hui, c'est peut-être les gens de Matane—Godbout qui n'auront pas un nouveau traversier. Et le sort des Îles-de-la-Madeleine est dans les mains du fédéral, on verra comment ils vont le régler. Merci, Mme la Présidente.

**M. Brassard:** Oui, mais il faut quand même noter, là, qu'ils l'ont refusé, la proposition de Daniel Paillé. Il y avait une proposition sur la table, j'ai copie de la lettre ici: L'expression de la position du gouvernement fédéral à l'effet de prévoir, pour une période de 12 mois, une enveloppe annuelle de l'ordre de 7 500 000 \$, afin de combler le déficit d'opération et le service de la dette, est de nature à faciliter le financement du projet. Alors, c'est Daniel Paillé, au nom du gouvernement du Québec, qui était prêt à aller de l'avant dans ce scénario-là, et ça n'a pas marché.

**M. Pelletier:** En termes maritimes, ils l'ont torpillé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Brassard:** Ils l'ont saboté.

**M. Middlemiss:** En tout cas, Mme la Présidente, sur ça, on verra...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que le débat est terminé, sur le bateau.

**M. Middlemiss:** L'avenir nous dira ce qui va en sortir, de tout ça. Et les engagements à la MIL Davie, là, ils n'ont pas fait grand-chose avec les promesses qu'ils s'étaient engagés à faire, il n'y a pas grand-chose qui sort de là, malheureusement pour le Québec, et on verra, dans l'avenir.

**M. Brassard:** Là, là, je...

**M. Middlemiss:** Donc, j'ai fini, avec la Société.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le programme 5 est terminé.

**M. Brassard:** Non, non, Mme la Présidente, il faut corriger les choses, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Pour MIL Davie, il y a une enveloppe de 66 000 000 \$ qui a été prévue par le gouvernement, pour l'allongement de deux navires et la construction d'un navire neuf. Alors, on ne peut pas dire n'importe quoi, là, qu'on ne fait rien pour la relance du chantier de MIL Davie. Il y a tout de même des limites, là. Je ne dirais pas que c'est un mensonge flagrant, ce n'est pas parlementaire, mais on est dans les faussetés par-dessus la tête, là.

**M. Middlemiss:** D'accord. Ceci étant dit, Mme la Présidente, on aura bien l'occasion de revenir, en temps et lieu.

**M. Brassard:** Soixante-six millions, ce n'est pas des pinottes, ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le programme 5 est terminé. Est-ce qu'on revient au programme 1?

**M. Middlemiss:** Oui, à moins que quelqu'un d'autre ait une autre question?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. Dans le programme 1, au niveau de la ventilation des crédits, on remarque que l'effectif a diminué de 45 personnes, mais que la rémunération, elle, a augmenté de 1 800 000 \$. Qu'est-ce qui justifie...

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** ...c'est que je n'ai pas fait, malheureusement, la partie aérien du 5, dans le programme 5.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on revient au programme 5...

**M. Middlemiss:** Je m'excuse, hein, c'est que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...partie transport aérien.

**M. Middlemiss:** ...j'avais oublié le volet aérien.

● (20 h 20) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Pontiac.

### Cession des aéroports régionaux par le fédéral

**M. Middlemiss:** Oui, merci, Mme la Présidente. Concernant la cession des aéroports régionaux par le fédéral aux municipalités, est-ce que le gouvernement s'apprête à autoriser le décret nécessaire aux municipalités de Val-d'Or et de Rimouski?

**Une voix:** Mont-Joli.

**M. Middlemiss:** Mont-Joli, si vous voulez. Mme la députée de Matapédia veut ajouter Mont-Joli.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Alors, comme vous le savez, c'est en fonction de la politique fédérale de dévolution aux municipalités des aéroports qui sont sa propriété. C'est clair que le gouvernement du Québec, qui est interpellé dans ce dossier-là... Parce qu'à partir du moment où cette dévolution se fait ce sont les municipalités, dans la majorité des cas, qui vont se retrouver propriétaires de ces infrastructures. Et comme on sait que les municipalités relèvent du gouvernement du Québec, je pense qu'il est tout à fait légitime et normal que le gouvernement du Québec s'assure qu'en procédant à cette dévolution on ne se retrouve pas, quelques années plus tard, avec des obligations qu'on aura à assumer, les municipalités se retournant vers le gouvernement québécois et faisant appel à son aide et à son soutien.

Donc, il faut que cette dévolution se fasse dans des conditions telles qu'il n'y ait pas de surprise possible dans l'avenir. On n'est pas opposés, en principe, au transfert de propriété des aéroports fédéraux aux municipalités si, évidemment, elles ont la capacité financière et aussi la volonté de les acquérir; c'est le cas dans plusieurs municipalités. Il faut aussi s'assurer que les infrastructures qui sont cédées sont en bon état, pour ne pas que la municipalité se retrouve dans l'obligation de faire des investissements majeurs de réfection ou de remise en état des infrastructures. Et, comme ce sont des municipalités, on connaît nos lois, le Québec doit approuver le transfert par voie de décret.

Alors, il y a l'aéroport de Trois-Rivières, qui a été cédé à la ville, en mars 1995, et déjà il y a certains problèmes. La ville de Trois-Rivières est revenue devant le ministère des Affaires municipales. Il y a des déficits d'opérations. Les problèmes qu'on appréhendait, à la suite de la dévolution, on le voit, déjà, apparaissent, avec le cas de Trois-Rivières, ce qui veut dire qu'il faut faire en sorte que le dossier de Val-d'Or se règle de façon satisfaisante pour le gouvernement du Québec, afin d'éviter, par la suite, toute surprise. C'est ce qui fait que ça deviendrait, en quelque sorte, une espèce de

modèle ou de cas type. Alors, c'est pour ça que le dossier de Val-d'Or est important, à la fois pour le ministère des Transports, mais aussi, aux Affaires municipales, on suit ça de très près et même au Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes, également.

Les négociations. On a autorisé la ville, par un décret, à entamer des négociations avec Transports Canada. Cependant, Transports Canada a des problèmes avec certaines conditions qui sont énoncées au décret, autre autres, en ce qui concerne les employés à transférer et en ce qui concerne, également, les informations à transmettre, venant de Transports Canada, à Val-d'Or. Donc, depuis un certain temps, il y a des discussions entre les gouvernements, pour essayer d'aplanir les difficultés et de faire en sorte que la négociation puisse aboutir et se conclure. Selon les informations que j'ai, il semblerait que Transports Canada aurait accepté, appelons ça des compromis, là, avec le gouvernement du Québec, sur la base du décret, ce qui veut dire que les négociations pourraient maintenant aboutir et se conclure, dans le dossier de Val-d'Or. Si ça survient dans les semaines qui viennent, à ce moment-là, pour nous, c'est un dossier capital, parce que ça devient le cas type, ça devient le dossier modèle. Et, là, d'autres dossiers à travers le Québec — je pense à celui de Sherbrooke, je pense à celui d'Alma, chez nous, dans mon comté — ces dossiers-là vont pouvoir, après ça, débloquer assez rapidement, à partir du moment où on aura défini convenablement et à la satisfaction des parties les conditions de transfert, les conditions de dévolution entre Transports Canada et le ministère des Transports du Québec, le gouvernement du Québec. Alors, c'est en voie de règlement, puisqu'on est arrivé, finalement, à un accord sur les conditions de dévolution, pour Val-d'Or, mais, une fois que ce sera accepté, à Val-d'Or, les autres cas vont suivre assez rapidement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, si on voulait avoir un cas type, pourquoi avons-nous donné l'approbation pour Trois-Rivières? Il me semble que le premier, ça aurait dû être Trois-Rivières, on aurait dû établir, à ce moment-là, un cas type, il y a un an passé. Et, aujourd'hui, Val-d'Or, Rimouski, Mont-Joli, Alma et d'autres, peut-être. seraient peut-être plus sur le point d'être réglés. Je présume que, si les municipalités ont démontré un intérêt, c'est parce qu'il y a quelque chose de positif. pour ces municipalités-là, à devenir propriétaires et gérer l'aéroport. Il me semble que c'est un peu laisser un cas aller et, après ça, dire: Maintenant, là, on va en avoir un. Il me semble que ça aurait été tout à fait normal que, pour le premier cas, on établisse les règles du jeu.

**M. Brassard:** Oui. Dans le cas de Trois-Rivières, c'était déjà géré par la ville et, donc, ça

n'impliquait aucun employé de Transports Canada. Alors, c'était plus facile, dans ces conditions-là. Le cas de Val-d'Or, là, il y a des employés qui sont concernés, des employés. Donc, il n'y a pas seulement transfert d'une infrastructure, mais il y a transfert d'employés; c'est un des points qui accrochaient. Dans le cas de Trois-Rivières, il n'y avait pas ce... Puis, en plus, l'aéroport de Trois-Rivières était déjà, depuis plusieurs années, géré par la ville de Trois-Rivières. Alors, ça a été, finalement, relativement simple de changer le statut de propriété, de faire le transfert de propriété. Et, en plus, le fédéral a aussi, quand même, continué de subventionner la municipalité de Trois-Rivières pendant un certain temps, pour procéder à des réfections, à des investissements. Donc, le cas de Trois-Rivières était plus simple, plus facile à régler, parce que ça n'impliquait pas de fonctionnaires fédéraux

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si je me souviens de ce dossier-là, aussi, Trois-Rivières, ça a pris énormément de temps à être réglé. Si je ne me trompe pas, Rimouski, présentement...

**M. Brassard:** Ça a pris beaucoup de temps, ça a commencé sous votre temps.

**M. Middlemiss:** Bien. Je n'en sais rien, sur ça, mais ça a pris beaucoup de temps. Rimouski, est-ce que c'est un aéroport municipal, présentement, ou non?

**M. Brassard:** Oui, c'est municipal.

**M. Middlemiss:** Donc, si Trois-Rivières, c'était plus facile, il n'y avait pas de problème de transfert de personnel, c'est quoi le problème, à Rimouski?

● (20 h 30) ●

**M. Brassard:** Ce qu'il faut éviter, et c'est ça qui explique, finalement, le cheminement, la démarche du gouvernement du Québec, il faut éviter de régler à la pièce ou cas par cas. Donc, à partir du moment où Val-d'Or va être réglé, on va avoir des balises, des conditions qui vont pouvoir s'appliquer. Dans le cas de Rimouski, il y a un autre problème qui intervient là-dedans, c'est qu'il y a un autre aéroport, pas très loin qui s'appelle Mont-Joli. Et il y a un débat régional qui va devoir se faire sur lequel des deux on retient, qui n'est pas fait, évidemment. Et à partir du moment où Val-d'Or sera réglé, on va recevoir les demandes de décrets des municipalités, et ça va pouvoir se traiter plus rapidement et plus facilement.

**M. Middlemiss:** Donc, puisque, en d'autres mots, ça prenait un aéroport comme Val-d'Or, qui était sous la juridiction du fédéral, pour établir un genre de cas type, est-ce que l'aéroport de Mont-Joli est présentement un aéroport municipal ou c'est fédéral?

**M. Brassard:** Fédéral.

**M. Middlemiss:** Pardon? Fédéral. Donc, si on attend que Val-d'Or soit réglé, après ça on pourra régler Mont-Joli de la même façon, ou est-ce que le débat...

**M. Brassard:** S'il y a une demande.

**M. Middlemiss:** Est-ce que le débat va avoir lieu avant, à savoir est-ce que c'est Rimouski ou Mont-Joli? C'est la faute de qui, là?

**M. Brassard:** D'abord, premièrement, il n'y a pas de demande pour Mont-Joli pour le moment. Pour le moment, il n'y a pas de demande pour Mont-Joli. Pour Rimouski, il y en a plus qu'une, il y en a deux. Il y a deux demandes pour l'aéroport de Rimouski: Rimouski puis Rimouski-Est.

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Brassard:** Rimouski puis Rimouski-Est, deux municipalités qui font la demande.

**M. Middlemiss:** Qui veulent avoir le même aéroport?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Donc, ce n'est pas un problème régional, c'est un problème de qui va devenir le propriétaire. Tantôt, vous m'avez dit que dans la région de Rimouski il y avait deux aéroports, et c'est pour ça qu'il fallait avoir un débat régional pour décider lequel des deux...

**M. Brassard:** Le problème va se poser aussi.

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Brassard:** À partir du moment... Il y a quand même deux aéroports. Même s'il y a deux demandes concernant un seul aéroport, celui de Rimouski, il y en a quand même deux, il y a celui de Mont-Joli puis il y a celui de Rimouski, qui sont à peu de distance entre eux.

**M. Middlemiss:** Oui, mais, toutefois, Mme la Présidente, il me semble que si dans un cas on me dit que, Mont-Joli, il n'y a pas de demande, donc ça a tout l'air... comme s'il n'y avait personne, il n'y avait pas de preneur. C'est le ministère des Transports du Québec qui va dicter laquelle des deux municipalités? Parce que dans le moment, s'il y a Rimouski et personne d'autre, le problème, c'est entre Rimouski et Rimouski-Est, à savoir qui va être le propriétaire.

**M. Brassard:** Oui, oui, c'est...

**M. Middlemiss:** Mais pourquoi, tantôt, on m'a donné comme réponse qu'il y avait un problème régional?

Et, à ce moment-là, j'ai conclu, moi, à raison ou à tort, qu'il y avait une possibilité que ce soit Mont-Joli ou Rimouski. Ou si le gouvernement du Québec, dans sa sagesse, le ministère des Transports croit que ça devrait être Mont-Joli au lieu de Rimouski, pourquoi ne pas l'indiquer, si c'est ça, le cas?

**M. Brassard:** Pardon?

**M. Middlemiss:** Si le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, croit que l'aéroport de Mont-Joli, pour toutes sortes de raisons, serait préférable à l'aéroport de Rimouski, qu'on le dise, à ce moment-là.

**M. Brassard:** Quand je parlais d'un débat régional, moi, là, je parlais d'un débat pour savoir quel est l'aéroport — parce qu'ils sont l'un près de l'autre — qui va accueillir les liaisons commerciales, les services commerciaux. C'est l'aéroport de Rimouski ou celui de Mont-Joli? C'est ça qui est le débat régional, là. Parce que les transporteurs puis les services commerciaux, je ne pense pas qu'ils s'établissent dans les deux, ils vont en choisir un. Alors, donc, actuellement, ils sont à Mont-Joli. Les liaisons aériennes en ce coin-là de pays, c'est via Mont-Joli. Les vols, la destination des vols, c'est Mont-Joli. Est-ce que c'est ça que veut maintenir la région ou est-ce que la région va préférer opérer un changement puis désigner plutôt Rimouski? C'est dans ce sens-là que je parlais de débat régional.

Concernant l'aéroport de Rimouski, là, le débat, c'est entre deux municipalités pour savoir qui va être le propriétaire. Mais le débat régional est dans le sens de: quel sera l'aéroport qui va accueillir les services commerciaux? Pour le moment, c'est Mont-Joli, l'aéroport fédéral de Mont-Joli, qui accueille les services commerciaux. Est-ce qu'on maintient cette situation-là, cette réalité-là, ou est-ce qu'on la change? C'est dans ce sens-là qu'il est régional, le débat.

**M. Middlemiss:** Oui. Sauf que, Mme la Présidente, je comprends que pour avoir un cas type, on attend pour Val-d'Or, puis on va établir Val-d'Or.

Est-ce que, pour régler le problème Mont-Joli—Rimouski — il semblerait qu'il n'y a pas d'intérêt à Mont-Joli, à date — le ministère ou quelqu'un va susciter de l'intérêt? On dit: Regardez, là, il faut avoir un débat régional. Donc, s'il y a seulement l'aéroport de Rimouski qui a un preneur, est-ce que le débat va se faire par lui-même ou est-ce qu'il va être obligé d'être suscité pour que la région se dise: Regardez, là, dans l'intérêt de la région, on a besoin d'un aéroport, ou on en a besoin de deux, et lequel? Mais si on laisse ça...

**M. Brassard:** Ça ne restera pas comme ça, M. le député. Moi, vous me posez la question: Est-ce qu'il y a une municipalité qui est en demande, au ministère, pour devenir propriétaire de l'aéroport, actuellement fédéral,

de Mont-Joli? La réponse, c'est non, il n'y en a pas. Mais il n'est pas dit que ça va rester de même tout le temps, là. Ce qu'on sait, c'est que Mont-Joli manifeste quand même de l'intérêt, puis à partir du moment où Val-d'Or est réglé, puis qu'on peut procéder, elle va probablement préparer une demande. On le suppose. Les informations qu'on a vont dans ce sens-là. Alors, il n'y a pas de demande actuellement. Il n'y a pas de demande pour Mont-Joli, mais on sait cependant que la municipalité de Mont-Joli est intéressée et qu'elle va probablement en poser une, demande, en faire une.

**M. Middlemiss:** Est-ce que le ministre peut nous donner un échéancier? Val-d'Or, quand, dans le temps, on pourra avoir les exigences pour qu'ils puissent finir les négociations?

**M. Brassard:** Bien, moi, je pense que Val-d'Or, d'ici quelques semaines, ça devrait être réglé. Et, à partir de ce moment-là, les autres dossiers peuvent se traiter avec assez de diligence, pas mal de diligence. Que ce soit celui d'Alma, ou celui de Sherbrooke, ou d'ailleurs au Québec, ça devrait se traiter avec assez de rapidité. Parce que, en plus, pas besoin de vous dire que les municipalités ne sont pas en état de somnolence, hein, elles sont actives, elles sont en démarche de pression. Bon. Puis, moi, je le vois par ma municipalité d'Alma, mais je sais que Sherbrooke et la municipalité de Sept-Îles aussi, les municipalités sont en demande pressante.

Alors, c'est clair qu'aussitôt que Val-d'Or est réglé, ce qui va se faire d'ici quelques semaines, le ministre n'aura pas d'autre choix que de faire preuve de beaucoup de diligence puis de répondre avec rapidité aux demandes qui sont en attente. Les municipalités, elles vont le savoir. Le lendemain que Val-d'Or est réglé, là, le tam-tam va fonctionner. Ça n'aura pas besoin de paraître dans les journaux, elles vont le savoir. Elles vont le savoir partout. Je suis sûr que je vais avoir un téléphone de mon maire d'Alma, moi, le lendemain matin, pour dire: Bon, bien, là, ça y est, on peut procéder maintenant, là, Val-d'Or, c'est réglé. Alors, donc, elles vont être suffisamment présentes qu'on n'aura pas d'autre choix que d'être diligent pour la suite des choses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur le même sujet, M. le député de Dubuc.

**M. Morin (Dubuc):** Oui. J'avais posé la question lors de l'interpellation, au ministre, sauf que la réponse ne m'a pas satisfait totalement.

**M. Brassard:** Vous m'en voyez désolé, M. le député.

**M. Morin (Dubuc):** Je ne suis pas surpris, je connais bien votre sensibilité.

• (20 h 40) •

Pour ce qui est du processus, ma question était de savoir, et je vous la repose: À quel moment intervient le gouvernement du Québec entre le temps où le fédéral manifeste la volonté de se départir d'un établissement, d'une infrastructure, la volonté de la municipalité, les négociations et, finalement, l'entente? À quel moment le gouvernement du Québec intervient? Est-ce qu'il intervient dès le départ, à partir du moment où il est informé des intentions du gouvernement fédéral, ou bien il attend que les négociations soient complétées? Parce que, si je comprends bien, la préoccupation du gouvernement du Québec est de s'assurer que la municipalité qui hérite d'un tel équipement soit en mesure, ait la capacité de la gérer. Mais à quel moment le gouvernement intervient?

**M. Brassard:** Il intervient dès le début pour indiquer à la municipalité les paramètres et les conditions qui devront être respectées pour qu'on accepte un transfert, puis, bon, il intervient aussi, évidemment, à la fin pour approuver l'accord intervenu, l'entente intervenue, et puis, entre les deux, bien, il suit ça de près, hein. Et le Secrétariat aux affaires intergouvernementales aussi, parce que le fédéral est impliqué. Alors, entre les deux, on est attentifs au cheminement du dossier. Mais, dès le départ, il faut, je pense, que la municipalité soit bien au fait de ce que ça implique des obligations qui vont en résulter puis des conditions qui, pour le gouvernement du Québec, sont des conditions nécessaires.

**M. Morin (Dubuc):** Donc, ça veut dire qu'en cours de route les négociations se font directement entre la municipalité concernée et le gouvernement fédéral?

**M. Brassard:** Oui. On l'autorise. On autorise les pourparlers.

**M. Morin (Dubuc):** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Êtes-vous satisfait de la réponse, M. le député de Dubuc? M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** On parle de ces transferts-là un petit peu comme quelque chose qui...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous vous adressez à la présidence.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente, on parle de ces transferts d'aéroports du gouvernement fédéral aux municipalités comme si c'était quelque chose qui se faisait à toutes les années, mais c'est énorme, et il ne faut pas s'attendre à ce que — d'après moi, M. le ministre — les négociations se fassent dans quelques semaines. C'est majeur. Le gouvernement fédéral se retire de ses installations aéroportuaires à travers le Québec. Il transfère des aéroports, avec des déficits, dans quelques

cas, jusqu'à 1 000 000 \$ et davantage par année. Imaginez-vous la municipalité qui se voit dans l'obligation... Elle ne veut pas perdre son aéroport. C'est un équipement important pour la ville, et puis ça a 1 000 000 \$ de déficit, donc... Mais le gouvernement fédéral, en faisant ça de cette manière-là, met un peu tout le monde dans le pétrin. Il dit: Moi, je me retire des aéroports, arrangez-vous avec. Arrangez-vous avec.

Moi, je pense, M. le ministre, que ça va prendre plus que quelques jours de discussions et de négociations. Moi, je termine là-dessus. M. le ministre n'a pas été tellement large dans ses explications, mais, lorsque le gouvernement fédéral a mis le dossier sur la table, il a dit à la ville de Val-d'Or: Signe un protocole comme de quoi tu t'engages à prendre les 12 employés pour deux ans, sans condition. Je ne t'en dis pas plus, là, tu signes ça. Il ne voulait même pas garantir ses données. Et c'est là que le gouvernement du Québec est intervenu pour dire: Ça n'a pas de sens, là. Au moins, les renseignements que vous allez nous donner sur la rentabilité, engagez-vous à nous donner les bons chiffres. Et, après quelques mois, je pense, de discussions, ils en sont venus à un certain sens, en disant: Bien, O.K., on va s'engager pour couvrir le salaire des employés puis à donner des données, des données exactes.

Imaginez-vous, là, quelqu'un qui transfère un aéroport avec 1 000 000 \$ de déficit, puis il dit: Signe là, le protocole, là, puis ne demande pas de questions. C'était là qu'on était en tant que communauté. Il y en a qui trouvaient que le gouvernement du Québec n'allait pas vite à décider du décret, mais ce n'était pas faisable, embarquer. C'est-à-dire, le fédéral embarquait les municipalités. Et puis, ce n'est pas fini. Moi, je ne suis pas convaincu qu'en bout de ligne, là... J'espère que ça va se faire bien, M. le ministre. J'espère, même si c'est une responsabilité fédérale, que le gouvernement du Québec va continuer à suivre les dossiers pour faire en sorte qu'on ne se ramasse pas avec des municipalités qui auront signé des mauvaises ententes et que le gouvernement du Québec sera pris avec par la suite. Et c'est malheureux que le gouvernement fédéral abandonne ses responsabilités aéroportuaires sur le territoire et qu'en retour on n'ait pas d'autre solution que de ramasser les pots cassés.

**M. Brassard:** Bien, je pense que c'est une description réaliste que vous faites là. C'est une grosse opération. C'est une très grosse opération, vous avez raison de le dire. C'est pour ça que le gouvernement du Québec entend bien s'assurer que les municipalités qui vont accueillir ou devenir propriétaire de ces infrastructures ont la capacité financière de les accueillir puis de les gérer. C'est une des conditions importantes parce que, si elles ne l'ont pas, on sait très bien ce qui va se passer. On a déjà vu ça précédemment. Si elles ne l'ont pas puis si elles ont des problèmes, vers quel gouvernement elles vont se tourner, vous pensez?

**M. Pelletier:** Québec.

**M. Brassard:** Elles vont se tourner vers le gouvernement du Québec, qui va devoir avoir à répondre à des demandes de soutien, d'intervention. Bon. Alors, c'est pour ça qu'il faut être très prudent et c'est pour ça qu'on a résisté aux pressions très fortes venant de plusieurs municipalités à travers le Québec, y compris la mienne, Alma. On a résisté parce qu'on s'est dit: Il faut être prudent dans ce dossier-là. Il faut s'assurer que ça va se faire dans de bonnes conditions, parce qu'il s'agit quand même d'une opération de délestage, hein. Le gouvernement fédéral se débarrasse de ses infrastructures aéroportuaires...

**M. Pelletier:** Il se lave les mains.

**M. Brassard:** ...puis il s'en vient la même chose avec les ports. C'est moins avancé, là, mais c'est exactement le même scénario avec les ports.

**M. Morin (Dubuc):** C'est commencé. C'est ça.

**M. Brassard:** Oui, oui, c'est déjà commencé. C'est rendu moins loin que pour les aéroports, mais c'est parti. Alors, encore là, en ce qui a trait aux ports, on va faire preuve de la même prudence, puis, sans aucun doute, des mêmes exigences aussi à l'égard des municipalités qui se montreront intéressées à accueillir ces infrastructures

**M. Pelletier:** Mais, tranquillement, le fédéral se retire du Québec de lui-même. Peut-être qu'on va avoir moins d'ouvrage à faire.

**M. Brassard:** Oui, sauf qu'il faut convenir, par exemple, qu'il ne se départit pas de ses pouvoirs réglementaires, législatifs et fiscaux, par exemple, hein.

**M. Pelletier:** C'est le côté vicieux du dossier.

**M. Brassard:** Bien, ça, c'est le côté pervers un peu. C'est parce que, là, il peut, de façon unilatérale, modifier les règles du jeu, modifier les dispositions réglementaires et les dispositions législatives, ce qui pourrait avoir pour conséquence un accroissement, une augmentation des obligations des municipalités qui gèrent maintenant les aéroports, avec toute la dimension financière à l'augmentation de ces obligations. Alors, ça, on n'a pas le contrôle là-dessus. C'est ça, le côté pervers, un peu, de l'opération. Ils se débarrassent des équipements, mais ils gardent les pouvoirs réglementaires et législatifs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je me demande si le député d'Abitibi-Est était le maire au début de ces négociations-là, était le maire de Val-d'Or, ou est-ce que c'est venu après son arrivée. Sauf que, si je

crois... puis je n'ai pas d'autre choix que de croire le ministre, qui m'a dit tantôt: C'est dans une couple de jours que le dossier de Val-d'Or va être réglé.

**M. Brassard:** Semaines. J'ai parlé de semaines.

**M. Middlemiss:** Une semaine. O.K. Donc, ça veut dire, à ce moment-là, ce n'est plus... On veut établir un cas type. C'est que la municipalité de Val-d'Or doit être satisfaite des transferts puis des conditions. Et, si c'est dans une couple de semaines que le ministre va rendre sa décision, le dossier doit être «clean», hein. Il doit être bon pour la municipalité, sans ça, on ne le laisserait pas procéder.

Donc, tout le débat que vous avez eu, Mme la Présidente, qu'il y a eu entre le député d'Abitibi-Est et le ministre, c'était certainement pour, tu sais, encore taper sur le gouvernement fédéral. Parce qu'il me semble que les municipalités peuvent prendre...

**M. Brassard:** Non, non, mais...

**M. Middlemiss:** ...leurs responsabilités. Mont-Joli, ils ont dit qu'ils ne sont pas intéressés à l'avoir, encore; Rimouski, ils ont dit qu'ils étaient intéressés; si je ne me trompe pas, Rouyn-Noranda l'ont pris eux autres aussi. Donc, les municipalités qui l'ont, elles l'ont choisi. Elles n'ont pas été forcées. Si personne ne le prend, il n'y en aura pas, d'aéroport. Mais je vois mal une organisation ou une municipalité accaparer une infrastructure qui va la rendre déficitaire. Si c'est déficitaire, à ce moment-là, comme bonne personne d'affaires, on ne s'embarque pas dans des choses comme ça.

**M. Brassard:** Comprenons-nous bien, là, Mme la Présidente. Les obstacles qui ont été supprimés, là, par rapport à Val-d'Or, c'est les obstacles qui concernent les négociations. Là, les négociations peuvent commencer.

**M. Pelletier:** Le début des négociations.

• (20 h 50) •

**M. Brassard:** Alors, on n'est pas rendus à la signature, c'est pour ça que je parlais de quelques semaines. Là, les négociations peuvent maintenant s'amorcer sérieusement pour le transfert des employés et... Bon. Comme les principaux obstacles à la négociation sont maintenant disparus, on pense que ça va aller assez rapidement.

Et, moi, je vous dis qu'on a raison d'être prudents, parce qu'on parlait de Trois-Rivières, tantôt; savez-vous que, déjà, ils sont en demande auprès du gouvernement du Québec, pour 200 000 \$, afin de faire des réparations à l'aérogare? Ils ne se sont pas tournés vers le gouvernement fédéral, Trois-Rivières; ils ont fait une demande au gouvernement de Québec, 200 000 \$ pour réparer l'aérogare. Alors, ce qui se passe à Trois-Rivières, ce qu'on appréhende aussi — c'est pour ça qu'on fait preuve de prudence — c'est que ça peut se

multiplier à partir du moment où les municipalités deviennent propriétaires des aéroports. C'est pour ça que ça doit se faire dans de bonnes conditions, pour éviter qu'on se retrouve avec une série de demandes de soutien financier pour réparer l'aérogare, pour réparer la piste, pour faire toutes sortes de travaux à l'aéroport de telle ou telle ville

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Donc, si je comprends bien, Mme la Présidente, dans le cas de Trois-Rivières, on n'a pas fait faire une évaluation de l'infrastructure. Que ce soit les pistes, que ce soit l'aérogare, on n'a pas fait faire ça avant de leur donner le feu vert. C'est ça que je peux conclure de tout ça, et que maintenant, à partir de Trois-Rivières, là, vous exigez... Et, dans le cas de Val-d'Or, est-ce que ça a été fait? Qui a payé pour? Qui l'a fait? Et qui paie la note pour cette évaluation-là, de l'infrastructure?

**M. Brassard:** C'est la ville. C'est la ville qui est en demande. D'une certaine façon, on fait confiance à la municipalité qui est en demande. On pense qu'elle n'a pas beaucoup d'intérêt à falsifier les chiffres ou à nous indiquer des faussetés quant à l'état des lieux parce que, finalement, c'est elle qui va être prise avec. Alors, donc, on présume que la ville a intérêt à nous indiquer l'état réel des infrastructures qu'elle entend acquérir. Je pense que c'est comme ça qu'on... Alors, le ministère ne procède pas lui-même, ne fait pas faire d'évaluation, on fait confiance à la municipalité.

**M. Middlemiss:** Ça fait partie des exigences, toutefois.

**M. Brassard:** Oui. Bien, c'est sûr que la municipalité doit nous indiquer l'état des équipements.

**M. Middlemiss:** Est-ce que j'avais raison, Mme la Présidente, de dire que dans le cas de Trois-Rivières vous n'aviez pas exigé une évaluation de l'aéroport, de l'aérogare et des pistes, et ça a été découvert après qu'il y avait des déficiences?

**M. Brassard:** Dans le cas des pistes de l'aéroport de Trois-Rivières, il y avait eu une évaluation qui avait été faite par la ville et il y a eu des investissements qui se sont faits par le gouvernement fédéral.

**M. Middlemiss:** De 3 000 000 \$.

**M. Brassard:** Sur les pistes.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**M. Brassard:** Sur les pistes. Et, l'aérogare, on n'a rien eu; on n'a pas eu d'information sur l'aérogare.

C'est maintenant qu'on apprend qu'il y aurait des réparations, des réfections à faire, de l'ordre de 200 000 \$. Au moment où le transfert s'est fait, les informations pertinentes nous ont été transmises concernant les pistes, l'état des pistes, les investissements requis pour les pistes, et c'est le fédéral qui s'était engagé à les faire, donc à remettre les pistes en bon état, ce qui a été fait.

**M. Middlemiss:** Est-ce que j'ai raison... Rouyn-Noranda, est-ce que c'est un aéroport, aussi, qui a été remis à la municipalité?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Celui-là, il n'y a aucun problème?

**M. Brassard:** C'était déjà géré par la ville aussi, ça, comme c'était le cas de Trois-Rivières. La ville gérait déjà l'aéroport.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**M. Brassard:** C'est le cas dans plusieurs villes, d'ailleurs. Chez nous aussi, à Alma, c'est la ville qui gère. À Sherbrooke aussi, je pense, c'est la ville qui gère.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour le programme 5?

**M. Middlemiss:** Non, non, non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non?

#### Desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord

**M. Middlemiss:** À la lecture des renseignements supplémentaires aux crédits, on peut lire, en page 264, qu'on justifie la baisse des crédits dans le programme 5 «par la modification apportée au programme d'aide relatif à la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.» Est-ce que ça veut dire que le gouvernement a réduit la subvention accordée, qui était, il me semble, de 25 %? Et, si oui, elle se situe à combien maintenant?

**M. Brassard:** Alors, avant, d'abord, antérieurement à ces changements-là, les subventions allaient directement aux transporteurs, Inter-Canadien, en l'occurrence, et il y a eu modification du programme. À partir de maintenant, les subventions vont aux usagers, et on a pu ainsi réduire les coûts de ce service, ce qui permet la libre concurrence sur ce réseau en subventionnant l'usager plutôt que le transporteur.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si je comprends bien, donc, c'est la concurrence. Le passager choisit le transporteur, et c'est ça qui fait la différence?

**M. Brassard:** Oui, exact.

**M. Middlemiss:** De quelle façon c'est administré? Il doit y avoir un coût d'administration pour que le passager puisse obtenir cette subvention.

**M. Brassard:** C'est géré par la direction territoriale, et les résidents font leur demande à la direction territoriale du ministère, qui la traite et accorde la subvention.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'il y a un coût d'administration pour ces travaux-là, et c'est combien?

**M. Brassard:** Ça n'exige pas de ressources humaines supplémentaires. C'est les employés du ministère, de la division territoriale de la région, qui sont en mesure de gérer ce programme-là, d'accorder la subvention qui est l'équivalent de 30 %.

**M. Middlemiss:** Ah! c'est 30 %?

**M. Brassard:** Du coût.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**M. Brassard:** C'est 30 %, maximum 300 \$ annuellement, par usager.

**M. Middlemiss:** Est-ce que, pour le passager, cette formule-là est plus avantageuse?

**M. Brassard:** C'est plus satisfaisant pour l'usager. Les prix des billets n'ont pas connu d'augmentation. Ils sont subventionnés et ils peuvent choisir leur transporteur. Alors, donc, la lecture qu'on fait, c'est que le taux de satisfaction est plus élevé qu'avec l'ancien programme.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, allez-y, M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Est-ce que le ministre a reçu des représentations d'Air Canada, qui fait actuellement la promotion d'une nouvelle liaison aérienne Montréal—Italie? Et qu'est-ce qu'il en pense?

**M. Brassard:** Si j'ai reçu des informations?

**M. Middlemiss:** Non, des pressions de la part des gens d'Air Canada, qui voudraient faire une liaison Montréal—Italie?

● (21 heures) ●

**M. Brassard:** Non.

**M. Middlemiss:** Mais qu'est-ce qu'il en pense, le ministre?

**M. Brassard:** Non, pas à ma connaissance.

**M. Middlemiss:** Est-ce que le ministre serait, disons, favorable à supporter, si Air Canada pouvait démontrer qu'il y a certainement un marché et faire les pressions qui s'imposent auprès des autorités concernées pour qu'Air Canada puisse avoir des vols en Italie?

**M. Brassard:** Écoutez, qui pourrait être contre un accroissement des activités aéroportuaires dans la région de Montréal? Déjà, on le sait, on a pu constater depuis quelques années un certain déclin, pour ne pas dire un déclin certain, des activités aéroportuaires. Il y a des transporteurs qui ont quitté Montréal, il y a des liaisons qui ont été annulées, supprimées. Qu'on envisage d'en ajouter d'autres, que ce soit avec l'Italie, ou le Moyen-Orient, ou l'Allemagne, c'est évident qu'on ne peut qu'être favorable à l'ajout de liaisons aériennes entre Montréal et certains pays d'Europe ou d'Asie. Tant mieux si ça arrive, mais vous savez que c'est le gouvernement fédéral qui doit autoriser ce genre de chose.

Si Air Canada, qui est quand même le transporteur principal à Montréal, c'est le plus gros transporteur, celui qui génère le plus grand nombre de liaisons aériennes, aussi bien transcontinentales que continentales, c'est évident que si Air Canada a des intentions de cette nature, on ne peut que souhaiter que ça se concrétise, que l'entreprise y donne suite. Et, s'il s'en ajoute d'autres, c'est tant mieux. Si on reprend la liaison, je ne sais pas, moi, avec Tel-Aviv ou Francfort, on ne peut que s'en réjouir.

#### Aéroports de Dorval et de Mirabel

**M. Middlemiss:** C'est bien. Mme la Présidente, à titre de ministre des Transports du Québec, vous qui avez la responsabilité gouvernementale de décider, de faire connaître les vues de votre gouvernement en matière de transports, pouvez-vous commenter la décision des Aéroports de Montréal?

**M. Brassard:** Oui, je peux commenter. Ça, c'est sûr, je peux commenter. Mais je peux vous dire aussi, cependant, que le gouvernement n'a pas encore pris de position définitive dans ce dossier-là, que les discussions se poursuivent, autant au sein du gouvernement, des comités ministériels, qu'au sein de l'aile parlementaire. J'ai pu constater, d'ailleurs, pendant le débat sur le message inaugural, qu'il n'y avait pas non plus, du côté de l'opposition officielle, unanimité parfaite sur la décision prise par ADM. Je me souviens de certains discours, entre autres le député d'Argenteuil, donc, qui favorisait une autre solution ou une autre orientation que celle qui a été arrêtée par ADM.

Ceci étant dit, moi, je pourrais faire un certain nombre de constats qui, je pense, font consensus. D'abord, que depuis quelques années on ne pouvait que constater un déclin des activités aéroportuaires dans la grande région de Montréal. Ça diminuait: des transporteurs qui réduisaient ou cessaient un certain nombre de liaisons aériennes et qui, même, quittaient Montréal. Le dernier à le faire, entre autres, c'est Lufthansa, qui était à Montréal depuis nombre d'années, qui a décidé de quitter Montréal pour aller s'établir à Toronto. Puis il y en a plusieurs autres également, plusieurs transporteurs qui avaient quitté Montréal pour s'établir à Toronto. Il y avait un déclin.

Le déclin s'explique de différentes façons. C'est sûr qu'il y a des facteurs économiques qui expliquent le déclin. Montréal a connu des difficultés économiques, a cessé d'être la métropole du Canada. Bon. Sur le plan économique, il y a eu diminution des activités économiques à Montréal, le nombre des sièges sociaux a diminué aussi, mais tout le monde reconnaît que la dualité aéroportuaire est un problème. Si ça n'explique pas totalement le déclin, ça ne permet pas de l'arrêter, en tout cas, pour ne pas dire que ça l'aggrave, le déclin, le fait qu'il y ait deux aéroports.

À l'origine, on le sait, quand on a construit Mirabel, l'intention du gouvernement fédéral, c'était de fermer Dorval puis de concentrer tous les vols à Mirabel. C'était ça, le plan. Ça ne s'est pas produit. Donc, ADM a jugé que la dualité aéroportuaire ne pouvait plus durer, que ça ne ferait qu'aggraver ou amplifier le déclin et que pour arrêter le déclin il fallait absolument mettre un terme à la dualité aéroportuaire. De deux choses l'une: ou on ferme Dorval puis on concentre tous les vols à Mirabel, ou on ferme Mirabel puis on concentre tous les vols à Dorval. L'une ou l'autre des solutions exigeait des investissements de l'ordre de 500 000 000 \$, 600 000 000 \$, 700 000 000 \$. Alors, ADM a donc écarté ces deux scénarios et s'est arrêtée sur le scénario qui consiste à concentrer les vols réguliers, transcontinentaux comme continentaux et intérieurs, à Dorval et à donner à Mirabel une vocation dans le nolisément et le tout cargo. C'est ça, la décision d'ADM, tout en laissant la faculté ou le choix aux transporteurs.

Les transporteurs ne sont pas contraints ou obligés de quitter Mirabel si telle n'est pas leur intention. Ils peuvent demeurer à Mirabel, mais c'est évident qu'à partir du moment où Air Canada quitte Mirabel pour s'établir à Dorval c'est sûr qu'il va y avoir un gros effet d'entraînement pour les autres. Et ce n'est pas évident que ce choix-là peut s'exercer concrètement; c'est beaucoup théorique. À partir du moment où le gros transporteur déménage, les autres ont tendance à suivre, vont avoir tendance à suivre. C'est ce qu'on va pouvoir constater.

Donc, on sait ce que ça a donné comme débat dans l'opinion publique. On peut dire que les principaux intervenants économiques sont d'accord avec ADM. Il y a quand même une opposition qui s'est levée et qui s'est

articulée, particulièrement dans la couronne nord. Les Basses-Laurentides, évidemment, s'opposent à la décision d'ADM, parce qu'on juge que ça peut entraîner, à terme, la fermeture de Mirabel. Il faut dire aussi qu'au ministère on poursuit l'analyse de tout ça puis on se rend compte que la vocation qu'on assigne à Mirabel est, disons, fragile, moins étoffée ou moins articulée qu'on le souhaiterait, puis il y a beaucoup de groupes et d'experts qui mettent en doute que Mirabel pourra connaître des progrès, une croissance simplement à partir des vols nolisés et du tout cargo. C'est mis en doute. Bon. ADM prétend qu'il y a une croissance potentielle, que si on a une bonne stratégie, on met en place une bonne stratégie, on peut espérer une croissance des activités aéroportuaires à Mirabel dans le nolisement et dans le tout cargo. Ce n'est pas totalement, je dirais, convaincant, il y a des failles dans la proposition d'ADM, mais c'est sa conviction.

● (21 h 10) ●

Aussi bien dans l'opposition officielle — ce que j'ai constaté lors du discours au message inaugural — que chez nous, du côté ministériel, c'est un sujet qui est l'objet de débats. Et, pour le moment, je ne peux pas dire qu'il y a un consensus unanime sur l'une ou l'autre des orientations, sur l'un ou l'autre des scénarios qui sont sur la table, pas plus chez vous, je le constate, que chez nous. Est-ce qu'ADM a l'intention d'aller de l'avant malgré tout, malgré l'opposition? Il semble bien que oui. Moi, les derniers contacts que j'ai eus, comme ministre des Transports, avec ADM m'indiquent qu'ils ont l'intention d'aller de l'avant et de faire cautionner leur orientation à la fois par SOPRAM, qui est leur organisme consultatif, et par leur conseil d'administration.

Ce qui est un peu curieux dans ce dossier-là, cependant, c'est le silence du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral n'a pas parlé, n'a pas dit un mot encore et, pourtant, c'est lui qui est le propriétaire des infrastructures, des équipements, le propriétaire de Mirabel. ADM, c'est un gestionnaire; on lui a confié par bail la gestion des équipements, mais il n'a pas la propriété des équipements. La propriété des équipements demeure fédérale. Le fédéral continue d'être le propriétaire de Mirabel et de Dorval. Et je trouve ça un peu paradoxal que, dans ce dossier-là, c'est plus le gouvernement du Québec qui est interpellé que le gouvernement fédéral, alors que le gouvernement fédéral est le propriétaire des infrastructures, donc il devrait se préoccuper de l'avenir et du sort de ces infrastructures. Il semble que non, ça n'a pas l'air de l'intéresser, il est pas mal indifférent à ça. Il n'a fait aucune déclaration, il n'a aucune position à l'égard de ça. C'est bizarre comme situation. C'est le gouvernement du Québec qui est l'objet de pressions, alors que ce n'est pas de sa compétence, le trafic aérien n'est pas de sa compétence, puis il n'est pas propriétaire des équipements, puis il n'est pas partie prenante de l'erreur historique qui a été commise dans les années soixante-dix non plus, là, quand on a créé Mirabel. Au contraire, il n'était pas

d'accord. Le gouvernement du Québec, à ce moment-là, n'était pas d'accord. On peut le dire sans partisanerie, c'était un gouvernement libéral... non, c'était un gouvernement de l'Union nationale, à l'époque, en 1969, le gouvernement de Jean-Jacques Bertrand. Mais le gouvernement de M. Bourassa, par la suite aussi, n'était pas d'accord avec ça. C'est un peu étrange comme situation.

Mais je conclurais en vous disant non. J'ai fait un certain nombre de remarques et de commentaires, là, mais je ne peux pas vous dire aujourd'hui que le gouvernement du Québec a une position arrêtée sur ce dossier-là. Je ne peux pas vous le dire, parce qu'il n'y en a pas. Le gouvernement du Québec en a discuté, les députés en ont largement discuté. Encore vendredi, il y a eu une réunion des députés de la grande région métropolitaine de Montréal, où c'était le sujet à l'ordre du jour, mais au moment où je parle, à 21 h 15, le lundi 22 avril, il n'y a pas de position arrêtée, il n'y a pas d'orientation arrêtée du gouvernement du Québec sur cette décision assez controversée, il faut l'admettre, d'ADM. Controversée, puis dont on peut aussi critiquer, je pense que c'est le mot juste, le cheminement, la façon de faire. Tout le monde a été un peu pris par surprise, là, dans ce dossier-là, devant cette décision-là. Pas plus le gouvernement du Québec n'a été consulté que les autres intervenants de quelque partie de la région métropolitaine de Montréal. C'est arrivé comme ça, il n'y a pas eu de consultation préalable. Voilà. On m'a demandé de commenter, j'ai commenté.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce que j'ai bien compris que vous avez dit: Le coût des travaux, que ce soit Mirabel ou Dorval, on parlait de l'ordre de 700 000 000 \$ ?

**M. Brassard:** Plusieurs centaines de millions. Ça, ça a été déterminé dès 1993, quand ADM a fait faire une étude sur ce qu'il adviendrait si on n'opérait qu'un seul aéroport. C'est ça, l'hypothèse. Si on opère un seul aéroport, on a deux scénarios: on opère le seul aéroport de Dorval ou on opère le seul aéroport de Mirabel, ce que ça signifie et, surtout, ce que ça signifie en termes de coûts.

**M. Middlemiss:** De transport.

**M. Brassard:** Si on n'opère que Dorval et qu'on ferme Mirabel, c'est de l'ordre d'entre 500 000 000 \$ et 600 000 000 \$ d'investissement requis pour rendre l'aéroport de Dorval adéquat pour accueillir tous les vols au grand complet. Si, par contre, on choisit d'opérer uniquement et exclusivement à Mirabel, c'est plus coûteux, c'est de l'ordre de 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$ à investir dans l'aéroport même et sur les pistes à Mirabel même. Mais, là, il y a entre 250 000 000 \$ et 300 000 000 \$ requis pour assurer les liaisons convenables, ferroviaires et routières, entre Mirabel et le centre-ville de Montréal. Alors, ça, c'est le prolongement de

l'autoroute 13 puis c'est aussi le prolongement du service ferroviaire à partir de Deux-Montagnes. Parce que, là, à partir du moment où vous concentrez tous les vols à Mirabel, c'est sûr que, là, vous devez vous assurer que les liaisons autoroutières et ferroviaires sont acceptables. Vous ne pouvez pas le faire avec les infrastructures actuelles. Alors, là, il y a un 300 000 000 \$ qui s'ajoute. Ça veut dire, donc, que ça pourrait aller jusqu'à 900 000 000 \$ si on concentrait les vols à Mirabel, puis ça frôle les 600 000 000 \$, à peu près, si on concentre les vols à Dorval. C'est beaucoup d'argent, évidemment.

C'est ce qui fait, d'ailleurs, qu'en 1993 ADM, devant ces études-là, a décidé de maintenir le statu quo. C'était ça, la décision d'ADM en 1993, c'était de dire: On va continuer comme avant les vols transcontinentaux, Mirabel, les vols continentaux et intérieurs, Dorval, maintenir le statu quo. En 1995, nouveau virage, changement de cap. Les raisons invoquées par ADM, c'est, bon, qu'il y a eu des changements entre-temps, il y a des transporteurs qui ont quitté Montréal, dont Lufthansa, ce qui, évidemment, semble les avoir beaucoup... Le départ de Lufthansa, ce que j'ai pu comprendre des entretiens que j'ai eus avec les gens d'ADM, c'est que ça les a traumatisés. Ils ont été carrément ébranlés par le départ de Lufthansa, qui était là depuis des décennies à Montréal.

● (21 h 20) ●

Et aussi toute la nouvelle politique de trafic aérien. C'est l'«open sky», c'est-à-dire le ciel ouvert. C'est-à-dire que maintenant les transporteurs en Amérique du Nord, ils ont la liberté de choisir leur lieu de départ et de destination; ils ne sont plus encadrés dans des contraintes réglementaires imposées par le gouvernement. C'est la libéralisation du trafic aérien. Et, ça, ça s'est accompagné d'alliances qui se font et qui se multiplient entre transporteurs, des alliances entre compagnies américaines, européennes, au Canada également, pour faire des arrimages, des interconnexions entre les vols. Et l'une des difficultés de la dualité aéroportuaire, selon ADM, c'est que ça entravait beaucoup le développement de ces interconnexions entre transporteurs, le fait qu'il y ait deux aéroports, que dans les vols transcontinentaux ça atterrisse ou ça parte de Mirabel, puis si vous voulez avoir une liaison avec Boston, ou Atlanta, ou ailleurs en Amérique, là, il fallait se déplacer, déplacer les passagers pour les rendre à Dorval. Donc, les interconnexions étaient difficiles selon les transporteurs, selon ADM aussi. Donc, il y a eu des changements dans la situation du trafic aérien.

S'est ajoutée à ça, en Europe, la privatisation des grands transporteurs. L'État s'est retiré de British Airways, de Lufthansa, l'État s'est retiré. Ça a été la privatisation des grandes entreprises aériennes, et là c'est clair que leur façon de fonctionner s'est beaucoup plus basée sur la rentabilité des opérations. Quand c'était largement subventionné par les États, par les gouvernements — en Europe, ça a été le cas pendant des décennies — les transporteurs n'avaient pas trop de problèmes

à maintenir des lignes non rentables, ils avaient des subventions. À partir du moment où vous les privatisez puis vous les obligez à se rentabiliser, c'est clair que, là, ils ont une autre façon de se comporter, puis ils ont analysé chacune de leurs liaisons, puis ils en ont aboli quand ils se sont rendu compte que ce n'était pas rentable. Ils en ont aboli puis ils en ont créé d'autres. Il y a eu comme un bouleversement à la suite de ce qui s'est passé en Europe.

Donc, depuis 1993, nous dit ADM dans sa façon de voir les choses, il y a eu des changements majeurs qui l'ont amenée à modifier, peu de temps après, finalement, la décision qu'elle avait confirmée en 1993. En 1993, elle confirme le statu quo, puis, deux ans plus tard, ce n'est plus acceptable. Disons que je comprends que ça puisse ébranler un bon nombre d'intervenants qu'en si peu de temps une solution qui était la meilleure de toutes en 1993, voici que deux ans plus tard, parce qu'il se serait produit dans ce délai de deux ans là des événements considérables qu'on n'avait pas prévus, la décision doit être modifiée et changée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Si j'ai bien compris, Mme la Présidente, dans le cas de Dorval, les 600 000 000 \$ pour l'amélioration des pistes, puis tout ça, incluent aussi...

**M. Brassard:** Il y en a un peu dans...

**M. Middlemiss:** ...les accès.

**M. Brassard:** ...le routier aussi.

**M. Middlemiss:** O K.

**M. Brassard:** Il y a une quarantaine de millions de prévus, là, surtout pour ce qui est de l'échangeur Dorval—Côte-de-Liesse, je pense. Ça, c'est évident que c'est un échangeur qui constitue une espèce de goulot. Déjà actuellement, c'est un problème, et ADM n'aurait pas pris la décision qu'on connaît... Puis il demeure que dans le plan de transport de Montréal des modifications à cet échangeur, des modifications substantielles, sont quand même prévues, parce qu'il y a comme une espèce de goulot dans ce secteur-là, et il faut améliorer cet échangeur pour assurer une plus grande fluidité de la circulation. Mais c'est une quarantaine de millions, ça, à peu près. Alors, c'est pas mal moins, en termes d'investissements, évidemment, dans le routier et le ferroviaire.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, donc, ça veut dire que le ministère des Transports, il est d'accord que c'est les seuls changements dont on va avoir besoin au réseau routier pour l'accès à Dorval, même s'il y a une augmentation dans l'achalandage. Et aussi vous êtes satisfait que les coûts pour Mirabel soient du bon ordre?

**M. Brassard:** Il y a un peu de problèmes sur la 20, là, cependant, mais les demandes venant d'ADM sont celles que je vous indique. En plus, évidemment, ils souhaiteraient aussi qu'on examine une liaison ferroviaire également, qu'on ajoute une bretelle pour aller se brancher sur la voie du train de banlieue actuellement.

**M. Middlemiss:** Rigaud?

**M. Brassard:** Oui, Rigaud—centre-ville.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, suite à la discussion qu'on a eue tantôt — les aéroports que le gouvernement fédéral remet aux municipalités — le ministre a démontré une grande préoccupation de s'assurer que les municipalités n'héritent pas d'aéroports avec des problèmes financiers. Est-ce que dans le cas d'ADM il ne sent pas qu'il a une certaine responsabilité aussi de s'assurer... Parce qu'il ne m'a pas convaincu que lui était convaincu qu'ADM était sur la bonne trace. Est-ce que, dans ce contexte-là, le gouvernement du Québec, par le truchement du ministère des Transports... puis s'il veut que ses collègues du fédéral embarquent aussi... Pour la collectivité, pour cette grande région de Montréal, qu'on s'assure que le choix qui va être fait soit le choix qui va être dans les intérêts supérieurs de la région, du transport, pour augmenter l'achalandage. Et, à ce moment-là, ça devient dans les intérêts supérieurs de tous les Québécois.

Si vous avez une préoccupation comme vous avez indiqué pour des aéroports municipaux transférés aux municipalités, il me semble que le même effort devrait être fait pour s'assurer que la décision qui va être prise soit la bonne décision pour tout le monde. Parce que vous ne m'avez pas convaincu, Mme la Présidente, il ne m'a pas convaincu que lui était convaincu qu'ADM avait réellement la bonne solution. Et, dans ce contexte-là, il me semble que c'est un peu ça, le rôle du gouvernement, de s'assurer qu'on fait les bons choix pour tout le monde...

**Une voix:** ...

**M. Middlemiss:** Non. Mais c'est ça, puis il me semble... J'espère, tu sais, qu'on le ferait aussi avec autant de... je cherche le mot, là, mais avec autant d'ardeur, de s'assurer qu'on ne soit pas pris avec quelque chose qu'on va regretter après. C'est ça que vous faites pour les municipalités, pour ne pas qu'elles soient prises avec des... Ensuite parce que c'est certain qu'ADM, comme tout autre, si jamais ils ont des problèmes financiers, vous savez sur quelle porte ils vont cogner.

**M. Brassard:** Non, là, là, c'est deux problématiques différentes. Dans le cas des municipalités, c'est les municipalités qui vont devenir propriétaires des infrastructures. Là, à ce moment-là, c'est évident que le gouvernement du Québec peut être interpellé à tout moment

dans l'avenir. C'est les municipalités qui sont propriétaires. Dans le cas des infrastructures montréalaises de Mirabel et de Dorval, je l'ai dit tantôt, ça demeure une propriété du gouvernement fédéral. Alors, le gouvernement fédéral aussi a intérêt à ce que la décision soit la bonne. Ce sont ses équipements, il a intérêt à faire en sorte que ses équipements soient le plus rentabilisés possible. C'est sûr que le gouvernement du Québec aussi a cet intérêt-là parce que ça ne concerne pas uniquement la région de Montréal, c'est un dossier québécois, ça concerne le Québec en entier. Parce que 92 % des liaisons aériennes se font à partir de Mirabel et de Dorval, alors, donc, on ne peut pas dire que c'est un dossier montréalais, c'est un dossier québécois.

● (21 h 30) ●

Je n'en disconviens pas, mais je vous répète que le gouvernement n'a pas pris encore de position là-dessus et que ce n'est pas d'une évidence absolue qu'on peut voir et déterminer la bonne orientation. La décision d'ADM comporte des risques économiques aussi. Ce n'est pas une décision à toute épreuve, là, la décision d'ADM. Des risques, entre autres, concernant l'avenir de Mirabel. Ce n'est pas évident puis ce n'est pas certain qu'avec les vols nolisés, donc les vols vacances, puis le tout cargo, ce n'est pas évident que Mirabel va assurer son développement. Il y a donc une part de risques dans la décision d'ADM. Mais je conviens aussi, cependant, qu'il y a une part de risque dans la décision d'ADM. Mais je conviens aussi, cependant, qu'il y a une part de risque dans le statu quo. Si on laisse les choses telles qu'elles sont, il y a une part de risque. Et il se pourrait, malheureusement, fort bien que le déclin se poursuive, que le déclin des activités aéroportuaires se poursuive. Alors, ce n'est pas simple, hein. Ce n'est pas simple, d'autant plus qu'en plus il y a, ajouté à ça, que les experts se confrontent.

**M. Middlemiss:** Toujours.

**M. Brassard:** Les experts se confrontent. ADM met de l'avant des experts qui font ou, en tout cas, tentent de faire la démonstration que c'est la bonne voie. Les opposants, surtout du côté des Basses-Laurentides, CESAM en particulier, eux aussi, ils sont allés chercher des experts dans les milieux universitaires. Le plus drôle, c'est que les experts viennent souvent des Hautes Études commerciales, et des deux côtés; c'est arrivé, c'est ça qui arrive, actuellement. Les experts, là, sont en confrontation. Alors, quand vous avez des experts qui se confrontent, donc, qui ne sont pas certains, qui se rangent dans deux camps, que vous avez également des intervenants économiques, sociaux et municipaux qui, eux aussi, se partagent de part et d'autre, ça veut dire que ça ne crève pas les yeux, la voie à suivre, hein. Ça ne crève pas les yeux. Ce n'est pas d'une évidence flagrante.

Et, donc, c'est ce qui fait qu'on continue la discussion, au sein du gouvernement, puis, qu'on creuse davantage, au ministère, on poursuit l'analyse. Il nous

est arrivé un certain nombre d'analyses qu'on ne connaissait pas, qu'on n'avait pas en main, venant d'ADM. Ils ont maintenant déposé une stratégie de développement de Mirabel. On est en train d'examiner ça. Ils ont déposé un sondage, aussi, très détaillé fait par la firme Léger & Léger; on est en train de regarder ça aussi.

Donc, il nous arrive encore des analyses, des études, pas plus tard que la semaine dernière, ce qui fait qu'au ministère des Transports aussi les quelques experts qu'on a — on en a quelques-uns dans ce domaine-là, au ministère des Transports — sont encore en train de plancher et de cogiter sur les nouvelles études qu'ADM vient de nous transmettre. Alors, ce n'est pas un dossier facile; c'est un dossier complexe. Et la décision qu'ADM a prise, c'est une décision qui n'est pas évidente, qui est peut-être défendable, et je pense qu'ADM la défend correctement, mais ce n'est pas d'une évidence absolue que c'est la voie à suivre sans la moindre réserve ou équivoque.

**M. Morin (Dubuc):** S'il y avait un transfert de propriété à Dorval, on serait probablement plus directement impliqué.

**M. Brassard:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Moi, je suis témoin de cette situation-là, comme tout le monde, au Québec, depuis plusieurs années. Puis, ce soir, la discussion avec mon collègue de Pontiac et le ministre me ramène toujours à la même situation. C'est qu'au niveau du transport, le transport, en général... Ce soir, on parle spécifiquement, depuis une heure et demie, du transport aérien. C'est la même chose dans le transport ferroviaire. Le système, dans le domaine du transport, vous allez admettre, autant aérien que ferroviaire, le système fédéral, c'est un constat...

**M. Brassard:** Maritime aussi, maritime également.

**M. Pelletier:** Maritime aussi, parce que je suis de l'Abitibi. C'est parce que je suis de l'Abitibi.

**M. Brassard:** Tant qu'à être complet! Ha, ha, ha!

**M. Pelletier:** M. le ministre, tu sais, c'est un constat d'échec. Le système fédéral, au niveau du transport, spécialement au Québec, parce que je ne peux pas dire la même chose à Toronto, c'est un échec lamentable. Puis, moi, ce que je ne comprends pas, éclairez-moi si vous êtes capable: Comment se fait-il que les gens, là... En tout cas, moi, j'ai l'impression que les gens ne voient pas dans quel pétrin on s'est fait mettre, depuis

15 ans, au niveau du transport aérien, ferroviaire, et maritime plus récemment. On dirait que les gens ne voient pas le problème dans lequel on s'est fait mettre, puisque, à toutes les fois que le problème surgit, que ce soit au niveau des aéroports en province et de l'aéroport de Montréal, tout le monde, l'opposition, ce soir, et aussi d'autres organismes, des citoyens à travers le Québec, se revire strictement vis-à-vis du gouvernement du Québec pour réparer tous les pots cassés. Il y a quelque chose de vraiment pas correct dans le système. Le fédéral, dans ce domaine-là, cause tous les problèmes, et on questionne juste Québec pour trouver les solutions. Comment ça se fait qu'on est devant cette situation?

**M. Brassard:** C'est un peu ce que je signalais, tantôt. C'est un peu paradoxal, d'une certaine façon. Probablement que... C'est sûr que c'est un gouvernement qui est plus près des citoyens. C'est un gouvernement plus proche du monde, en général, donc, la tendance est de se tourner vers lui. Mais c'est un fait que les décisions fédérales, depuis 30 ans, en fait, en matière de transport aérien, comme de transport ferroviaire, également, particulièrement, surtout, ça a été pratiquement — le mot n'est pas trop fort — une faillite. Dans le transport aérien, tout ce qu'on a actuellement, la situation difficile dans laquelle on se retrouve, l'origine de tout ça, c'est la décision concernant Mirabel. Si on fait une analyse historique, si on inscrit ça dans une perspective historique, c'est évident que c'est la décision de faire Mirabel qui est à l'origine de tout ça.

On peut se dire que, maintenant, et on se l'est dit à l'époque, le gouvernement le disait, ça n'a pas été une bonne décision, ça a été une mauvaise décision, une mauvaise décision avec laquelle on est obligé de vivre, encore actuellement. Ce n'est pas là qu'on aurait dû le faire, d'une part. On a, comme on le sait, procédé à une véritable déportation de population, pour le faire, à un dézonage massif des meilleures terres agricoles du Québec. Ça a été une catastrophe, ça, Mirabel, une catastrophe. Et puis, en plus, l'orientation privilégiée au départ, ils n'ont pas eu le courage politique de la mettre en pratique. C'est-à-dire, l'orientation, c'est qu'en créant Mirabel Dorval devait fermer et tous les vols devaient se concentrer à Mirabel. Le seul aéroport de la région de Montréal et du Québec, de caractère international, ça devait être Mirabel. Mais ils n'ont pas eu le courage politique d'appliquer leur orientation. Et, là, on se retrouve avec une situation qu'on connaît présentement, où tu as deux aéroports, et là, bien, avec tout ce qui s'en suit. Dans le ferroviaire, ça a été catastrophique aussi.

**Une voix:** ...le ferroviaire.

**M. Brassard:** Oui, d'accord. C'est une catastrophe également.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente, juste une toute petite dernière.

**M. Brassard:** ...avec la fermeture des lignes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une petite question, là...

**M. Pelletier:** Une petite question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...ou un commentaire?

**M. Pelletier:** Juste une petite question. Je posais la question au ministre et j'ai envie de la reposer...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'était plutôt un commentaire, M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Ma question n'est pas posée. Il me semble que c'est évident que nos problèmes de transport majeurs aériens, ferroviaires et maritimes, nos problèmes ont été causés par toutes les décisions du fédéral, au cours des dernières années. Comment se fait-il, ce soir, sachant ça, que l'opposition demande encore à Québec de régler le problème, alors que le problème est causé par le fédéral?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Brassard:** Bonne question, ça.

**M. Middlemiss:** J'ai posé une question au ministre parce que, je l'ai dit tantôt, et le ministre m'a secondé, un aéroport dans la région de Montréal, c'est dans les intérêts supérieurs du Québec. Et, en passant, Mme la Présidente, en autant que sache, le comté de Pontiac, c'est un comté dans la province de Québec, à l'Assemblée nationale du Québec, et je ne peux pas certainement me transposer, aller à la Chambre des communes à Ottawa et en parler avec le gouvernement fédéral. On a un gouvernement qui a été élu pour prendre des décisions. Et, dans les intérêts du Québec, je pose les questions. Et, pour m'assurer, comme le ministre le disait tantôt, et vous le secondiez, M. le député d'Abitibi-Est, pour le transfert des aéroports aux municipalités, s'assurer... Pas le choix. Vous étiez celui, Mme la Présidente...

**M. Pelletier:** Le fédéral se sauve.

**M. Middlemiss:** C'est lui qui disait tantôt que...

**M. Pelletier:** Le fédéral se sauve.

**M. Middlemiss:** ...une municipalité ne peut pas laisser un aéroport se fermer sur son territoire. Ce n'est pas moi qui disais ça, c'est lui, l'ex-maire de Val-d'Or, Mme la Présidente, qui a dit ça.

**M. Pelletier:** On est devant un gouvernement en retraite.

● (21 h 40) ●

**M. Middlemiss:** Donc, à ce moment-là, Mme la Présidente, il me semble que vouloir s'assurer que, lorsqu'il y a un choix aussi important... Et c'est important, votre gouvernement a même nommé un ministre responsable pour la grande région de Montréal. Pourquoi il a fait ça? Parce que c'est important, dans la vie économique du Québec. Et, à ce moment-là, le transport aussi, le transport aérien qui vient à Montréal. Si on veut que Montréal reprenne un peu de vigueur, comme déjà, il me semble qu'un aéroport qui va bien servir cette région va être dans notre intérêt à tous. Et c'est pour ça. Je n'ai pas critiqué, j'ai posé la question. Maintenant, à moins que vous croyiez que vous voulez abdiquer vos responsabilités et ne pas prendre de décision, c'est à vous de décider ça. Maintenant, vous êtes le gouvernement, la nouvelle façon de gouverner, c'est vous autres qui l'avez dit.

**M. Pelletier:** ...pas abdiqué, la journée du référendum.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Middlemiss:** C'est pour ça. Donc, me faire reprocher, du côté ministériel, de vouloir défendre les intérêts supérieurs du Québec... J'ai mon voyage! Je l'ai, mon voyage...

**M. Pelletier:** C'est dans le transport, le voyage.

**M. Middlemiss:** ...dans tout ça. Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît...

**M. Middlemiss:** Vous voyez le respect qu'ils ont, Mme la Présidente? Personne n'a interrompu ces gens de l'autre côté. Personne.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous avez été interrompu quand vous avez parlé? Alors, je demanderais le même respect pour celui qui a la parole.

Des voix: ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Middlemiss:** Donc, c'est ça, le manque de sérieux. Parce que c'est sérieux. Et le ministre lui-même a indiqué qu'il n'est pas certain qu'ADM a la bonne recommandation. Je veux m'assurer, moi, qu'on va prendre tous les moyens, de la même façon que le ministre nous a convaincus, tantôt, qu'il prenait tous les moyens nécessaires pour s'assurer que les municipalités,

lorsqu'elles vont prendre les aéroports, vont être assurées qu'il n'y aura pas de pépin. C'est ça.

Donc, dans ce contexte-là, si, du côté ministériel, on veut nous critiquer de bien faire notre travail, tant mieux, ça fait partie du jeu, ça. Mais, Mme la Présidente, je n'ai aucun regret et, si nécessaire, il me semble que le gouvernement du Québec, s'il trouve que le gouvernement fédéral ne fait pas son travail, qu'il ne se gêne pas. Il ne se gêne pas, dans toutes sortes de choses. Ne vous gênez pas dans ce dossier-là, demandez-leur, négociez avec eux et, si ça ne marche pas, vous le direz. Ce n'est pas à nous autres, nous sommes dans l'opposition. Si on était le gouvernement, on prendrait nos décisions, comme on les a prises, pendant le temps qu'on a été là.

Donc, Mme la Présidente, ce n'était certainement pas pour blâmer, c'était de dire au gouvernement: Vous avez des responsabilités et, vos responsabilités, ne les oubliez pas. Surtout un gouvernement qui a mis Montréal comme étant tellement importante, un ministre responsable pour la grande région de Montréal, et on va dire: L'ADM, puis, l'aéroport, bien, ce n'est pas tellement important, ça, on va laisser quelqu'un d'autre décider ça. Donc, c'est un peu décevant, de la part des députés ministériels, Mme la Présidente, de voir des choses comme ça. Mais, ceci étant dit, on peut passer à d'autres choses, à moins que le ministre ait des commentaires

**M. Brassard:** Bien, oui, un très bref commentaire. J'ai vécu ça pendant des années, avec le Parti libéral. Le Parti libéral, c'est un parti fédéraliste; c'est connu, c'est sa position. Mais, quand on l'écoute parler par la voie de ses porte-parole, on se demande si le Québec n'est pas indépendant. Vous vous comportez comme si le Québec était souverain, comme si on n'appartenait pas encore au régime fédéral, puis, que le gouvernement fédéral n'avait pas encore des compétences, des responsabilités et des pouvoirs, dans certains domaines et en particulier dans le domaine ferroviaire, dans le domaine, également, du trafic aérien.

Là, vous interpellez le gouvernement québécois, vous le questionnez, avec un peu d'indignation même, sur les bords, parce qu'il n'assume pas, selon vous, ses pleines responsabilités, et c'est comme si le gouvernement fédéral n'existait pas, comme si le Québec avait accédé à la souveraineté, était devenu un État indépendant, souverain, et qu'il avait tous les pouvoirs, toutes les compétences. Ce n'est pas le cas, malheureusement. Vous avez rappelé le résultat du référendum, au début, tout à l'heure, ce n'est pas le cas. On est préoccupé et on s'intéresse à la décision d'ADM et on s'intéresse à l'avenir de Montréal et au développement de Montréal et on est très préoccupé par les répercussions qu'une telle décision peut avoir sur le développement de Montréal et on est loin d'être indifférent, mais vous admettez avec moi qu'il est un peu étonnant, et je dirais même anormal que, dans un dossier aussi majeur que celui-là, le gouvernement propriétaire des équipements, le gouvernement

qui a les compétences et les pouvoirs en matière de trafic aérien, pouvoirs réglementaire et législatif, soit complètement indifférent à ce qui va arriver à ses infrastructures et complètement indifférent à ce qui va arriver à Montréal, dans la grande région de Montréal, en matière d'activités aéroportuaires. C'est quand même étonnant et carrément anormal, inacceptable. Ce n'est pas acceptable, ça, ce qui se passe, aussi. Et l'opposition officielle devrait, aussi, prendre conscience qu'on vit encore en régime fédéral, qu'on n'est pas devenu indépendant.

**M. Middlemiss:** Ah oui, on est conscients de ça.

**M. Brassard:** ...et que le gouvernement fédéral devrait assumer aussi ses responsabilités, s'intéresser également à ce dossier-là, exiger un certain nombre de choses d'ADM, entre autres, demander à ADM de faire la preuve que sa décision est la bonne décision et une décision qui va rentabiliser les équipements dont le gouvernement fédéral est propriétaire. Aidez-nous à réveiller le gouvernement fédéral. Il est complètement endormi, actuellement, le fédéral, sur ces questions-là. Il est complètement anesthésié. Aidez-nous à le secouer pour qu'il assume pleinement ses responsabilités. On va assumer les nôtres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un commentaire. M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Oui. Je pense qu'il y a un domaine où ce n'est certainement pas le gouvernement fédéral, mais c'est votre ancien ministère, l'environnement. Est-ce que le ministère de l'Environnement, votre collègue, est impliqué, à savoir, concernant: Est-ce qu'on respecte les normes de l'environnement, que ce soit pour le son, les décibels, ou pour les déversements: qu'on fait? Ça, ça relève certainement du ministère de l'Environnement du Québec. Dans le temps de votre premier ministre, lorsqu'il était à Ottawa, à ce moment-là, c'était le fédéral qui avait la juridiction sur l'environnement, mais aujourd'hui il est rendu ici. Donc, il me semble que vous n'abdiquez pas cette responsabilité-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Brassard:** Oui. Juste là-dessus, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Brassard:** Sur la question environnementale, la dimension environnementale. On a reçu, il n'y a pas si longtemps, parce qu'on l'a demandé de façon pressante à ADM, 11, plus d'une dizaine d'études environnementales et assez volumineuses qu'on est en train, actuellement, au ministère, de regarder. On fait un examen préliminaire de ces études-là. Si on juge que le

ministère de l'Environnement du Québec devrait s'intéresser à cette dimension-là, à l'analyse des études, on va certainement l'alerter. D'ailleurs, le ministre de l'Environnement et de la Faune, M. Cliche, est déjà préoccupé par cette dimension-là des choses, et on n'est pas indifférents à cette problématique-là. Mais il y a actuellement, sous analyse, au ministère des Transports, une pile, une bonne pile d'études environnementales qu'ADM nous a finalement remises, à notre demande.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Dion:** Oui, Mme la Présidente. Quand le gouvernement fédéral a décidé, dans sa grande sagesse, de bâtir l'aéroport de Mirabel, à ce que je sache, il n'a pas négocié avec le gouvernement du Québec, il n'a demandé la permission à personne. Quand il a décidé de massacrer un beau territoire agricole et de gaspiller des terres, il n'a demandé à personne, il n'a pas demandé l'autorisation. Quand il a décidé qu'il était mal pris...

**M. Brassard:** Il n'y avait pas de loi de protection du territoire agricole, à l'époque.

● (21 h 50) ●

**M. Dion:** Bon. Puis, quand il a décidé que la patate était trop chaude et qu'elle commençait à lui brûler les mains et qu'il fallait qu'il trouve quelque chose, un expédient pour passer ça à quelqu'un d'autre, il n'a pas demandé au gouvernement du Québec. Puis, quand il a pistonné la décision de fermer, à toutes fins pratiques, Mirabel, il n'a pas demandé la permission au gouvernement du Québec, à ce que je sache. Peut-être que ça a été demandé, puis que je ne l'ai pas su, mais, à ce que je sache, ça n'a pas été demandé. Alors, là, je trouve ça un peu bizarre, parce que je vois M. député de Pontiac dire: Oh, mais allons donc négocier avec Ottawa quelque chose. Mais, moi la question que je veux poser à M. le ministre, c'est: En se basant sur le comportement antérieur du gouvernement fédéral, est-ce qu'il nourrit quelque espoir, là, qu'il y aurait une certaine utilité à négocier quoi que ce soit avec le gouvernement d'Ottawa? De toute façon, il va faire, il me semble qu'il va faire ce qu'il veut, et puis il ne s'occupera pas du gouvernement du Québec, comme d'habitude.

**M. Brassard:** Je peux vous donner un exemple, là, concret et actuel. On tente, actuellement, et pas uniquement le gouvernement du Québec, mais toute une coalition vraiment très large de tous les intervenants, les armateurs, les transporteurs maritimes, les industries — il y en a de la Côte-Nord, en particulier — les syndicats, une large coalition, on tente actuellement de faire entendre raison au gouvernement fédéral, en matière de recouvrement des coûts de services de la Garde côtière, de la Garde côtière du Canada. Ça fait plusieurs mois qu'on essaie. Et, là, comme je le disais la semaine dernière, ce n'est pas juste un vilain ministre séparatiste qui essaie ça, là. J'ai, autour de moi, tout le monde, tous les

intervenants, les ports, les municipalités, les industries, les armateurs, les capitaines de bateau, les pilotes, les travailleurs. Tout le monde dit à Garde côtière: Ne faites pas ça, vous risquez de mettre en danger la compétitivité des entreprises qui utilisent le Saint-Laurent comme voie de communication économique. On n'obtient rien, c'est le mutisme et l'arrogance la plus complète. On nous envoie promener, on ne répond même pas à nos lettres, même pas d'accusé réception. Ça fait deux fois que j'essaie de rencontrer M. Mifflin, mon homologue fédéral, de Pêches et Océans Canada, sans succès, aucun. Les intervenants sont allés témoigner devant le comité parlementaire, pour démontrer l'absurdité de ce qu'entend faire la Garde côtière du Canada, sans le moindre succès non plus. Alors, c'est ça, le système fédéral. Le système fédéral est conçu de telle façon qu'il est détenteur de la vérité; la vérité, c'est là, et je le vérifie, dans plusieurs cas.

Le camionnage en vrac, par exemple, on en parlait cet après-midi. On essaie, depuis six mois, de demander au fédéral de tenir compte de la réalité québécoise, différente d'ailleurs, et de tenir compte d'une réserve qu'on a incluse dans l'Accord sur le commerce intérieur. Sans succès; là encore, aussi, c'est une fin de non-recevoir. On ne veut rien savoir et on nous envoie promener. Alors, non seulement les négociations n'aboutissent pas, elles ne commencent même pas, les négociations, elles ne s'amorcent même pas. Dans le cas de la Garde côtière, il n'y en a pas, de négociations, le gouvernement fait la sourde oreille, il ne veut rien savoir, et, dans le cas aussi du vrac, je pourrais multiplier les exemples. Alors, imaginez-vous que, si je vais au gouvernement fédéral pour parler de la décision d'ADM et de l'avenir des deux aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel, il n'y a pas de quoi être très, très optimiste.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je voulais arrêter sur ADM, sauf que le ministre en dit beaucoup lorsqu'il parle et il vient de m'indiquer qu'il n'a pas fait d'efforts dans ce dossier-là particulier. Parce qu'il a eu des fins de non-recevoir, dans d'autres dossiers, il assume que, dans le cas d'ADM... Et si je fais erreur, si le ministre a tenté d'en discuter avec son homologue fédéral, à ce moment-là, je me demande pourquoi il ne l'a pas indiqué. Il semblerait qu'il a fait le tour de tous les dossiers, sauf celui-là. Il dit donc: À quoi ça me sert, Mme la Présidente, d'approcher le fédéral, je l'ai essayé dans d'autres dossiers, puis, ça n'a pas fonctionné? Est-ce que je lis bien la situation...

**M. Brassard:** Non.

**M. Middlemiss:** ...ou le ministre a tenté... O.K. C'est bien. Je m'excuse.

**M. Brassard:** Vous faites une mauvaise lecture.

**M. Middlemiss:** Ah!

**M. Brassard:** Parce que, dans ce dossier-là aussi, j'ai demandé à rencontrer mon homologue fédéral, M. Anderson, à Transports Canada, depuis un bon moment, depuis le mois de février. Et, là, il semble, en tout cas, à moins qu'on change d'avis et qu'on annule, mais, la semaine prochaine, j'aurai enfin l'insigne honneur de le rencontrer, la semaine prochaine. Et, de M. Mifflin, ça, là, vraiment... même pas d'accusé réception encore.

**M. Middlemiss:** Mais M. Mifflin n'a rien à faire avec ADM.

**M. Brassard:** Je donnais l'exemple de la Garde côtière.

**M. Middlemiss:** Non, c'est que, là, on parle d'ADM.

**M. Brassard:** ADM? Les dossiers de transport dont celui d'ADM, j'ai demandé, dès le mois de février, une rencontre avec lui, avec M. Anderson. Il y a eu des échanges entre cabinets, pour essayer de... Il y a eu une première date qui avait été arrêtée et, finalement, pour toutes sortes de raisons, ça n'a pas fonctionné. Là, on s'est entendu pour se rencontrer la semaine prochaine, je pense que c'est le 30 avril.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'ADM fait partie de l'ordre du jour, comme sujet?

**M. Brassard:** Oui, bien sûr. Bien sûr!

**M. Middlemiss:** O.K. Donc, à ce moment-là...

**M. Brassard:** C'est sûr, et...

**M. Middlemiss:** ...vous avez un peu l'espérance d'être capable d'aborder le sujet. Ce n'est pas tout à fait...

**M. Brassard:** Bien, aborder le sujet...

**M. Middlemiss:** ...comme le scénario que vous avez indiqué tantôt, que c'est impossible...

**M. Brassard:** Aborder le sujet... Disons que les dossiers dont j'ai fait état tout à l'heure ne m'incitent pas à déborder d'optimisme. Moi, mon évaluation de l'attitude du gouvernement fédéral, c'est que ce n'est pas une question de personne, c'est une question de système. Ça a toujours été ma lecture de la réalité. Changer les personnes, changer les ministres, ça ne change pas grand-chose, c'est une dynamique interne au système, c'est ça la lecture qu'il faut faire. Alors, que ce soit M. Anderson ou un autre, M. Mifflin ou un autre, la dynamique du système va continuer de jouer, et c'est une

dynamique qui est proprement et constamment centralisatrice, autoritaire, pour ne pas dire dominatrice. C'est ça, c'est une question de système.

**M. Middlemiss:** Non. Mme la Présidente, qu'importe, il me semble que...

**M. Brassard:** On fait les efforts, quand même M le député...

**M. Middlemiss:** Non, non. Oui, on fait des efforts, sauf que...

**M. Brassard:** ...on fait les efforts, quand même.

**M. Middlemiss:** Regardez, si on y va à reculons et, déjà, avant de partir on a déjà décidé qu'il n'y a rien qui va en sortir, on hésite même à les rencontrer, il me semble, Mme la Présidente, qu'on s'en va là...

**M. Brassard:** Non, non. Je n'hésite pas à les rencontrer.

**M. Middlemiss:** ...défaitiste. Il me semble qu'on va là... Et, si la réponse n'est pas favorable et que ça va contre les intérêts supérieurs du Québec, dites-le! Dites-le!

**M. Brassard:** C'est certainement ce qu'on va dire!

**M. Middlemiss:** Mais vous êtes en train d'anticiper avant d'y aller, même. Avant même d'y aller, vous anticipez que ce ne sera pas bon. Alors, je comprends. Je comprends pourquoi ça ne vous tente pas d'y aller. Et le système, bien, ça fait des années que vous dites que le système n'est pas bon. Donc, ce n'est pas nouveau pour vous de dire que le système n'est pas bon. Donc, le problème, c'est peut-être le ministre lui-même qui ne veut rien négocier, de peur qu'on puisse obtenir quelque chose de bon et que les Québécois disent: Ah! Mon Dieu!, le système fonctionne bien, à ce moment-là. Donc, on aime mieux avoir des refus. Donc, en n'assitant pas à des réunions, en n'échangeant pas avec ces gens-là, c'est toujours eux qui sont les mauvais. Sur ce, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Dernier commentaire, M. le ministre.

**M. Brassard:** Ce n'est pas que ça me tente ou que ça ne me tente pas, ça n'a rien à voir avec les sentiments, ça. Même si ça me tentait... Ça n'a pas d'importance que ça me tente ou que ça ne me tente pas. C'est ce qu'on va faire, parce que c'est le devoir du gouvernement du Québec de le faire. On va le faire, que ça nous plaise ou non. Ce n'est pas une question de sentiment ou de satisfaction, c'est une question de devoir et de responsabilité. Ce n'est pas une question d'amour, en effet...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit...

**M. Brassard:** ...ou d'affection. Et on va assumer nos responsabilités, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ceci étant dit, M. le ministre, la commission ajourne ses travaux sine die.

*(Fin de la séance à 22 heures)*

