



11/12

ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le mardi 26 avril 1988 - No 11

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC



Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-415
M. Jean Garon	CAE-420
M. Marc-Yvan Côté	CAE-424
Discussion générale	CAE-430
Chemins de fer	CAE-430
Ports	CAE-437
Aéroports	CAE-438
Embauche de personnes handicapées	CAE-438
Accès à l'égalité pour les femmes	CAE-439
Transport en commun à Montréal	CAE-440
Boulevard Métropolitain	CAE-444
Système de transports terrestres	CAE-449
Recherche et développement	CAE-449
Transport de voitures neuves	CAE-454
Trains de banlieue	CAE-457

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Jacques Rochefort

M. Rémy Poulin

Le mardi 26 avril 1988

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures vingt minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1988-1989.

Est-ce que nous avons des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire.

Sur ce, nous allons maintenant entreprendre nos travaux et je vais reconnaître M. le ministre pour les remarques préliminaires. M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Merci à mes collègues de l'assemblée et à M. le député de Lévis. J'en suis, quant à moi, à ma troisième défense des crédits pour le ministère des Transports et j'aimerais vous dire que c'est un véritable plaisir de travailler dans un ministère aussi important que le ministère des Transports qui a une implication régionale comme à peu près aucun ministère. Représenté dans des districts et dans des régions, le ministère des Transports a eu, au cours des dernières années, à traiter de dossiers d'une importance capitale pour les régions, qui font aussi actuellement l'objet de nos préoccupations et que nous verrons tout à l'heure.

Mon but n'est pas de faire l'une de ces grandes déclarations bien écrites qui, de toute façon, n'est presque jamais reprise par personne d'autre que les membres de cette commission. Il est davantage de s'assurer qu'on puisse très rapidement faire un bilan - et ne pas chiffrer, puisqu'on aura l'occasion de le faire au cours de nos discussions élément par élément et programme par programme - et la nomenclature de certains dossiers. Je dis bien "certains" parce que le ministère des Transports reçoit tout près de 4000 lettres par mois au cabinet avec la multitude des dossiers traités. On pourrait prendre tout le temps alloué à la commission pour faire la nomenclature de tout ce qui a été fait au cours de l'année. Nous ferons la nomenclature de certains dossiers et, comme vous le verrez, pas uniquement des dossiers qui pourraient être favorables au ministère des Transports, mais, comme l'exercice se veut un exercice de questionnement sur l'administration du ministère et

les décisions politiques prises par le ministère des Transports, à ce moment-là, nous ferons la nomenclature d'un certain nombre de dossiers qui, au cours de l'année, ont été réglés, tantôt à la satisfaction et tantôt, bien sûr, en irritant certaines clientèles de par leur propre conception de ce que cela devrait être, mais cette nomenclature et cette projection de ce que pourrait être l'année 1988-1989 au chapitre des principaux dossiers chauds pourraient facilement orienter, si tel est votre désir, les discussions que nous entamons ce matin.

Avant de faire cela, j'aimerais remercier le député de Lévis d'avoir accepté de reporter à l'ultime date l'analyse des crédits, compte tenu de mon état, et l'assurer que le disque qui a été éliminé était un 78 et non pas un 76. Dans ce sens, je peux l'assurer que ma colonne tiendra la coup et que je suis tout disposé à donner toutes les explications, livre ouvert, comme cela a été le cas dans les autres défenses des crédits, et de discuter d'à peu près tous les dossiers.

Donc, l'année 1987-1988 a été marquée par un dossier qui, d'après moi, aurait dû être réglé bien avant, mais qui l'a été au cours de cette année et qui, heureusement, l'est pour les cinq prochaines années. Ce dossier fait référence à la subvention et au fonctionnement du transport en commun pour tous les organismes qui s'en prévalent au Québec. C'est une enveloppe qui est maintenant fermée pour cinq ans. C'était le désir des sociétés de savoir, pour une période bien déterminée de cinq ans, où elles s'en allaient et ce sur quoi elles devaient compter comme apport financier du gouvernement pour bien planifier leur gestion du transport en commun. Cela a été salué par à peu près tout le monde. C'est une bonne chose. Finalement, le ministère peut, quant à lui, vaquer à d'autres occupations de telle sorte qu'une enveloppe fermée, sur le plan administratif, pour le ministre des Transports, c'est un plus, beaucoup moins de paperasserie et, finalement, beaucoup plus d'efficacité. Je ne les ai pas mis par ordre d'importance. Comme vous le voyez, je ne tiens pas du tout à éviter les débats.

Le deuxième dossier qui m'est venu à l'esprit était la finalisation de la vente de Quebecair qui a, bien sûr, soulevé à l'époque un peu et beaucoup de poussière, des interrogations. Finalement, cette vente s'est terminée en septembre 1987. Au moment où tout le monde célébrait le Sommet de la francophonie, au ministère, nous avons effectivement finalisé cette entente. Nous avons aussi consolidé et terminé la phase d'implantation du transport en commun pour les autres sociétés de transport que la STCUM, celle de Montréal, des équipements qu'on pouvait considérer comme minimaux ou des infrastructures minimales pour être capables de donner un service décent et adéquat aux popula-

tions à desservir. Cela a été le cas en particulier de la Société de transport de la rive sud de Montréal où nous avons approuvé des immobilisations substantielles pour l'implantation d'un centre administratif, ce qu'elle n'avait pas, de même que pour l'implantation d'un garage puisque, comme vous le savez, la Société de transport de la rive sud de Montréal n'avait pour toit pour ses autobus, jusqu'à notre acceptation, que les fameuses tentes qui abritaient les autobus. Cela faisait en sorte que la Société de transport de la rive sud de Montréal ne pouvait optimiser à la fois son entretien et son rendement. Nous avons corrigé cette situation. Il en a été de même pour la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec où nous avons reconnu des investissements assez substantiels quant aux terminus pour les villes satellites autour de ce cœur qu'est la capitale, soit les villes de Vanier, Beauport et Charlesbourg, de même qu'au Saguenay, de telle sorte que, maintenant, au plan des immobilisations de base nécessaires à une société de transport pour bien remplir son rôle, tout le monde est rendu à peu près sur le même pied. Finalement, en réglant notre problème de subvention d'exploitation, de fonctionnement, on est dans une paix relative quant à ces problèmes pour les cinq prochaines années.

Un dossier qui a retenu l'attention du ministère en cours d'année a été, bien sûr, la déréglementation dans le domaine du camionnage, en faisant abstraction, bien sûr, du vrac. Cela a nécessité des pièces législatives assez importantes dont nous avons eu l'occasion de discuter. Cette déréglementation est maintenant, sur le plan législatif, adoptée. On aura très certainement l'occasion de faire le point sur où nous en sommes au cours des discussions.

Un geste extrêmement important et humanitaire que le gouvernement du Québec a posé, malgré le fait d'une situation financière assez difficile, a été le remplacement du Valentine-Lupien, au cours de l'année, par l'achat d'un Challenger qui a coûté au gouvernement du Québec 25 000 000 \$ et qui, au moment où nous vous parlons, est en phase finale d'aménagement. Il pourra desservir toutes les régions du Québec de manière beaucoup plus convenable qu'on ne le faisait jusqu'à maintenant avec le HS-125. Le 1er juillet devrait être la première journée d'opération de l'avion-ambulance qui placera le Québec en tête de liste d'à peu près toutes les provinces ou des pays quant à la capacité de desservir toutes les régions éloignées et de donner à ces gens un service de qualité. Tout en vous disant que la capacité d'accueil du Challenger sera de six civières, alors qu'actuellement, dans le cas du HS-125, elle est difficilement d'une civière et que le travail est très difficile à l'intérieur de l'appareil, Challenger fournira tout ce qu'il y a d'à peu près plus moderne sur le plan des équipements pour être capable de faire un travail véritablement de sauvetage des malades. Le

Challenger a été testé et cet appareil pourra atterrir à peu près sur toutes les pistes du Québec, de telle sorte que, le Challenger étant en place, nous pourrions passer à la deuxième phase, c'est-à-dire à l'extension du service puisque, si ma mémoire est fidèle, 1988 a été marquée par 669 vols du service aérien pour ambulances. Même avec un Challenger, on peut augmenter un peu le nombre de vols, compte tenu de la rapidité du Challenger, mais on ne peut répondre aux besoins de tout le monde partout au Québec. Dans ce sens, nous allons, au cours de l'année, progresser sur l'extension du service ambulancier de concert avec l'entreprise privée, de sorte que, dans les régions les plus isolées, il puisse y avoir un raccordement entre la région isolée et un centre un peu plus régional, de telle sorte que l'avion-ambulance puisse faire beaucoup plus de travail.

(10 h 30)

Au cours de l'année, nous avons aussi réglé pour les trois prochaines années les subventions à l'achat d'autobus. Bien sûr, c'est un dossier qui a soulevé quelques poussières puisque, initialement, la subvention à l'achat d'autobus était de 75 %. Nous l'avons ramenée, pour l'exercice financier actuel, à 65 %, et pour l'année qui suivra à 60 %, de telle sorte que, maintenant, la norme de 60 % sera appliquée dans les années futures quant au remplacement des autobus. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on est dans la phase de remplacement d'autobus et qu'on a atteint, en ce qui concerne chacune des sociétés de transport, approximativement la flotte dont on a besoin pour bien desservir les concitoyens de chacune des sociétés de transport. Dans ce sens, cela a été un dossier réglé en cours d'année, malgré le fait que le monde municipal n'était peut-être pas très heureux de voir une subvention passer de 75 % à 60 %. Mais un objectif avait été très clair à l'époque, c'est qu'il fallait nécessairement s'assurer que ce n'était pas la subvention de 75 % qui permettait d'acheter des autobus, mais que c'était davantage l'achat d'autobus pour combler les besoins. Dans ce sens, la subvention de 60 % pour l'année 1989-1990 et celle de 65 % pour l'année en cours ramènent à des dimensions qui devraient répondre normalement aux besoins.

Au cours de l'année, il y a eu l'adoption du code canadien de la sécurité routière. Nous nous sommes entendus dans tout le Canada pour que le camionneur passant au Québec soit traité de la même manière qu'en Ontario, qu'au Manitoba, qu'à Vancouver ou qu'au Nouveau-Brunswick, de même qu'un camion venant de l'Ouest, transitant au Québec, respecte chacune des conditions minimales du code canadien de la sécurité. Avec cela, il y eu aussi la réforme du Code de la sécurité routière, qui devrait être bien campé pour plusieurs années, puisque c'était la deuxième intervention majeure au niveau du code en l'espace de trois ans, et on a voulu marquer ce changement de cap sur le plan du respect du

Code de la sécurité routière avec tout ce que comporte une application plus serrée de ce code.

En cours d'année, il y a eu aussi le transfert des responsabilités de l'administration du taxi, tel que le milieu du taxi le voulait, à la Communauté urbaine de Montréal, qui est donc administré maintenant par eux; donc, une autorité qui est beaucoup plus près de l'action. Tout cela s'est fait en conformité et dans le respect des champs de compétence de chacun: dans le respect de la communauté urbaine, dans le respect des pouvoirs du ministère des Transports et, aussi, dans le respect des taxis eux-mêmes, puisque tout cela s'est fait avec leur concours et que tous ces gens étaient présents lors de la conférence de presse de la première journée du bureau de taxi à Montréal.

Une nouvelle qui pourrait être très intéressante, c'est que nous avons décidé, au ministère, de créer un poste de M. Taxi. Très prochainement, un fonctionnaire de haut niveau sera affecté à cette tâche, un genre d'"ombudsman" pour le taxi. Cet individu pourra être accessible en tout temps aux gens du taxi qui ont des problèmes et il pourra régler toute une série de problèmes qui pourraient se poser en cours de route.

Il y a eu aussi un premier règlement sur les véhicules tout terrain. Nous sommes allés là où nous le pouvions. Le milieu a réagi par un règlement prépublié. Certaines modifications ont eu lieu, avant même que le règlement ne soit appliqué sous toutes ses formes. Nous sommes intervenus très vigoureusement auprès de M. Crosbie, qui était ministre des Transports à l'époque, à la conférence fédérale-provinciale de Toronto, pour que les "trois-roues" soient éliminés du Québec, ce qui est maintenant chose faite, et - on se comprend bien à ce moment-ci - éliminer les points de vente, et non pas éliminer... Parce que les individus qui en ont actuellement peuvent toujours les utiliser. À ce sujet, au cours de 1988, il y aura aussi du travail à faire et à terminer puisqu'on a promis, on s'est engagés à ce qu'il y ait une loi sur les véhicules de loisirs.

Nous avons mis autour de la table les ministères concernés, soit Loisir, Chasse et Pêche, le ministère des Transports, la Régie de l'assurance automobile et d'autres ministères pour qu'on puisse déposer à l'Assemblée nationale, au cours de l'automne 1988, un projet de loi sur les véhicules de loisirs pour bien encadrer, sur le plan sécuritaire, la pratique de ces sports et faire en sorte qu'on puisse éviter le plus possible des morts et des blessés graves, puisqu'il y a lacune à ce point de vue.

Nous avons complété en cours d'année un projet qui, sur le plan du développement régional, est extrêmement intéressant, et qui a été financé par le ministère des Transports: le port de Valleyfield. Cela a nécessité, en pleine situation budgétaire difficile, dès l'hiver 1986, des crédits de près de 10 000 000 \$ pour un coût

de construction d'environ 14 000 000 \$. L'implantation du port de Valleyfield était un élément extrêmement important pour cette région du sud-ouest de Montréal et le tout est maintenant complété.

Un autre élément extrêmement important qu'on verra se compléter en cours d'année est certainement le train de banlieue Montréal-Rigaud. La dernière décision qu'a eu à prendre le ministère des Transports a été celle d'octroyer à la firme Bombardier, de La Pocatière, la construction de 24 wagons au coût de 31 000 000 \$. Cela fera en sorte que les gens utilisant le train de banlieue Montréal-Rigaud seront de plus en plus nombreux - 40 % d'augmentation de la fréquence au cours de la dernière année - et que nous aurons du matériel neuf, et cela pour longtemps, puisqu'il a une vie utile - si je ne dis pas de bêtises - d'au moins 20 ans. Nous aurons donc réglé des problèmes, respecté la clientèle et fait en sorte que le transport en commun soit véritablement une priorité en mettant du matériel de qualité, puisque c'est le matériel qui est fourni aux États-Unis par la firme Bombardier et que nous avons pu bénéficier de coûts très abordables pour permettre de maintenir, également à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, des emplois à ceux qui en avaient besoin. Dans ce sens, nous avons 24 voitures et nous sommes, à toutes fins utiles, jusqu'à décembre, à compléter l'ensemble de la ligne Montréal-Rigaud avec un service, dès le 1er janvier 1989, utilisant de nouvelles locomotives. Ce sera un dossier classé et terminé pour le ministère des Transports qui aura nécessité des investissements globaux d'environ 101 000 000 \$. Je pense qu'on doit - on ne le dit pas assez souvent - remercier le gouvernement fédéral, puisqu'il a participé au coût de ces infrastructures et a fourni environ 4 000 000 \$, et lui dire de se préparer, parce qu'on en a un autre qui s'en vient.

Dans ce sens, d'autres dossiers, comme celui des dessertes maritimes, de la Basse-Côte-Nord, par exemple, ont suscité des débats assez houleux au cours de l'année 1987, avec un démarrage assez difficile de Relais Nordik. Cela a effectivement eu des conséquences sur la qualité de la desserte de la Basse-Côte-Nord, mais nous avons un contrat très ferme qui a fait épargner au ministère des Transports tout près de 900 000 \$ par année, pour cinq ans. Les nouveaux acquéreurs de Relais Nordik, qui ont commencé la desserte cette année, le font dans des conditions optimales, avec une très bonne qualité de service, toujours au même prix que celui qui avait été soumissionné. C'est donc que le ministère des Transports avait raison à ce moment-là. De la même manière, la desserte maritime de Îles-de-la-Madeleine, quant à elle, est payée en bonne partie par le ministère des Transports, pour un contrat de dix ans, avec des subventions qui dépassent les 2 000 000 \$ par année, mais encore là avec un problème actuel assez important, compte tenu de la volonté de la

compagnie d'augmenter les tarifs de façon assez appréciable, entente que nous devons à nouveau négocier au cours de l'année.

J'avais beaucoup hésité à en parler, mais, si j'essaie de parler d'un autre thème que celui-là, on me reprochera de vouloir cacher la vérité. J'ai mis comme thème l'abolition de la gratuité sur les traversiers, qui fera très certainement l'objet de discussions en cours de route. Cela fait suite au rapport Hovington qui nous recommandait un certain nombre de choses qui ont été mises en application cette année et qui feront très certainement l'objet de discussions. Il ne sera pas difficile de faire la démonstration qu'il ne s'agit pas d'une abolition totale de la gratuité, bien sûr; encore bien des gens peuvent circuler sur des bateaux sans payer.

L'année 1988 est l'Année de la sécurité routière et beaucoup d'efforts ont été faits par le gouvernement, par l'intermédiaire des différents intervenants, pour éviter que les routes du Québec ne soient un véritable charnier. Un colloque mondial sur la sécurité routière se tiendra en juin, à Montréal, sous l'égide de la Ligue de la sécurité du Québec. Ce congrès fera converger vers Montréal des centaines et des milliers de personnes qui viendront discuter de sécurité routière et d'expériences vécues partout dans le monde. C'est très heureux pour nous. L'automne prochain, le Congrès canadien des gens de la sécurité routière se tiendra aussi à Montréal. Le ministère des Transports et la Régie de l'assurance automobile sont associés de manière tout à fait particulière à ce congrès. De plus, toute une série de manifestations auront lieu un peu partout au Québec au cours de l'Année de la sécurité routière. La semaine dernière, j'étais très heureux de voir la Sûreté du Québec emboîter le pas et faire sa part elle aussi. Le ministère des Transports aura des budgets de l'ordre de tout près de 3 000 000 \$ qui seront affectés à l'Année de la sécurité routière et on pourra voir leur ventilation en cours de route. Nous poursuivrons donc nos efforts quant aux aéroports nordiques, à la construction routière et à la conservation du réseau routier. Sans vouloir entrer dans les détails, des budgets qui frisent les 850 000 000 \$ seront affectés à ces cas-là et à la poursuite du projet Middlemiss, donc à la restauration du réseau routier à travers tout le Québec.

En cours d'année, ce à quoi on peut s'attendre comme dossier extrêmement important qui captera nos énergies et possiblement votre attention, c'est, en particulier, le plan de transport en ce qui concerne Montréal. Certains s'inquiètent du fait que nous ayons parlé de mars. On a parlé d'avril. On est maintenant rendus au mois de mai. Tout élément d'un dossier aussi important que celui-là est toujours perfectible. J'ai mis sur pied un comité d'experts du ministère qui a travaillé avec acharnement, depuis la commission du mois d'août dernier, pour bien faire l'inventaire de l'ensemble des

dossiers qui devraient faire partie du plan de transport de la grande région de Montréal. Pour bien se comprendre, la grande région métropolitaine inclut Laval et une bonne partie de la couronne des Laurentides et de Lanaudière. Elle inclut aussi la rive sud de Montréal. Dans ce sens, c'est plus que la moitié de la population du Québec qui est concernée par ce plan d'une extrême importance et qui aura comme point d'ancrage, sur le plan de la consultation, le mémoire que la communauté urbaine a déposé à la commission parlementaire du mois d'août 1987. Ceci avait fait l'objet d'une consultation de la communauté urbaine qui déposait un plan principalement quant au transport en commun où Laval de même que la rive sud abordaient à la fois transport en commun et problèmes autoroutiers.

En cours de route, nous avons aussi continué à travailler chez nous pour avoir un plan intégré qui traitera de deux grands sujets, transport en commun et transport autoroutier, donc de problèmes autoroutiers, et qui répondra en trois volets à la fois dans le transport en commun et dans le transport autoroutier. Nous allons répondre, dans un premier temps, au maintien des acquis et, comme l'exemple est toujours d'actualité quand on parle de maintien des acquis, le boulevard Métropolitain a été construit fin des années cinquante, début des années soixante. Il a donc près de 30 ans maintenant. Sa vie utile étant... Comme on dit dans certains métiers, il en a plus derrière lui qu'il en a devant si on ne fait pas les réparations qui s'imposent. Nous devons donc, pour maintenir l'acquis d'une capacité de 100 000 véhicules par jour qui est utilisé actuellement à 170 000, faire une intervention majeure nécessaire pour redonner au boulevard Métropolitain une vie utile pendant encore 20 ou 25 ans, en plus de lui procurer certains éléments de sécurité indispensables à une meilleure fluidité du trafic. À titre d'exemple, si vous circulez sur le boulevard Métropolitain et qu'une voiture tombe en panne, c'est impossible de la sortir ou de la ranger puisqu'il n'y a pas de plate-forme pouvant servir à mettre cette voiture au rancart et permettre ainsi à la circulation de se poursuivre. Il y a plusieurs vices de construction - et "vices" est fort comme terme - mais ce sont des vices vus d'un spécialiste de 1988, et non pas vus de celui de 1960, puisqu'il a été construit selon les normes du temps sous l'autorité, la gérance de la ville de Montréal. Dans ce sens-là, nous sommes à mettre la touche finale à tout ce que nous devons faire pour avoir une meilleure fluidité et des éléments de sécurité du boulevard Métropolitain selon les normes modernes, et non pas selon les normes de 1960, et pour maintenir notre acquis de 100 000 véhicules par jour. On nous demande très souvent: Est-ce que vous allez ajouter des voies? Non. On ne peut pas ajouter de voies compte tenu du corridor actuel. Sur le plan de la conception architecturale, c'est

déjà suffisamment monstrueux comme cela et, sur le plan environnemental, suffisamment "décrucifiant" pour le décor, si vous me permettez l'expression, qu'on ne peut ajouter à cela. Il faut trouver un élément en place dont on maintient les acquis et améliorer toute une série de mesures qui permettront, demain matin, aux gens de circuler de façon beaucoup plus sécuritaire et, aux corps policiers et aux remorqueurs, d'intervenir plus rapidement de sorte qu'on ne bloque pas la circulation. Finalement, la capacité d'accueil pourra ultimement être améliorée, mais non pas rejoindre les besoins de 170 000 véhicules par jour. C'est un exemple du maintien des acquis dans le cas du routier. J'aurais pu vous citer l'échangeur Turcot ou l'échangeur Saint-Pierre qui sont dans un état tout aussi déplorable que celui du boulevard Métropolitain.

Lorsqu'on parle du maintien des acquis dans le cas du transport en commun, on fait toujours allusion - et pourquoi pas continuer avec cet exemple - aux MR-63, les wagons de métro qui ont été construits en 1963 pour l'ouverture du métro et qui n'ont pas, il faut bien le dire, atteint leur vie utile, puisqu'à l'époque ils ont été construits avec une garantie, ou presque, qu'ils auraient 40 ans de vie utile. Donc, on se serait retrouvés à l'aube des années deux mille normalement sans trop de problèmes. Pour toutes sortes de raisons, la carrosserie et le châssis de ces véhicules ont besoin, à ce moment-ci, d'être retouchés de manière significative et au-delà de 300 locomotives devront subir un rajeunissement, un certain "lifting", pour prolonger leur vie utile. Quant à nous, notre intention est, bien sûr, d'appuyer la société de transport de la communauté urbaine par une subvention pour l'aider à moderniser ses équipements, mais il ne faut pas oublier qu'on paie encore aujourd'hui cette dette de 1963. C'était un financement sur 40 ans. La volonté et le rôle du gouvernement du Québec dans sa responsabilité face au transport en commun, c'est de payer pour mettre en place, mais les revenus, quant à eux, doivent généralement servir à l'utilisation et au maintien en bonne condition de ces équipements. Dans le cas des MR-63, je pense que c'est un problème tout à fait particulier à ce moment-ci. Nous sommes disposés à fournir une contribution gouvernementale qui ne sera certainement pas de 100 % dans l'ordre de grandeur de ce qui a été fait depuis les dernières années sur le métro, c'est clair, et je pense qu'il faut l'éliminer, mais pas nécessairement non plus dans le cas de tous les travaux souhaités par la STCUM à ces châssis ou à ces wagons. Dans ce sens-là, c'est un autre exemple.

(10 h 45)

On répondra donc, au plan du transport, dans un premier temps, au maintien des acquis. Un deuxième volet extrêmement important sera qu'on appelle l'optimisation des réseaux. Il y a certainement moyen, de mieux utiliser les corridors autoroutiers de la région de Montréal,

mais pas davantage. Davantage dans les cas de Décarie et de Métropolitain, c'est impossible: 183 000 véhicules par jour sur Décarie pour une capacité de 100 000, 170 000 véhicules par jour sur Métropolitain pour une capacité de 100 000. On peut difficilement les utiliser davantage, mais on peut les utiliser mieux par une gestion du trafic des plus modernes. Dans ce sens, nous avons mené une étude. Cette étude sera incluse dans le plan de transport. On arrivera donc avec une deuxième qui viendra puiser dans les goussets du gouvernement des gestes posés qui feront en sorte qu'on utilisera beaucoup mieux l'ensemble de notre réseau avec de l'information des plus modernes pour être capables de bien guider l'individu qui entreprendra les corridors autoroutiers qui peuvent se situer entre ce qui existe actuellement de la A25, soit le pont-tunnel jusqu'à Métropolitain, Métropolitain, Décarie et le boulevard Ville-Marie. C'est un exemple. Cela peut valoir à la fois dans le transport en commun et dans l'utilisation du réseau autoroutier. Troisièmement, nous répondrons à l'ajout de l'offre qui tiendra compte de deux éléments, le premier étant certains éléments d'ajout de l'offre qui ont un impact sur la fluidité du trafic et sur le transport en commun et, deuxièmement, l'ajout de l'offre à la fois dans les deux volets, transport en commun et transport autoroutier, sur le prolongement de réseaux, soit de réseaux métro-transport en commun, soit de réseaux autoroutiers.

C'est donc là où nous en sommes. Actuellement, nous sommes à finaliser dans les comités ministériels. Comme vous le savez fort bien, les comités ministériels peuvent retrancher, ajouter, corriger ces documents d'une extrême importance. Je peux vous dire, à ce moment-ci, que c'est un dossier d'une importance capitale. Jusqu'à maintenant, le travail qui a été fait est tout à fait exceptionnel. Il est d'une qualité professionnelle jamais vue au ministère des Transports. Le ministre des Transports n'aura pas à rougir de la présentation publique d'un document comme celui-là qui, pour une fois, tracera très bien les orientations du développement tout en respectant certains critères d'aménagement du territoire dans la région métropolitaine et on réglera le problème une fois pour au moins les dix ou quinze prochaines années.

Il y aura le règlement du dossier du règlement sur le vrac qui a fait l'objet de consultations au cours de l'année, de déclarations récentes dans les journaux dont j'ai pu prendre connaissance lors du congrès de l'ANCAI et qui connaîtra son aboutissement au cours des prochaines semaines.

Il y aura aussi, très prochainement, la conclusion du dossier d'une entente de trois ans avec les commissions scolaires sur le transport scolaire qui viendront chercher approximativement 1 000 000 000 \$ dans les coffres de l'État pour s'assurer que nous allons avoir une enveloppe bien respectée par les commissions

scolaires - cela a été le cas au cours de la dernière entente - de sorte qu'on règle le problème pour les trois prochaines années.

Puisque nous ne nous reverrons pas avant avril 1989, il y aura aussi, le 1er janvier 1989, la mise en place du code canadien qui est extrêmement important et qui va façonner toute une partie de la sécurité routière au Québec. Il y aura aussi l'adoption de la Loi sur l'affichage qui a fait l'objet d'une consultation dans les régions par mon adjoint parlementaire et qui, finalement, réglera de façon définitive l'ensemble de la politique sur la signalisation, la verte étant la signalisation routière habituelle, la bleue la signalisation touristique, la brune la signalisation de certains équipements gouvernementaux à caractère touristique et, quatrième, la signalisation ou l'affichage or, entreprise gouvernementale, qui sera régie par le projet de loi qui a fait l'objet de cette consultation.

J'espère aussi pouvoir déposer dans les plus brefs délais la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile puisqu'elle a fait l'objet d'une commission parlementaire en cours d'année. Plusieurs modifications ont été apportées au texte original. Reste maintenant un problème crucial et très important à régler. C'est une certaine uniformisation des barèmes entre la CSST et la Régie de l'assurance automobile qui est le point d'achoppement au moment où nous nous parlons.

Quant au contrôle routier, il a suscité beaucoup de questions. Il fait appel au civisme et au respect de ce que des générations ont payé, par leurs taxes, pour l'implantation d'un réseau routier partout au Québec. Il a fait l'objet d'une négligence assez appréciable au cours des dix dernières années, de sorte qu'il est détérioré. C'est pour cela que, dès l'an dernier, avec Middlemiss, nous avons commencé à rattraper un peu le temps perdu. Cela n'est pas uniquement dû aux sommes qui n'ont pas été injectées par le gouvernement dans la conservation du réseau routier, mais cela fait appel aussi au sens profond du respect et du civisme de ceux qui sillonnent les routes du Québec et qui, au cours de ces années, ont surchargé littéralement les routes du Québec quant à leur capacité de sorte que les routes sont à peu près partout défoncées. Effectivement, cela change les habitudes. Cela oblige à réfléchir davantage. Donc, un contrôle routier qui a été plus sévère en 1987, qui sera encore plus sévère en 1988 et possiblement encore plus sévère en 1989, de telle sorte qu'on puisse atteindre à un respect de ce réseau et que les montants d'argent que nous injectons dans le réseau routier voient la vie utile du réseau complétée.

Finalement, un autre dossier retiendra notre attention et assurément qu'une décision sera prise quant à la modernisation des CL-215 du gouvernement du Québec qui fait l'objet de nos réflexions actuellement. Très prochainement, un mémoire sera expédié au Conseil des ministres

pour décision. C'est quand même une facture importante, qui friserait les 100 000 000 \$, mais qui, dans un certain cas, permettrait éventuellement que le Québec puisse toujours être le leader dans ce domaine de l'aviation puisque les CL-215 sont fabriqués à Montréal. On pourrait donc maintenir notre avance sur le plan international puisque les compagnies italiennes, allemandes et japonaises sont sur le marché actuellement pour tenter d'accaparer la possibilité de 400 ou 500 CL-215 turbopropulsés, comme on les appelle. C'est un marché qui est donc assez intéressant. Il faut voir si le gouvernement du Québec trouvera son gain ou son dû dans cette expérience. Peu importe, nous aurons à prendre une décision sur la remotorisation de nos CL-215 qui pourrait se faire au cours des cinq prochaines années, de sorte qu'on ait toujours un rendement optimal de nos appareils. Lorsqu'on sauve la forêt et qu'on le fait rapidement, ce sont des années que nous ajoutons à la vie utile de nos usines qui se servent de ce bois.

C'est un retour sur certains dossiers que j'ai voulu faire, réglés en cours d'année budgétaire 1987-1988, et aussi sur certains dossiers qui pourraient meubler nos jours et nos nuits de l'année 1988-1989. M. le Président, je termine là-dessus en vous réitérant ma disponibilité pour répondre à toutes les questions qui seront posées.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, j'entendais le discours du député de Charlesbourg, le ministre des Transports. Je me disais qu'avec tous les discours qu'il a tenus au cours des dernières années, principalement avant d'arriver au pouvoir, après avoir fait le tour de son ministère, il va nous annoncer de grandes orientations et les objectifs visés. J'ai eu le sentiment, au contraire, qu'il faisait un petit tour de la situation, un peu par devoir. J'ai eu le sentiment qu'il s'attend plutôt de changer de ministère. Certains ont dit que ce pourrait être au ministère de la Santé et des Services sociaux parce que celui-ci ne va nulle part. Même des chroniqueurs journalistiques, comme ceux du **Soleil**, qui ne sont pas renommés pour être des antilibéraux, disent qu'après 28 mois, quand Mme Lavoie-Roux quittera son ministère, elle n'aura pas réalisé grand-chose. On sait qu'actuellement, dans les rumeurs, le député de Charlesbourg est l'un des prospects. (11 heures)

Quand on regarde l'ensemble du dossier, il y a eu quelques petites félicitations pour le gouvernement fédéral concernant des trains de banlieue parce qu'il va y avoir un petit montant d'argent du gouvernement fédéral, mais il va falloir faire le tour de la question justement

dans le domaine des chemins de fer, dans le domaine maritime et dans le domaine aérien où on a plutôt l'impression, au contraire, que le Québec s'en va chez le diable, et principalement dans le domaine du chemin de fer. Quand le ministre nous a parlé de la négligence des dernières années dans le réseau routier, j'ai eu le sentiment qu'il était obligé de faire faire le tour du microsillon sur ce volet, mais que son budget n'annonçait pas du tout la chanson pour la musique annoncée. C'est pour cela qu'on a vu un petit boum à Québec, mais on ne sent pas que le souffle est là pour Québec.

Alors, je vais recommencer tout simplement pour dire d'abord que, au-delà des paroles et des mots, les piastres parlent. Autrefois, on disait au Moyen Âge: La torture interroge et la douleur répond. Dans le domaine des transports, on pourrait dire: Habituellement, les discours interrogent, mais c'est le budget qui répond. Le budget n'augmente pas. Je me serais attendu, cette année, à une augmentation importante parce qu'avec le projet de loi qu'a adopté le ministre au point de vue de l'assurance automobile, il est allé chercher 200 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile, 100 000 000 \$ par année pendant deux ans qui devraient aller à son ministère. Il n'y a même pas 100 000 000 \$ d'augmentation pour le budget de son ministère qui va à peine dépasser, en 1988-1989, le budget de 1985-1986. Si on regarde la progression du budget du ministère, sans même tenir compte de l'inflation, uniquement les chiffres bruts: pour 1984-1985, 1 666 406 000 \$; pour 1985-1986, 1 715 778 000 \$; en 1986-1987, 1 640 226 000 \$ - donc, on retourne à avant 1984 - en 1987-1988, 1 719 652 000 \$, le niveau de 1985-1986, et en 1988-1989, 1 776 444 000 \$, c'est-à-dire à peine 3, 2 % de plus que l'an dernier. Cela veut dire 3, 2 %, à toutes fins utiles, de plus que 1985-1986. Quatre ans plus tard, cela ne fait pas 1 % d'augmentation par année quand on tient compte de l'inflation qui a varié autour de 4 % pour chacune de ces années. Au fond, le budget du ministère n'augmente pas, il diminue d'année en année en valeur constante, en termes de dollars en tenant compte du pouvoir d'achat. Ou bien il le croit, ou bien il ne le croit pas, mais le ministre nous a dit pendant des années qu'il y avait négligence sur le réseau routier et que les réseaux routiers du Québec s'en allaient chez le diable depuis dix ans et que cela n'avait pas de bon sens, sauf qu'il met de moins en moins d'argent dans le réseau routier. En termes de budget, il n'y a même pas l'équivalence du budget de 1985, si l'on tient compte de l'inflation qu'il y a chaque année dans les montants d'argent; le budget est beaucoup moins considérable que le budget de 1985-1986.

Donc, la musique n'annonce pas la chanson, ou la chanson n'annonce pas la musique. Le budget, même si le ministre a laissé tomber 200 000 000 \$, 100 000 000 \$ par année, avec la Loi sur l'assurance automobile... D'ailleurs, cela

va se refléter dans les coûts rapidement. On a vu que c'est commencé pour les motos. On disait que cela n'aurait pas d'impact, sauf qu'on aura enlevé, sur trois ans, l'équivalent de 400 000 000 \$, 60 000 000 \$ par année indexés pour aller à l'assurance-maladie, deux coûts de 100 000 000 \$ dont une partie doit retourner dans le budget du ministère des Transports, mais pas en argent additionnel pour remplacer l'argent qui était déjà là, à même le Fonds consolidé du revenu. Ce qui veut dire, au fond, que la caisse de l'assurance automobile est en train de se vider, mais sans qu'on retrouve le pendant dans le budget du ministère des Transports. Ce qui veut dire qu'on n'aura pas les montants d'argent sous forme de travaux, mais, en plus, éventuellement, les gens devront subir des augmentations de tarifs parce que la caisse aura été vidée de 400 000 000 \$ sur une période de trois ans.

Si on regarde, M. le Président, les questions importantes qui sont en discussion actuellement, le ministre en a traité, mais sans indiquer d'orientation. Par exemple, il a dit un mot sur le transport en commun à Montréal, mais où va-t-il? Que va-t-il faire dans ce domaine? Mystère et boule de gomme! Sur la question du boulevard Métropolitain, tout est ouvert: le fermer, ne pas le fermer, le réparer tout en l'utilisant, le réparer tout en le fermant. Toutes les options sont ouvertes, mais personne ne sait exactement ce que va faire le ministre dans cette affaire. Le boulevard Métropolitain nécessite des réparations. On a dit, dans les journaux, qu'il avait été mal conçu. Ce boulevard est utilisé à sa plus grande capacité et il engendre un taux d'accidents qui est plus élevé que n'importe lequel boulevard de cette catégorie en Amérique du Nord. Le ministre ne nous a pas dit vraiment dans quel sens il entend s'orienter au sujet du boulevard Métropolitain à Montréal. C'est une question très importante. Il n'a pas le choix, des décisions devront être prises rapidement puisque tout le monde se rend compte actuellement que le boulevard Métropolitain est en train de se détériorer, surtout à cause d'une surutilisation, comme toutes les données l'indiquent.

Concernant les questions... Non, j'ai dit un mot sur le réseau routier. Le ministre dit qu'il faudrait faire davantage d'entretien, qu'il a été négligé, mais les chiffres ne le démontrent pas. Concernant le domaine de la responsabilité avec le gouvernement fédéral, cela va plus mal que jamais. Je comprends qu'il y a une nouvelle stratégie de négociation principalement incarnée dans l'affaire des frégates, la stratégie du silence, la stratégie de la politesse, des mots doux, mais on a vu que cela a donné zéro sur six dans le cas des frégates. Dans le cas du pont de Québec, par exemple, on est rendu à avoir l'insigne honneur que l'Université Laval veuille organiser une campagne de financement pour son entretien. C'est quelque chose! On dit que c'est une oeuvre de génie incroyable, l'une des

merveilles du monde! Une oeuvre du génie civil! Les gens vont mettre une plaque de bronze pour dire que c'est une oeuvre de génie incroyable, sauf que la rouille est tellement forte sur le pont de Québec que l'Université Laval se propose même d'amasser de l'argent pour enlever la rouille parce que, en 1992, ce sera le 75e anniversaire du pont de Québec et on aura l'insigne honneur d'avoir une merveille du monde toute rouillée qui tombera sans doute en décrépidité plus vite que les pyramides d'Égypte. Ce qui veut dire que le gouvernement fédéral ne fait pas son travail dans ce cas. Ce gouvernement qui dit que c'est parce que le transport sur le pont de Québec est de plus en plus routier, ce même gouvernement songe à faire une jetée, un tunnel ou un pont vers l'île-du-Prince-Édouard essentiellement routier, dont le coût pourra s'élever autour de 1 000 000 000\$ pour desservir 115 000 de population, alors que le gouvernement fédéral ne veut pas mettre les sous nécessaires pour enlever la rouille. Au colloque, à l'Université Laval, on a parlé de 20 000 000 \$ qui seraient nécessaires sur quatre ou cinq ans.

Dans les chemins de fer, c'est le déplacement de plus en plus vers Toronto. Tous les services, semble-t-il, des chemins de fer du Québec sont en train de se déplacer vers Toronto. La cour de triage de Charny pour les wagonniers qui comptaient 125 personnes est rendue à 25 personnes. On a déjà envoyé des mises à pied depuis le nouveau gouvernement, en 1986, 1987 et 1988, à chacune des années, pour réduire la cour de triage et, de plus en plus, on parle des services de chemin de fer qui vont être déplacés vers Toronto. En même temps, le premier ministre dit qu'il a d'excellentes relations avec le premier ministre du Canada, mais il semble que l'argent soit dépensé ailleurs. Au Québec, on ferme les lignes, on ferme les services et on déplace tout cela vers l'Ontario, alors que dans l'Ouest on a garanti de maintenir des lignes jusqu'en l'an 2000, et même des lignes pas rentables. Toutes les lignes secondaires de l'Ouest qui ne sont pas rentables - il s'agit de plusieurs milliers de milles de chemins de fer - vont être maintenues et ont été garanties jusqu'en l'an 2000, alors qu'au Québec on est en train de faire disparaître les chemins de fer un peu partout et d'envoyer des services vers Toronto. On ne peut pas dire que, dans le domaine des chemins de fer, le succès des rapports avec le gouvernement fédéral soit extraordinaire, au contraire. On se serait attendu qu'avec le nouveau gouvernement électrique, les chemins de fer seraient allés vers l'électricité. Apparemment, c'est ce qui est moderne en Europe, l'électricité dans le domaine des chemins de fer. Ici, ce n'est même pas l'électricité. On fait disparaître les lignes de chemin de fer et les services vont être expédiés vers Toronto.

Dans le domaine aérien, on a vu que le nouveau gouvernement avait fait disparaître les lignes que le Québec avait vers Toronto, vers

New York ou vers Boston. Là, il semble que l'avenir serait dans les lignes vers Moncton, Charlottetown et peut-être Saint-Jean de Terre-Neuve éventuellement pour ceux qui ne voyagent pas en chaloupe. Mais je n'ai pas le sentiment que, dans le domaine aérien, l'avenir pour le Québec - pour la région de Québec, entre autres, l'avenir est dans les centres de ski, dans le tourisme d'hiver - ce soit des lignes aériennes vers Charlottetown, le gros Charlottetown, capitale d'une île de 115 000 de population, et vers Moncton. Je trouve cela bien sympathique. C'est mieux que rien, mais ce n'est pas là qu'on va dépasser le mur du son dans le domaine aérien. On se rend compte qu'actuellement tous les gens du domaine du tourisme disent que, dans la région de Québec, ce dont on a besoin, ce sont des lignes rapides avec les principaux centres afin d'accroître le tourisme québécois d'hiver, des lignes aériennes reliées aux vrais centres de l'est de l'Amérique du Nord.

Dans le domaine maritime, on ne sent pas grand-chose non plus. On ne sent pas qu'on est là. On ne sent pas qu'on est présent. On a vu que le ministre des Transports avait fusionné ses services aériens et maritimes, qui avaient chacun leur direction, sous une seule direction regroupant tout cela, du genre direction "varia", ce qui démontre à quel point on s'oriente de plus en plus vers la voirie et qu'on n'attache pas une grande importance au développement maritime et au développement aérien qui sont pourtant des voies d'avenir pour le Québec. Actuellement, le gouvernement fédéral dépense plus d'argent dans le domaine maritime en Ontario, parce que présentement, au Québec, on me semble avoir sacrifié le secteur maritime, alors que le Québec est de loin la province au Canada qui a le plus de milliers de milles de côtes. Les côtes maritimes, elles sont au Québec. Elles ne sont pas en Ontario, elles ne sont pas en Saskatchewan, le gros Saskatchewan, la grosse Alberta, le gros Manitoba. Je comprends qu'il y a le grand lac Winnipeg pour ramasser surtout des dorés et des oeufs de doré... des oeufs de corégone, pardon. Mais ce n'est pas là qu'il y a un avenir maritime, tandis qu'on se rend compte que... c'est vraiment au Québec qu'il y a un avenir sur le plan maritime au Canada.

(11 h 15)

La meilleure carte que j'aie vue, c'est une carte du groupe qui travaillait sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, qui était à l'entrée du bureau du premier ministre - je ne sais pas si elle est encore là - qui montre le trafic au mois de décembre, entre Noël et le Jour de l'an sur le Saint-Laurent, à partir du golfe jusque dans les Grands Lacs. On se rend compte qu'à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, à l'île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick, ce sont des bateaux fédéraux essentiellement. Je pense qu'il y a un pétrolier à Terre-Neuve. Le reste, ce sont des bateaux de la garde côtière fédérale, des bateaux fédéraux. L'endroit qui est plein de

bateaux, c'est sur le fleuve Saint-Laurent où sont principalement localisés les bateaux qui font du trafic maritime. Pourtant, en termes de retombées économiques, de développement sur le plan du transport maritime, on ne sent pas la volonté de développer ce secteur qui, au Québec, est un secteur de développement très important, qui pourrait être beaucoup plus important si on s'en occupait le moins. Dans les secteurs maritime et aérien, on voit encore là que le ministre ne semble pas avoir beaucoup de préoccupations. Concernant le chemin de fer rapide, on voit que le gouvernement fédéral ne résiste pas encore à essayer de créer des lignes vers l'Ouest, puisqu'on parle de chemin de fer rapide vers Toronto. Je me rappelle qu'il y a quelques années, on parlait plutôt d'un chemin de fer rapide vers New York où il y a beaucoup plus de population et beaucoup plus de gens susceptibles de venir faire du tourisme au Québec que des gens de Toronto.

Enfin, concernant le camionnage et beaucoup d'autres secteurs, le ministre a suscité de l'inquiétude. La gratuité des traversiers dont il a parlé tout à l'heure, qui n'est pas complètement abandonnée... Par ailleurs, je pense qu'il y a eu une erreur très importante à l'île aux Coudres, parce que c'est un endroit qui, de plus en plus, réussissait à tirer son épingle du jeu avec le tourisme. La gratuité des traversiers lui permettait de bénéficier d'un certain nombre de personnes qui arrêtaient en passant et qui allaient voir l'île aux Coudres, qui se promettaient d'y revenir et qui y revenaient. Les gens de l'île aux Coudres sont très inquiets, et avec raison, des conséquences de l'abolition de la traversée pour ceux qui vont faire du tourisme à l'île aux Coudres. Je connais assez bien ces milieux et je sais qu'il y a beaucoup de gens qui, la première fois qu'ils vont à l'île aux Coudres vont faire le tour pour voir ce qu'il y a; ils se promettent d'y revenir et ils y reviennent. Sans doute que la gratuité du traversier était l'effort de promotion du tourisme que faisait le gouvernement du Québec vers l'île aux Coudres. Aujourd'hui, quand les groupes de l'âge d'or voudront aller dîner à l'île aux Coudres, ils devront payer le passage de l'autobus et le passage du traversier; cela augmentera le passage de tant de dollars pour chaque passager. Les gens décideront de ne pas y aller et de laisser tomber l'île aux Coudres. Cette décision a beaucoup de conséquences pour les gens de l'île aux Coudres, d'autant plus que le ministre n'ira pas chercher beaucoup d'argent là. Il n'a pas voulu revenir sur ce qu'il avait à trancher et je pense que la députée de Matane était un peu en conflit d'intérêts dans l'affaire, se disant: L'argent qu'on ira chercher là, on pourra peut-être l'investir dans Matane. On a remarqué que le coût des traversiers avait augmenté ailleurs et avait diminué à Matane, alors qu'il est certain qu'il y aura des conséquences sur le plan touristique pour l'île aux Coudres.

Dans d'autres domaines aussi, l'abolition de la gratuité avait été établie comme des continuations de routes, en même temps que les péages avaient été levés sur les autoroutes autour de Montréal. On remarque que les députés qui ont siégé au comité ont fait en sorte qu'il y a maintenant des péages à différents endroits au Québec où il n'y en avait pas auparavant et qu'ils ont aboli, pas complètement mais partiellement, la gratuité sur les traversiers, alors que les péages à Montréal resteront gratuits et que ce sont ceux qui étaient déjà plus pénalisés au point de vue du transport qui seront pénalisés davantage. Ce ne sont pas de grosses sommes d'argent pour le gouvernement, mais je suis convaincu qu'il y aura des conséquences importantes pour ceux qui sont touchés par l'abolition de la gratuité des traversiers, notamment à l'île aux Coudres.

Quant à la région de Québec, tout le monde sait qu'actuellement ce n'est pas le temps de pénaliser ceux qui prennent le traversier d'autant plus que cela passe de moins en moins facilement sur les ponts, non pas que les ponts... Je pense principalement que c'est parce que les sorties de chaque côté des ponts ont été refaites au cours des années. On a ajouté des routes, comme l'autoroute de la Beauce, qui créent des goulots d'étranglement. J'ai le sentiment que les ponts seraient beaucoup plus fonctionnels s'ils étaient mieux organisés à chaque entrée ou à chaque sortie, parce que, quand on sort du pont de Québec actuellement, on arrive directement aux lumières du boulevard Laurier et je ne pense pas que cela contribue... Je me rappelle qu'à Montréal, à la sortie du pont Jacques-Cartier, c'était un peu comme cela dans le temps, on débouchait sur des lumières à la sortie du pont Jacques-Cartier. Depuis que la sortie du pont Jacques-Cartier a été refaite, on remarque que cela sort beaucoup mieux, tandis qu'à la sortie du pont de Québec on arrive à des embranchements qui ne sont pas, à mon avis, la plus grande marque du génie routier. J'ai plutôt l'impression que ceux qui les ont conçus devraient passer à nouveau leurs examens comme ingénieurs routiers. C'est extraordinaire tout le slalom qu'il faut faire dans le trafic pour aller rejoindre des routes aux sorties du vieux pont de Québec et du nouveau pont de Québec; tout cela a été du rafistolage, des bouts qui ont été faits au cours des années. Peut-être qu'à ce moment-là c'était ce qu'il y avait de meilleur marché, parce que les gens réajustaient. Mats, à ce moment-ci où le trafic est un peu accru, je pense que les sorties de chaque côté des ponts pourraient être améliorées et que le trafic sur les ponts s'en ressentirait rapidement.

Je pense qu'il est important que le ministre regarde la question du camionnage en vrac pour ne pas engendrer un climat d'inquiétude inutile dans un milieu où ce ne sont pas les plus riches qui oeuvrent et qui essaient de se donner des instruments, un peu comme d'autres s'en sont

donné pour essayer de travailler collectivement sur ce qui est plus difficile à travailler individuellement. Si on regarde aujourd'hui pourquoi nos épiciers comme Provigo ou Métro ont résisté, c'est parce qu'il se sont regroupés pour se donner un pouvoir d'achat et un pouvoir de négociation comme épiciers. S'ils étaient restés épiciers individuellement, ils seraient tous disparus, ou à 70 % comme dans le reste de l'Amérique du Nord. Parce qu'ici ils ont su se regrouper, aujourd'hui, au contraire, 70 % du commerce d'épicerie est fait par des épiciers indépendants parce qu'ils sont capables d'agir également comme grossistes et, parce qu'ils agissent comme grossistes, d'avoir ainsi un pouvoir de négociation qu'ils n'auraient pas individuellement. On remarque que les cultivateurs ont fait la même chose parce que, lorsqu'ils négocient leurs marchandises avec les acheteurs, qui sont peu nombreux, s'ils ne s'étaient pas donné le pouvoir des plans conjoints, ils n'auraient pas été capables de faire face à la musique et auraient subi des fluctuations de prix excessives dues aux lois du marché.

Dans le domaine du camionnage, on remarque que les camionneurs en vrac ont voulu se donner ces instruments de négociation collective, d'affectation collective avec un système qui a ses caractéristiques propres sur le plan régional et qui permet aux plus petits de mieux tirer leur épingle du jeu que s'ils devaient faire ce travail individuellement ou autrement. Je pense qu'il est important que le ministre prenne une décision dans ce dossier pour leur donner une meilleure chance, localement et régionalement, de desservir la population en camionnage en vrac tout en permettant aux gens qui possèdent un camion de mieux fonctionner. Le climat actuel d'incertitude n'est pas bon et je pense que les gens de ce secteur souhaitent que cela fonctionne d'une façon mieux structurée. Le ministre a dit qu'il devait les rencontrer rapidement lors de leur congrès, après son retour au travail. C'est une façon de parler; on sait qu'il était en convalescence. On a essayé de ne pas lui rendre la tâche trop difficile parce que cela fait partie des règles du jeu. Je pense bien que quelqu'un qui subit une opération, ce n'est pas pour son plaisir et, connaissant le ministre, je suis convaincu qu'étendu sur un grabat... On m'a dit que cela n'a pas duré longtemps parce qu'il fallait qu'il marche. Je m'informais de sa santé en faisant semblant de rien et on me disait qu'il était obligé de prendre des marches le soir pour garder ses muscles en forme. Je suis persuadé qu'il a trouvé la retraite fermée un peu longue et, comme il a plutôt un tempérament actif, il a dû trouver la période plus longue qu'il ne l'aurait voulu. Mais nous sommes contents de le voir de retour et en bonne santé. Même si on n'est pas dans le même parti, on ne souhaite pas de malheur à ses adversaires politiques parce que, à combattre sans péril, on triomphe sans gloire.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si vous me le permettez, je pense qu'on a toujours eu une certaine tradition, tout au moins lorsque j'avais à répondre en commission, d'une certaine liberté dans nos interventions pour liquider le plus grand nombre de sujets possible avant même d'aborder chacun des programmes pour répondre à des questions plus spécifiques. Je remercie le député de Lévis pour sa gentillesse pendant mon absence. Effectivement, il m'a transmis une partie de ses propos, rendus publics tantôt, dans une lettre qui, tout à son honneur, était remplie d'humour. Effectivement, je pense que je suis fait un peu du même bois que lui, un gars qui aime travailler, qui ne compte pas les heures et qui aime bien se bagarrer aussi, et c'est peut-être comme ça qu'on réussit à se respecter, à respecter les hommes et, dans des situations comme celle-là, à donner la chance à celui qui est malade. C'est ce que j'ai bien compris et senti aussi, et je remercie le député de Lévis.

Un certain nombre de points soulevés par le député de Lévis m'obligent à revenir et à donner quelques informations additionnelles. Comme je l'ai dit tantôt, il n'y a pas de sujet que je ne veuille pas aborder; je veux les aborder tous, dans la mesure du possible, pour tenter de vider les questions autant que possible. Mais je me dois de prendre certaines d'entre elles et je voudrais commencer par la première intervention du député de Lévis qui parlait davantage du ministère de la Santé et des Services sociaux que du ministère des Transports. Pour être très clair, je n'ai pas demandé et je ne demanderai pas d'autres affectations au plan ministériel pour différentes raisons, la première étant que je ne suis pas de ceux qui pensent avoir tout réglé dans leur ministère, parce que cela n'existe pas.

(11 h 30)

J'ai suffisamment d'expérience sur le plan politique pour savoir qu'il y a toujours quelque chose à faire dans un ministère, que ce soit sur le plan des orientations politiques, sur le plan administratif, sur le plan des dossiers ponctuels ou spécifiques à régler. Je ne suis pas de ceux-là. Je ne serai jamais de ceux-là. Première raison.

Deuxième raison: A mon avis, le ministère des Transports et les responsabilités que j'occupe dans le domaine du développement régional sont des dossiers extrêmement intéressants et peut-être même des plus intéressants qu'on puisse traiter dans un gouvernement. Des ministères très décentralisés qui répondent à des besoins quotidiens de la population partout sur le territoire, même si on ne peut pas régler tous les problèmes qui vont du domaine aérien,

maritime, routier, du transport en commun à toutes (es facettes de *ta sécurité* du public. Un ministère où vous pouvez effectivement faire un certain nombre de choses, *un* ministère que j'ai découvert à l'usage, à la pratique. Je n'aurais fait que cela dans ma vie et je serais très heureux d'avoir passé au ministère des Transports.

Quant à moi, je ne demanderai pas de changement. C'est très clair. C'est une responsabilité qui, ajoutée à celle du développement régional, fait une conjoncture assez intéressante d'interventions qui permettent de faire beaucoup pour les régions et d'orienter certaines décisions en faveur des régions du Québec. Moi qui suis issu des régions, cela a toujours été mon orientation et cela continuera de l'être.

Je suis aussi un homme de parti. C'est déjà tout un honneur que d'être choisi parmi les 28. Il y a d'autres de mes collègues qui occupent des banquettes que j'ai occupées dans le passé et qui auraient tout autant de mérite que moi ou quelqu'un d'autre pour occuper des fonctions ministérielles. Il y a un homme qui peut décider cela, c'est le premier ministre. Je suis d'abord un homme de parti et un homme de gouvernement. Dans ce sens, je ne demanderai pas, mais ce sera le premier ministre qui, en cours de route, décidera. Quant à moi, je peux facilement être huit ans, douze ans au Transport et au Développement régional, je suis pleinement convaincu qu'il y aura toujours quelque chose à faire.

Il y a certains dossiers abordés par le député de Lévis qui laissait présumer peut-être une certaine mollesse ou un manque d'orientation de la part du ministère ou du ministre quant aux chemins de fer. Je veux tout simplement lui rappeler qu'on n'a pas ménagé la chèvre et le chou dans le cas du dossier ferroviaire, en particulier avec le projet de loi C-18. Peut-être était-ce un peu avant qu'il ne devienne critique en matière de transport. Il y a eu des démarches auprès des députés fédéraux, auprès des sénateurs, auprès des ministres des autres provinces et, en particulier, le 26 mars 1987 à Toronto lors d'une conférence fédérale-provinciale où on a sonné la charge concernant le projet de loi C-18 vis-à-vis du gouvernement fédéral. On n'y est pas allé avec le dos de la cuiller.

On est intervenu dans la lignée de ce qu'avait lui-même fait le député de Lévis, alors ministre de l'Agriculture, dans le cas du Nid de Corbeau. J'ai eu l'appui des députés de l'Opposition dans le cas du projet de loi C-18.

Il y a eu certains adoucissements au projet de loi C-18 qui n'ont pas nécessairement satisfait le Québec. Le parti au pouvoir à Ottawa avait décidé, avec M. Crosbie en tête, d'aller dans la lignée de M. Mazankowski, dans la lignée du rapport de celui qui n'est plus là - comment s'appelle-t-il? Non, pas Crosbie - qui était le rapport que les conservateurs avaient publié sur la privatisation, un ensemble de délestage de services gouvernementaux. Son nom me reviendra.

Au moment où on se parle, il n'est plus député.

Dans ce sens, on n'a pas ménagé la chèvre et le chou. On a effectivement frappé très dur de concert aussi, il faut le dire, avec le Canadien National quant aux répercussions possibles de cette...

Des voix: Neilson.

M. Côté (Charlesbourg): Neilson. Parce que les problèmes au niveau du chemin de fer provenaient en particulier du rapport Neilson qui a été la Bible de M. Mazankowski et qui a aussi été la Bible de M. Crosbie. Dans ce sens, on a effectivement fait des actions et des protestations. Dans tous les cas où nous pouvons, avec le ministère, nous opposer à l'abandon de lignes, on le fait. On a fait des propositions au gouvernement fédéral, mais qui n'ont malheureusement pas été entendues.

Le contexte actuel, au ministère des Transports fédéral, fait en sorte qu'on se retrouve avec un ministre québécois, que vous connaissez bien d'ailleurs, puisque vous avez fréquenté les mêmes tribunes au référendum de 1980 et c'est M. Benoît Bouchard; normalement, il a une meilleure écoute des problèmes de transport du Québec et ayant déjà eu la chance d'être ministre d'État aux Transports dès son arrivée au gouvernement conservateur, les premiers contacts avec lui nous laissent présager que le Québec pourrait être à tout le moins mieux compris par le ministère des Transports fédéral qui - il faut bien se le dire - est avant tout, sur le plan des fonctionnaires, un ministère dirigé par des fonctionnaires de Toronto. Par surcroît, au cours des dernières années, il était sous la houlette, donc, la responsabilité d'un ministre de Terre-Neuve et d'un ministre de l'Ouest. C'est donc un certain retour à l'équilibre avec la présence de M. Bouchard. Nul doute que, dans notre esprit, il y a plusieurs dossiers du Québec qui devraient être mieux compris. Ce sera eux, après avoir mieux compris les dossiers du Québec, ou après en avoir donné une orientation politique puisqu'il en aura l'autorité étant ministre senior, qui pourront faire plier certaines décisions de fonctionnaires qui ont cette tendance du roseau qui plie davantage vers Toronto. Dans ce sens-là, je pense qu'on a effectivement des gains à prévoir pour l'avenir, souhaitant que M. Bouchard puisse occuper ce poste pendant un certain temps.

On a parlé du maritime. Finalement, vous avez exprimé ceci, vous avez dit: En faisant des "varia" au ministère, en mettant aérien et maritime, on va l'aborder ensemble. À votre arrivée, il faut bien se le dire, c'est vous qui aviez créé la Direction aérienne. La Direction aérienne, dans quel objectif a-t-elle été créée? À l'époque, c'était, bien sûr, dans cette lancée - il ne faut pas que ce soit pris comme un reproche, mais comme une mise en situation - d'un Québec souverain où on aurait besoin, effectivement,

d'une direction aérienne; elle a été créée en fonction d'un Québec souverain et qui aurait un rôle plus important à jouer, selon votre volonté de l'époque, quant au transport aérien. À l'analyse du ministère, puisque, finalement, un des éléments de votre intervention dit, avec la présentation qui vous caractérise, que c'est le budget qui fait foi des intentions. Ce qu'il faut comprendre, c'est que depuis deux ans et demi il y a eu, à l'intérieur du ministère des Transports, une rationalisation des activités et des dépenses pour permettre de disposer de plus d'argent pour aller sur le terrain. Dans ce sens-là, la Direction aérienne du ministère, qui était chapeauté, quant à elle, par un sous-ministre adjoint, en plus du service aérien gouvernemental qui avait lui aussi, une vocation spécifique, cela faisait passablement de monde pour s'occuper de ces dossiers.

C'est une décision que j'ai prise de regrouper, et qui n'empêche pas le gouvernement du Québec d'indiquer sa présence et ses orientations dans des champs de juridiction qui ne sont pas toujours ceux du Québec. C'est clair. Dans ce sens-là, nous avons des liens très harmonieux avec, à titre d'exemple, l'Association des gens de l'air et l'AQTA, qui sont quand même assez représentatives de ce qui se passe dans le monde aérien. Ils sont très satisfaits, à tout le moins selon ce qu'ils nous ont dit, des rapports et des liens qu'ils ont avec le ministère des Transports. Dans ce sens-là, il est clair que, dans le maritime, nous avons toujours eu - cela a été le cas sous votre gouvernement - l'obligation de la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, celle du Nord et celle des Îles-de-la-Madeleine, plus la société des traversiers. Cela a toujours été le rôle du maritime au ministère des Transports, tout en surveillant ce qui se passait sur la scène canadienne, dans le but de tirer le plus possible les marrons du feu. Dans ce sens-là, il n'y a pas beaucoup de choses différentes d'avant, sauf qu'il y a moins de personnes dans la structure pour permettre, et c'est vrai à peu près partout, de dégager des sommes et qu'elles soient appliquées là où elles le doivent.

Lorsqu'on parle de crédit, puisque vous l'avez soulevé, vous dites: Il faut regarder les budgets et, quand on compare le budget de cette année, c'est un budget qui se compare à 1985-1986. Donc, il n'y a pas d'augmentation. Cela ne veut pas dire qu'on n'en fait pas plus! Cela ne veut pas dire qu'on ne travaille pas mieux, cela ne veut pas dire que, sur le plan du ministère, il n'y a pas un questionnement à plusieurs niveaux.

Quant aux orientations du ministère, je vous laisse très libre. Interrogez les sous-ministres qui pourront vous répondre sur les orientations données au ministère, quant à la volonté d'atteindre un niveau de performance, dans tous les secteurs du ministère, pas mal supérieur à ce qu'on a connu jusqu'à maintenant. La mise en place d'une section, dont j'ai reçu le rapport à peine un mois avant de quitter pour l'hôpital, sur

la qualité des programmes qu'on applique, donc, une évaluation des programmes au ministère et aussi une équipe qui va, dorénavant, s'occuper de la qualité du travail produit. Dieu sait qu'on pourrait économiser beaucoup, demain matin, dans la mesure où on réussit à l'appliquer. La qualité dans la conception, la qualité dans le suivi de cette conception de plans et devis.

Vous faisiez vous-même allusion tantôt au fait que cela ne prenait pas la tête à Papineau pour avoir fait les plans à la sortie du pont de Québec. C'est clair qu'à ce niveau on a maintenant entre les mains les documents qu'il faut. Les autorisations ministérielles ont été données pour surveiller la qualité à tous les niveaux: la qualité dans la conception, la qualité dans les appels d'offres, la qualité dans la réalisation et la qualité dans le suivi de tout cela. Ceci implique forcément, quant à nous, une qualité par rapport aux entrepreneurs qui vont réaliser nos travaux. Donc, des entrepreneurs peuvent s'attendre demain matin, ceux qui effectueront des travaux pour le ministère des Transports, à une exigence beaucoup plus serrée que ce que nous avons connu jusqu'à maintenant quant à la qualité du matériel fourni, quant à la qualité de la pose du matériel fourni et quant à la qualité de l'ouvrage terminé. Dans ce sens, des économies très appréciables au ministère vont être réalisées et ainsi permettre certains profits au ministère, qui pourront être utilisés effectivement dans d'autres projets. En ce sens, c'est comme cela que nous avons travaillé depuis deux ans et demi.

C'est clair qu'il y a des travaux qui sont un peu plus longs que d'autres à mettre en place, ce sont des structures. Il y a tout de même au-delà de 7500 fonctionnaires permanents au ministère des Transports avec 6000 occasionnels-années. Ce ne sont pas des machines qui se tournent de bord du jour au lendemain. Cette orientation a été donnée au ministère, avec une collaboration très étroite de tous les paliers de fonctionnaires impliqués.

Voulez-vous d'autres exemples où on a réalisé des économies? Je vous en donne quelques-uns. 12 000 000 \$ de déficit par année de Quebecair, c'était pris à même les budgets du ministère. On n'a plus à le payer. Cette année mettra un terme à ce que nous avons à payer de ce qui s'est appelé Quebecair. Dans ce cas, le coût total de l'aventure de Quebecair est de tout près de 96 000 000 \$ pour le gouvernement du Québec. C'est aussi beaucoup d'argent, pendant ces années, qui aurait pu être affecté au système routier. Vous aviez fait le choix à l'époque. C'est un choix qui était politique. Je pense que cela allait dans votre logique de pensée et dans vos orientations. 96 000 000 \$ d'investis sur le réseau routier pendant cette période auraient fait en sorte que cela ne nous en coûterait peut-être pas 200 000 000 \$ aujourd'hui pour réparer les 100 000 000 \$ qui auraient été mis à ce moment. Dans ce sens, c'est un exemple.

Je vous ai donné un autre exemple très rapidement en ce qui concerne la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord, où le deuxième soumissionnaire coûtait 4 700 000 \$ et où nous sommes allés en appels d'offres. Nous épargnons annuellement pour les cinq prochaines années 900 000 \$. Je pourrais vous sortir une série de dossiers qui, comme ceux-là, témoignent du travail à l'intérieur, pour se dégager une marge de manoeuvre sur le plan budgétaire, qui nous permettrait de travailler.

(11 h 45)

Quant à l'enveloppe globale, je ne blâme pas le député de Lévis de porter un jugement sur ce qu'il a sous les yeux dans les crédits déposés. C'est normal, là, on se retrouve exactement dans la même situation que l'an dernier, où j'avais mis en garde ceux qui, trop facilement, du côté de l'Opposition, tiraient de ces chiffres des conclusions hâtives. Puis-je revendiquer aujourd'hui de mon gouvernement ou du Conseil du trésor d'ajouter des sommes à mon budget sur des projets qui ne sont pas encore acceptés par le gouvernement? Le plan de transport est dans le pipeline, sur le plan administratif. Bien sûr qu'à partir même de notre budget et de nos interventions régulières nous consacrons des sommes à la région de Montréal, qui seront affectées au plan de transport. Mais il y aura des décisions à prendre par le gouvernement et, dans la mesure où le plan de transport est accepté, il y aura nécessairement des ajouts de crédits au niveau du ministère qui iront dans le sens des décisions que le gouvernement aura prises concernant le plan de transport. Ce qui viendra bonifier l'enveloppe du ministère et cela ne fait aucun doute dans mon esprit qu'il y aura au cours des prochaines semaines une bonification de l'enveloppe du ministère des Transports. Dans ce sens-là, la comparaison d'aujourd'hui est vraie. Votre interprétation, quant aux chiffres, point, à la ligne, c'est vrai, mais il faut tenir compte du travail qui a été fait à l'intérieur pour être capable de se dégager une marge de manoeuvre sur le plan interne. Mais il faut tenir compte aussi que, lorsque je parle de 1988-1989 sur le plan budgétaire et des décisions qui devront être prises par le gouvernement, cela nécessitera assurément certains ajustements budgétaires. Ce dont on aura certainement l'occasion de discuter éventuellement.

Vous avez fait état aussi du siphonage - un terme particulièrement cher au député de Lévis - de la Régie de l'assurance automobile où, normalement, le budget du ministère devrait avoir 100 000 000 \$ de plus. On ne s'est pas compris! Le projet annoncé l'an dernier dans le budget, après le dépôt des crédits, était de 60 000 000 \$, dans le budget du ministère, pour Middlemiss; 70 000 000 \$ pour l'année courante et 70 000 000 \$ pour l'an prochain. La seule chose qui a été changée, c'est que la Régie de l'assurance automobile le paiera sur deux ans. N'ayant pas déboursé un sou l'an dernier, elle

déboursera 100 000 000 \$ cette année et 100 000 000 \$ l'an prochain. Mais est-il besoin de rappeler au député de Lévis que, quant à nous, ce siphonage, comme il l'appelle, de la Régie de l'assurance automobile était une suggestion qui venait du conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile, dont la majorité des membres y siégeant ont été nommés par votre administration. Il faisait une équation entre l'investissement d'argent dans le réseau routier et la perte de vies humaines et, aussi, sur le plan des gens qui subissent des accidents. Dans ce sens, cela tranche très nettement avec l'attitude qu'avait prise votre chef actuel, le ministre des Finances de l'époque, M. Parizeau, qui, lui, avait décidé tout de go d'aller chercher 238 000 000 \$, alors que Mme Sotiau était présidente de la Régie de l'assurance automobile et qu'il n'a jamais reçu l'accord ou l'assentiment du conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile. Cela tranche un peu. Je sais que le député de Lévis a quand même quelques réserves vis-à-vis de son chef sur le plan des idées et je suis pleinement convaincu que ce sont des problèmes qu'ils pourront régler entre eux. Quant à nous, nous allons régler les nôtres. Dans ce sens-là, il est clair que cela fait une différence assez appréciable, mais je tenais quand même à rafraîchir la mémoire du député de Lévis dans ce domaine.

Quant aux relations fédérales-provinciales...

M. Garon: Vous avez plus de réserve avec votre chef que moi j'en ai.

M. Côté (Charlesbourg): À chacun nos problèmes!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): À chacun nos problèmes! Dans votre cas, c'est une question de libre-échange et de social-démocratie avec votre chef; dans mon cas, c'est uniquement une question de couleur au gouvernement fédéral. Chose certaine, les relations fédérales-provinciales, dans le domaine des transports, nous ont permis un certain déblocage avec la ministre d'État, Mme Vézina, pendant qu'elle a été ministre d'État, des négociations de certains dossiers. Nous sommes persuadés qu'il y aura un déblocage assez important avec M. Bouchard. Quant à moi, j'ai toujours dit que nous avions des droits au Québec. Il faut rappeler que le gouvernement précédent a signé une entente sur le développement des transports au niveau de l'EDER, qui consacrait des sommes très importantes sur le plan du développement du réseau routier des aéroports nordiques, que nous sommes actuellement en négociation pour le renflouement de l'EDER-Transports et d'autres EDER qui devrait faire en sorte que les coûts estimés à l'époque, par exemple, dans le cas de la route 138, qui étaient sous-évalués, pourront être

corrigés par l'ajout de sommes importantes. Nos relations fédérales-provinciales continuent d'être ce qu'elles sont, et nous négocions effectivement plusieurs dossiers. Nous espérons que, très prochainement, cela pourra se traduire par des réponses concrètes.

Le pont de Québec, qui est devenu un dossier cher au député de Lévis qui s'occupe passablement des dossiers fédéraux... J'ai même été tenté de croire, à un certain moment, qu'il pourrait être candidat fédéral NPD dans Lévis, étant donné que plusieurs dossiers du gouvernement fédéral lui tenaient à coeur, comme l'aménagement du Vieux-Québec et le pont de Québec qui sont de responsabilité fédérale. Je le verrais bien à Ottawa. Cela ferait très certainement un des bons défenseurs des intérêts du Québec à Ottawa, après avoir refusé d'être chef du Parti québécois dans un congrès de leadership. J'avais pensé que cet intérêt soudain pour des dossiers comme ceux-là laissait présumer une candidature dans Lévis. Mais, à tout le moins, le dossier du pont de Québec est un dossier qui nous préoccupe également. On a toujours été très clairs dans nos démarches. Je n'ai pas cédé au chantage des gens du CN, au moment où ils ont voulu transférer la responsabilité du pont de Québec. Il y a tout de même des papiers qui ont été signés où nous avons une entente avec le CN qui est valide jusqu'à l'an 2012, avec des responsabilités très bien définies.

Le Québec s'est acquitté de manière admirable de ses responsabilités, à la fois sous votre temps et sous notre temps également. Que ce soit l'an dernier en ce qui concerne la traverse piétonnière où on a dépensé tout près de 1 000 000 \$ pour la refaire ou encore cette année où nous dépenserons 700 000 \$ pour refaire certaines poutrelles de support qui, dans dix ans, pourraient être dangereuses, qui ne le sont pas présentement, mais on ne court pas de risques. On va les remplacer et on va même les peindre pour prendre de l'avance, pour faire en sorte qu'il n'y ait pas trop de rouille. C'est une intervention, en plus de la chaussée, qui est notre responsabilité, où on a pris nos responsabilités, vis-à-vis du pont de Québec. Il y a le CN qui a sa part de responsabilités. Je pense qu'il était très heureux de voir, à la conférence à laquelle a assisté le député de Lévis, à ce qu'on me dit, la création de cet organisme qui veut faire, dans le cas du pont de Québec, ce qu'on a fait pour la Statue de la Liberté, sensibiliser l'opinion publique au phénomène du pont, à cette merveille, et faire en sorte qu'on puisse regrouper beaucoup de monde autour de cet objectif et faire des travaux.

En ce qui me concerne, je n'ai jamais fermé... Et mon sous-ministre, M. Michaud, était présent à cette conférence et a livré les propos que le ministre aurait pu livrer lui-même, dans le sens que le gouvernement du Québec n'est pas fermé lui-même à une participation financière pour faire en sorte qu'on puisse atteindre

l'objectif de 1992 et sauvegarder tout ce qui peut être sauvegardé. Mais il est clair, dans notre livre, que le CN devra faire sa large part et que le gouvernement fédéral pourrait également faire sa part à ce point de vue.

Finalement, deux derniers dossiers: la gratuité des traversiers et le vrac. La gratuité des traversiers. En parlant de l'île aux Coudres, j'ai rencontré les maires et le RUTAC ensemble, à plusieurs reprises, à mon bureau. J'ai rencontré les préfets. Je leur ai fait part de la décision du gouvernement, qui était claire et qui ne changera pas quant à la gratuité. C'est un choix de gouvernement. On peut être pour ou contre. On peut le combattre, mais c'est un choix. Je suis pleinement conscient qu'on aura à vivre avec le choix qu'on a fait, mais, dans ce sens-là, je ne suis pas de ceux qui prétendent que l'abolition de la gratuité pour les touristes... Parce que la gratuité existe toujours pour les résidents de l'île aux Coudres, non pas seulement les résidents, les natifs de l'île aux Coudres, plus certains ajustements quant aux matières premières qui devront être acheminées à l'île. Dans ce sens-là, c'est une ouverture que j'ai faite, étant donné certains besoins de l'île. Mais il ne faut pas oublier que le coût annuel de la traverse de l'île aux Coudres, si ma mémoire est fidèle, quitte à corriger les chiffres ultérieurement lorsqu'on se reparlera, devait s'élever à environ 4000 \$ ou 4700 \$ par habitant de l'île aux Coudres par année. Ce qui est quand même très important.

Ce qu'on a voulu, c'était de faire en sorte que les touristes qui vont à l'Île-Verte... Parce que l'histoire de la continuité du chemin ou du remplacement du chemin, si c'est vrai pour l'île aux Coudres, cela va être vrai pour l'île aux Grues, cela va être vrai pour l'Île-Verte et cela va être vrai pour bien des Des. Pourquoi est-ce que ce ne serait pas vrai pour l'île d'Anticosti? Parce que l'île d'Anticosti, sur le plan touristique, c'est phénoménal. Les chasseurs et les pêcheurs, c'est un phénomène assez important. Pourquoi ne serait-ce pas vrai pour Port-Menier, où il y a tout de même au-delà de 200, 250 personnes qui y résident? Il faut que cela ait des limites. Dans ce sens, la volonté du remplacement d'un pont est sur un circuit autoroutier national. Sur la route 138, Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, il n'est pas question d'une tarification parce que, effectivement, c'est la démonstration très évidente que le pont qui enjamait le Saguenay remplacerait le traversier. Comme il en coûte trop cher pour construire un pont, c'est le traversier qui remplace le pont. Ce n'est pas le cas pour l'île aux Coudres.

J'ai expliqué cela aux gens, mais cela a davantage été, au bout de la ligne, une lutte symbolique de tenter de comprendre. J'ai fait une ouverture, j'ai dit: Appliquons la décision gouvernementale, je vais vous aider auprès des préfets et de l'association touristique régionale, pour une étude qui tentera de mesurer les

impacts sur le tourisme à l'île aux Coudres, et on verra à l'automne, la saison terminée, l'analyse qu'on en fera, les ajustements qu'on peut faire. Le but n'est pas de pénaliser les gens de l'île aux Coudres, c'est faux. Si cela avait été le cas, on aurait mis le paiement pour tout le monde; au moins, on aurait mis le laissez-passer à 50 \$ par année, comme on l'a fait ailleurs. Ce n'est pas là l'objectif; l'objectif est de tenter d'en arriver à un certain équilibre.

Malgré le fait que vous ayez dit tout à l'heure que la députée de Matane serait en conflit d'intérêts dans son rapport, à cause de la traverse Matane-Baie-Comeau; cette traverse est la plus importante au Québec et c'est celle qui avait le niveau d'autofinancement le plus élevé. On ne peut pas souhaiter, demain matin, faire un pont entre Baie-Comeau et Matane. Je ne pense pas. À la fois par nous à l'époque de Raymond Mailloux et confirmé par votre administration, deux traverses essentielles au Québec: Matane-Godbout et Rivière-du-Loup-Saint-Siméon. Si elles sont essentielles, c'est qu'elles doivent remplacer quelque chose. Dans ce sens, il était inadmissible qu'on puisse, au niveau de Québec, de Berthier-Sorel, de l'île aux Coudres, de l'île aux Grues, avoir un service de traversier pratiquement gratuit et imposer un autofinancement si important aux gens de la Côte-Nord et aux gens de la Côte-Sud qui ont du commerce interrives à faire et forcément, les familles de la Côte-Nord ont des racines, des souches en Gaspésie et dans le Bas-Saint-Laurent.

Effectivement, on a réduit de 5 % par année les coûts de traverse, en augmentant la qualité de services. Ai-je besoin de rappeler au député de Lévis que c'est encore bien loin de ce que son copain Lucien Lessard avait promis à l'époque, soit la gratuité totale de la traverse Matane-Godbout? On est encore loin de cela, mais on tend vers cela. Dans ce sens, c'était une question d'avoir un certain équilibre au niveau des traverses et de reconnaître effectivement qu'une traverse, si elle est essentielle, doit avoir un apport un peu plus important du gouvernement.

Finalement, je terminerai avec le vrac. C'est un problème qui est assez important. Sous la responsabilité de Raymond Mailloux, à l'époque, l'ANCAI avait une force assez importante. Le principe était de permettre aux camionneurs en régions d'effectuer un minimum de travail, de gagner leur vie et de contrer l'invasion d'entrepreneurs qui venaient des grands centres avec leur camion, avec leurs hommes de l'extérieur. Ceci pour permettre d'avoir une main-d'œuvre spécialisée en régions, qui gagne sa vie et qui demeure en régions. C'est un principe qui était bon et qui est toujours bon.

Il y a eu un virage assez important, si ma mémoire est fidèle, en 1977-1978, lorsque mon prédécesseur, M. Lessard, était à la tête du ministère. À la Saint-Jean-Baptiste, les camionneurs ont bloqué le devant du parlement et ont

fait quelques petits feux - cela rappellera des souvenirs au député de Lévis - en immobilisant toute la circulation. À ce moment-là, il y a eu des négociations très intenses, puisque M. Jean-Marc Béliveau qui, à l'époque, était l'avocat de l'ANCAI... C'est lui qui est à Canam maintenant, avec à peu près les mêmes principes de rémunération, évidemment. Donc, une négociation avec le ministère des Transports. Il y a eu un changement assez appréciable dans la procédure, ce qui a fait qu'effectivement l'ANCAI a perdu des plumes dans les années qui ont suivi, puisqu'on a eu affaire à des postes et sous-postes à l'époque. L'ANCAI a perdu sa force d'antan. Peut-être avait-elle abusé - je l'ai dit aux gens de l'ANCAI - de sa situation de force pour tenter de forcer un certain nombre de choses.

(12 heures)

C'est tout cela qu'on s'est dit, lorsqu'on s'est rencontrés, à Saint-Hyacinthe, lorsque j'ai convié 250 représentants de tout le Québec, pour être capable de discuter du problème du vrac avec eux. Par la suite, ils ont désigné 22 personnes représentant toutes les régions du Québec, les dix régions du Québec, pour discuter d'un changement à la réglementation, en tenant compte du principe très important que cette réglementation-là avait été contestée devant les tribunaux, premièrement, et qu'il fallait faire en sorte que la nouvelle réglementation réponde au jugement des tribunaux. Et, deuxièmement, qu'il n'était pas l'intention du gouvernement de légiférer pour garantir un droit d'exclusivité dans le domaine du vrac. Il fallait donc trouver une solution qui soit viable et qui fasse aussi en sorte qu'il y ait davantage d'ouverture de la part, soit des postes ou des sous-postes et créer une certaine émulation sur le terrain de façon à inciter l'entreprise, qui n'a pas d'autre choix dans certains cas, aujourd'hui, que de s'acheter des camions, à faire davantage affaire avec les camionneurs artisans parce qu'il y a meilleure qualité de service. Et, ayant une meilleure qualité de service, l'entrepreneur ne serait plus intéressé à immobiliser et à payer des camions, mais à faire affaire avec des entrepreneurs.

Et, ayant réglé tout cela de manière convenable, ayant répondu au jugement de la cour avec un règlement qui pourrait être adopté très rapidement au lendemain de nos rencontres de la semaine prochaine, on pourrait envisager de voir si on ne peut pas en ajouter dans l'assiette, de concert avec l'ACRGTO, donc, les patrons, avec le ministre des Transports qui sera au milieu et avec les camionneurs artisans de l'autre côté, lors de réunions où ces gens-là ne se sont jamais parlé et où ils vont se parler et se dire leurs quatre vérités. Et quelles sont les quatre vérités dans ce domaine-là? C'est de dire à un entrepreneur: Tu ne fais pas venir dix camions quand tu en as besoin de cinq, parce que le gars perd son temps parce qu'il est payé au voyage. Et de dire aux camionneurs: Je préfère prendre le gravier à la place de l'asphal-

te parce que l'asphalte salit une boîte. C'est très terre à terre, mais ce sont des problèmes vécus dont ces gens-là ne se sont jamais parlé. Et, dans ce sens-là, ayant résolu l'histoire du règlement, parce qu'on a consulté les artisans et qu'on a aussi consulté les entrepreneurs pour qu'on puisse mettre ce monde-là à la même table, on va discuter des ajustements du règlement à avoir, de manière finale. On va l'appliquer et on va l'imposer au bout de la ligne et tout le monde aura à vivre avec. Je pense que ce sera aussi au plus grand bénéfice des transporteurs de matières en vrac. On va régler une fois pour toutes le domaine forestier et le transport de la neige. Et on va tout régler. Dans ce sens-là, il y a eu une ouverture d'esprit assez importante de la part des gens qui représentaient les régions, et on a fait un bout de chemin considérable qu'on ne pensait même pas faire il y a un an. C'est un dossier qui va se régler très prochainement.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre.

Discussion générale

M. Garon: J'aimerais poser un certain nombre de questions au lieu de faire des grands discours sur plusieurs sujets, poser des questions, individuellement, sur certains sujets.

Chemins de fer

Concernant les questions des relations fédérales-provinciales, le ministre peut dire: On n'est pas content de ceci, on n'est pas content de cela. Mais quand le premier ministre dit qu'il est heureux comme un pinson et qu'il manifeste que les relations fédérales n'ont jamais été si bonnes, alors qu'on se fait "fourrer" de tout bord et de tout côté, je n'ai pas l'impression que le pouvoir de négociation du Québec ou de chacun de ses ministres s'est amélioré. On l'a vu dans l'affaire des frégates, par exemple, une affaire de 3 500 000 000 \$; 3 500 000 000 \$, c'est la moitié de la Baie James pour les dix prochaines années, juste pour les frégates.

Je voudrais dire un mot sur les chemins de fer. Graduellement, les chemins de fer s'en vont vers l'Ontario. Les services s'en vont vers l'Ontario et les chemins de fer vont se fermer tranquillement au Québec, alors que le gouvernement fédéral a dépensé des sommes faramineuses dans l'Ouest, soit 20 000 000 000 \$, 16 000 000 000 \$ pour la construction de chemins de fer, 4 000 000 000 \$ pour l'équipement. L'argent pleut dans l'Ouest à un tel point que même le gouvernement fédéral paie des wagons à 100 % et que les fermiers de l'Ouest s'en servent pour entreposer sur des voies de chemin de fer non rentables, qui ont été garanties jusqu'à l'an 2000. Alors, c'est le jour et la nuit avec le comportement qu'il a au Québec. Je trouve M. Bouchard bien sympathique, mais j'espère qu'il va

être meilleur là-dedans que dans l'histoire des Tamouls parce que... Il n'a pas l'heur de... Ce n'est pas parce que quelqu'un a été dans le camp du oui pour le référendum et qu'après cela il passe son temps à s'en excuser que cela m'impressionne très fort.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je juge habituellement un arbre à ses fruits. Quand je vois qu'à chaque récolte il ne sort pas de fruit, je me dis que l'arbre n'est pas fort. Alors, dans le domaine des transports, je vais vous dire que j'aurais aimé Mazankowski qui était capable de tirer. Lui, il tire. Avoir un ministre comme cela dans l'Ouest, c'est payant.

À mon avis, il vaut tous les ministres et les députés qu'on a à Ottawa à lui tout seul. J'aimerais mieux Mazankowski; je donnerais tous les autres en échange parce que je trouve que, lui, il tire pour son coin.

Une voix:...

M. Garon: Non, mais il tire fort. Il tire et il obtient des résultats. Tandis que nous, on ne voit pas les résultats actuellement dans le domaine des chemins de fer. Je pense que c'est important, parce qu'il y a des orientations que prend le gouvernement fédéral actuellement qui laissent entendre, au fond, que les chemins de fer... On a développé les ports de l'Ouest, Prince Rupert et Vancouver avec des liaisons par chemins de fer.

Le Canadien National a acheté des lignes aux États-Unis qui l'amènent vers la Nouvelle-Orléans. On voit tranquillement, pour faire des ouvertures sur le fleuve, disparaître les capacités portuaires au Québec un peu partout. Par exemple, au Vieux-Port, alors que le transport par croisière pourrait augmenter et être développé, on voit que c'est en train de se développer quasiment tout seul.

Il semble qu'il a trop rempli le fleuve et que, maintenant, il veut bâtir des immeubles d'habitation sur le remplissage. Cela fait un drôle de développement portuaire en termes de développement économique. J'ai le sentiment qu'au point de vue des chemins de fer il est très important que le Québec... C'est pour cela que je le demande au ministre et, là-dessus, on va l'appuyer à 100 %, parce que, nous, on paie des taxes pour les gens de l'Ouest là-dedans. Quels sont les plans du gouvernement fédéral? Parce qu'on l'apprend morceau par morceau. Je regarde Charny. C'est dans mon comté. Cela pourrait être dans le comté d'un autre et on ne sait pas, avec la nouvelle carte électorale, dans quel comté cela va être.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va être Lévis.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas cette partie-là qui risque d'être touchée.

M. Garon: Comment ça?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de la carte électorale. Vous parlez de...

M. Garon: Oui, c'est la première proposition. En tout cas, mais on ne le sait pas. Mais peu importe, c'est l'endroit...

M. Côté (Charlesbourg): Mais peut-être que le député de Lévis veut nous dire qu'il irait plus dans le nouveau comté?

M. Garon: Cela va être lequel, le nouveau comté? Je ne le sais pas. Il n'y en aura peut-être pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Garon: Il va peut-être y en avoir un et il n'y en aura peut-être pas. Mais c'est qu'on voit qu'au fond la cour de Charny, comme cour de réparation, c'est en train de fermer. Il ne reste plus grand-chose à fermer; il ne reste que les services d'urgence, maintenant. On voit également qu'on prend le prétexte pour dire qu'à la suite de l'accident de Bernières faudrait faire la régulation des chemins de fer à partir de Toronto. Alors que j'ai plutôt compris que la régulation se faisait trop loin et que c'est peut-être cela qui était le problème.

Là, on se rend compte que les services s'en vont vers Toronto, les investissements mènent les chemins de fer vers l'Ouest et le développement s'en va vers les États-Unis. En plus, on vient de voir qu'en ce qui concerne la construction des locomotives on vient de donner des contrats aux Américains.

Je ne trouve pas cela impressionnant comme résultat pour le Québec. Je pense qu'il serait important pour le *ministre* des Transports de faire le point avec le gouvernement fédéral qu'il lui dise où il s'en va dans le domaine des chemins de fer. Est-ce qu'on est en train de dire: Nous, on s'en va des chemins de fer, ou s'il y a un développement?

On dit qu'il devrait y avoir du développement quant au transport rapide par chemins de fer, chemins de fer qui sont de type électrique. Ce serait un beau développement. Il y a des chemins de fer de type électrique très rapides, en Europe. On voit dans les journaux qu'il est question de faire quelque chose vers Toronto.

Alors, je pense qu'il serait important pour le ministre de faire le point sur les intentions du gouvernement fédéral, d'autant plus qu'il y a un nouveau ministre. Il me semble que ce serait important de faire le point à ce moment-ci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai effectivement sollicité une rencontre avec le nouveau ministre des Transports. Je comprends que lui-même souhaitait avoir le temps de voir un certain nombre de dossiers. Je pense que c'est tout à fait normal, lorsqu'on change de responsabilités. J'ai eu l'occasion de lui écrire encore, la semaine dernière, sur certains dossiers qui nous préoccupent et si le député de Lévis le souhaite, je pourrais lui déposer cet après-midi la correspondance que j'ai eue avec M. Mazankowski, avec M. Crosbie, avec M. Bouchard et avec Mme Vézina. On pourrait déposer cela cet après-midi, le temps de récupérer au ministère toutes ces lettres et cela lui donnerait une bonne idée des dossiers sur lesquels on est intervenu.

Dans mon livre il est très clair que je souhaite d'ici les deux prochaines semaines tout au plus avoir une rencontre avec M. Bouchard pour faire le tour des dossiers qui préoccupent le Québec. Il y aura à l'intérieur de ces dossiers la situation des chemins de fer et la nouvelle loi qui a été adoptée par le gouvernement fédéral et qui fait en sorte que la mesure quant à l'abandon des lignes de chemin de fer est beaucoup plus souple à l'Office national des transports qui remplace la Commission canadienne des transports. Dans ce sens-là c'est clair que je suis très heureux de la position du député de Lévis. Je pourrai à ce moment-là dire que c'est tout le Québec qui s'inquiète, avec l'appui de l'Opposition. Ce n'est pas négligeable comme aide dans une démarche comme celle-là.

M. Garon: Pourriez-vous nous faire sortir des chiffres? Vous devez avoir cela au ministère. Combien le gouvernement fédéral paie-t-il pour le Nid de Corbeau? C'est un montant indexé. C'était 650 000 000 \$ indexés. C'est rendu à combien par année?

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrai vous déposer le document intégral que j'avais expédié à chacun des députés fédéraux de tous les partis politiques et aux sénateurs à l'intérieur duquel on fait état de ce que le gouvernement fédéral donnait en particulier dans le cas du Nid de Corbeau. C'étaient des sommes assez impressionnantes. Alors, cela fera partie du document qui sera déposé.

M. Garon: Je parle des paiements du Nid de Corbeau; comment cela fait-il depuis que la loi est votée?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Cela a été indexé chaque année.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des montants pour chaque année.

M. Garon: Deuxièmement, combien paie-t-il pour maintenir en opération les lignes secon-

daïres de chemins de fer qui sont non rentables dans l'Ouest?

M. Côté (Charlesbourg): C'est moins clair.

M. Garon: Et qu'on utilise actuellement avec des wagons payés par le gouvernement fédéral à 100 % pour faire l'entreposage des grains.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est pas possible d'arriver à cette distinction puisque c'est inclus dans l'accord du Nid de Corbeau. Mon...

M. Garon: Les lignes de chemin de fer devaient être coupées.

M. Côté (Charlesbourg):... nouveau directeur du ferroviaire est un féru de ce domaine, un connaisseur extraordinaire. Je suis très heureux qu'il assume ces fonctions et c'est lui qui en tout temps...

M. Garon: Comment s'appelle-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): M. Fournier.... me pistonne et me pousse dans ces dossiers et dans ce cas-ci ce n'est pas trop fort de dire pousser, parce que c'est une locomotive avec beaucoup de puissance. Soyez sûrs que c'est de l'information de première main. Cet après-midi, en déposant le dossier, s'il a besoin de questions additionnelles, je n'ai pas de problème là-dessus, on me dit que ces lignes ont été intégrées à l'accord du Nid de Corbeau et donc que c'est un tout. C'est très habile de leur part.

M. Garon: C'est épouvantable. C'est 10 000 ou 11 000 milles qui ne sont pas rentables. C'est un montant considérable de milles de chemin de fer pas rentables dans l'Ouest.

M. Côté (Charlesbourg): 14 000 milles.

M. Garon: 14 000 milles de chemins de fer non rentables qui devaient être enlevés. Non seulement on ne les a pas enlevés, mais on leur fournit les wagons gratuitement payés à 100 % par le gouvernement fédéral. Au lieu de se bâtir des capacités d'entreposage, on se sert des wagons comme entrepôts sur les chemins de fer, sur les lignes. Cela a des avantages considérables.

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont protégés jusqu'à l'an 2000.

M. Garon: C'est cela. Jusqu'à l'an 2000.

Deuxièmement, est-ce qu'il y a moyen aussi de faire l'état de la situation sur le pont de Québec, sur l'entente de 2012? Le fédéral a l'intention de... Lors de la rencontre où était votre sous-ministre, j'ai entendu parler des représentants du gouvernement fédéral qui étaient là et ils n'ont pas l'intention de payer. Il

y a une entente jusqu'en l'an 2012, mais de la manière qu'ils ont parlé, ils ne veulent pas payer. Ils disent que c'est au gouvernement à payer, que ce n'est pas au chemin de fer.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, si vous vous souvenez de l'accrochage que j'avais eu avec le CN au moment où on faisait un peu de chantage, on n'a pas chanté longtemps parce que c'est très clair à ce sujet en termes de contrat qui nous lie au CN. C'est très très clair. Le CN ne peut pas se défilier de cette responsabilité. C'est très clair. Je n'ai pas d'objection à vous donner finalement un état de la situation de notre contrat qui nous lie avec le CN, de nos obligations et des obligations du CN.
(12 h 15)

M. Garon: C'est très intéressant ce que l'Université Laval veut faire, soit la mise en valeur sur le plan touristique. Cela peut être un sons et lumières, cela peut être n'importe quoi qui mette en valeur le pont de Québec, considéré comme une oeuvre de génie dans le monde. Je pense que c'est heureux que les gens s'intéressent à cela, mais ce n'est pas une raison pour faire des collectes publiques pour réparer un pont qui, normalement, doit être réparé par le gouvernement fédéral. Il en garroche assez dans l'Ouest et dans les Maritimes que ce ne sont pas les quelques millions qu'il devrait dépenser pour le pont de Québec qui devraient nous gêner. Je n'ai pas l'impression qu'on agirait comme des mendiants, au contraire.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux donner une information au député de Lévis, à savoir qu'on a été presque obligés de sortir les bras pour être capables de les convaincre. Il y avait le bateau Marie-Évangeline qui appartenait au CN et qui a été loué en Europe où nous avons des visées, quant à nous, pour l'utiliser. J'avais d'abord parlé à M. Mazankowski à l'époque, qui s'était montré très ouvert et par la suite à M. Crosbie, qui s'est montré très fermé, et j'ai repris le dossier avec Mme Vézina. Cela prend de la patience au ministère des Transports depuis quelques années. C'est pourquoi on a beaucoup d'espoir en M. Bouchard puisque le gouvernement fédéral, dans le comté du premier ministre, n'assume plus sa part de subventions à la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Nous n'avons pas lâché sur le dossier. On a continué de travailler et de revendiquer cette partie. Nous avons souhaité, dans un arrangement, que le gouvernement fédéral puisse nous donner le bateau le Marie-Évangeline puisque le Canada n'en avait pas besoin. On le louait dans certains pays, soit en Finlande ou en Norvège. Alors, j'ai dit: On va le rapatrier au Canada. Par la suite, en compensation pour ce que vous ne nous donnez pas, parce que vous n'avez pas d'argent, vous allez au moins nous donner des biens et nous allons pouvoir les affecter au réseau de nos

traverses pour améliorer la qualité du service. Le gouvernement du Canada l'a par la suite ramené parce qu'il était question de le vendre en Europe. On a réussi à le rapatrier au Canada et par la suite on a fait un transfert assez rapide à Marine Atlantique et cela a été le combat. Et, comme on voulait l'avoir pour l'été 1988 afin de l'ajouter au service des traversiers, en particulier en ce qui concerne Matane, on voulait nous le louer le prix d'un neuf. C'est aussi simple que cela.

C'est un dossier qui n'est pas encore réglé. C'est pour vous prouver à quel point, dans ces dossiers, le niveau de compréhension n'était pas très élevé. Ils préféraient mettre à quai le Marie-Évangéline pour un an dans les Maritimes, au lieu de nous le prêter pour améliorer la qualité de notre service, par exemple, celui de la traverse Matane-Godbout. Comme on le sait, on a un bateau, le Camille-Marcoux, qui lui aussi, à l'occasion, a besoin de réparations et d'être rafistolé. En période de pointe, l'été, il ne suffit plus. Et, sur le plan touristique, c'est quand même un attrait dont il faut profiter. Nous sommes à compléter ce dossier et en temps et lieu chacun prendra son pot. Mais, dans ce sens, il est clair qu'avec le fédéral sur le plan de la négociation c'est difficile, même pour des dossiers de cette nature.

En tout cas, je suis optimiste dans le cas de M. Bouchard. Il faut quand même admettre que M. Bouchard est un ministre senior qui a monté dans la hiérarchie politique fédérale et dans celle des conservateurs. Qu'il prenne un peu ses distances vis-à-vis de l'indépendance du Québec, j'en suis fort heureux; il a au moins compris. Dans ce sens, on ne peut pas nier le fait que M. Bouchard soit un homme qui s'est fort bien acquitté de sa tâche là où il est passé. Ce n'est pas une question de Tamouls et de Turcs, on n'en est pas rendu là. Je pense qu'il est davantage question d'un homme du Québec qui est dans le peloton de tête des ministres fédéraux et que c'est à nous d'en tirer le maximum, comme Terre-Neuve a su tirer le maximum de John Crosbie et comme l'Ouest a su tirer le maximum de Don Mazankowski. Don Mazankowski n'est pas devenu Don Mazankowski du jour au lendemain. C'est un homme qui siège au Parlement d'Ottawa depuis quinze, vingt ans, alors que M. Bouchard est un homme qui siège au Parlement d'Ottawa depuis maintenant quatre ans. Le chemin parcouru est assez impressionnant dans son cas.

Quant à moi, dans la mesure où il aura la volonté politique de faire en sorte que l'aristocratie des fonctionnaires qui mène le ministère des Transports à Ottawa et qui vient de Toronto puisse être mise à sa place une fois pour toutes, avec un plus grand respect du Québec, on va pouvoir faire progresser des dossiers comme celui du chemin de fer, du monde maritime et d'ailleurs. Mme Vézina a démontré beaucoup de bonne volonté dans les négociations que nous avons

eues avec elle, mais elle s'est toujours heurtée à une bureaucratie qui, à Ottawa, on le sait bien, en mène pas mal large. En ce sens, ce sera la détermination politique de M. Bouchard qui, en fin de compte, fera la différence. Je pense que, vous comme moi, après avoir joué notre rôle politique, on n'a pas le droit de ne pas donner à M. Bouchard la chance qui lui revient quant à la livraison de certains dossiers concernant le Québec. Et ce ne sera pas compliqué de faire mieux que ceux qui ont été là précédemment. Je suis convaincu que ce sera mieux et beaucoup mieux.

M. Garon: Cela dépend. Je me suis habitué à voir des gens comme Crosbie et Mazankowski se considérer comme des représentants de leur coin à Ottawa. Nous, on a malheureusement l'insigne honneur d'avoir, à Ottawa, des représentants qui se considèrent des représentants d'Ottawa au Québec. Alors, cela ne fait pas la même attitude, en termes de bataille. Je n'ai pas vu beaucoup de gens, à Ottawa, qui se sont battus fortement pour nous.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis me le permet, comme l'ouverture est très bonne, lui-même étant un très bon bagarreur, je ne peux pas éviter de lui passer un bon "jab". Il faut au moins donner aux conservateurs le mérite d'être allés chercher plusieurs éléments qui pensent comme vous sur le plan de l'indépendance du Québec, avec Louise Beaudoin, Denis De Belleval, Jean-Roch Boivin, Mme Ouellette et probablement toute une série que j'oublie. Ils s'installent un peu partout dans l'appareil gouvernemental et, normalement, ils devraient peut-être, eux aussi, s'ils ne s'assimilent pas, faire en sorte que la volonté défendue par le député de Lévis - puisqu'il a siégé avec eux, il les connaît bien - puisse résister facilement à l'assimilation et qu'ils soient davantage des représentants du Québec que des représentants d'Ottawa.

M. Garon: Sauf que ce n'est pas eux qui décident. Pour moi, l'affaire des frégates a été révélatrice. C'est beau les affaires, c'est beau aussi de dire... On ne peut pas parler de l'indépendance du Québec, sauf que, si le Nouveau-Brunswick était indépendant, il n'aurait pas les moyens de se payer une seule frégate. Ils vont en faire neuf sur douze. Il n'aurait pas les moyens de s'en payer une seule, parce qu'il ne faut pas se conter d'histoires, ce ne sont pas des contrats pour des pinottes. Cela a donné quoi, concrètement? On l'a vu. Pourquoi? Parce que le gouvernement du Québec, à mon avis, était trop mou face au gouvernement fédéral. Tandis que l'autre négociation qui avait eu lieu avant, ce n'était pas parfait parce que la maîtrise d'oeuvre était allée au Nouveau-Brunswick. Mais il y avait trois frégates sur six au Québec, plus quatre destroyers à Lauzon, qui était un des soumission-

nalres. Le ministre de l'Industrie et du Commerce oublie souvent cela, mais Lauzon était un des soumissionnaires, en association avec Pratt and Whitney, en 1977-1978, dans ces années-là. Alors que là, le résultat est de zéro sur six. Alors, c'est une décision politique; il n'y a pas de soumissions dans ces contrats-là. Dans le domaine des chemins de fer, il peut y avoir des gens qui viennent donner des explications d'Ottawa, mais ce n'est pas cela que cela nous prend. Cela nous prend des gens qui se battent à Ottawa. Mais il faut que le gouvernement du Québec lui-même ne soit pas mou. Si le gouvernement du Québec est mou dans ses négociations, il ne donne pas beaucoup de points d'appui pour ceux qui voudraient se battre. Je ne suis pas très naïf sur le plan de la capacité des Québécois de se battre à Ottawa. Je ne suis pas naïf là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on a tout lieu d'espérer.

M. Garon: Les résultats sont encore à voir.

M. Côté (Charlesbourg): On a tout lieu d'espérer, avec M. Bouchard, ministre senior aux Transports, avec M. De Belleval qui est à Via Rail et...

M. Garon: Il y en avait d'autres avant.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Avant, on avait le grand Lalonde. On avait le...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais attendez un peu.

M. Garon:... député de Matane, M. De Bané. Il a été bien plus fort pour se négocier un poste au Sénat que n'importe quoi d'autre pour le Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, je pense que, en 1976, il n'était pas loin de penser comme vous, au moment des élections. Je peux vous en parler longuement de cela. Je trouve qu'il est à la bonne place, au Sénat...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... et dans ce sens-là je pense qu'on a, quant à M. De Belleval qui est à Via et à M. Jean-Roch Boivin qui est au conseil d'administration...

M. Garon: Mais ce ne sont pas eux qui décident.

M. Côté (Charlesbourg): Quoi? C'est une nomination honorifique? C'est ce que vous voulez me dire?

M. Garon: Non. C'est de l'administration, mais les décisions politiques ne sont pas prises là.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Un instant! Je donne en tout cas au conseil d'administration du CN et de Via un peu plus d'importance. Et, dans cette voie de la rationalisation des chemins de fer à travers tout le Canada, j'imagine que ces gens-là ont très certainement une série de dossiers à mener.

Vous me direz que chez nous, sous ma responsabilité avec la Régie de l'assurance automobile, ce sont des décisions politiques qui se prennent et je vous dis non. Les décisions politiques se prennent à la lumière de dossiers montés par la Régie de l'assurance automobile et approuvés en premier lieu par le conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile. Alors c'est là, véritablement, que les débats doivent se faire et je me dis: Ils ne peuvent pas tout faire tout seuls, mais ils peuvent certainement donner une orientation au dossier, faire un questionnement au plan des conseils d'administration. Et que le gouvernement conservateur prenne des ports un gars comme M. De Belleval, qui a été responsable des ports, puis qu'il le nomme au niveau de Via, bien, j'imagine qu'il a suffisamment confiance en lui pour qu'il puisse orienter certaines décisions. Et, dans ce sens-là, il ne faut pas oublier qu'il a toujours été député du comté de Charlesbourg, même s'il est rendu à Ottawa, et qu'il peut être une locomotive pour les intérêts du Québec s'il n'oublie pas tout cela. Je l'espère, en tout cas. Et il y a tout lieu de croire qu'il ne l'oublie pas, compte tenu de certains gestes qu'il a posés récemment quant à sa volonté de regrouper les intérêts qui favoriseraient un lien de chemin de fer pour passagers, Québec-Trois-Rivières-Montréal-Toronto.

Jean-Roch Boivin, dans votre temps, c'était un gars qui avait autant de pouvoir que Mazankowski en a au fédéral, même s'il n'était pas élu. J'imagine que, s'il n'a pas perdu de swing dans le poignet, il peut changer un certain nombre de choses.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas là qu'est le pouvoir. Mais en tout cas, je retiens que vous allez faire le point dans les quinze prochains jours avec le nouveau ministre des Transports concernant les chemins de fer. Et, quant aux services des chemins de fer qui sont en train d'être déplacés vers Toronto, quelle en est l'intention? Liquider les services au Québec? Liquider les voies de chemin de fer?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je déposerai cet après-midi les documents de support et toute la liste des lettres qui ont été expédiées aux différents ministres des Transports à Ottawa. J'ai la nomenclature ici, mais je n'ai

pas les pièces; alors, on ajoutera les pièces, plus les lignes au Québec. Comment?

M. Garon: Plus le pont de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le pont de Québec aussi. Le pont de Québec, si je peux cet après-midi... Je sais que, dans le cas des lettres qui sont déjà écrites, il s'agit de les rassembler et de les imprimer. Dans le cas du pont de Québec, cela nécessite peut-être une certaine recherche. De toute façon, je prend l'engagement en regard de la commission et on va livrer de la même manière qu'on a toujours livré, que ce soit dans les engagements financiers ou dans tous les cas pour déposer les documents le plus vite possible. Si cela peut être demain, ce sera demain; si cela peut être avant la fin de la commission, pas de problème.

M. Garon: Combien y avait-il de personnes à votre ministère, au service maritime?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas combien il y en avait, mais je sais que c'est le même nombre qu'il y a aujourd'hui.

M. Garon: Cela se compte sur les doigts d'une main, je pense?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être deux mains. On va vous le dire, de toute façon.

M. Garon: Je pense que c'est un secteur où le gouvernement du Québec a toujours été négligent. Je ne vous blâme pas en particulier. J'ai le sentiment que dans le domaine maritime c'est le Québec qui a le plus d'avenir, mais que ce secteur est laissé en sous-développement, et...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas loin de partager le constat du député de Lévis. Effectivement, le maritime a toujours été un des parents pauvres, se limitant aux traverses et se limitant finalement à quelques analyses de dossiers. Le port de Valleyfield, c'est un dossier que j'ai réglé en arrivant en mars, en février ou en avril 1986, mais c'est le résultat de service maritime chez-nous, contre la volonté de Mont-réal, qui ne voulait pas voir un petit cousin de l'autre côté du fleuve. Il était bien intéressé à y siphonner tout ce qu'il pouvait y siphonner, mais peut-être pas à partager. Et, dans ce sens-là, cela a été un élément assez important. De la même manière on a fait certaines infrastructures portuaires au niveau de l'île d'Anticosti, mais ce n'est quand même pas très substantiel. Sous votre gouverne on avait mis sur pied la SODES, qui est le regroupement de tous les Québécois qui font du transport maritime, / et c'est un très bon regroupement de gens qui pensent maritimes et qui veulent développer le maritime, mais pas par les gouvernements, par le privé. Et vous (avez mis au monde, mais sans lui donner

d'argent. Cette année, j'ai accordé des subventions de soutien à la SODES pour les trois prochaines années pour lui permettre d'avoir un secrétariat, de faire la recherche qu'il faut, finalement pour soutenir son action. On les a intégrés aussi au comité Dagenais qui étudie la vocation du Saint-Laurent et qui doit tenir compte du développement industriel, de l'environnement et aussi revendiquer auprès d'Ottawa une certaine de millions de dollars. Dans ce sens, la SODES est un des rouages très importants du secrétariat sur le Saint-Laurent. Je pense que c'est un premier pas en avant. Alors, cela prendrait trois mains, mais ce sont quatorze personnes.

M. Garon: Travaillent-ils tous au maritime ou sont-ils affectés ici et là?

M. Côté (Charlesbourg): Les quatorze travaillent au maritime. Certains sont affectés au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, mais avec vocation maritime.

M. Garon: Mais si vous enlevez le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Quatorze, à part ceux du secrétariat.

M. Garon: Combien y a-t-il de personnes actuellement au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent?

M. Côté (Charlesbourg): On inclut M. Morissette? Cela fait cinq et demie.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Pas parce qu'il en vaut juste une demie, mais parce qu'il en vaut une et demie.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est un de ces personnages qui ont une vision de l'avenir, c'est un promoteur acharné de la cause du développement du Saint-Laurent et qui fonce à peu près sur tout ce qui bouge.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il a des qualités. Il a les défauts de ses qualités aussi, mais c'est un homme qui croit au développement du Saint-Laurent et qui est le père de la SODES. Il ne faut pas oublier cela. Finalement, la SODES est peut-être un des plus beaux bijoux des dernières années au Québec sur le plan du développement maritime. L'articulation de la SODES se fait maintenant avec beaucoup de compréhension par le ministère; il y a aussi des rencontres assez régulières avec lui pour déter-

miner des cibles. Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris à l'extérieur des gens qui font affaire dans le maritime. Quand CSL est représenté là, quand Desgagnés est représenté là, quand les caboteurs québécois, même s'il n'y en a pas beaucoup, sont là, quand CAST est représenté et d'autres, on a les principaux utilisateurs du fleuve Saint-Laurent et de nos ports actuellement. Ce qu'on a décidé, c'est d'avoir quatorze personnes plus le secrétariat, mais aussi beaucoup de personnes dans le milieu qui vont nous conseiller. Cela fonctionne très bien actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

Il est maintenant dépassé 12 h 30; la commission va suspendre ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 35)

(Reprise à 15 h 34)

Le Président (M. Saint-Roch): A l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1988-1989.

M. le député de Gouin.

M. Rochefort: M. le Président, une question quant à l'organisation des travaux de la commission. J'aimerais savoir à quel moment les membres de la commission aborderont la question du réseau routier dans l'agglomération montréalaise, notamment le boulevard Métropolitain et les voies de contournement, puisque Je souhaiterais pouvoir participer à ce bout de l'étude des crédits.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Gouin, la réponse, à la suite de l'entente officieuse de ce matin, repose entre les mains de M. le député de Lévis, parce que je crois que nous aborderions normalement ces sujets aux programmes 3 et 4, Construction du réseau routier et Conservation du réseau routier. Nous n'avons pas encore entamé le programme 1.

M. Rochefort: D'autre part, M. le Président, sauf erreur, on me dit que le temps qui avait été prévu à l'horaire pour les programmes 3 et 4 auxquels vous faites allusion, tout cela est rebrassable. Il me semble que le secrétaire de la commission m'a dit tantôt... Ce n'est pas mercredi ou jeudi qui avait été prévu pour ces deux programmes? Semble-t-il que ce serait remis en question?

M. Garon: Non. On a toujours l'intention de toucher aux programmes 3 et 4 mercredi après-

midi et jeudi matin.

M. Rochefort: Donc, c'est à ce moment-là que les membres de la commission aborderont cette question, M. le Président?

M. Garon: Je sais qu'il y a des députés qui veulent venir et on a prévu toucher à ces programmes. On a des remarques générales, des points que l'on veut aborder ici et là. Après, on verra les programmes 1, 2, 5, 6, 7 et 8 et on reviendra aux programmes 3 et 4 mercredi après-midi et jeudi matin.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai compris depuis longtemps qu'en commission parlementaire sur les crédits, ce n'était pas le ministre qui menait, alors je me soumetts.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. J'en conclus donc que cet après-midi et demain matin nous allons étudier les programmes 1, 2 et 5 à 8. M. le député de Gouin, après les affaires courantes, mercredi après-midi et jeudi matin, nous entamerons les programmes 3 et 4.

M. Rochefort: M. le Président, est-ce qu'on peut s'entendre? Je ne veux tirer la manche de personne, mais, étant donné que c'est le sujet, vous comprendrez que la "garnotte", tout aussi noble que ce soit, je ne pense pas que le ministre des Transports m'accorde grand-chose dans l'année qui vient.

M. Côté (Charlesbourg): Vous en avez eu du temps de votre gouvernement.

M. Rochefort: C'est cela. Vous comprendrez que la "garnotte" dans le comté de Gouin, selon les couleurs politiques, qu'on soit rouge, bleu ou incolore, il n'y a pas de "garnotte". Donc, je n'ai pas l'intention de participer à toute l'étude des crédits des programmes 3 et 4. Alors, est-ce qu'on peut s'entendre pour demain vers 17 h 30 pour que l'on puisse prendre notre demi-heure?

M. Garon: On peut parler de "garnotte" comme de n'importe quoi d'autre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Gouin.

M. Rochefort: M. le Président, je pense qu'il n'y a aucun député qui voudrait aborder cela, parce qu'on pourrait faire des discussions intéressantes à tous points de vue.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député.

M. Rochefort: Si, par exemple, je sollicitais vers 17 heures ou 17 h 15 demain, cela irait-il?

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est du consentement de la commission, M. le député de Gouin, tout est possible lors de l'étude des crédits. Est-ce que M. le député de Lévis est d'accord?

M. Garon: On a l'intention de commencer l'étude des programmes 3 et 4 demain après-midi.

Le Président (M. Saint-Roch): A l'ordre, s'il vous plaît! Demain après-midi, M. le député de Lévis?

M. le député de Gouin, je crois que vous avez maintenant votre réponse. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

Encore des questions d'ordre général, M. le député de Lévis? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, tel qu'entendu ce matin, je pourrais déposer le contrat - j'espère que cela ne fera pas *sursauter* le député de Lévis, mais cela a été signé en 1949 - sur le pont de Québec, qui est en anglais, plus la décision du Conseil des ministres du 16 décembre 1970, signée par M. Julien Chouinard, qui concernait aussi cette entente. On pourrait déposer cela dès maintenant et en faire des copies.

Le Président (M. Saint-Roch): Les documents sont maintenant déposés.

M. Côté (Charlesbourg): Et une copie du dossier, des lettres... Ne bougez pas, j'arrive dans une seconde. Pour dépôt, M. le Président, une série de lettres qui ont été adressées, entre autres, soit à M. Lagacé du CN, tel qu'entendu ce matin. Finalement, il y a un dossier sur les dossiers de ce matin. Plus la liste des interventions auprès de Transports Canada relativement au transport ferroviaire par le ministre des Transports, soit concernant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la loi nationale de 1987 sur les transports, une lettre du 3 juillet 1987 au sénateur du comité de transport à Ottawa, toute une série de démarches dont la description est ici. Dans la mesure où la commission souhaiterait en avoir des copies, je les fournirai, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Les documents sont maintenant déposés. M. le secrétaire se chargera de faire des copies et de les distribuer dans les plus brefs délais aux membres de la commission. Sur ceci, je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

Ports

M. Garon: M. le Président, je voudrais demander ceci au ministre concernant la question maritime. Comme le gouvernement fédéral veut se

désengager par rapport aux ports dans les différentes villes - on voit qu'il le fait un peu à Toronto et à différents endroits - et qu'à Montréal, à Québec et à différents endroits il voudrait faire assumer la question des ports par les municipalités, par ceux qui voudront s'en occuper...

M. Côté (Charlesbourg): Les aéroports.

M. Garon: Non, non, les ports.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est qu'actuellement il y a un dossier qui est clair, le fédéral veut que la gêrance relève davantage du palier régional ou municipal dans le domaine des aéroports. C'est le cas de Mirabel et de Dorval.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le cas aussi de la région de Québec. Là-dessus, on a eu des discussions avec le fédéral; je peux vous donner certaines informations. Dans le cas des ports, à ma connaissance, c'est moins évident, c'est moins avancé, si tel est le cas.

On donne beaucoup plus d'autonomie aux ports. Dans le cas du port de Québec, on a créé un conseil d'administration qui est beaucoup plus autonome, mais qui ne fait pas appel aux autres pouvoirs, par exemple, sur le plan des montants d'argent et, dans certains cas, c'est salulaire. Dans le cas du port de Québec, il y a là un dynamisme renouvelé qui est assez intéressant sur le plan de la visibilité du port de Québec; alors que, dans le passé, tout cela s'en allait en décrépitude, ou à peu près. Il était encarcené et des morceaux du port de Québec disparaissaient littéralement. À ma connaissance, actuellement, il n'y a pas, pour ce qui est des ports, de mécanisme d'enclenché autre que celui qu'on vit avec le port de Québec où il y a un conseil d'administration plus autonome. Il en va de même dans le cas du port de Montréal, où M. Ronald Corey est président du conseil d'administration. Ils ont une certaine latitude, mais ils vont quand même chercher des fonds à Ottawa pour leurs besoins.

M. Garon: Je ne parle pas des engagements complets du gouvernement fédéral, mais, à certains endroits, il a remis aux municipalités certains ports de mer afin qu'ils soient administrés au plan local.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'actuellement, au Canada, à notre connaissance, le seul qui relèverait du municipal, ce serait celui de Halifax. Il y a quelques tentatives de la part du gouvernement fédéral de nous remettre certaines infrastructures reliées, par exemple, aux traverses. On me signale que, dans le cas de Baie-Sainte-Catherine et de Tadoussac, on a voulu nous en transmettre la responsabilité. Cela allait de soi, parce que ce ne sont pas néces-

sairement des ports, ce sont des quais qui servent à accueillir nos traversiers; la traverse nous appartient. Dans le cas de Montmagny et de Saint-Ignace-de-Loyola, ils ont tenté de nous les transférer et on a dit non.

Alors, règle générale, dans ces cas-là, on dit non et c'est non. Je ne sais pas si vous avez des exemples précis à l'esprit pour ce qui est du Québec, mais... Je viens de jeter un oeil à mes fonctionnaires et eux-mêmes sont incapables de m'en identifier à ce moment-ci.

Aéroports

M. Garon: Dans le cas des aéroports, le gouvernement fédéral...

M. Côté (Charlesbourg): Cela est fort différent. Dans les rencontres que nous avons eues, à l'époque, avec M. Bissonnette, qui était ministre d'État aux transports avant de démissionner, il y a eu des discussions très importantes en ce qui concerne Dorval et Mirabel sur le lien entre les deux qui était l'autoroute 13, et aussi sur la volonté de transférer à un pouvoir régional l'administration des aéroports de telle sorte qu'il y ait une impression de plus de dynamisme. Quant à nous, nous avons accepté de regarder de près le dossier. À l'époque, c'était M. Ouellet, chez nous, qui avait été mandaté pour siéger au comité. Maintenant, M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint, siège au comité.
(15 h 45)

On a rencontré les membres de ce comité de Montréal relativement aux aéroports et, pour une rare fois, il y a une certaine unanimité dans la grande région de Montréal, à la fois des autorités de Mirabel, de Dorval, de la ville de Montréal et de la CUM, etc., pour qu'on puisse harmoniser cela le plus possible et donner un deuxième souffle aux aéroports.

Ce qu'on a sollicité comme soutien du Québec, c'est une subvention pour le comité qui analyse dans quelles conditions on devrait prendre la gestion de ces aéroports, ce qu'il reste à faire ou à ajouter aux équipements existants pour répondre aux besoins de demain. Dans ce sens, j'ai déjà donné mon assentiment pour qu'on puisse faire un bout de chemin à l'intérieur de l'entente fédérale-provinciale sur le transport aérien, la participation substantielle étant celle du gouvernement fédéral. Il est très clair - le fédéral le sait - que, dans la mesure où cela nécessiterait des interventions additionnelles majeures pour des infrastructures, ce serait la totale responsabilité du gouvernement fédéral. À ce moment-ci, les comités sont en activité à tout le moins pour Mirabel, et en gestation pour Sainte-Foy. Quant à nous, on a limité notre possibilité de soutien aux aéroports à caractère international ou national.

M. Garon: J'ai manqué la dernière phrase.

M. Côté (Charlesbourg): Ou national.

M. Garon: Non, avant.

M. Côté (Charlesbourg): International. Nous avons limité notre soutien aux aéroports à caractère international et national. Sinon, on devra intervenir pour le transfert de la responsabilité de l'aéroport de Sept-Îles, de celui de Mont-Joli et on ne le peut pas. C'est la responsabilité exclusive du gouvernement fédéral. Pour protéger et soutenir les gens qui ont des préoccupations à ce niveau, le caractère international de Montréal sur le plan des vols et celui de la région de Québec, c'est clair qu'on a dit oui dans ces cas.

Embauche de personnes handicapées

M. Garon: Par rapport à l'ensemble du ministère et des organismes dont vous avez la responsabilité, en 1984 a été mis en place un plan d'embauche au gouvernement du Québec pour les personnes handicapées. On a fait en sorte d'inciter les ministères et les organismes qui ne comptent pas un minimum de 2 % de personnes handicapées parmi leur effectif à prendre les dispositions nécessaires pour atteindre cet objectif minimal. En 1984, quel était le pourcentage de personnes handicapées qui travaillaient au ministère des Transports par rapport à l'ensemble du personnel et pour les organismes dont vous avez la responsabilité?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas le nombre de personnes, on va vous le sortir pour vous le donner éventuellement. Si ce n'est pas cet après-midi, ce sera demain. Mais on me dit qu'actuellement on respecte la norme gouvernementale.

M. Garon: Vous avez atteint 2 %?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Depuis quand?

M. Côté (Charlesbourg): M. Carrier vous fournira les chiffres et les pourcentages au cours des prochains jours.

M. Garon: Pour 1984 et pour chaque année subséquente?

M. Côté (Charlesbourg): Il me dit que c'est possible de l'avoir pour chacune des années à partir de 1984.

M. Garon: Si vous avez atteint 2 %, est-ce que vous avez l'objectif de continuer un peu dans cette direction ou si vous considérez que 2 %, c'est assez?

M. Côté (Charlesbourg): Il s'agit d'avoir

vécu des expériences comme celle que vous avez vécue la semaine dernière pour se rendre compte que 2 % doit être un plancher et non pas un plafond. Finalement, ces personnes peuvent fournir un rendement tout à fait exceptionnel, pour peu qu'on trouve des postes qui correspondent à ce qu'ils sont capables de faire. Dans ce sens, quant à moi, ce n'est certainement pas un plafond, c'est davantage un plancher.

M. Michaud, mon sous-ministre suit l'actualité politique et il me dit qu'à plusieurs endroits au ministère ce n'est pas comme à l'hôtel de ville de Lévis, il y a une facilité d'accès.

M. Garon: J'ai posé la question un peu dans tous les ministères dont je suis le critique, parce que je sais à quel point des personnes qui ont des enfants handicapés veulent qu'ils soient le plus autonomes possible, c'est-à-dire qu'ils aient un emploi qui corresponde à leurs capacités. Souvent, c'est beaucoup plus facile d'engager quelqu'un sans se préoccuper de cela, alors qu'il y a beaucoup de personnes handicapées qui peuvent travailler à différentes fonctions, à condition qu'on leur donne une chance au départ, et ce sont autant de personnes autonomes. J'ai eu l'occasion de faire des expériences quand, il y a plusieurs années, les gens commençaient à sortir des institutions. J'ai vu des gens qui venaient de sortir et avec lesquels je n'étais pas capable de tenir une conversation, parce qu'ils avaient un langage d'institution incompréhensible et, quelques années après, revoir les mêmes personnes et ne pas être capable de les reconnaître. Je n'étais pas capable de faire de distinction avec les autres, elles étaient capables de fonctionner comme tout le monde. Alors, je pense que c'est une responsabilité... Le ministre a un grand mot à dire là-dedans. Si le ministre dit vouloir atteindre telle chose et qu'il se fait donner des rapports, cela marche plus que dans un ministère où le ministre n'est pas intéressé et ne s'intéresse pas à cela.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, quant à moi, je vous l'ai dit tantôt, c'est un plancher et non un plafond. Je pense que votre question tombe à point, parce que je n'ai pas personnellement et je ne veux pas prendre le mérite de ce qui ne m'appartient pas. Cela a été fait par l'appareil qui l'a accepté de même et qui l'a fait. Alors, si le ministre, par son intervention, peut faire en sorte qu'il y ait une tranche additionnelle de franchise, je n'ai aucune espèce d'objection à passer le mot d'ordre à ce sujet-là. Ce n'est finalement qu'une question d'équité et de justice comme système. Je n'ai pas de problème avec cela.

Accès à l'égalité pour les femmes

M. Garon: Qu'en est-il au point de vue de l'accès à l'égalité pour les femmes au ministère

des Transports? Je regarde cela et, à part Mme Aubé, qui est dans votre cabinet et qui vous accompagne, j'ai l'impression qu'on pourrait revenir à l'époque des crachoirs.

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau de... ?

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup de femmes qui vous accompagnent du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'au niveau du cabinet du ministre des Transports et responsable du Développement régional, le sexe dit fort est en très large minorité.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): À mon cabinet.

M. Garon: J'ai vu cela.

M. Côté (Charlesbourg): On a été...

M. Garon: Vous savez que les femmes sont plus méthodiques dans le travail politique.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie pour Mme Aubé. Il y a même une photo du député de Lévis avec Mme Aubé inaugurant des travaux à la traverse de Lévis. Alors, c'est probablement là que vous avez connu l'efficacité de Mme Aubé et vous avez raison de l'évoquer. Finalement, il n'y a personne chez nous qui n'ait pas cette efficacité-là et, dans ce sens-là, c'est très glorieux pour les femmes. J'ai toujours eu beaucoup de plaisir, lors des campagnes électorales, à travailler avec les femmes. On peut dire que ce sont des abeilles. Le travail qu'elles font est tout à fait exceptionnel. Peu importe le niveau de responsabilités, elles sont capables d'en prendre autant que les hommes. Dans ce sens-là, au ministère, je m'étais fait reprocher à un certain moment d'avoir rendu public le fait que, pour la première fois, un chef de district était une femme. Semble-t-il, que cela faisait davantage appel au sens macho du ministre d'annoncer une telle situation, mais c'était effectivement un renversement de situation par rapport au ministère.

M. Garon: Mais, la politique d'accès à l'égalité...

M. Côté (Charlesbourg): Juste pour terminer. Il y a trois ans, il y avait une femme qui était cadre supérieur, on est rendu maintenant à cinq. Alors, je pense que le temps fait son oeuvre. En effet, la personne qui actuellement travaille le plus fort sur le plan du transport pour la grande région de Montréal est une dame qui fait un travail tout à fait exceptionnel. Dans ce sens-là, c'est clair que c'est en progression au ministère. C'est un ministère conservateur. Il faut bien admettre que la voirie est un domaine qui était

réservé presque exclusivement aux hommes, mais, quand on fait le tour du Québec, on se rend compte un peu partout... J'ai encore frais à la mémoire Mlle Hélène Thibault, ingénieure à Gaspé, qui est démenagée à Rimouski et qui est maintenant retournée à Gaspé. Dans le recrutement que nous avons fait dernièrement pour des postes de chef de district, dans cette banque, des femmes ont postulé. Je ne sais pas ce que cela a donné comme résultat, mais, dans la banque, il y avait un certain nombre de postes pour lesquels on voulait donner la chance à un certain nombre de femmes. C'est effectivement une volonté qui perce au ministère avec l'appui du sous-ministre et des responsables de l'administration. Cela progresse.

M. Garon: Cela progresse, mais il y a eu une politique de mise en oeuvre à ce point de vue-là.

M. Côté (Charlesbourg): Mme Gagnon-Tremblay?

M. Garon: Oui, je voulais voir où cela en était rendu. Évidemment, cela ne fait pas un an, mais je voudrais voir où en est rendu cette politique de donner...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de doute dans notre esprit que, sur le plan professionnel, quant à nous, nous allons atteindre les objectifs qui ont été fixés. Dans le cas des ouvriers de voirie, c'est un petit peu plus difficile. Il y a des corps d'emploi où cela devient un petit peu plus difficile, mais, globalement, quant à l'objectif sur lequel nous nous étions entendus avec Mme Gagnon-Tremblay, dans une perspective de trois ans, il n'y a aucun doute dans mon esprit que le ministère va l'atteindre.

M. Garon: Quel est l'objectif du ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait partie de ce qu'on va vous déposer. Comme je n'ai pas les documents ici, je ne voudrais pas citer des choses erronées. Cela fera partie des choses que je vous donnerai au retour. Je vous déposerai les objectifs de Mme Gagnon-Tremblay et où on en est rendu lors des prochaines séances.

Transport en commun à Montréal

M. Garon: Concernant le transport en commun à Montréal, vous deviez faire une concertation qui avait été prévue lors des consultations à Montréal. C'était, je pense, la principale conclusion; il y en avait d'autres, mais une des principales, celle qui me semble la principale à moyen terme, était la concertation que vous deviez faire pour que tout le monde soit réuni à une table pour régler certains

problèmes que, selon les gens de la région de Montréal eux-mêmes, vous étiez le mieux placé pour régler, étant donné les montants d'argent que le gouvernement du Québec a investis dans le transport en commun à Montréal. Est-ce que des rencontres ont eu lieu?

M. Côté (Charlesbourg): Souvenez-vous qu'on avait parlé d'une table de concertation pour la grande région métropolitaine. Donc, cela impliquait des représentants de la STRSM et des MRC de la rive sud de Montréal, de la STL de Laval et des MRC des Basses-Laurentides et de Lanaudière, de même que de la Communauté urbaine de Montréal et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Il y a eu une première rencontre. Puisque l'automne a été réservé au règlement de la subvention au fonctionnement pour les cinq prochaines années, on a donc entamé le 5 février dernier la première rencontre avec la grande table qui devait elle-même se diviser en deux tables. J'ai moi-même présidé la première réunion du 5 février; j'ai demandé à mon collègue, le député de Laval-des-Rapides, de présider les deux tables du sud et du nord.

(16 heures)

Ayant lui-même occupé des fonctions importantes sur la rive sud de Montréal et occupant maintenant le siège de député de Laval, il m'apparaissait l'homme tout désigné pour présider, d'abord, cette concertation nécessaire entre les MRC, parce que, si vous vous souvenez de la commission parlementaire, il y avait des problèmes d'arrimage, d'interface entre la STRSM et la STCUM, entre la STL et la STCUM, mais il y avait aussi des problèmes d'interface entre les CIT et la STRSM, par exemple, le CIT des Basses-Laurentides et la STL. Donc, il y a eu aussi des réunions de tables régionales qui ont siégé pour être capables de s'arrimer elles-mêmes avant de venir arrimer le sud et le nord avec l'île de Montréal.

Il y avait une rencontre de prévue pour le 22 avril.

M. Garon: Quand vous parlez de votre collègue, parlez-vous du ministre des Affaires municipales?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je parle de mon collègue, Guy Bélanger, député de Laval-des-Rapides.

Dans ce sens-là, des réunions ont eu lieu et chacun chemine sur le plan du travail. La STCUM a déposé et insisté pour que le premier dossier abordé soit celui des effets de débordement, alors que toute une série d'autres dossiers ont été mis sur la table de part et d'autre comme étant des dossiers à régler le plus rapidement possible. C'est là où nous en sommes. Nous devons avoir une réunion le 22 avril, mais, comme ma convalescence s'est terminée uniquement en fin de semaine, on a dû la reporter de

quelques semaines. Toutefois, elle aura lieu très prochainement.

M. Garon: Concernant les questions de financement, la principale question qui devait être touchée par ces réunions, par la concertation, c'était la question d'en arriver à un financement...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a plus que cela. Il y a beaucoup plus que cela. Il ne faudrait surtout pas que cette table soit noyée par le problème des effets de débordement. On a dit que notre préoccupation doit davantage être celle de l'usager qui doit sentir le moins possible de perturbations, ou de changements, ou d'irritants quand il change de commission de transport, comme c'est le cas - vous me reprocherez encore de citer des exemples de Paris, mais j'ai été marqué par mon voyage - entre la SNCF et la RATP à Paris où deux réseaux se confondent et l'usager, quant à lui, n'en a jamais connaissance. On réussit finalement à donner une qualité de service qui fait que les gens l'utilisent davantage. L'objectif étant que les gens utilisent davantage nos équipements de transport en commun et ayant déjà payé les immobilisations, payant déjà des coûts d'exploitation, dans la mesure où on réussit à augmenter l'achalandage, cela crée moins de pressions sur les budgets d'opération. C'est un peu cela. Les effets de débordement représentent un dossier important que je ne veux pas négliger, comme le souhaite la STCUM, mais il y a bien d'autres dossiers qu'il faut aussi régler.

M. Garon: Les tables de concertation n'ont pas donné grand-chose jusqu'à maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, écoutez, je n'en suis pas sûr. J'imagine que j'ai lu comme vous ce matin sur la réunion des gens du sud et du nord hier à Longueuil. Des gens ont manifesté une certaine ouverture, mais à certaines conditions. Je pense qu'on peut dire que la porte est entrouverte, mais à certaines conditions. Le débat est ouvert, c'est cela qui est extrêmement important. C'est un débat qui s'était toujours fait sous la couverture. Maintenant, c'est un débat rendu à une table, c'est un débat public où les gens devront s'exprimer, faire des démonstrations quant aux voies de solution. Dans ce sens-là, chacun devra montrer ses couleurs et bien les étayer, le ministère étant au centre pour tenter de rapprocher tout le monde et trouver des solutions aux problèmes vécus.

M. Garon: Quels sont les objectifs que vous attendez de la table de concertation?

M. Côté (Charlesbourg): D'éliminer des irritants et de faire en sorte que le citoyen qui part du sud ou du nord, que ce soit avec un CIT ou avec une société de transport, puisse aller là

où il veut avec le moins d'irritants possible. Dans la mesure où on augmente la qualité de ces rapports, on va régler un certain nombre de problèmes. Je vais vous en nommer un en particulier. Il faut régler les problèmes des quais au terminus Henri-Bourassa. Par exemple, le CIT des Basses-Laurentides a énormément de difficulté à avoir accès au terminus de la STL sur Henri-Bourassa. Pourquoi? L'histoire nous dit que le CIT des Basses-Laurentides avait comme transporteur la STL. À un moment donné, les élus ont décidé que c'était fini avec la STL et qu'ils devaient prendre un transporteur qui était représenté par l'ex-ministre des Transports, M. Tardif, soit la compagnie Chartrand... Deshaies. M. Chartrand, mais de la compagnie Deshaies. Je confonds toujours M. Deshaies et M. Chartrand. De toute façon, c'est le même transporteur. Ils l'ont pris, engagé, mais, comme c'est la STL qui a la gestion du terminus Henri-Bourassa, il n'y avait pas de possibilité d'accueil des véhicules du CIT des Basses-Laurentides.

Je trouve inacceptable qu'une infrastructure payée à 75 % par le gouvernement du Québec ne puisse pas être accessible à d'autres autobus que ceux de la STL. C'est un exemple d'irritant qu'on va régler par ces tables et tout cela est à entrer dans l'ordre. Cela va donner des résultats de ce côté-là intéressants. Là où c'est un peu plus problématique et où je ne sais pas où on en arrivera, c'est avec les effets de débordement. Vous savez, je pense qu'il faut toujours tirer des conclusions. Lorsqu'on demande, il faut être capable d'étayer la demande et le faire selon certaines manières et dans les formes. À ce niveau-là, il y a deux philosophies. Il y a la philosophie du taux moyen et la philosophie du taux marginal. Tout cela est au cœur du débat. Éventuellement, à notre prochaine rencontre, on sera en mesure d'en faire un autre bout.

Finalement, cela va permettre de décriper les rapports. Cela va permettre des échanges un peu plus intéressants entre la STRSM, la STL et la STCUM et aussi on aura déjà franchi un pas extrêmement important. De là des résultats qui pourront être intéressants. Cela ne veut pas dire que cela sera miraculeux. Mais ce que j'ai compris maintenant, c'est qu'à la fois le sud et le nord, de par les déclarations de M. Lefebvre hier, souhaite cette structure régionale où l'on puisse aborder les problèmes, s'en parler et tenter de trouver des solutions. Avec l'expertise du ministère aidant, qui en assure le secrétariat, il y a toute une série de solutions qui vont être mises sur la table et cela pourra donner des résultats fort intéressants.

L'autre élément qui va être abordé, dont on avait fait un engagement lors de la commission parlementaire, c'est le transport adapté. Déjà, il y a eu des rencontres à ce niveau pour tenter de voir ce qu'on peut faire, comme on s'y était engagé à l'époque. À partir de cela, il n'y a pas de... Cela chemine. Je pense qu'il faut laisser aux gens le temps de travailler, de monter des

dossiers, de les étayer, de bien les étoffer et, à la lumière de cela, il y aura des décisions qui seront prises. Il y en a déjà de prises. Déjà, il y a eu deux rencontres de tenues pour chacune des tables sectorielles. La deuxième rencontre de la grande table est pour très prochainement. Cela chemine.

M. Garon: Dans votre esprit, est-ce que cette table de concertation va devenir une table permanente ou est-ce une table qui a des objectifs de réalisation à court terme et qui, après cela...

M. Côté (Charlesbourg): Cela se peut. Dans mon esprit, il n'y a pas d'objection à ce que la table soit permanente, qu'elle siège dans la mesure où il y a des problèmes à régler. En tout cas, pour le moment, à moins que le municipal, qui est l'autorité organisatrice, qui a la responsabilité de l'organisation du transport en commun, décide quant à lui d'en faire une structure permanente, quant à nous, elle est permanente, mais elle est aussi bénévole dans le sens où il n'est pas question de mettre un sou là-dedans, mais de rapprocher les parties. Dans ce sens, elle peut être permanente sur appel.

M. Garon: Sur appel de qui?

M. Côté (Charlesbourg): Sur appel d'un des éléments qui la composent et qui aurait un problème à soumettre à la table, que ce soit quant aux effets de débordement, que ce soit quant au transport adapté ou que ce soit quant aux équipements régionaux. Dans ce sens, il n'y a pas de limite à cela, l'objectif, étant pour tout le monde d'améliorer la qualité du service. Finalement, peu importe qui paie, que ce soit le municipal, que ce soit le gouvernement provincial ou que ce soit l'argent de l'usager, c'est toujours l'usager qui paie au bout du compte par ses taxes ou directement.

M. Garon: Dans les rencontres que vous avez eues jusqu'à maintenant, est-ce que vous avez fixé un certain nombre de points précis à régler ou, en tout cas, qui doivent faire l'objet de discussions en vue d'en arriver à un règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a une série de points qui fait l'objet d'un certain consensus quant aux sujets à être discutés éventuellement. La première réunion a porté sur la composition de la table, sur sa méthode de fonctionnement et sur les dossiers qui seront abordés. On a commencé à aborder les effets de débordement, parce que c'était le voeu de la STCUM en tout premier lieu. La STCUM a aussi, par la suite, déposé un document sur sa compréhension et son évaluation à elle des effets de débordement. Dans ce sens-là, la réaction vient bien sûr du sud et du nord; ils veulent, eux

aussi, analyser les effets de débordement et voir s'il y en a vraiment et si c'est si important que cela. Quant à eux, ce qu'ils disent, c'est qu'il y a une relation un peu trop évidente à leur goût quant à l'impasse financière de la STCUM et quant au montant qu'on a déterminé des effets de débordement.

M. Garon: Quels sont les points sur lesquels vous avez convenu de faire porter vos discussions, en plus de celui sur les 15 000 000 \$ à trouver?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux, si le député de Lévis le souhaite, lui donner les objectifs. Je déposerai, pour sa bonne compréhension, le document qu'on a accepté à notre première réunion. Il n'y a pas de cachette, je sais que le député de Lévis veut bien nous suivre; il va avoir l'occasion de le faire encore pendant quelques années et autant se donner les moyens de bien se comprendre encore maintenant.

Très brièvement, je vais vous lire - c'est un petit texte d'une page, je pense que cela va donner la bonne compréhension de ce qu'on fait là-bas: Compte tenu des besoins exprimés, il est important que la table de concertation mène rapidement à des résultats concrets. Le ministère juge donc préférable de se pencher sur des problèmes précis d'intervention, d'interface et de coordination des opérations auxquels peuvent être apportées des solutions concrètes à court ou à moyen terme.

Les objectifs poursuivis devraient se concrétiser par, premièrement, la formulation d'ententes sur l'utilisation conjointe d'équipements: terminus, voies réservées, service régional d'information aux voyageurs; deuxièmement, l'identification des règles applicables à l'établissement de parcours et d'arrêts d'un organisme sur le territoire d'un autre - ce sont des problèmes quotidiens - troisièmement, l'élaboration d'une solution aux problèmes actuels découlant de l'absence d'admissibilité universelle au transport adapté dans la région de Montréal et, quatrièmement, l'évaluation des effets financiers réels des déplacements interréseaux sur chacun des organismes et, éventuellement, l'identification de mesures compensatoires.

Alors, les actions de la table de concertation régionale s'inscrivent dans un contexte où les priorités d'intervention des intervenants devront être, premièrement, le maintien en bon état des équipements; deuxièmement, la modération de la productivité des équipements existants et l'expansion des réseaux. Après, c'est la composition de la table avec son rôle. Je peux la déposer pour les bons offices de mes collègues.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, le document est déposé.

M. Garon: Si on n'arrive pas à des con-

clusions à cette table concernant les débordements et les montants d'argent impliqués, s'il n'y a pas de conclusion à la table de concertation, qu'est-ce que vous avez l'intention de faire?

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'y a pas de conclusion, le ministre a très clairement dit à la table qu'il n'écartait aucune espèce de possibilité. Il n'écartait pas la possibilité de ne rien faire comme il n'écartait pas la possibilité d'imposer la solution ou d'en négocier une, sauf qu'en certaines occasions on est ou on n'est pas responsable. Vous avez décidé, à l'époque, de répondre à la volonté du milieu pour que la responsabilité de l'organisation du transport en commun relève du municipal. Dans ce sens-là, il y a eu des programmes de soutien. On a dit: Avec le principe de la fiscalité municipale, c'est l'autonomie - parce que cela a été négocié en même temps. On veut organiser le transport en commun, c'est notre affaire. Arrivez avec des programmes pour nous aider, mais on veut la liberté de gestion. Jusqu'à récemment, il y avait la liberté de gestion. Ils l'ont toujours.
(16 h 15)

La seule différence, c'est qu'auparavant, chaque année, le budget de fonctionnement devait être approuvé par le ministère avec toutes les règles que cela suppose. Chaque début d'automne, tu avais toujours le pistolet quelque part; si ce n'était pas dans le cou, c'était ailleurs. Et on se disait: Si on ne connaît pas le montant de nos subventions, on ne sait pas de combien on va augmenter les tarifs. Avec tous les programmes qui avaient été mis en place au cours des dernières années, il y avait des problèmes d'équilibre et de plafonnement très importants. C'était un système bien compliqué que pas grand monde ne comprenait. Je n'ai pas peur de dire que je n'ai jamais rien compris à tout cela, ou à peu près. Il y avait quelques initiés au ministère qui étaient capables de bien se démêler et de répondre à une question, comme cela, sur tous les programmes du gouvernement. On est allé plus loin l'automne dernier, on a dit: Parfait, enveloppe fermée. Si tu fais des profits, tu les gardes; si tu as des trous, tu t'arranges avec. Cela, c'est aller encore un peu plus loin sur le plan de la responsabilité de la gestion. Le système ne favorisait pas auparavant une bonne gestion, puisque, finalement, c'était une subvention au déficit d'exploitation - on a déjà vu mieux! - de telle sorte que plus ton déficit était important, plus tu avais de subventions. Alors, on a changé de système, on a dit aux gens: Il faut maintenant apprendre à bien gérer. Dans ce sens-là, avec l'enveloppe fermée, si on te donne cette année 160 000 000 \$, et si cela te coûte 140 000 000 \$, il te reste 20 000 000 \$, mais, si cela te coûte 170 000 000 \$ à cause de ta mauvaise administration, c'est toi qui vas "être baisé" de 10 000 000 \$ et tu vas t'arranger avec, tu ne viendras plus pleurer au gouvernement.

Au nom de cette autonomie, je verrais très

mal, mais je ne l'écarte pas pour les besoins de la collectivité, que le ministre des Transports vienne imposer des solutions de cette nature-là. On va tout mettre en oeuvre pour tenter de négocier des solutions, parce que, s'il y a ce niveau de responsabilité, s'il y a eu cette décentralisation de l'administration et des responsabilités, il me semble que ces gens-là sont suffisamment raisonnables. Il faut bien comprendre que ces organismes de transport ne sont pas la propriété d'une ville, ne sont pas la propriété d'un individu qui en est le président, mais celle de tous les contribuables. Si notre objectif et le leur, c'est de donner une qualité de service accrue aux utilisateurs de façon qu'ils utilisent davantage ces services, on placera le passager au-dessus de toute velléité personnelle d'imposer une vision personnelle de parti, de ville ou de région. Dans ce sens-là, on peut faire du chemin.

M. Garon: Est-ce que ce que vous dites signifie que, si la table de concertation n'arrive pas à trancher, la STCUM se retrouvera avec 15 000 000 \$ dont elle devra assumer elle-même le déficit?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, une chose est certaine. Si on se reporte à 1987, au moment de la crise où il y avait soi-disant une impasse de 9 000 000 \$ - au début, à peu près à pareille date, c'était 15 000 000 \$ et au moment où on s'est rencontré pour tenter de régler le problème 9 000 000 \$ - le gouvernement du Québec a accepté de donner 5 000 000 \$ pour un an de façon que tout ce beau monde se parle, pour être capable de voir les chiffres et où était la vérité. Cependant, il y a eu une rencontre à laquelle assistait mon sous-ministre adjoint, M. Hinse, avec mandat du ministre d'aller voir ce qu'on pouvait faire pour aider la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal à voir clair dans un certain nombre de choses. M. Hinse, étant l'un de ceux à avoir administré une société de transport, connaissant très bien les rouages administratifs de ces organismes, étant maintenant chez nous au ministère des Transports et connaissant très bien le fonctionnement du ministère, a rencontré à ma demande Mme Louise Roy pour voir jusqu'où on pouvait les aider dans la réduction du déficit appréhendé de 15 000 000 \$. Ils ont fait un bout de chemin et, à un certain moment, les livres ont été fermés, puisque Mme Roy n'avait pas le mandat des autorités politiques, en particulier de M. Perreault et des membres du conseil d'administration, d'aller plus loin. Cela s'est poursuivi ultérieurement lors d'une rencontre à laquelle assistaient M. Hamelin, président de la Communauté urbaine de Montréal, M. Perreault, président du conseil d'administration de la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal et le maire de la ville de Lasalle, le Dr Leduc, qui en est aussi le vice-président, en

présence de mon directeur de cabinet et de moi-même. On a eu une discussion pendant deux ou trois heures. J'ai demandé aux autorités si elles étaient prêtes à ouvrir les livres à nos fonctionnaires, pas au ministre parce qu'il pourrait être partisan, mais à nos fonctionnaires pour voir jusqu'où nous pourrions aller dans ce budget pour leur donner des conseils afin d'épargner de l'argent. Cela a été non, au nom de la sacrosainte autonomie. J'ai été un petit peu étonné et cela a été très clair. J'ai quand même accepté, pour régler le problème, de donner les 5 000 000 \$ pour l'année financière 1988, donc l'année civile quant au pouvoir municipal. Après cela, cela devenait leur problème.

On se retrouve, aujourd'hui, avec une crise de 15 000 000 \$ de la même manière et, comme par hasard, les effets de débordement sont à peu près évalués à la même chose. Quand on a la responsabilité d'administrer et qu'on ne veut pas ouvrir les livres, eh bien, on administre et on se retrouve avec des problèmes financiers. Je ne veux pas me substituer à la responsabilité des élus de la Communauté urbaine de Montréal. C'est leur responsabilité. Quant aux effets de débordement, nous allons faire ce que nous pouvons en matière de conciliation dans tout cela. Il est clair que ce ne sera pas le gouvernement du Québec qui, demain, va payer en tout les effets de débordement. Avec la nouvelle technique, la nouvelle procédure implantée, je le redis, il est clair que, dans la mesure où on veut administrer, où on veut serrer la gestion et où on épargne de l'argent, la totalité de l'argent épargné reste maintenant à la société de transport de la communauté urbaine, ce qui n'était pas le cas avant les programmes implantés l'automne dernier.

Boulevard Métropolitain

M. Garon: Maintenant, concernant la question du boulevard Métropolitain, il y a eu une question cet après-midi et vous avez laissé les avenues larges pas mal! Quel échéancier vous êtes-vous fixé pour prendre une décision là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): La décision quant à la rénovation du boulevard Métropolitain est prise. On va faire la rénovation du boulevard Métropolitain.

M. Garon: Quand?

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où on prend une décision qui est celle de le faire, la deuxième question, c'est quand et comment. Le quand peut conditionner le comment, comme le comment peut conditionner le quand. Une chose est certaine, c'est que, lorsqu'on parle d'un plan global de transport et qu'on parle du maintien des acquis, dans la grande région de Montréal, ce n'est pas unique-

ment le boulevard Métropolitain; c'est aussi l'échangeur Turcot, l'échangeur Saint-Pierre, la 20, la 13, à peu près tout ce qui n'a pas été fait depuis dix ans et qui a atteint sa maturité. La liste est là. Maintenant, ma responsabilité est de savoir où commencer. Il est clair que, lorsqu'on parle d'un projet de réhabilitation sur cinq ans, il va y en avoir la première, la deuxième, la troisième, la quatrième et la cinquième année; autant que possible, on essaie de le faire de manière uniforme de façon à s'assurer de la qualité du travail accompli.

La décision d'intervention, quant à nous, pour le quand, il y a deux possibilités. On en dit un petit peu plus au député de Lévis. Il y a le boulevard Métropolitain, quant à nous, qui est une priorité, mais est-ce que c'est plus prioritaire que l'intervention au niveau de l'échangeur Turcot ou de l'échangeur Saint-Pierre? À ce moment-ci, étant donné le fait que j'ai tenu des réunions hier soir et que j'ai demandé des compléments d'information, je ne pourrais pas me prononcer, mais ce sont des travaux de nature aussi importante, l'un comme l'autre. En mettant ensemble les échangeurs Saint-Pierre et Turcot, ce sont des travaux aussi importants qu'uniquement ceux au boulevard Métropolitain, sur le plan des sommes d'argent. Quant à moi, je dois prendre une décision basée sur la sécurité des individus qui doivent emprunter ces deux éléments. Le choix se fera dans les prochaines semaines, tout au plus dans deux semaines, quant à l'intervention du premier, étant déjà convaincu qu'il y aura des travaux à l'automne, les premiers travaux à l'automne, et que le gros des travaux se fera au printemps 1989, que ce soit dans un cas ou dans l'autre.

Et là, comment? Le corridor que vous disiez tantôt très large, il est toujours très large. Ce que nous tentons de faire, c'est le maximum avec le minimum d'irritants. Bien sûr, il en a été question dans les journaux, puisqu'on en a parlé. À l'origine, lorsqu'on en a parlé, il y avait deux solutions qui s'offraient à nous: celle de faire des travaux sur une période de cinq ans, donc de maintenir un lien que les gens pourraient emprunter, mais de faire des travaux sur une période de cinq ans; l'autre possibilité étant de fermer pendant un an le boulevard Métropolitain, de donner des contrats - à l'époque, c'était cinq ou sept contrats - cinq contrats à cinq entrepreneurs différents, avec un horaire extrêmement sévère, extrêmement dur, et des pénalités pour que cela puisse être livré. C'est clair que j'ai rendu cela public, parce qu'il faut que cela soit un débat, des choses qui se discutent et qui fassent l'objet de préoccupations. S'il y en a qui pensent aujourd'hui qu'on peut faire ces travaux de réhabilitation du réseau routier dans la grande région de Montréal pour 200 et quelque millions de dollars, sans déranger personne, c'est impossible. C'est impossible. Ce dont il faut prendre conscience, c'est que nous devons rattraper aujourd'hui ce qui n'a pas été fait au cours des

dernières années. Comme l'état de ces structures-là doit être restauré le plus rapidement possible, eh bien, écoutez, quand on va intervenir à Turcot, quand on va intervenir à l'échangeur Saint-Pierre, c'est clair qu'on va déranger du monde demain matin. Il faut déjà que les gens se préparent au fait qu'ils vont être dérangés pendant cinq ans, pour l'ensemble des travaux qui vont se faire.

Cependant, le ministère a appris en cours de route, on a mené une expérience de réhabilitation de Décarie qui a dérangé, mais où la fonction de communication a été plus importante de la part du ministère et où les exigences vis-à-vis des entrepreneurs ont été plus fortes, de telle sorte qu'on dérange le moins possible. Alors, on se sert de cette expérience-là pour être capable d'arriver, au niveau de Métropolitain et des autres, avec des horaires très serrés et des commandes de matériel en avance de façon à avoir tout ce qu'il faut au moment où l'on commence les travaux et à raccourcir le plus possible la période d'intervention. Dans ce sens-là, au-delà de la solution qu'on avait de cinq ans, au-delà de la solution de fermer pour un an, il apparaît maintenant d'autres solutions, parce que tout le monde, la multitude de spécialistes s'est éveillée dans tout le Québec pour venir nous proposer des solutions. Prenant le bien dans une, le bien dans l'autre et puisant à même les ressources du ministère toute l'expérience et l'expertise qu'il y a là, il y aura une solution qui ne sera pas celle de fermer pendant cinq ans et qui ne sera pas celle de fermer pendant un an.

M. Garon: Mais vous vous êtes fixé quel délai, parce que, si les travaux doivent commencer de façon intensive au printemps 1989, cela prend des plans, cela prend des... Alors, vous vous êtes fixé quoi? Selon que vous y allez de telle ou telle façon, il est évident que cela modifie bien des choses. Alors, comme, apparemment, il y a beaucoup de choses à corriger sur le boulevard Métropolitain, d'après ce qu'on lit dans les journaux... Moi, je ne suis pas un expert en circulation, mais je vois bien qu'il y a beaucoup d'articles dans les journaux et vous semblez faire vôtres un peu ces critiques-là, puisque vos allusions à l'Assemblée nationale cet après-midi indiquent que...

M. Côté (Charlesbourg): Bien, écoutez...

M. Garon:... vous partagez aussi cette opinion-là.
(16 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on ne se contera pas de peurs. Cela a été construit dans les années soixante avec les normes des années 1960 et l'on n'avait pas les exigences d'aujourd'hui. Il est impensable aujourd'hui de persister à maintenir un boulevard qui, comme celui-là, traverse l'île d'est en ouest, étant le seul lien est-ouest de cette importance, de

penser qu'un gars dont le radiateur de la voiture saute peut bloquer et gêner 60 000 véhicules pendant *une* journée. Cela n'a pas de sens. Cela prend une heure ou deux et demie avant qu'une remorque puisse intervenir, prendre le véhicule et le sortir. Le seul moyen de le sortir, c'est de le sortir dans les airs ou de le tirer vers une sortie.

M. Garon: Un hélicoptère avec un aimant.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Finalement, il faut utiliser ce qu'il y a de plus moderne pour informer de la façon instantanée l'individu qui emprunte un corridor autoroutier aussi important que celui-là. Effectivement, il y aura des ajouts. Comme je l'ai dit ce matin, il n'y aura pas d'ajout de capacité de circulation, on en est incapables. Il y aura des ajouts qui permettront, sur le plan sécuritaire, d'éliminer une voiture en panne - donc, on parle d'accident - et qui permettront une intervention rapide des compagnies de remorquage...

M. Garon: On ne pourrait pas demander à Marcel Béliveau de s'en occuper?

M. Côté (Charlesbourg): Surprise sur prise?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne serait peut-être pas mauvais. Vous venez peut-être de lui donner un bon sujet de surprise.

Quoiqu'il en soit, je pense que les autorités du ministère sont bien au fait de tout ce qu'il y a à faire. Hier soir, j'avais entre les mains un mémoire que j'ai demandé pendant ma convalescence. Des fonctionnaires de différentes directions du ministère se sont penchés sur le problème et ils m'ont donné un rapport que j'ai révisé avec eux hier. J'ai demandé des choses complémentaires pour éclairer la décision qui sera prise. Dans ce sens, quand les autorités de la ville de Montréal disent que la décision est prise, quant au choix, elle ne l'est pas. Je vous ai dit tantôt que l'idée des cinq ans ou de l'année était éliminée. Dans leur esprit, j'avais décidé que cela se ferait en un an, peu importe ce qu'eux en pensaient. Dans ce sens, une décision sera prise très certainement quant à la méthode que nous allons employer et au choix prioritaire d'intervention. Je vous le dis: On ne pourra pas faire en même temps le boulevard Métropolitain, Turcot et Saint-Pierre. Ce sera Turcot et Saint-Pierre ou Métropolitain, et non les deux. Dans ce sens, la décision devra être prise d'ici quelques semaines et elle sera annoncée dans le plan de transport. Elle sera prise dans le plus grand secret, évidemment, et permettre d'enclencher la confection des plans et devis, commander le matériel, préparer les appels d'offres, et ainsi de suite.

M. Garon: Est-ce que vous étudiez cette question dans un plan d'ensemble où il y a le boulevard Métropolitain, la possibilité de prolonger l'autoroute 30 de Brossard à Valleyfield et la voie de ceinture au nord? C'est une voie de ceinture dont le député de Mille-Îles s'est fait le champion. Comment voyez-vous cela? Est-ce que, vous regardez le boulevard Métropolitain en soi, les différents travaux majeurs possibles ou impossibles à faire ou à ne pas faire?

M. Côté (Charlesbourg): Comme je le disais tantôt - je l'ai peut-être dit ce matin aussi dans la déclaration préliminaire - il faut toujours se rappeler qu'on a deux composantes importantes: le transport en commun et le système autoroutier. Nous intervenons, dans un premier temps, pour le maintien des acquis, donc Métropolitain, Saint-Pierre, la route 20, ce qui existe. Est-ce que nous interviendrons dans une deuxième phase qui peut être concurrente, en termes de réalisation, sur l'optimisation des réseaux et, troisième, sur le développement des réseaux de transport en commun ou autoroutiers? Je vous ai dit ce matin - je le répète de façon à être bien compris - que nous n'écartons pas la possibilité de prendre des décisions aussi rapides dans le cas de l'extension des réseaux, que ce soit sur le plan du transport en commun ou du transport autoroutier, des éléments qui pourraient à la fois servir et très bien desservir l'accès à l'île de Montréal, que ce soit du sud menant à l'île ou du nord menant à l'île, pour plusieurs raisons. Une première serait guidée par des éléments de sécurité publique parce qu'on peut bien dire aujourd'hui qu'on ne veut pas d'intervention ou d'ajout d'infrastructures parce qu'il y aurait étalement urbain et que l'étalement urbain mettrait l'île de Montréal, dans une certaine difficulté. Est-ce que la force - et c'est la question qu'il faudra se poser éventuellement - de la région de Montréal c'est l'île de Montréal? Est-ce que la force de Toronto, c'est le centre-ville de Toronto ou si la région de Toronto ce n'est pas le coeur de Toronto et ce qui l'entoure comme phénomène d'attraction? Est-ce que le phénomène de Montréal, locomotive du Québec, c'est uniquement l'île ou si la locomotive n'a pas des éléments qui débordent, en termes de dynamisme, de la rive sud et de Laval? Je pense que ce sont des questions qu'il faut se poser et qui sont, de ce côté-là, fort intéressantes. Selon le lieu où on se situe, bien sûr qu'on a des positions différentes.

Alors, un des éléments extrêmement importants dans les décisions qu'on aura à prendre, une des décisions extrêmement importantes qu'on aura à prendre est assurément la sécurité publique. Dans le cas de la route 20, dans le cas du boulevard Métropolitain, c'est la seule voie qui traverse d'est en ouest. Sur le plan de mes responsabilités quant à la sécurité du public, si demain matin il arrivait un accident sur le boulevard Métropolitain qui le rendrait inutilisa-

ble pendant six mois... Supposons qu'il y ait un effondrement, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on a bien servi les citoyens et la sécurité des citoyens à partir du moment où on a un seul lien et qu'il vient de s'effondrer? Je n'en suis pas sûr. La responsabilité est de donner des alternatives et c'est dans ce sens que la voie de ceinture devient, quant à moi, importante pour la sécurité du public. La voie de ceinture n'est pas faite en fonction du développement des terres agricoles de Laval, pour ceux qui s'inquiètent. C'est une autre affaire. Il y a bien des moyens de prendre des décisions pour avoir cette ceinture sans pour autant favoriser l'étalement. Il n'y a pas de pont sur la route 25. Est-ce que pour autant cela a éliminé l'étalement au cours des années soixante-dix? Je n'en suis pas sûr. Il y a d'autres facteurs. Qu'est-ce qui fait qu'un individu, par exemple, qui avait une entreprise à implanter au cours des dernières années, a majoritairement préféré s'installer sur la rive sud ou à Laval plutôt que sur l'île de Montréal? C'est peut-être bien parce que cela prend bien du temps à un camion pour franchir le boulevard Métropolitain et les rues perpendiculaires au boulevard Métropolitain pour accéder au centre-ville. Pendant que vous avez deux hommes dans un camion qui prennent deux heures à atteindre leur point de destination, cela coûte cher à un entrepreneur qui préfère être ailleurs. Il va y avoir des gens qui vont devoir comprendre cela tout à l'heure. Dans ce sens, il y a toute une série de mesures qui peuvent être adoptées par le gouvernement en termes de support et qui pourraient favoriser le développement de l'île. La semaine dernière seulement, on a vu tout à coup des gens se réveiller et dire: Cela nous prend maintenant un plan de transport pour développer l'est de Montréal. Comme si le plan de transport voulu par le gouvernement du Québec avait réveillé certains individus sur l'obligation, pour bien développer l'est de Montréal, d'avoir des infrastructures de transport. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas dans le plan de transport pour l'est de Montréal. Il y en aura. Mais c'est un éveil assez tardif pour l'inclure au plan de transport et, dans ce sens, on n'a jamais été fermés à l'idée d'aider l'est de Montréal dans son développement. On va certainement l'aider, mais cela ne freinera pas le plan de transport qui sera adopté et qui visera à desservir la grande région de Montréal qui représente plus que la moitié des gens du Québec.

M. Garon: On m'a rapporté, M. le Président, que le ministre avait déjà dit, concernant la rive sud de Québec, à ceux qui se plaignaient que cela prenait du temps avant d'accéder à la rive nord qu'il y avait un prix à payer pour s'être établis sur la rive sud. Est-ce que les mêmes principes valent pour le ministre pour la rive sud de Montréal, pour l'île de Laval à Montréal, pour les gens qui ont émigré de Montréal pour aller au sud ou au nord?

M. Côté (Charlesbourg): Assurément. Ce que j'ai dit aux gens du sud de la région de Québec, je n'irais pas dire autre chose aux gens de la région de Montréal. Je n'ai pas l'habitude de tenir deux sortes de langage. Dans ce sens-là, il y a effectivement un prix à payer à ce chapitre parce que c'est un choix personnel; on décide d'aller s'implanter soit à Laval ou sur la rive sud de Montréal, compte tenu du fait qu'on peut avoir accès à des terrains plus grands, à une qualité de vie et d'espace beaucoup plus convenable et supérieure à celle que l'on trouve au centre-ville de Montréal, avec des taxes peut-être moins élevées à l'époque où on s'y est implanté. Dans ce sens-là, il est clair que c'est un choix personnel, mais le choix fait en sorte qu'on a à payer chaque matin par son transport qui, finalement, prendra une demi-heure ou une heure, et jusqu'à une heure et demie pour les gens de Châteauguay. Mais cela n'élimine pas non plus la responsabilité gouvernementale de tisser un certain nombre de réseaux sur le plan autoroutier, qui, d'ailleurs, n'a pas été inventé par le ministre des Transports actuel. Le quadrillage des routes et autoroutes de la grande région de Montréal, dans son plan, n'a pas changé depuis 1960. Ce dont on parle aujourd'hui, ce sont des plans de cette époque qui, à votre arrivée au pouvoir - et c'est un choix de gouvernement qui, à l'époque, je pense, était un bon choix - a décidé qu'il y aurait une option préférentielle d'aménagement, qu'on devrait mettre l'emphase sur le transport en commun, ce qui a été fait. Vous aviez ce choix, de sorte qu'on a pris tous les moyens pour freiner l'étalement urbain et ramener sur l'île de Montréal un certain nombre de personnes. Cela a été fait pendant dix ans et, dans ce sens-là, cela a donné des résultats intéressants. Est-ce qu'au-delà de ça - la question est posée et je ne vais pas tenter d'y répondre maintenant - le gouvernement peut imposer encore à ces gens, aux autres personnes du sud et du nord, dix autres années de blocus à l'expansion du réseau pour dire qu'il n'y aura pas d'étalement urbain? Je suis l'un de ceux qui se penchent là-dessus et qui réfléchissent. J'ai mes idées. Mes collègues du Conseil des ministres qui auront à prendre des décisions et mes collègues du caucus qui auront à participer à ce processus de décision ont peut-être des idées différentes des miennes. Le gouvernement prendra une décision à la fois quant à l'option préférentielle d'aménagement, qui, comme je l'ai dit cet après-midi, avait subi quelques hachures par le centre-ville de Laval et le centre-ville de Longueuil. Je pense que c'était reconnaître que la région métropolitaine, ce n'est pas uniquement l'île. La Montérégie, c'est 1 200 000 personnes; cela commence à faire pas mal de monde. Toute la partie de Laval et des Basses-Laurentides représente au-delà de 500 000 ou 600 000 personnes. Les deux font 1 800 000 personnes, presque le tiers du Québec. Je pense qu'il y a une considération à avoir pour ces gens-là et,

aujourd'hui, ce sur quoi on se penche, c'est sur la possibilité de compléter un réseau qui a été planifié au début des années soixante. Il a momentanément été arrêté pour permettre à l'île de Montréal de reprendre son souffle, de refaire ses forces et de repartir en croissance. C'est l'objet du débat. Est-ce qu'on doit continuer de l'arrêter pendant x années? Est-ce que, demain matin, par exemple, on ne pourrait pas ajouter certains éléments de ce damier de sorte qu'on aille rejoindre nos principes de sécurité publique tout en mettant un certain frein au développement économique de certaines parties de ces régions? C'est un beau débat. En principe, d'ici trois semaines, nous devrions avoir franchi les étapes des comités ministériels et être à la veille d'une décision globale sur le plan du transport par le Conseil des ministres.

(16 h 45)

M. Garon: Le député de Gouin posait des questions cet après-midi. C'est évident que, dans le temps, la situation évolue. Après la guerre, il y a eu un boum des naissances. Après, il y a eu un boum de l'étalement urbain. On a plutôt un boum du vieillissement avec un nombre de naissances qui n'est pas très considérable.

En termes d'aménagement du territoire dont les transports sont une facette importante, je comprends qu'on ne peut pas planifier aujourd'hui pour 50 ans à venir. Cela ne fonctionne pas ainsi. Le long terme est beaucoup moins long qu'il ne l'était antérieurement. Quand on vivait 100 ans, il ne se passait rien. C'était le même chemin du roi. Mais, aujourd'hui, parmi les choix que vous ferez, vous avez sûrement un certain nombre d'hypothèses de base en termes de croissance de population, en termes de vieillissement de la population et en termes d'anticipation de la population. Je me souviens que, dans la région de Québec, il y a quelques années, on demandait à chacune des municipalités quelle population elles prévoyaient dans quinze ans. On additionnait la prévision de chacune des municipalités individuellement. On arrivait à une croissance dans la région de Québec de quelque 600 000, alors que la plus optimiste était de 75 000 globalement.

Dans les hypothèses que vous faites, et je ne le dis pas comme une attrape, je pense bien que les hypothèses sont beaucoup plus évidentes à l'heure actuelle pour les quinze prochaines années qu'elles ne l'étaient en 1950, en 1960 ou même en 1970, et que le vieillissement de la population amène des changements dans l'habitation et le logement. Les gens âgés vont plus dans des immeubles d'habitation que dans des maisons individuelles. Les couples qui ne se marient pas ou qui n'ont pas d'enfant ne se logent pas de la même façon que les couples qui ont des enfants.

En fonction des choix que vous ferez, j'aimerais savoir si vous avez fait des études de base en termes de ce que sera la population

dans - je ne sais pas ce que vous avez envisagé, mais, quand vous parlez d'autoroutes ou de systèmes de transport, comme les investissements sont considérables, j'imagine que vous devez penser au moins à une période de quinze ou vingt ans... J'aimerais savoir ce que vous avez pensé sur ce plan, si vous avez des études qui ont été faites dans ce sens et qu'est-ce qui est disponible que vous jugez ou non d'intérêt public de faire connaître à ce moment-ci.

M. Côté (Charlesbourg): En principe, comme je l'ai toujours dit, je n'ai pas de cachette et je n'en aurai pas non plus. Effectivement, tout ce qui est disponible le sera. Évidemment, il ne faudrait pas aujourd'hui vider le plan de transport de son essence. Je comprends l'habileté des questions du député de Lévis. Je ferais de même si j'étais dans son fauteuil. Une chose est certaine, c'est qu'on a tenu compte d'un certain phénomène de vieillissement de la population qui a tendance à stabiliser la population sur l'île de Montréal, puisque les personnes âgées, pour plusieurs, après avoir vécu en banlieue pendant certain nombre d'années, reviennent au centre-ville. C'est plus sécuritaire pour elles, moins loin pour aller faire les courses. C'est donc un mode de vie où les gens reviennent en condominium. Ils reviennent plus facilement habiter le centre-ville.

Finalement, il y a une certaine stabilisation de la population de l'île, ce qui est heureux par rapport aux situations antérieures. Je pense qu'à ce moment, au moment où vous avez pris la décision de l'option préférentielle, les effets récoltés aujourd'hui ont eu les effets escomptés. Cependant, le comportement des jeunes est fort différent puisque eux favorisent l'étalement par leur déplacement et vont, effectivement, dans les banlieues. C'est un phénomène qui va continuer, qui n'arrêtera pas demain matin parce que c'est un choix qui est personnel et les gens décident d'y aller.

Au-delà de tout cela, il y a le critère sécurité. Il ne faut pas se faire d'illusions, dans le cas de l'ajout du phénomène autoroutier, il n'y a pas tellement de questions qui sont soulevées actuellement. Il y a la 25 menant jusqu'à la 440 et il y a l'autoroute 30 à compléter. Il y a des problèmes. Il ne faut pas les éliminer. Le but n'est pas de construire des autoroutes qui vont amener au centre-ville. Demain matin, même si on ajoutait deux voies au pont Mercier, dans l'hypothèse où cela serait possible, ce qui réglerait les problèmes de circulation sur le pont Mercier, cela ne règle pas notre problème parce que, lorsqu'on arrive sur l'île de Montréal, à Lasalle et tous ces coins-là, il n'y a pas possibilité d'ajouter aux voies existantes. Cela ne donne rien d'arriver avec une solution pour augmenter le débit sur les ponts et arriver dans un cul-de-sac ou un entonnoir sur l'île. Il n'y a plus d'espace pour faire du réseau sur l'île de Montréal dans les endroits où on en aurait

besoin.

Il n'est pas question d'exproprier des quartiers, comme cela a été fait dans l'est de Montréal pour le boulevard Ville-Marie. C'est impossible. Ce n'est pas pensable. Ce sont des choix de société: on ne peut pas déranger les gens de cette manière. C'est clair, mais on a à vivre avec un problème qui est le nôtre et les gens doivent comprendre. Rappelons-nous les chiffres. Décarie, 183 000 véhicules par jour pour une capacité de 100 000 véhicules par jour. Il y a donc un excédent de 83 000. Boulevard Métropolitain, 170 000 véhicules par jour pour une capacité de 100 000 véhicules par jour. Il y a donc une utilisation du boulevard Métropolitain douze heures par jour à pleine capacité, à 100 000 véhicules par jour. Auparavant, il y a quelques années, on allait sur le boulevard Métropolitain, on passait à 14 heures ou 14 h 30 de l'après-midi, il n'y avait pas de problème. Passez donc à 14 h 30 de l'après-midi pour voir si vous n'en aurez pas des problèmes. C'est une constatation que chacun vit. Moi, il me semble de m'adresser aux gens qui sont sur le boulevard Métropolitain et dire: Écoutez, cela n'a pas de bon sens. Le gars, bien sûr, il le vit tous les jours. Ce qu'il veut, c'est une solution à ses problèmes. Il ne déménagera pas sa maison de Laval ou de la rive sud à Montréal. Il n'en est pas question. Finalement, dans ce sens, le gars comme d'autres dit: Je paie mes taxes, j'ai droit à des services. Dans ce sens, c'est un problème qu'il nous faut régler. On le règle comment? Une des premières propositions était l'utilisation du transport en commun. Dieu sait que vous en avez fait des efforts comme gouvernement, vous autres, pour l'utilisation du transport en commun. Vous avez payé l'extension du métro à 100 %.

Il y a eu des efforts surhumains sur le plan financier de la part du gouvernement du Québec pour favoriser tout ce qu'il pouvait y avoir de programmes de transport en commun. Peut-on dire aujourd'hui qu'il s'utilise davantage ou en proportion aussi importante que les sommes d'argent consacrées au fil des années où vous avez fait ce choix de gouvernement? C'est une question qui se pose. Cela veut-il dire que, demain matin, si on ajoute à l'offre de transport en commun, que ce soient des autobus articulés, que ce soient de nouveaux circuits, que ce soient des extensions de métro ou d'autres formes de transport en commun, cela veut-il dire pour autant qu'il y aura 150 000 véhicules sur Décarie, 140 000 sur Métropolitain? Non. Il ne faut pas rêver. C'est une question de choix personnel de l'individu. Allez-y sur Métropolitain et retrouvez-vous dans la situation où c'est à pleine capacité. Faites le tour. Regardez en avant, regardez à côté, des deux côtés et regardez en arrière: une personne, très exceptionnellement, deux personnes par auto. Alors, il va falloir... Quant à nous, ce qu'on veut, c'est prendre un certain nombre de décisions et dire: Parfait, voici notre vision des dix prochaines années, compte tenu de la

démographie, de la sécurité, compte tenu qu'il faut aussi intervenir pour soulager certains accès. De sorte que ces décisions étant prises et appliquées, l'individu qui décidera de s'implanter à Laval, à Sainte-Thérèse, à Brossard, à Laprairie ou à Longueuil, si la file d'attente est encore d'une heure, devra prendre son mal en patience tout le temps qu'il faudra pour être capable de traverser, puisque nous aurons une qualité d'offre de transport en commun, donc une alternative, et que nous aurons fait ce que nous avions à faire comme gouvernement sur le réseau autoroutier. Mais le problème se pose quand même et il va se poser... Loin de moi l'idée de penser qu'avec le plan de transport on aura réglé tous les problèmes de circulation dans la grande région de Montréal. C'est illusoire de penser cela, personne ne va réussir à régler tout cela. Il s'agit d'aller voir une certaine autorité politique de la région de Montréal - heureusement qu'il n'est qu'échevin - qui m'a reproché d'aller voir du haut des airs la situation de la circulation à Montréal. Certains d'entre eux auraient avantage à s'élever pour bien voir ce qui se passe dans ce milieu. C'est ce que j'ai fait à plusieurs reprises, j'ai consulté bien des gens. Dans l'état actuel du plan de transport préparé par les officiers du ministère, avec qui on a eu de nombreuses rencontres, je peux vous dire que je suis extrêmement fier du travail fait jusqu'à maintenant et que je vais me battre avec acharnement pour que le plan de transport proposé soit accepté par le gouvernement. Dans la mesure où il sera accepté, ce sera une contribution tout à fait exceptionnelle au déblocage de la situation dans la grande région de Montréal, et c'était nécessaire.

M. Garon: Lorsque la ville de Montréal dit que seulement 15 % de la circulation de l'autoroute métropolitaine est transurbaine, c'est-à-dire passe sans s'arrêter, avez-vous les mêmes données? Cela veut dire que, s'il y a seulement 15 % des automobiles qui passent directement, les voies de contournement permettraient d'éviter au maximum 15 % de la circulation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 15 % de 200 000, cela fait 30 000 véhicules, dans la mesure où c'est une base acceptable pour tout le monde, et 30 000 véhicules qui sont des camions un lieu de voitures, cela commence à être passablement embarrassant. Il faut trouver tous les moyens pour tenter de soulager... Je veux bien écouter, je veux bien entendre tout ce que les gens ont à nous dire à ce sujet, je pense que c'est extrêmement important. Je veux bien comprendre aussi que chacun doit défendre son coin de terre. Les autorités de la ville de Montréal ont à défendre la ville de Montréal, et elles le font bien. Elles veulent aussi défendre l'île de Montréal, c'est important. Je veux bien comprendre aussi que les maires de Longueuil, de Brossard, de Valleyfield, de Laprairie ont aussi à

défendre leur coin de la même manière que ceux de Laval, de Sainte-Thérèse...

M. Garon: Êtes-vous d'accord avec ce que la ville de Montréal dit au sujet des 15 %?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Les 15 % dont je parle, est-ce qu'il y a...

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des chiffres qui sont partagés, règle générale, au sujet du boulevard Métropolitain, dans toutes les études qui ont été faites sur le plan des calculs. Il n'y a pas seulement cela, il y a autre chose et on verra ce que cela donnera en cours de route. Mais 15 % de véhicules de transit, au moment des derniers calculs, cela me paraît un chiffre assez raisonnable.

M. Garon: M. le Président, je serais prêt à aborder chacun des programmes individuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Si tel est votre désir, M. le député de Lévis, je vais maintenant appeler le programme 1, Systèmes de transports terrestres.

M. Garon: Est-ce qu'on peut ajourner, cinq minutes?

Le Président (M. Saint-Roch): La commission va suspendre ses travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 1)

(Reprise à 17 h 7)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

Système de transports terrestres

J'appelle maintenant le programme 1, systèmes de transports terrestres.

M. le député de Lévis.

Recherche et développement

M. Garon: À l'élément 1, Recherche et développement, il y a un programme d'aide à la recherche et au développement en transport qui a maintenant trois ans. Est-ce que le ministre estime que ce programme a atteint ces objectifs et est-il satisfait du fonctionnement du programme?

M. Côté (Charlesbourg): À mon arrivée, était le CRDT en place, le Conseil de la recherche et du développement en transport. J'ai demandé, la première année, qu'on puisse faire

une bonne évaluation de l'orientation de la recherche en ce qui concerne le ministère et les axes de recherche. Je vous le dis de mémoire, parce que cela fait quand même deux ans maintenant. Il y avait des axes prioritaires sur le plan du développement et sur le plan de la recherche qui étaient, dans un premier temps, le maintien des acquis du réseau autoroutier. Il y avait un certain nombre d'autres axes qui ont finalement été déposés et rendus publics en Chambre, lors du dépôt des rapports du CRDT.

Donc, la première année, on a fait certaines recommandations. L'année suivante, soit l'an dernier, j'ai demandé à nouveau au CRDT de faire une évaluation du suivi de leurs recommandations. À ce moment-là, le rapport qui m'était parvenu faisait état, globalement, du respect par le ministère des Transports de l'orientation qui avait été donnée quant aux axes de recherche. À ce moment-ci, je peux dire que cela ne donne pas toujours les résultats qu'on souhaite, parce que la recherche, c'est la recherche. Si on le savait avant, on n'aurait pas besoin de chercher. Mais globalement, jusqu'à maintenant, cela correspondait passablement à ce que nous nous étions donné comme objectif. Pour être bien sûr qu'on ne se trompait pas, moi qui ne suis qu'un humble politicien, j'avais fait appel à la crème de la recherche dans le domaine des transports par l'entremise du CRDT et on m'a soumis deux rapports à cet effet. Si le député de Lévis n'a pas la liste de ceux qui ont été subventionnés par le ministère, je peux la lui remettre. Je ne sais pas si cela avait été demandé dans le cadre de vos demandes d'information sur les crédits. Il y en a pour 4 014 000 \$...

M. Garon: Oui, j'aimerais cela.

M. Côté (Charlesbourg):... et je pourrais fournir la liste. Il y a, par exemple, la phase 2 de la recherche Prévost Car et Voyageur...

M. Garon: Les autobus articulés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, les autobus articulés. Cette phase 2 va chercher 1 300 000 \$ dans les éléments importants. Il y a, deuxièmement, la caisse de métro grand gabarit avec Bombardier, 450 000 \$; le bogie-mécano soudé de Bombardier, qui était de 429 000 \$. Il y avait le programme d'aide à la recherche, développement en transport, gestion du programme décentralisé, 650 000 \$. Ce sont les éléments importants de recherche. Et une contribution du Québec au programme stratégique de recherche routière au Canada, à l'Association des routes et des transports du Canada. De toute façon, je la dépose pour te bénéficier du député de Lévis et des collègues de la commission.

Comme vous le voyez, Bombardier et Prévost Car vont chercher la part du lion, presque 50 % des subventions qui ont été octroyées, compte tenu du rôle de Bombardier

dans l'emploi chez nous.

M. Garon: Dans le cas de la recherche sur les autobus articulés, où le gouvernement du Québec doit verser 2 500 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Dans le?

M. Garon: Pour l'achat des 20 autocars, des autobus articulés...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est 20 autocars?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Garon: Avec 2 500 000 \$ de subvention?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est sur trois ans, avec une première phase de douze. Dans la mesure où cette première phase de douze est concluante, il y aura l'achat de huit autocars additionnels.

M. Garon: Pourquoi en avoir acheté 20, s'il s'agissait d'un projet de seulement deux ou trois ans?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que c'est un projet qui avait été inclus dans l'entente transport, négociée par mon prédécesseur, M. Tardif. Il avait déjà déterminé que ce serait 25 véhicules - il me semble que c'est 25 - dont 20 en exclusivité à la compagnie Voyageur, d'autres étant pour de petits transporteurs avec l'APAQ. Ce que nous avons décidé, finalement, sur le plan gouvernemental... Parce qu'il faut comprendre que, c'était inclus dans l'entente, mais que ce n'était pas une décision. Pour chacune des décisions, il fallait revenir devant le Trésor. On a donc passé la première phase de l'expérience, qui était l'utilisation de l'autobus articulé entre Québec et Montréal sur la 20, mais avec des sacs de sable, l'autre étant la phase expérimentale plus intensive avec des passagers, laquelle va débiter très prochainement. Dans une première phase, on verra douze véhicules; là-dedans, Voyageur en paie une partie aussi, le gouvernement fédéral et nous. Dans ce sens-là, il fallait respecter la capacité de Voyageur aussi, compte tenu des difficultés que cette compagnie a connues. C'est pour cela qu'on l'a fait en deux phases: d'abord 12 et, par la suite, dans la mesure où c'est concluant, 8 véhicules additionnels, pour le total de 20.

M. Garon: Dans le transport des personnes, est-ce que le ministre a eu une demande de Transports 2000, à la suite d'un accident d'autobus qui a eu lieu en Ontario où quelqu'un avait perdu la vie concernant le port de la ceinture de sécurité à bord des autobus? Est-ce que le ministre a pris position ou étudie cette affaire?

A-t-on l'intention de donner suite à cette demande?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un problème qui est discuté depuis fort longtemps que celui du port de la ceinture de sécurité à bord des transports en commun. Il faut, dans ce cas-là, parler du transport scolaire et du transport passagers liaison davantage que du transport urbain.

(17 h 15)

Dans le cas du transport scolaire, il y a des études, actuellement, et je pense qu'on est obligé de se fier aux études que nous avons, il y a des études qui démontrent que c'est dangereux, sur le plan du transport scolaire, d'avoir la ceinture de sécurité, compte tenu de la conception même des bancs avec ces tubes qui contournent les bancs d'autobus scolaires sans nécessairement que, dans sa partie arrière, cela soit remboursé. De telle sorte que le jeune ayant une ceinture va être projeté à l'avant, mais, par le front, il pourrait se heurter, finalement, à ces éléments-là et créer plus de dommage que le reste. D'autre part, il y a une question de comportement aussi: il ne semblerait pas très facile de maintenir des enfants attachés, pendant un certain temps, avec des ceintures à l'intérieur d'un autobus.

De toute façon, sur le plan de l'autobus scolaire, à une conférence fédérale-provinciale, nous avons eu l'occasion de discuter du sujet, avec M. Fullerton qui est ministre des Transports de l'Ontario, compte tenu du fait que la très grande majorité des autobus scolaires est construite en Ontario. Il y avait des interventions à faire auprès du gouvernement fédéral quant à la conception même des véhicules ou des bancs, pour tenter d'éliminer un certain nombre de choses.

Sur le plan du transport public de liaison, Québec-Montréal par exemple, où l'on souhaite que la ceinture de sécurité soit introduite à l'intérieur des autobus, encore là, il n'y a pas beaucoup d'études concluantes à ce moment-ci. Je pense qu'on l'a prouvé dans le cas des véhicules automobiles, dans le cas du transport public, à ce qu'on sait, à tout le moins, ce n'est pas très très évident que cela serait sécuritaire. Alors, je pense qu'il y a des courants d'idées un peu différents. Et la Régie de l'assurance automobile, quant à elle, continue de surveiller de très près tout ce qui se passe dans ce domaine-là et on verra.

M. Garon: Concernant l'émission des vignettes, à la suite de l'adoption de la loi, pour le transport des personnes handicapées, est-ce que vous avez...

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être un élément d'information additionnel dans le cas du transport scolaire. Il semble bien que, s'il y avait l'installation de ceintures de sécurité, elle ne pourrait se faire que ventrale...

Une voix:...

M. Côté (Charlesbourg):... que ventrale, à la ceinture, là, et non pas baudrier, de telle sorte que l'enfant qui subirait un choc serait attaché à la ceinture, mais avec toute la partie du haut du corps qui pourrait subir les contrecoups d'un choc et d'un retour et c'est à ce moment-là qu'il y aurait des dommages assez importants causés à l'enfant.

Dans le cas du transport interurbain, à notre connaissance à ce moment-ci, il n'y a pas d'étude très exhaustive qui a été menée sur le sujet. Je pense que c'est un sujet qui est encore ouvert.

M. Garon: Concernant le transport des personnes handicapées, l'émission des vignettes est commencée, les gens aimeraient toujours mieux que ce soit la Régie de l'assurance automobile, où en êtes-vous dans cette affaire-là?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, en tout cas, je pense qu'on se souviendra très certainement du débat, des nombreuses lettres et de la collaboration du député de Lévis à trouver une solution qui était celle de l'Association des personnes handicapées.

Il est un peu étonnant que l'on persiste à vouloir que ce soit la régie au lieu de l'office qui les protège et, dans ce sens-là, je pense qu'une bonne partie du dossier est entrée dans l'ordre. Cela semble se dérouler de manière assez normale un peu partout, en tout cas à tout le moins le courrier est beaucoup moins volumineux qu'il ne l'était à une certaine époque et nous avons fait les réajustements nécessaires sur le plan des coûts puisqu'une bonne partie des coûts qui étaient facturés, des 30 \$, allait aux organismes émetteurs de ces vignettes.

Je ne sais pas si le député de Lévis a reçu des plaintes, quant à lui, depuis le nouveau système, mais chez nous en tout cas, il y a eu quelques lettres de gens très déçus qu'on change d'attitude et qu'on le donne à l'association au lieu de la régie, mais pas plus que cela. Tout semble maintenant aller assez normalement.

M. Garon: Je trouvais que 30 \$... J'aurais aimé que l'émission soit gratuite, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Le montant de 30 \$ n'existe plus.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non, à l'époque, dans un premier temps, c'était 10 \$ pour la vignette et 20 \$ pour l'ouverture d'un dossier, et les 20 \$ étaient transférés à l'association qui était responsable d'émettre les vignettes. Ce n'était pas 20 \$ qui allaient à la Régie de l'assurance automobile. À partir du moment où ce

n'était plus la Régie de l'assurance automobile, on a fait le réajustement réglementaire nécessaire pour éliminer le montant de 20 \$ qui n'avait plus sa raison d'être.

M. Garon: Alors, c'est seulement 10 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 10 \$. Il faut dire que les 30 \$, c'était pour deux ans, ce n'était pas par année.

M. Garon: Le ministre a dit qu'il songeait à réglementer l'usage des téléphones au volant.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre n'a pas dit cela.

M. Garon: Ah, je ne sais pas...

M. Côté (Charlesbourg): À une question posée: Est-ce que le ministre entend réglementer l'utilisation des téléphones... D'abord, c'était: Est-ce que le ministre trouve sécuritaire l'utilisation du téléphone cellulaire au volant? Je l'ai apparenté, dans certains cas, au balladeur. On sait que le balladeur est interdit pour quelqu'un qui conduit, c'est susceptible d'une infraction puisque, effectivement, un conducteur de véhicule doit être, en tout temps, assez alerte pour être pleinement conscient qu'il se passe quelque chose autour de lui. Si on a par surcroît les oreilles bien camouflées sous l'écoute d'un balladeur, on risque d'avoir un certain nombre de problèmes. Je faisais une certaine association avec quelqu'un qui est au téléphone; il reste tout de même qu'il a au moins une oreille dégagée. J'ai dit à l'époque qu'il s'agirait d'examiner pour voir ce que cela donne dans le concret. Après certaines consultations auprès de la Régie de l'assurance automobile, il ne semble pas que cela ait un effet très significatif.

M. Garon: Vous n'avez pas l'intention de revenir là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: La régie a modifié sa politique de rémunération des mandataires effectuant les transactions d'immatriculation en son nom. En vertu de cette nouvelle politique, le mandataire sera rémunéré en fonction des montants perçus, plutôt que selon le nombre de transactions. Quel est le but de cette nouvelle politique?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un dossier qui a été entrepris par la Régie de l'assurance automobile. Cela a fait sursauter quelques mandataires de la régie un peu partout au Québec. Bien sûr, quand vous êtes habitué d'avoir un taux pour faire une transaction et que, du jour au lendemain, vous en avez moins, c'est clair que cela crie. Le principe est le suivant: La régie a toujours souhaité en arriver le plus

rapidement possible à un prix qui s'apparente au coût. Documents à l'appui, la régie a fait la démonstration que l'année 1987 avait vu une augmentation assez importante de ses coûts, quitte à vous les confirmer un peu plus tard - je vous les dis de mémoire - il me semble que c'est 25 % d'augmentation. La régie, au début, a été assez tolérante sur le plan de l'implantation pour permettre au réseau de franchir l'étape de sa naissance et d'avoir un réseau qui soit viable un peu partout au Québec. Cela aurait fait en sorte qu'il y a eu 25 % d'augmentation l'an dernier, quitte à confirmer le chiffre au député de Lévis, je vous le dis de mémoire, compte tenu des lettres que j'ai signées. Cela créait effectivement un peu de problèmes et cela faisait des revenus beaucoup plus supérieurs pour les caisses ou les mandataires que ce que cela aurait dû être. Certainement.

Et voici le point sur lequel cela discutait. À l'origine, le travail était fait à la mitaine par les employés des mandataires. L'an dernier la Régie de l'assurance automobile a informatisé chacun des réseaux à ses frais, pas aux frais du mandataire. C'est assez exceptionnel. Donc, elle les a mis en contact quotidien et instantané, au moyen d'un réseau bien informatisé, avec les ordinateurs de la Régie de l'assurance automobile pour être capables d'aller plus rapidement, d'avoir accès à l'information et qu'il y ait moins de manipulations et, par conséquent, aussi moins d'erreurs. Le travail fait à la mitaine provoquait un taux d'erreurs et de compréhension assez important. Et, à ce niveau-là, cela a éliminé un certain nombre d'erreurs qui, de toute façon, sur le plan des coûts étaient assumées par le mandataire. Ce n'était pas la régie qui était responsable des erreurs commises par les mandataires.

Tout cela a fait en sorte que les coûts véritables occasionnés aux mandataires pour l'année 1986 par rapport à l'année 1987 où on s'est informatisés, sont moindres. Et comme c'est la Régie de l'assurance automobile qui a payé ces immobilisations, elle a souhaité faire un réajustement. Quand vous en donnez, tout le monde vous félicite, mais quand vous en enlevez tout le monde crie. On trouve toujours tous les arguments possibles pour être capables de justifier qu'on devrait en avoir encore davantage. Et, dans ce cas-là, il y a eu des négociations assez serrées avec les représentants des caisses. Il y a eu des contacts au préalable avec les caisses populaires Desjardins sur ce qu'allait faire la Régie de l'assurance automobile. Un petit imbroglio a fait en sorte que la régie a compris que les caisses populaires acceptaient alors que c'est la haute autorité ou les hautes autorités des caisses populaires qui acceptaient et c'étaient les fédérations et les caisses populaires locales qui regimbaient. Tout cela a provoqué des négociations encore plus intenses avec les gens des caisses populaires, et la semaine dernière la Régie de l'assurance automobile s'entendait avec la Fédération des caisses populaires Desjardins de

Montréal sur une brochette de coûts pour faire en sorte que tout le monde s'entende. Cette partie-là est réglée. Si je ne m'abuse avec le club automobile aussi. C'étaient les informations avant que je quitte pour ma maladie, mon opération. Il y avait aussi un règlement.

Donc, c'est un peu cela. C'est un réajustement à ce niveau-là et dans chacun des cas il y a des justifications malgré le fait que certains crient. La politique est claire. Dans la mesure où cela ne satisfait pas une caisse populaire, il y a une possibilité. Elle se désengage et on va trouver quelqu'un d'autre qui va accepter de le faire dans le même milieu, un organisme à but non lucratif qui va en tirer profit et qui va l'opérer de la même manière. Cela m'apparaît très clair.

il faut bien se le dire maintenant, à l'origine l'idée des caisses populaires n'était pas de tirer un profit direct du fait qu'elles allaient faire des transactions, mais bien davantage d'attirer chez elles des clients potentiels et de créer une certaine activité économique. Et cela n'est pas disparu. C'est toujours là. Et, dans ce sens-là, dans la mesure où il y a des gens qui sont bien malheureux de cette situation-là, on fera comme dans d'autres cas. On retournera demander des mandataires, et bien des clubs privés, des chambres de commerce ou des clubs qui ont des vocations communautaires utiliseraient l'usufruit à autre chose qu'à engraisser la caisse, mais davantage pour des gens qui en ont besoin dans le milieu.

(17 h 30)

M. Garon: La compagnie Voyageur laissait entendre qu'elle pourrait transférer les emplois administratifs de Montréal à Ottawa. Depuis quelques mois, la compagnie Voyageur menace de transférer des emplois des services administratifs des bureaux de Montréal à Ottawa. Est-ce que le ministre a pris cette menace au sérieux ou a-t-il eu des rencontres avec la compagnie à ce sujet-là?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, on a eu des rencontres avec la compagnie. Il y a maintenant un nouveau p. -d. g. à la compagnie Voyageur et c'est sûr que cela a circulé. Cela faisait partie des hypothèses. Ce dossier n'est pas complètement réglé à ce moment-ci. Vous connaissez les problèmes qu'a vécus Voyageur au cours des dernières années avec des conventions collectives qui grevaient beaucoup sa marge de manoeuvre. Voyageur compte beaucoup sur la relance avec l'autobus articulé interurbain pour ramener une clientèle disparue au fil des ans. C'est aussi une question de rentabilité pour Voyageur. Est-ce que, la clientèle étant majoritairement du Québec, il serait de bon aloi pour Voyageur, Une compagnie privée, d'implanter son siège social en Ontario? Connaissant personnellement le propriétaire de Voyageur, j'ai peine à croire qu'il saurait donner son aval à un projet aussi peu respectueux des Québécois qu'il veut

bien représenter éventuellement à la Chambre des communes.

M. Garon: Pardon?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je n'ai pas compris. J'ai manqué le dernier bout.

Une voix: Écoutez donc!

M. Garon: Cela parle trop.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit: Connaissant le propriétaire de Voyageur, j'ai peine à croire qu'il déménagerait en Ontario le "head office" de son organisation compte tenu du fait qu'il veut très prochainement représenter les intérêts du Québec à la Chambre des communes à Ottawa.

M. Garon: Généralement, ce sont souvent les pires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu ce que j'ai compris ce matin de votre interprétation de vos collègues qui sont maintenant dans les organismes fédéraux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je parle toujours des vrais dirigeants, des gens qui définissent les politiques, pas de ceux qui les appliquent.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, je vous dirai que, si on convenait ensemble ce matin que le pouvoir du ministère des Transports était entre les mains de fonctionnaires principalement originaires de Toronto ou défendant les thèses de Toronto, il pourrait en être de même des fonctionnaires qui, étant originaires du Québec, occupent des fonctions aussi importantes à l'intérieur des organismes paragouvernementaux du gouvernement fédéral.

M. Garon: Concernant le pont du Canadien Pacifique à Sainte-Anne-de-la-Pérade, est-ce que vous avez été informé de l'échéancier du Canadien Pacifique quant au pont qui doit être reconstruit? J'ai l'impression qu'il va l'être un peu de force. C'est la Commission canadienne des transports qui oblige le Canadien Pacifique à le reconstruire.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on ne cachera pas que le gouvernement du Québec a été très présent à ces auditions. On a manifesté notre position qui était très claire quant à la reconstruction du pont et c'est clair que c'est une décision imposée à la compagnie de chemin de fer qui a un an pour le construire.

M. Garon: Vous n'avez pas été informés davantage quand...

M. Côté (Charlesbourg): Dans des dossiers comme ceux-là, quand on s'informe, la réponse vient très vite, on va respecter la décision de la Commission des transports.

Pour l'ingénieur, vous savez, c'est une confrérie qui se parle. On m'informe que, dès le lendemain, les ingénieurs étaient déjà au travail d'élaboration des plans et devis.

M. Garon: Il va falloir qu'il soit construit durant l'été pour respecter la décision de le construire en dedans d'un an.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, avant les petits poissons des cheneaux.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Avant les petits poissons des cheneaux.

M. Garon: Pour qu'ils puissent faire le tour des piliers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui:

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il faudrait attacher le député de Chauveau autour d'un pilier pour mesurer le niveau d'eau.

M. Poulin: Dans mon cas, je peux me rendre jusqu'au fond, mais vous, vous allez flotter.

M. Garon: J'aime autant cela.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce dont je peux me rendre compte, il y en a qui ont davantage de chances de flotter compte tenu du gabarit.

M. Garon: C'est parce que c'est le vieux principe du savon, dans le temps: 100 % pur, il flotte.

M. Poulin: C'est lui qui a inventé le bain tourbillons. C'est quand il est tombé à l'eau pour la première fois.

Transport de voitures neuves

M. Garon: Concernant le transport de voitures neuves, on se rappellera que l'automne dernier M. Réal Blanchette avait demandé un permis pour le transport des voitures neuves. Ce marché est dominé par l'Ontario. Plus de 400 000 voitures par année sont transportées à 100 % par des entreprises de l'Ontario. On parle d'un chiffre d'affaires de 160 000 000 \$. Il semble que, même s'il a eu son permis, M. Blanchette

n'a pas transporté une seule voiture. Cela semble être un marché assez fermé. Dans le temps, il y avait un amendement à la loi que le ministre avait proposé concernant la Loi sur le camionnage quant à l'obtention de permis de transport. Comme il y avait une demande, il a satisfait à cette demande. Mais il semble que cela ne donne pas grand résultat en termes de transport par des transporteurs québécois des voitures dont le transport est payé par les consommateurs québécois. C'est toujours écrit "Livraison et transport en sus".

Est-ce que le ministre est satisfait de la situation? Je comprends que cela ne dépend pas lui. Je l'ai appris à l'occasion de cette commission parlementaire. Mais, maintenant qu'on sait qu'il y a un genre de problème, il s'agit d'un chiffre d'affaires de 160 000 000 \$ par année, c'est un montant considérable, qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire?

M. Côté (Charlesbourg): Je me souviens fort bien du cas de M. Blanchette. C'est quelqu'un qui prétendait pouvoir obtenir le transport de véhicules dans la mesure où il obtiendrait un permis. Ce que nous avons réussi à faire lors de cette commission parlementaire, c'est de nous assurer qu'il ait toutes les chances d'obtenir un permis, la discrétion étant bien sûr à la Commission des transports. On se souviendra que la Commission des transports a un travail beaucoup plus facile dans la mesure où il n'y a pas d'opposition et qu'en cours de route les gens avaient accepté d'éliminer leur opposition, ce qui a permis à la Commission des transports du Québec, dans ses responsabilités, d'émettre un permis à M. Blanchette. Cela devait être au mois de décembre 1987 environ. C'est donc assez récent, très récent. C'était maintenant à M. Blanchette de faire le lobby pour le transport des voitures. J'ai peine à croire qu'il ne réussisse pas à percer le marché des fabricants québécois, à tout le moins. Il peut bien dire que c'est un club très fermé en Ontario, mais il m'apparaît très clair qu'au Québec ce devrait être une autre "game".

Dans ce sens, j'étais informé qu'il avait réussi à obtenir quelques petits contrats, rien de plus. Mais, quant à nous, on est quand même limités dans nos possibilités. Je ne sais pas si le député de Lévis, qui a une expérience comme ministre, a des suggestions à me faire quant à l'appui que je pourrais lui apporter pour le transport des voitures. Je pense que, collectivement, si des marchands québécois qui facturent à leurs acheteurs le coût du transport, 500 \$, mettaient de la pression sur ceux qui leur expédient des voitures, on serait peut-être dans une meilleure situation pour être capables de supporter les nôtres. Des gars qui comme M. Lagacé pourraient très bien faire le service. Mais c'est un dossier qui dépasse les limites des capacités du ministre. Je pense que vous l'avez bien dit tantôt. On a fait le nécessaire pour que

monsieur puisse obtenir son permis. Dans ce sens, les lois du marché s'exercent après.

M. Garon: Mais est-ce qu'il s'agit vraiment des lois du marché? Ce n'est pas plutôt un genre de monopole ou d'oligopole, si on veut, où les compagnies déterminent que cela va se faire dans telle et telle condition? Même, j'entends parler de tarifs fixes; quelle que soit la distance parcourue, on parle de montants fixes. Est-ce que c'est vraiment la façon de fixer les prix dans ce domaine? C'est évident qu'on a un système d'établissement de prix avec toute une façon d'opérer avec des montants fixes. Moi, je ne vois pas que ce soit bien avantageux pour le consommateur qui paie la livraison. Il n'y a pas de concurrence, on parle d'un montant fixe et on me dit même que le montant ne change pas, quelle que soit la distance parcourue. À l'époque du libre-échange, à une époque où on parle davantage de faire jouer les jeux de la concurrence, cela m'apparaît que le système dans le transport des automobiles, ce n'est pas un système qui a l'air de favoriser la concurrence, mais qui, au contraire, favorise le monopole.

Le ministère est-il très familier avec ce marché, sinon, n'y aurait-il pas lieu d'enquêter sur ce marché parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, c'est que, dans ce cas-ci, c'est certainement David contre Goliath. C'est clair que, lorsque vous vous attaquez à un quasi-monopole ou finalement à un circuit très fermé de personnes qui font le transport des voitures, vous devez avoir les reins passablement solides, beaucoup d'audace et surtout beaucoup de patience pour être capable de le percer. Il y a là-dedans une question, bien sûr, de marketing personnel de ta compagnie que tu dois vendre aux compagnies qui fabriquent des automobiles, parce qu'elles sont les distributeurs de travail. Aussi, il ne faut pas négliger tout l'encadrement que doit avoir un transporteur comme celui-là afin d'être capable de savoir où sont les voitures. C'est bien beau de les prendre à l'usine, mais il faut au moins savoir, en tout temps, où elles peuvent être rendues et surtout ne pas se tromper dans les voitures qu'on livre.

J'imagine que cela prend un support sur le plan technique assez appréciable. Moi, je n'aurais pas d'objection à ce que certaines personnes du ministère puissent donner un certain encadrement, un certain support à cette compagnie pour tenter de la faire percer. Il n'est pas question pour le gouvernement du Québec d'investir des sommes d'argent dans cette recherche ou dans ce support. Cependant, il est possible, comme on le fait dans d'autres domaines, de supporter des organismes ou des transporteurs qui ont besoin de conseils ou d'aide sur différents sujets. Le ministère est là pour cela.

(17 h 45)

M. Garon: La question que je me pose là-

dedans, c'est le consommateur, parce que c'est lui qui paie le prix, mais il n'a rien à dire si c'est le manufacturier qui décide qui fait le transport, mais, par ailleurs, c'est le consommateur qui doit l'assumer parce qu'on dit toujours "Livraison et transport en sus". Alors, les règles de la concurrence ne jouent pas vraiment là-dedans. Le consommateur québécois, parce qu'on parle de plus de 400 000 automobiles par année, avec un taux de transport moyen de 400 \$ par automobile, est-il le mieux servi par le système de nature monopolistique qui est mis en place? Je comprends que la compagnie qui vend des automobiles veut que l'automobile arrive en bonne condition au garage qui l'a achetée et qui va la revendre. Par ailleurs, il y a aussi le fait que c'est le consommateur qui paie le transport. Il n'y a pas une automobile qui est vendue et livrée au garage... On voit toujours dans les annonces "Livraison et transport en sus". C'est pour cela que je me demande si le ministère ou si la Commission des transports du Québec a fouillé cette question pour voir si le consommateur québécois est bien servi, s'il obtient les meilleurs prix d'une concurrence normale dans ce secteur.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous l'avez dit tantôt, peu importe la distance parcourue pour la livraison de l'automobile, c'est un prix moyen. On me dit que c'est 400 \$ en moyenne par véhicule, peu importe si la livraison se fait de Sainte-Thérèse à Montréal, à Gaspé ou à Québec. En ce sens, je pense que cela dessert bien les gens de Gaspé, parce qu'autrement ils auraient à payer beaucoup plus cher. Cela a peut-être le désavantage de faire appel à des compagnies qui, sur le plan du transport sont mieux structurées, plus fortes et ne permettent pas l'accès à d'autres, ou du moins à certains qui n'auraient pas les reins assez solides sur le plan financier pour soutenir la concurrence. Chez nous, il n'y a pas eu d'étude particulière à ce sujet. Est-ce qu'il y en aura? Je réserve mon opinion là-dessus. Peut-être que cela pourrait facilement faire l'objet d'un projet de recherche sur le plan du transport. Je préférerais qu'on commandite une étude dans le cadre de nos programmes de recherche plutôt que de le faire directement par le ministère.

M. Garon: Est-ce que le ministre est au courant si les factures de transport d'automobiles sont gardées bien longtemps dans les dossiers? On me dit qu'elles ne font pas vieux os dans les dossiers.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai aucune idée. Ce qui m'embête un peu dans les questions du député de Lévis, c'est qu'on parle effectivement de protection du consommateur...

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg):... et ce n'est pas tellement ma responsabilité. C'est davantage celle de mon collègue qui devrait trancher, à savoir si on brise la règle et qu'on en arrive à dire que, demain matin, il faudrait peut-être payer 100 \$ pour une voiture qui est livrée de Montréal à Québec et qu'on en fait payer 1100 \$ à celui de la Gaspésie. Je ne suis pas sûr que cela serait très équitable. On aurait changé bien des choses à ce moment-là. Il y aurait beaucoup de personnes qui se garrocheraient pour desservir des territoires de courte distance.

M. Garon: Je pense que vous avez une responsabilité vis-à-vis de la protection du consommateur. Tout le système des permis de transport repose aussi sur le fait que les consommateurs de transport soient bien desservis, qu'ils obtiennent les meilleurs services au meilleur coût possible. Qu'on se rappelle la loi du camionnage, il y avait plusieurs critères qui étaient évalués du point de vue des consommateurs de transport, des usagers. Je ne dis pas que c'est un prix fixe pour toutes les régions du Québec. On me dit que le prix ne tiendra pas toujours compte des distances. Je ne dis pas que cela vaut par rapport à Gaspé, je ne le sais pas, mais il y aurait une certaine moyenne effectuée dans certains cas pour faire un prix moyen, de sorte que le consommateur qui paie pour le transport d'une automobile, dans le fond, n'ait pas vraiment à payer pour le transport de son automobile, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe si on l'ajoute au prix... Si on l'ajoute au prix en disant "plus le coût de transport", si c'est l'entreprise, le vendeur ou l'expéditeur qui paie, il y a quelqu'un quelque part qui va payer, c'est le consommateur, peu importe s'il est sorti du prix, ajouté ou inclus; en fin de compte, je pense qu'on va arriver à peu près au même prix.

M. Garon: Pas nécessairement si, dans le prix de facturation, il n'entre pas dans le prix de l'expéditeur, mais il entre dans un prix additionnel, un prix en sus. Alors, cela peut faire des distorsions importantes. De toute façon, je pense qu'on pourra revenir là-dessus demain matin, puisque le ministre voulait ajourner; il doit avoir une conférence téléphonique, je ne veux pas qu'il manque son appel téléphonique.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai été informé que mon interlocuteur d'Ottawa était pris en Chambre jusqu'à 18 h 30 et que c'était reporté à cette heure-là.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on peut poursuivre.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si le député de Lévis me demande s'il y aurait possibilité de fouiller un peu plus cette question, je pense bien que, chez nous, il y a possibilité de faire une certaine recherche à ce sujet. Il y a possibilité d'aller un peu plus loin. Il s'agirait de voir le mécanisme qu'on pourra choisir quant à une analyse un peu plus exhaustive de cette situation de fait et de voir ce qu'on peut faire.

M. Garon: Est-ce que la Commission des transports a des pouvoirs d'enquête sur demande du ministre? Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Son président me dit que ce n'est pas un oui très convaincant, mais c'est un oui qui pourrait s'apparenter à un début de recherche.

M. Garon: C'est-à-dire que oui, proprio motu, sans doute, fouiller une question, mais comme on voit que le président ne semble pas très convaincu, est-ce qu'il peut y avoir un mandat donné par le ministre à la Commission des transports pour fouiller une question comme celle-là et voir dans quel système pour le transport d'automobiles on se retrouve au Québec, actuellement? Est-ce qu'il semble que seulement les transporteurs américains et ontariens peuvent faire du transport d'automobiles neuves au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Dans la mesure où la nouvelle loi sur le camionnage serait totalement en application, comme c'est une loi de nature économique, dans toutes les discussions qu'on a eues au préalable, avant de la faire adopter, on se disait qu'effectivement la Commission des transports devrait avoir un peu plus de "will", un peu plus de latitude pour analyser, pas seulement analyser sur le plan juridique, mais aussi faire certaines études autour de certaines demandes qui pourraient, effectivement, correspondre à ce que vous dites, actuellement. Dans l'intervalle, le ministère peut examiner la question.

M. Garon: Est-ce que le ministre sait si ces compagnies - parce qu'on parle d'un chiffre d'affaires de 160 000 000 \$ - paient des impôts au Québec ou si ce sont essentiellement des compagnies... Parce que, pour ce transport, elles utilisent nos routes. On dit justement que l'entretien des routes est nécessaire parce qu'il y a utilisation des routes par les compagnies de transport; c'est un chiffre d'affaires important, 160 000 000 \$. Est-ce que ces entreprises de l'Ontario et des États-Unis, qui ont leur permis de la Commission des transports, viennent seulement écrémer le marché québécois en payant leurs impôts en Ontario ou aux États-Unis ou si on s'assure qu'elles paient des taxes au Québec, puisqu'il y a 160 000 000 \$ de transport qui sont

payés par des consommateurs québécois? Ce n'est pas des pinottes.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis se rappellera que ceux qui s'opposaient au changement législatif qu'on souhaitait apporter venaient nous faire la démonstration que des compagnies comme McCallum employaient des Québécois pour faire ce transport. Donc, ces Québécois tiraient un salaire et ceux-ci payaient des taxes. C'est une partie de l'argumentation de McCallum et de ses employés qui nous ont contactés, dans ce cas-ci, et d'une autre compagnie de transport dont j'ai oublié le nom. Ils nous faisaient part, effectivement, que, dans la mesure où il y avait cette possibilité que d'autres entrent sur le marché, eux pourraient perdre leur travail.

Maintenant, est-ce que McCallum, son siège social est au Québec? J'en douterais fort. Je pense que c'est davantage en Ontario. À ce moment-là, sur le plan corporatif, McCallum, j'imagine, doit payer des impôts, des taxes en Ontario, mais les travailleurs, quant à eux, paient des impôts au Québec.

Et, pour répondre de manière plus spécifique à la question précédente, je vous ai parlé de nos discussions préliminaires à l'adoption du projet de loi. L'article 127 de la loi que nous avons adoptée a un petit paragraphe qui va dans le sens de ce que je vous ai dit et qui se lit comme suit: "Le ministre pourra demander en cours d'année à la commission d'examiner une question particulière et de fournir des renseignements indiqués dans le rapport à remettre.

M. Garon: Il me semble que cela serait un bon sujet d'étude pour la Commission des transports, pour voir si les intérêts québécois sur tous ces aspects, tous leurs aspects, sont protégés.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que je suis d'accord avec vous, et il y a justement un commissaire ou deux auxquels on cherche de l'ouvrage. On va régler cela comme cela.

M. Garon: Vous avez une réponse un peu ni-chair, ni-poisson. Mais pensez-vous que cette question-là devrait être fouillée?

M. Côté (Charlesbourg): Bien écoutez! Lors qu'on parle d'un volume d'affaires aussi important, 160 000 000 \$, je ne connais pas un chrétien qui va dire que cela ne mérite pas d'être étudié. Bon! On a fait une première démarche qui était celle de donner la possibilité à un Québécois d'avoir un permis et d'en transporter. Maintenant, est-ce que, depuis ce temps, M. Blanchette a fait tous les efforts qu'il devait faire pour être capable de percer le marché? C'est une question à laquelle il peut, lui, répondre. Est-ce qu'il a l'encadrement suffisant pour être capable de le percer? C'est une autre

question. Il m'apparaît très clair que les autres compagnies ne se laisseront pas percer comme cela. Cela m'apparaît très évident alors que la question soit fouillée... En tout cas, je pensais avoir été clair même si le député de Lévis pense que j'ai été ni-chair, ni-poisson. C'est l'équilibre d'un bon régime alimentaire et, dans ce sens-là, ce que j'ai voulu vous dire par ma réponse, c'était que oui, on affecterait quelqu'un pour une recherche sur ce dossier-là.

M. Garon: Avec un mandat de combien de temps pour faire rapport?

M. Côté (Charlesbourg): On verra. On verra, dépendamment de la durée qui reste au mandat du commissaire qui sera assigné à ce dossier-là.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous voulez dire que cela sera son chant du cygne?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ou encore la possibilité pour lui de découvrir une nouvelle carrière.

Une voix: Ha! Là-dessus, nous allons aller dîner, je pense.

M. Garon: Deuxièmement.

Une voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Hein?

Trains de banlieue

M. Garon: Concernant les trains de banlieue, vous avez pris une décision concernant Montréal-Deux-Montagnes. Maintenant, il y a Montréal-Saint-Hilaire. Ou le gouvernement? Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on n'a pas pris de décision concernant Montréal-Deux-Montagnes.

M. Garon: Montréal-Rigaud.

M. Côté (Charlesbourg): On a livré Montréal-Rigaud. Montréal-Deux-Montagnes comme Montréal-Saint-Hilaire font partie du plan de transport, quant à l'analyse. Quant à nous, on a déjà signifié que la priorité d'intervention quant aux deux était Montréal-Deux-Montagnes et que, si on se devait de ne choisir qu'un seul train de banlieue où l'on devrait intervenir, cela serait Montréal-Deux-Montagnes.

Dans le cas de Montréal-Saint-Hilaire...

M. Garon: L'entente doit finir au mois

d'août avec le CN?
(18 heures)

M. Côté (Charlesbourg): L'entente va finir au mois d'août et finalement cela fait longtemps que le CN nous presse à ce niveau-là. La fréquentation, l'utilisation du train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire a décliné d'année en année et, à ce qu'on m'a dit, en dernier ressort, c'étaient 250 personnes qui utilisaient le train de banlieue, dont à peu près la moitié avaient un laissez-passer gratuit, parce qu'ils étaient des employés du CN. Je pense que, quand une population veut conserver un train de banlieue, elle doit d'abord l'utiliser. Il faut admettre que, dans le cas de Montréal-Saint-Hilaire, il y a des contraintes d'accès, de fréquence, et aussi sur le plan de la qualité du service offert. On a donc confié à la table de concertation de la rive sud, présidée par Guy Bélanger, le député de Laval-des-Rapides, le soin d'analyser en toute priorité la situation du train Montréal-Saint-Hilaire avec les intervenants du milieu, soit les gens des MRC. Comme je l'ai dit aux gens qui sont venus me voir, le temps est passé de penser qu'on peut régler des problèmes uniquement par une résolution du conseil municipal sans devoir s'impliquer sur le plan financier. Je peux bien avoir 1500 résolutions de conseils municipaux disant qu'il ne faut pas abandonner le train de Saint-Hilaire, la question qui vient immédiatement après, c'est: Au-delà du coût du papier, de celui qui écrit la lettre pour l'expédier et du timbre, qu'est-ce que vous êtes prêt à mettre? L'appui moral, cela ne fait pas de grandes victoires, les victoires morales non plus.

Dans ce sens, il est clair qu'il faut assurément que les gens sachent que c'est la dernière fois qu'il y a une étude sur le train de banlieue de Saint-Hilaire. Une décision sera prise, il sera maintenu ou il sera abandonné. Cela m'apparaît très clair. Mais on n'est pas tout seuls dans le dossier. Ce n'est pas moi qui, demain matin, déciderai d'abandonner le train de banlieue. C'est le CN qui prend la décision. Je pense qu'il faut que les responsabilités soient très claires. Même les députés fédéraux ne le savaient pas. J'ai eu une lettre d'un député conservateur, qui trouvait odieuse la décision que le gouvernement du Québec avait prise d'abandonner le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire. Je lui ai répondu que, jusqu'à maintenant, la responsabilité du CN n'avait pas encore été transférée au gouvernement du Québec, que, s'il y avait des pressions à faire, il devait davantage les faire à la Chambre des communes, auprès de son ministre des Transports, de telle sorte que le CN ajuste son tir.

À partir de cela, je pense que les cartes sont claires. Des décisions devront être prises. Je ne veux pas les prendre maintenant, c'est clair. Il est très clair qu'il faudra que ce train soit davantage utilisé qu'il ne l'a été et qu'il y ait une volonté très ferme de soutien du monde municipal, et je ne suis pas sûr qu'il y en ait

une. Il peut y avoir une MRC qui est très sympathique au train de banlieue, mais cela ne semble pas rallier de manière très importante toute la rive sud de Montréal, à tout le moins la partie est de la rive sud de Montréal. Il n'y a pas de volonté de connecter les réseaux d'autobus sur les trains de banlieue, ce qui ferait en sorte que l'achalandage des autobus, au lieu de traverser les ponts, pourrait permettre aux gens débarquant de l'autobus, de prendre le train pour aller au centre-ville. Il n'y a pas cette complémentarité des réseaux de transport en commun. Il y a un questionnement et il n'y a pas beaucoup de temps pour la réponse, pour tenter de trouver une solution.

Dans ce sens, nous répondrons. Mais il est bien clair que, à la fin août, le CN décidera qu'il abandonne, s'il n'y a pas de décision d'orientation différente.

M. Garon: Si le CN abandonne au mois d'août, vous pourriez décider de laisser porter...

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, les rails de chemin de fer ne nous appartiennent pas. Les locomotives ne nous appartiennent pas. Les wagons ne nous appartiennent pas. Les emprises ne nous appartiennent pas. J'ai consenti à payer la moitié du déficit de fonctionnement, au moment où on a pris la décision, à la fin d'août, et cela coûte 300 000 \$ au gouvernement du Québec. Je pense que le gouvernement du Québec aura fait sa part, à ce moment-là, pour donner toutes les chances possibles de faire la démonstration que les gens le veulent, qu'il sera utilisé et que, finalement, il va s'autofinancer.

M. Garon: Cela, c'est par rapport à Saint-Hilaire?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et par rapport à Deux-Montagnes?

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à Deux-Montagnes, c'est une autre problématique. L'expérience du train Montréal-Rigaud nous a démontré que les wagons étant rénovés, ayant une qualité de service dans les gares un peu plus importante, compte tenu des travaux qu'on a effectués, il y a une augmentation d'achalandage d'à peu près 40 %. Cela signifie qu'en augmentant la qualité de l'offre, intégrée au réseau de transports de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, les gens y voient certains avantages et préfèrent prendre le train plutôt que l'automobile. Dans ce sens, je pense que c'est un plus. L'utilisation du train de banlieue Deux-Montagnes actuellement est de 5000 personnes par jour. C'est plus que 250, cela. Dans des conditions assez précaires, où la qualité du service n'est pas ce qu'elle devrait être.

On prétend, quant à nous, dans la mesure

où il y aurait une augmentation de la qualité de l'offre et qu'on serait dans une situation comparable à celle de Montréal-Rigaud, que cela pourrait atteindre assez aisément 12 000, peut-être même 15 000 personnes par jour. Alors, ces 12 000 à 15 000 personnes par jour, c'est du monde de moins sur le réseau routier.

C'est un peu tout cela, finalement, qu'est le plan de transport, globalement, qui tient compte de plusieurs éléments, métros, trains de banlieue, qui tient compte de routes, de ponts, etc.

M. Garon: Avez-vous déjà remarqué au niveau des gares qui ont été rénovées vers Deux-Montagnes - il y a des gares qui font dur, mais il y en a qui ont été rénovées - que l'achalandage augmente quand la gare est rénovée et que le terrain de stationnement autour est amélioré?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Deux-Montagnes, il n'y a aucune gare qui a été rénovée, mais dans le cas de Montréal-Rigaud, nous sommes à faire Dorval actuellement.

Assurément, dans la mesure où tout cela est rénové, il y a un achalandage additionnel qui se traduit, finalement, tout le long de la ligne à 40 % d'augmentation de fréquentation.

M. Garon: Pour chaque gare rénovée?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire globalement 40 %. C'est un effet d'ensemble. Il est peut-être possible de tirer comme conclusion que la moyenne est aussi près de 40 % dans chacune des gares sauf que, vu d'où on est parti...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vous remercie, M. le député de Lévis.

La commission ajourne maintenant ses travaux jusqu'à 10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 18 h 7)